

Guadalupe Pinzón Ríos

“Descubriendo el Mar del Sur de los puertos novohispanos en las exploraciones del Pacífico (1522-1565)”

p. 749-774

El mundo de los conquistadores

Martín F. Ríos Saloma (edición)

México

Universidad Nacional Autónoma de México

Instituto de Investigaciones Históricas / Silex Ediciones

2015

864 p.

Ilustraciones

(Serie Historia General, 34)

ISBN 978-607-02-7530-2 (UNAM)

ISBN 978-84-7737-888-4 (Silex)

Formato: PDF

Publicado en línea: 8 de mayo de 2017

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/mundo/conquistadores.html>

DR © 2017, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS



DESCUBRIENDO EL MAR DEL SUR DE LOS PUERTOS
NOVOHISPANOS EN LAS EXPLORACIONES DEL PACÍFICO (1522-1565)

Guadalupe PINZÓN RÍOS
Universidad Nacional Autónoma de México

INTRODUCCIÓN

Las costas novohispanas de cara al Pacífico o Mar del Sur, desde inicios del siglo XVI, se convirtieron en una plataforma desde la cual se organizaron diversas navegaciones de exploración y reconocimiento a fin de encontrar tanto lugares míticos descritos en leyendas, así como la existencia de posibles rutas comerciales, entre las que destacaba un nuevo camino al Lejano Oriente y a su «Especiería». Tras la caída de México-Tenochtitlan varios conquistadores, no conformes con los botines obtenidos o bien ávidos de mayores riquezas o gloria personal, continuaron con los reconocimientos de nuevos territorios y algunos de ellos dirigieron sus pasos al mar del Sur¹. Para llevar a cabo las empresas marítimas, fue necesario reconocer los litorales del Pacífico a fin de encontrar las radas que mejor sirvieran a las actividades exploratorias y donde pudieran vertirse las experiencias marineras atlánticas. Lo anterior hace necesario conocer las primeras medidas tomadas para realizar incursiones en el mar del Sur, la creación de establecimientos portuarios que se llevó a cabo y las razones por las que dicho avance se detuvo.

Se parte de la idea de que en las primeras navegaciones realizadas por el Pacífico, desde los litorales novohispanos, se retomaron las experiencias obtenidas de los viajes de descubrimiento, a su vez herederos de experiencias mediterránea y cantábrica². Por ello se

1 Martha de Jarmy, *La expansión española hacia América y el océano Pacífico*, México, Fontamara, 1988, v. 2, pp. 263-264.

2 El tema de las experiencias del Mediterráneo o Atlántico Norte heredadas a los viajes



intentaron reproducir las prácticas navales llevada a cabo en el Atlántico y se buscaron bahías con las características necesarias para establecer astilleros a los que pudieran remitirse personal, pertrechos y alimentos necesarios en las exploraciones marítimas planeadas. Pese al avance logrado, éste se detuvo por los cambios políticos, administrativos y defensivos sufridos en el territorio novohispano.

Es importante estudiar la proyección naval europea, así como sus transformaciones, en los litorales novohispano, debido a la relevancia que las actividades marítimas han tenido en la historia de la Nueva España. También es necesario hacerlo ya que como han explicado autores como Carlos Bosh, Jaime Olveda, Fernanda García y Salvador Bernabeu, las costas, los puertos y el mar han sido abordados de forma parcial y como complemento de la «Historia Nacional». Los sucesos marítimos han sido dejados de lado por una historiografía más terrestre en donde las navegaciones se desdibujan y donde los descubrimientos suelen ser considerados como sucesos excepcionales. Y en el caso de las investigaciones existentes, algunas han sido parciales, ya sea temporal o territorialmente, debido a que complementan estudios que explican otras temáticas como las enfermedades, los cambios demográficos o el comercio³. Esto en gran medida se ha debido a

de descubrimiento, así como las razones para que esto sucediera (entre las que destacaron intereses comerciales e incluso agotamiento biológico que se evidenció con la merma de producción pesquera mediterránea), pueden verse en Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, México, Fondo de Cultura Económica (FCE), 1997, v. 1, p. 137, 180-181 y 195; John Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, FCE, 1968, p. 103.

³ Carlos Bosch, *México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 1980, p. 9, y «Hombres de mar y hombres de tierra en la Historia de México», en *España y Nueva España: sus acciones transmarítimas*, México, Universidad Iberoamericana (UIA), Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA), Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (Conaculta), 1991, p. 23; Marcial Gutiérrez, *San Blas y las Californias. Estudio histórico del puerto*, México, Jus, 1956, p. VII; Salvador Bernabeu, *La aventura de lo imposible: expediciones marítimas españolas*, Barcelona, Lunberg, 2000, p. 17-18; María Fernanda García de los Arcos, «El comercio Manila-Acapulco: un intento de Estado de la cuestión», en Carmen Yuste, *Comercio maríti-*

que en Nueva España los principales núcleos de población se ubicaron al interior del territorio; así que las minas, las ciudades, las zonas agrícolas y las ganaderas constituyeron elementos de vida que se llevaron a las costas y no al revés⁴. Y en lo que se refiere al mar y a los puertos durante el siglo XVI, si bien se han realizado estudios sobre las rutas comerciales establecidas con otros territorios, ya fuera hacia Filipinas, Perú o bien navegaciones de cabotaje, aún hay mucho por estudiar respecto al funcionamiento de los establecimientos costeros, los vínculos creados entre ellos, así como las repercusiones que esto generó para el devenir histórico de la Nueva España⁵.

Es pues necesario estudiar las costas novohispanas en relación con el resto del territorio ya que las políticas establecidas en ellas afectaron al virreinato, por lo que no hay que concebirlas únicamente como zonas de paso. En el caso de los puertos novohispanos, también es necesario analizarlos como ejes articuladores de los espacios marítimos y terrestres a través de los cuales se establecieron vínculos entre tierras distantes, los cuales estimularon intercambios económicos, sociales y culturales⁶.

En este trabajo no se pretende hablar de las primeras navegaciones realizadas por el Pacífico ni de la preparación que de ellas se hizo en distintos puntos del litoral novohispano⁷. Lo que se

mo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), 1997, p. 179.

⁴ De la Torre, *op. cit.*, p. XII-XIII.

⁵ Como ejemplo de estos trabajos véase Jaime Olveda, *Conquista y colonización de la costa neogallega*, México, UNAM-Facultad de Filosofía y Letras (FFyL), 1996, p. 327; Woodrow Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, México, Instituto Nacional de Comercio Exterior, 1975, p. 258; Carmen Yuste, *El comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590-1785*, México, INAH, 1984, p. 98 y *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila 1710-1816*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas (IIH), 2007, p. 512.

⁶ Bosch, *op. cit.*, p. 448 y «Hombres...», *op. cit.*, p. 23-24; Lourdes de Ita, «Los puertos novohispanos, su 'hinterland' y su 'foreland' durante el siglo XVI», en Marco Antonio Ladavazo (coord.), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*, México, Porrúa, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH), IIH, 2003, p. 3-4.

⁷ Como ejemplo de los trabajos que han estudiado las primeras incursiones por el



intenta es analizar los reconocimientos hechos sobre las regiones costeras que hicieron posible el establecimiento de apostaderos desde los cuales se pretendió continuar con las exploraciones realizadas en el mar del Sur y posteriormente entablar vínculos marítimos con otros territorios, situación que cambió cuando Acapulco fue nombrado único puerto de altura de esas costas.

EN BUSCA DE LAS MARAVILLAS PERDIDAS

Si bien en el imaginario del siglo XVI el mar aún era la puerta que comunicaba con tierras lejanas e insólitas donde todo era posible, donde lo extraño era la regla y en cuyas entrañas vivían los más terroríficos y fantásticos seres, también era un espejismo que instó a los hombres a buscar de riqueza, aventura o simplemente un modo de vida⁸. Muchos de los navegantes que se lanzaron a las expediciones por el mar del Sur lo hicieron con conocimientos previos, pues hay que recordar que los europeos de los siglos XV y XVI contaban con experiencias y habilidades marítimas que provenían de una amplia trayectoria que, aunque en gran medida fuese local y basada en indicios como el color del agua, el vuelo de las aves, la naturaleza de los fondos, las estrellas o las puestas de sol, de todas formas les dio la preparación suficiente para saber por dónde y cómo moverse en los océanos. Podría decirse que los

Pacífico desde costas novohispanas véase Michael Mathes, *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el océano Pacífico 1580-1630*, México, UNAM-IIH, 1973, p. 143; Ignacio del Río, *A la diestra mano de las Indias. Descubrimiento y operación colonial de la Baja California*, México, UNAM-IIH, 1990, p. 108; José Luis Martínez, *Hernán Cortés*, México, FCE, UNAM, 1993, p. 634; Abraham Barandica, *En busca de la ruta occidental hacia el oriente. La expedición de Álvaro de Saavedra Cerón*, México, UNAM-FFyL, 2001, p. 86; Enrique Cárdenas de la Peña, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965, p. 290; Juan Domingo Vidargas del Moral, *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, México, UNAM-FFyL, 1982, p. 626; Carlos Prieto, *El océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, México, Alianza Editorial, 1972, p. 241; Juan Gil, *Mitos y utopías del Descubrimiento: El Pacífico*, Madrid, Alianza Editorial, 1989, v. 2, p. 414, entre otros.

⁸ Jean Delumeau, *El miedo en Occidente*, México, Taurus, 2005, p. 69.

viajes de descubrimiento no fueron fortuitos, sino consecuencia de una navegación sistemática, algo tosca pero lo suficientemente precisa como para permitir a los hombres de mar volver sobre sus pasos y así establecer derrotas regulares⁹. En dichos viajes, la geografía académica tuvo poco que ver con la experiencia de los hombres de mar, pues en el siglo XVI los mapamundis fueron inservibles a las navegaciones oceánicas. El conocimiento práctico se reflejaba en los portulanos, cartas dibujadas para marcar las derrotas náuticas y que durante generaciones fueron repetidos sin cambios fundamentales; dichas cartas servían a las navegaciones pero no a la elaboración de mapas, pues no fijaban las posiciones ni de los puertos ni de las embarcaciones en alta mar. No obstante, se les usaba con frecuencia en las expediciones y su uso se complementaba con el de la brújula, el astrolabio y otros aditamentos navales¹⁰. A la larga, fue necesaria la elaboración de mapas, así como su constante perfeccionamiento, por lo que en cada viaje debían registrarse los lugares transitados y corregir las cartas de marear; proceso que avanzó de forma lenta pues los resultados obtenidos no siempre fueron difundidos por considerarse secreto de estado.

Los conocimientos prácticos tuvieron mayor continuidad y los hombres de mar vertieron sus experiencias navales en los li-torales americanos para que desde ahí se pudiera continuar con la búsqueda de aquellos lugares míticos que prometían grandes riquezas a quienes los encontrarán¹¹. Muchos hombres acabaron familiarizándose con los trabajos marítimos convencidos de que los grandes viajes de exploración y las empresas comerciales podrían llevarse a cabo a través del mar del Sur; así que los ensueños de encontrar tierras legendarias, así como proyectos más realistas

9 John Horace Parry, *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo, 1989, p. 14; Pierre Chaunu, *La expansión de Europa (siglos XIII al XV)*, Barcelona, Labor, 1972, pp. 215-218.

10 Chaunu, *op. cit.*, pp. 218-219; John Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, México, FCE, 1968, p. 18-20.

11 Chaunu, *op. cit.*, p. 16-17.



como el establecimiento de rutas comerciales y bancos de perlas, mantuvieron vivo el interés por incursionar en este océano¹². Entre los lugares más buscados estaban el estrecho de Anián, las islas Armenias, la isla de las Amazonas conocida como Calafia y las ciudades de Cíbola y Quivira¹³.

El estrecho de Anián se retomó de leyendas heredadas de la Edad Media y sobre él Marco Polo escribió que al este de Cipango (Japón) se encontraba una tierra llamada Reino de Anián en donde el oro y otras riquezas eran abundantes. Luego de la Conquista, los españoles pensaron que viajando hacia el norte podrían encontrar dicho reino, así como el estrecho por donde se comunicaban el Mar del Norte con el del Sur. El propio Cortés estaba interesado en encontrar ese paso, pues incluso en su cuarta carta de relación explicó la utilidad que dicho lugar tendría para las navegaciones hispánicas:

[...] y siendo Dios Nuestro Señor servido que por ahí se topase el dicho estrecho sería la navegación desde la Especiería para esos reinos de vuestra majestad muy buena y muy breve; y tanto, que cada vez que alguna necesidad tuviesen se podrían reparar, sin ningún peligro, en cualquier parte que quisiesen tomar puerto, como en tierra de vuestra alteza [...] ¹⁴.

En cuanto a las islas Armenias, había interés por encontrarlas ya que podrían servir de escala en las navegaciones planeadas por el Pacífico, interés que se incrementó luego de que Andrés de Urdaneta encontrara la ruta por la cual se podía navegar de las Filipinas a Nueva España (1565). Tras este suceso viajes posteriores no desmintieron la existencia de las Armenias, y para muestra

¹² Olveda, *op. cit.*, pp. 137-138.

¹³ Detalle de todos estos lugares míticos pueden encontrarse en Luis Weckmann, *La herencia medieval de México*, México, FCE, Colegio de México (Colmex), 1994, p. 36-58.

¹⁴ Hernán Cortés, *Cartas de Relación de la conquista de México*, México, Espasa-Calpe Mexicana, 1994, pp. 221-222.

baste ver cómo en 1585 en el informe de Francisco Gali, se les mencionó como unas islas que podrían servir de punto de abastecimiento a las naves provenientes de «China»; posiblemente las islas referidas fueran las de Hawaii, pero los españoles no las volvieron a encontrar¹⁵.

En el caso de la isla de las Amazonas (Calafia), tanto Cortés como Nuño de Guzmán planearon su búsqueda. El primero financió cuatro expediciones marítimas que terminaron reconociendo las costas californianas; el segundo, en 1530 salió de México con un ejército compuesto de 300 españoles y 1000 indígenas que iban al encuentro de ese legendario reino pero que al final llevó a la fundación de la Nueva Galicia (1531)¹⁶.

Una de las leyendas más perseguidas fue la de las ciudades de oro. Hacia 1537, y luego de diez años de haber naufragado en las costas de La Florida, Álvar Núñez Cabeza de Vaca (con tres acompañantes) arribó a la Villa de Culiacán, desde donde lo enviaron a México. Clavijero explicó que en la capital novohispana, dicho náufrago contó que durante sus andanzas él y sus acompañantes transitaron por lugares donde había abundancia de perlas, ciudades muy grandes y reinos muy ricos. Esto despertó el interés del virrey Mendoza, quien ordenó a Francisco Vázquez de Coronado que encabezara una expedición que buscara dichas ciudades, las cuales sin lugar a dudas se tratarían de Quivira y Cíbola. De este viaje no se obtuvieron los frutos esperados pero al menos sirvió para reconocer los territorios del norte¹⁷.

No hay que olvidar que si bien la búsqueda de los lugares míticos impulsaron muchas de las expediciones realizadas desde

15 Michael Mathes, *Sebastian Vizcaino y la expansión*, op. cit., p. 21-23; Gil, op. cit., v. 2, pp. 129-130; José Antonio Mandrú, «Navegación de Sebastián Vizcaino», en *España y Nueva España*, p. 13.

16 Jean Meyer, *Breve historia de Nayarit*, México, FCE, Colmex, 1997, p. 47-48.

17 Francisco Xavier Clavijero, *Historia de la antigua o Baja California*, México, Porrúa, 1982, p. 74. Este viaje también fue descrito por Bernal Díaz, como puede verse en *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, México, Porrúa, 1986, pp. 550-551.



la Nueva España, también lo hicieron otro tipo de planes más realistas, como la búsqueda del Camino a la Especiería y el establecimiento de derrotas comerciales, las cuales en gran medida debían llevarse a cabo por mar. Así, fueron tantas las expediciones planeadas desde la Nueva España que se hizo necesario construir embarcaciones en las costas coloniales, para lo cual fue imperativo encontrar los mejores lugares para hacerlo.

EN BUSCA DE LAS MEJORES PLATAFORMAS NAVALES

Al momento de reconocer los litorales, lo que los españoles tuvieron que buscar fue la existencia de buenas radas en las que las naves contarán con protección contra el viento, que estuvieran cerca de establecimientos ubicados en zonas más altas o menos insalubres que los litorales, y que no se encontraran demasiado lejos de la ciudad de México¹⁸. Lo anterior era importante porque los puertos dependían de poblaciones del interior para su abastecimiento, además de vincularlos con el resto del territorio¹⁹. Podría decirse que los primeros asentamientos portuarios del Pacífico novohispano obedecieron a las necesidades metropolitanas y a sus objetivos expansionistas antes que a las de una expansión desde el interior que impulsara las navegaciones²⁰. No obstante, hubo un cierto desarrollo en los puertos novohispanos, pero su evolución dependió de las condiciones que cada uno de ellos ofrecieron.

Inmediatamente después de la Conquista comenzaron las exploraciones en los caminos prehispánicos ya fuera para buscar yacimientos mineros o para encontrar las costas del mar del Sur, de las cuales se tenía noticia desde 1513 por los informes de Vasco Núñez de Balboa²¹.

18 Ross Hassig, *Comercio, tributo y transporte. La economía política del valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza, 1990, pp. 188-189.

19 Braudel, *op. cit.*, v. I, p. 139.

20 De Ita, *op. cit.*, p. 4-5.

21 Michael Mathes, «Martancel-Puerto de Xalisco-Matanchel-Matanchen: anteceden-

El primero en organizar reconocimientos desde las costas no-hispanas fue Cortés, quien vio que esos litorales permitirían continuar con los descubrimientos de nuevas tierras y tesoros, como lo comunicó a Carlos V. Por ello constantemente solicitó licencias para explorar dichas zonas y posteriormente envió a sus lugartenientes a reconocer las costas de los actuales estados de Oaxaca, Michoacán, Guerrero, Jalisco y Colima ya que tuvo noticia de que en esas regiones había muchos y grandes pueblos en los que tal vez sería posible crear astilleros²². Así, en 1521 encargó a Gonzalo de Umbría verificar si había oro en la zona de Zacatula, pues los mexicas habían informado que de su caudal se extraía dicho metal. Posteriormente arribó al lugar el capitán Juan Rodríguez de Villafuerte, quien fundó la villa de la Concepción, lugar donde se construyó el primer astillero de esas costas y en el cual se fabricaron varias de las naves usadas en las exploraciones del Pacífico. El astillero pronto fue abandonado debido a que era pobre en bastimentos y de difícil acceso.

Al mismo tiempo, Cortés encargó a Pedro de Alvarado que recorriera las costas del sur de Oaxaca. Hacia 1522 este conquistador logró subyugar al reino de Tututepec y condujo a su ejército a través de la costa pasando por Huatulco y Astatán con rumbo a Tehuantepec. Con su expedición, desde inicios de la década de 1520 se tuvo conocimiento de la existencia de la bahía de Huatulco, sin embargo en un primer momento ésta no fue considerada por Cortés y sus capitanes como lugar que mereciera la pena. Este conquistador prefirió la bahía de Acapulco como sede de su astillero por considerarla el mejor puerto natural de la zona y por su cercanía con México. Así, a la zona se enviaron varios indios para

tes históricos del establecimiento del puerto de San Blas, 1525-1767», en José María Muría, *Coloquio San Blas de Nayarit en las exploraciones del Norte de América*, Zapopan, Colegio de México, 1993, p. 33.

²² Martínez, *op. cit.*, p. 466; Rolf Widmer, *Conquista y despertar de las costas de la Mar del Sur (1521-1684)*, México, Conaculta, 1990, p. 94-96; John Parry, *La Audiencia de la Nueva Galicia en el siglo XVI, estudio sobre el gobierno colonial español*, Zamora, Colegio de Michoacán, 1993, p. 58-59.



que prepararan el terreno del nuevo asentamiento. Hacia 1530 el lugar llegó a contar con carpinteros españoles y peones negros; sin embargo este establecimiento no prosperó por no existir un camino viable para recuas de mulas que transitaran entre el puerto, Cuernavaca y la ciudad de México; la ruta era accidentada debido a que cruzaba parte de la Sierra Madre del Sur, así como los ríos Balsas y Papagayo. Estas dificultades impidieron que durante la primera mitad del siglo xvi Acapulco fuera impulsado como puerto comercial. Además, Cortés consideró que la zona de Tehuantepec era mejor para establecer su astillero ya que por él era más fácil comunicar ambos océanos por ser la parte más angosta del virreinato, lo que aceleraría el traslado de pertrechos a través del río Coatzacoalcos. Por ello desde 1526 ordenó crear un astillero en esas costas y solicitó que dicha provincia fuera incluida en el Marquesado²³. Esto no significó el abandono de un establecimiento por otro, sino que durante un tiempo se mantuvieron funcionando varios de ellos²⁴. Esto puede verse en un informe que Cortés redactó para el monarca en 1532:

Aunque hallé cinco navíos que había dejado en la mar del Sur para este fin, todos podridos y destruidos, y todos los oidores pasados, como todas las otras cosas de mi hacienda; viendo cuánto esto importaba al servicio de Vuestra Majestad y aun al acrecentamiento de su real patrimonio; yo puse luego en obra de hacer otros cuatro navíos, los dos en el puerto de Tehuantepec donde dejé los primeros, y los otros dos en otro puerto que se dice Acapulco, y les di tanta prisa que los puse a punto de navegar; y porque en el un puerto, que es el de Acapulco, no se podían proveer las cosas necesarias con carretas ni bestias, yo cargué algunos indios de mis vasallos, de que Vuestra Majestad

²³ Widmer, *op. cit.*, p. 94-96; De Ita, *op. cit.*, p. 19-20.

²⁴ Martínez explica cómo Tehuantepec servía para la construcción de naves mientras que Huatulco era usada como base en el proyectado comercio con Perú. Véase Martínez, *op. cit.*, p. 705.

me hizo merced, para llevar algunas cosas que faltaban, que era imposible proveerse de otra manera...²⁵.

Ejemplo de la forma en la que desde un principio funcionaron varias radas al mismo tiempo se ve con la organización del viaje de Álvaro de Saavedra. Para dicho viaje se usaron los pertrechos y bastimentos que llegaron o fueron preparados en Tehuantepec y que posteriormente se remitieron al delta del río Zacatula, lugar de donde partió la expedición²⁶. Esto puede verse en la quinta carta de relación del conquistador:

Y por si el navío trujese alguna necesidad de reparo, envíe también un piloto para que lo trujese [de Tehuantepec] al puerto de Zacatula, donde yo tengo tres navíos muy a punto para se partir a descubrir por aquellas partes y costas, para que allí se remedie y se haga lo más conveniente al servicio de Vuestra Majestad²⁷.

Respecto a las costas occidentales, en 1524 Cortes envió a Alonso de Ávalos y a Juan Álvarez a explorar la región de lo que hoy es Colima, viaje en el que se encontraron bahías adecuadas para fabricar navíos. Así, en el lugar pronto se estableció el puerto de Santiago (Manzanillo), el cual hacia 1533 funcionó como centro de construcción pero que posteriormente decayó al no

25 Tomado de José Luis Martínez, «213. Capítulo de carta de Hernán Cortés a Carlos V», *Documentos Cortesianos*, México, UNAM, FCE, 1992, v. IV, p. 298.

26 Hay que recordar que este viaje fue planeado como consecuencia de las noticias de viajes como el de Magallanes-Elcano y el de García Jofre de Loaysa; este último fue el que más motivó a Cortés a organizar un viaje ya que una nave llegó a costas de Tehuantepec y poco después llegó una misiva de Carlos V donde se le encargaba preparar una expedición que auxiliara a las naves de Loaysa de 1525 y que obtuviera noticias de la de Juan Caboto de 1526. Por eso en 1527 organizó el viaje a las Molucas comandado por Álvaro de Saavedra, el cual salió de las costas de Zihuatanejo y cuyas naves fueron fabricadas en el astillero de Zacatula y el viaje terminó en desastre. Al respecto puede verse Barandica, *op. cit.*, p. 78; José Luis, Martínez, *Hernán Cortés*, México, FCE, UNAM, 1993, p. 482; Cárdenas, *op. cit.*, p. 17; Vidargas, *op. cit.*, p. 11-13; Widmer, *op. cit.*, p. 94-96.

27 Cortés, *op. cit.*, p. 79.



acaparar las funciones navales de la región. No obstante, las costas de Colima fueron punto de inicio de algunas exploraciones hechas tanto por mar como por tierra. Por ejemplo, en agosto de 1524 Cortés ordenó al alcalde mayor del lugar, su primo Francisco Cortes de Buenaventura, explorar la costa hacia el norte, lo cual hizo con 25 jinetes, 50 peones y 2 cañoneros. A finales de ese año y principios del siguiente dicho alcalde reconoció la región nayarita hasta Tepic y el río Santiago. Un año después de haber iniciado su viaje, el primo del conquistador regresó a Colima por la costa de Chametla con informes sobre las condiciones físicas, poblacionales y materiales de las zonas exploradas. Aunque en los territorios recorridos dejaron encomiendas asignadas, en realidad la conquista de la zona se realizó posteriormente con la expedición de Nuño de Guzmán²⁸. De estos descubrimientos Cortés dio noticia al rey en su quinta carta de relación:

Cuando, muy poderoso señor, partí desta ciudad para el golfo de las Higueras, dos meses antes que partiese, despaché un capitán a la villa de Colimán, que está en la mar del Sur ciento y cuatro leguas desta ciudad, al cual mandé que siguiese desde aquella villa a la costa del Sur abajo hasta ciento y cincuenta o doscientas leguas, no a más efecto de saber el secreto de aquella costa y si en ella había puertos; el cual dicho capitán fue, como yo le mandé, hasta ciento y treinta leguas la tierra adentro y me trajo relación de muchos puertos que halló en la costa, que no fue poco bien para la falta que dellos hay en todo lo descubierta hasta allí, y de muchos pueblos y muy grandes, y de mucha gente y muy diestra

28 Jaime Olveda, «La Navidad. El comercio y la penetración filipina», en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coords.), *Los puertos noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, INAH, 1994, p. 17-18; Barandica, *op. cit.*, p. 70-71; Raziél García, *Biografía de la marina mexicana. Semblanza histórica*, México, Secretaría de Marina, 1960, p. 57; Widmer, *op. cit.*, p. 59-62; Vidargas, *op. cit.*, p. 11-13; Peter Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742*, California, The Arthur H. Clark Company, 1960, p. 46-47; Mathes, *op. cit.*, p. 33; Meyer, *op. cit.*, p. 45; Marina Anguiano, *Nayarit: costa y altiplanicie en el momento del contacto*, México, UNAM, 1992, p. 49-50.

en la guerra con los cuales hubo ciertos rencuentros, y apaciguó muchos dellos, y no pasó más adelante porque llevaba poca gente y porque halló hierba, y entre la relación que trajo me dio noticia de un muy gran río, que los naturales dijeron que había diez jornadas de donde él llegó, del cual y de los pobladores dél le dijeron muchas cosas extrañas²⁹.

Las noticias obtenidas sobre el territorio sirvieron a los lugartenientes de Cortés que posteriormente recorrieron los litorales coloniales y paulatinamente obtuvieron ciertos logros, aunque a altos precios. En 1532 Diego de Hurtado descubrió las Islas Marías pero su viaje terminó con una nave averiada en las costas de Xalisco y otra extraviada. En 1533 el viaje comandado por Hernando de Grijalva y Diego Becerra se separó y el primero llegó a las islas Revillagigedo y logró regresar, mientras que el segundo sufrió de un complot de la tripulación y Becerra murió asesinado; su sucesor Fortín Jiménez murió en la California a manos de los indios y finalmente la nave logró regresar. En 1535 el propio Cortés alcanzó el sur de la California y fundó la villa de Santa Cruz, y aunque se intentó conseguir bastimentos en la contracosta, el nuevo establecimiento fracasó. Por último, el viaje de 1539 encabezado por Francisco de Ulloa alcanzó el Cabo Mendocino³⁰.

Cortés no fue el único en buscar las mejores bahías, pues desde que Nuño de Guzmán abandonó la ciudad de México comenzó a explorar las costas del occidente, incluso aquellas descritas por los emisarios de Cortés. En su avanzada, paulatinamente reconoció y tomó posesión de Xalisco, Tepic y Acaponeta, cancelando así la

²⁹ Cortés, *op. cit.*, p. 299.

³⁰ Vidargas, *op. cit.*, p. 11-13. Es importante mencionar que cada viaje realizado debía reconocer los litorales y «traer figura» de los puertos por los que se transitara así como la distancia que los separaba de Nueva España a fin de establecer rutas posteriormente, tal y como se solicitó que hiciera a Hurtado de Mendoza, como puede verse en José Luis Martínez, *Documentos Cortesianos*, v. III, «214. Instrucción que dio Hernán Cortés a Diego Hurtado de Mendoza para el cumplimiento del viaje a la mar del Sur», pp. 303-304.

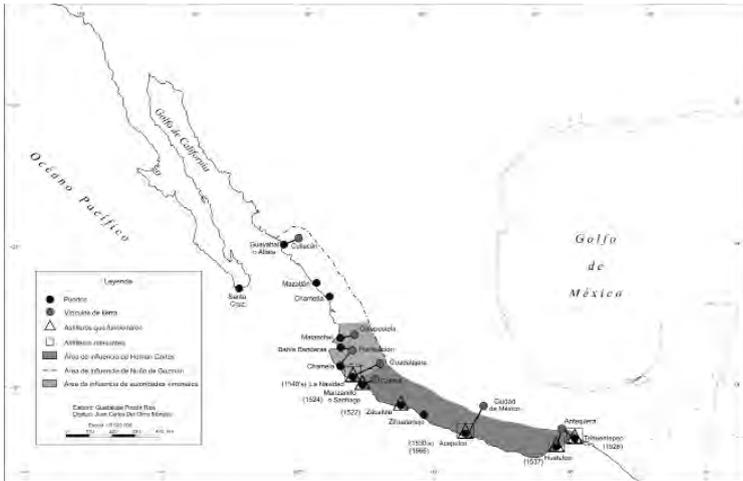


preeminencia que Cortés reclamaba. Para asegurar y consolidar los nuevos dominios, así como para tender puentes de comunicación con el interior, Guzmán dispuso la fundación de cuatro asentamientos en puntos estratégicos que debían funcionar como cabeceras políticas: Culiacán, Compostela, Purificación y Guadalajara. Los tres primeros fueron ubicados lo suficientemente cerca de las costas como para controlar las rutas marítimas que se establecieron, así como lo suficientemente retirado para que los climas tropicales no afectaran a esos poblamientos; esto evidencia la importancia que el conquistador dio a las empresas marítimas. Hacia 1531 Guzmán recibió cédula en la que se le autorizaba fundar el reino de Nueva Galicia cuya capital en primer lugar se estableció en Compostela; un año después, el conquistador ordenó a Pedro de Guzmán que con una nave que saliera de Matanchel reconociera los litorales del nuevo reino y tomara posesión de las islas frente a ellos, las cuales recibieron los nombres de Ramos, Nuestra Señora y Magdalena. Fue el puerto de Chametla en el que en un principio se concentraron las navegaciones de la Nueva Galicia, aunque posteriormente las actividades marítimas se trasladaron a La Navidad cuando la nueva capital neogallega pasó de Compostela a Guadalajara³¹.

Más tarde, las autoridades reales vieron la importancia de encabezar y controlar las expediciones, por lo que a Antonio de Mendoza se le encargó que participara en su organización. Así, dicho funcionario tomó posesión y ordenó el uso de bahías como La Navidad, Chacala, Matanchel, Mazatlán y Altata para el fin planeado; esto debido a que la zona acababa de pasar a la administración virreinal luego de la aprehensión que se hizo de Nuño de Guzmán (1537)³². La Navidad fue el puerto en el que se

31 Este cambio se dio tras la guerra del Mixtón pues se pensó que Guadalajara estaría más cerca de México y sería más fácil enviarle refuerzos en caso necesario. Sobre el tema véase Parry, *op. cit.*, p. 58-72; Mathes, *op. cit.*, p. 33-34; Enrique. Cárdenas de la Peña, *San Blas de Nayarit*, México, Secretaría de Marina, 1968, v. 1, p. 5; Jaime Olveda, *Conquista y*, *op. cit.*, pp. 129-130 y 149-150; Gerhard, *op. cit.*, p. 47-51.

32 Parry, *La Audiencia*, p. 69.



concentraron las principales funciones marítimas de esas costas y ahí se estableció el astillero real en el cual se llegaron a fabricar algunas de las naves usadas en las expediciones. Éstas incluyeron viajes hacia el norte e islas del Poniente. En el primer caso, se ordenó a Hernando de Alarcón que por mar encontrara las ciudades Cíbola y Quivira (luego de los informes dados por Cabeza de Vaca antes referidos); su travesía sería apoyada por tierra con huestes encabezadas por Francisco Vázquez de Coronado. Las naves zarparon en 1540 y alcanzaron el cabo Mendocino. Pese a que Alarcón no encontró a Coronado, los resultados de su viaje fueron útiles ya que se exploró el río Gila y se sugirió que la California era una península, conocimiento que posteriormente cayó en el olvido.

Respecto a las islas del Poniente, las autoridades virreinales organizaron varios viajes: 1541 Francisco Bolaños, 1542 Juan Rodríguez Cabrillo y Ruy López de Villalobos; 1564 Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta. Éste último cambió el uso que se hacía de los puertos novohispanos, pues cuando en 1565 Urdaneta encontró la ruta del tornaviaje sugirió que Acapulco fuera el punto de arribo de los galeones, por lo que La Navidad perdió



importancia y sus almacenes fueron desmantelaron y trasladados a Acapulco³³.

Podría decirse que el deseo de explorar el mar del Sur llevó a que inmediatamente después de la conquista la expansión hispánica se pusiera en práctica en los litorales novohispanos, por lo que fue necesario reconocerlos para saber dónde podían establecerse astilleros. Algunos establecimientos se abandonaron en favor de otros, unas autoridades fueron sustituidas por otras, pero a pesar de ello los reconocimientos hechos de las costas novohispanas durante la primera parte del siglo XVI evidencian que en general hubo un interés por continuar con las empresas marítimas desde las nuevas posesiones.

LAS PRIMERAS NAVEGACIONES Y ADAPTACIÓN DE LOS PUERTOS

La importancia que cobraron los establecimientos portuarios novohispanos, los planes que se tenían sobre ellos y la confusa jurisdicción de los distintos territorios, provocó que en un principio hubiera varios apostaderos funcionando y que paulatinamente se experimentara cuáles se adecuaban mejor a las navegaciones, así como a la comunicación que se mantendría con el interior del territorio. Sobre esto último, no hay que perder de vista la necesidad de contar con buenas rutas debido al constante acarreo de pertrechos para las labores de construcción naval en el Pacífico. Estos envíos desde las costas atlánticas eran costosos, por lo que se intentó evitarlos en lo posible; sin embargo, hubo materiales de los que no se pudo prescindir, como fue el caso de los objetos de metal. Incluso Cortés llegó a sugerir que se autorizara la fundición de metales para uso de artillería y naves ya que su envío al mar del Sur era costoso; para ello habría que remitir oficiales carpinteros de rívera y herreros que se encargaran de vigilar

³³ Vidargas, *op. cit.*, p. 13-14; Parry, *La Audiencia*, p. 69; Olveda, *Conquista*, pp. 292-293.

esas actividades. Esto no se autorizó y las remesas de pertrechos continuaron³⁴.

Hubo sin embargo objetos, como cabos y velas, que empezaron a ser fabricados en el propio territorio novohispano ya que los que se enviaban del Seno Mexicano eran usados, viejos y generalmente se encontraban en mal estado. Por ello los navegantes buscaron otros centros de abastecimiento, como fue el caso de Realejo, lugar donde se comenzó a fabricar jarcia con fibras locales como la pita. Para 1560 ya se compraban algunos pertrechos a Nicaragua, lugar que se convirtió en proveedor de materiales e incluso de mano de obra. Paulatinamente algunos pertrechos pudieron ser extraídos del propio virreinato. Podría decirse que las faenas de construcción experimentaron un progresivo crecimiento que permitió el uso de materiales propios de las colonias; sin embargo la escasez de jarcia, velamen, clavazón y breas obligó a continuar con las remesas desde las costas del Atlántico.³⁵

Por otro lado, las vituallas también representaban un problema ya que no siempre se contaba con los bastimentos acostumbrados en las navegaciones atlánticas, por lo que éstos tenían que ser enviados desde las costas de Veracruz, como lo llegó a describir Bernal Díaz sobre los barcos de Saavedra Cerón, los cuales iban

[...] bien abastecidos de bastimentos y artillería, con rescate de cosas de mercaderías y tarrabusterías de Castilla, y todo lo que era menester y vituallas, y pan bizcocho para mas de un año³⁶.

34 José Luis Martínez, *Documentos Cortesianos*, México, UNAM, FCE, 1992, v. IV, «213. Capítulo de carta de Hernán Cortés a Carlos V», *op. cit.*, v. IV, «233. Memorial presentado por Juan de Ribera, en nombre de Hernán Cortés, ante el emperador para que se le concedan mercedes en la expedición de la Mar del Sur y el descubrimiento de la Especiería», p. 46.

35 Borah, *op. cit.*, pp. 130-131; Hugo O'Donell, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 87-88.

36 Bernal, *op. cit.*, p. 539.



Sin embargo, los envíos de alimentos como galleta, carne o pescado salado, del Seno Mexicano a las costas del Pacífico, no siempre era la mejor opción ya que se descomponían al poco tiempo de zarpar. Por tanto, como en el interior del virreinato aun no había suficientes ganados para alimentar a las tripulaciones ni cultivos de trigo para elaborar bizcocho, fue necesario echar mano de alimentos del propio territorio colonial, como maíz y guajolotes³⁷. No obstante, paulatinamente se fueron incrementando los cultivos de trigo y criando ganados (algunos de los cuales se planearon para las expediciones) que permitieron que en viajes como el de Legaspi-Urdaneta ya se llevara carne salada y bizcocho³⁸.

Respecto al traslado de pertrechos, en un principio las labores de acarreo de materiales recayeron en los tamemes, quienes por tierra llevaban bastimentos de una costa a otra y, aunque constantemente se emitían prohibiciones para evitar ocupar a los indios en esa labor o llevarlos a zonas tropicales, su uso no se pudo evitar. Cuando se remitían materiales pesados se utilizaba el río Coatzacoalcos; para hacerlo había que tomar una nave de cabotaje que cargara los pertrechos por este caudal, desde donde eran trasladados hasta Antigua Malpaso, a doce leguas (48 km) de Tehuantepec y donde esperaban los indígenas para terminar el trayecto; este tipo de viajes todavía se realizaron entre 1560 y 1570³⁹. Lo que en realidad redujo la participación de los tamemes en el traslado de pertrechos fue el aumento de dichos envíos, pues se requirió el uso de animales de tiro y carretas debido a que eran más eficientes y menos costosos. Esto también obligó a las autoridades virreinales a acondicionar los caminos que comunicaban a la ciudad de México con los puertos. Durante el gobierno del

37 Martínez, *op. cit.*, v. IV, «233. Memorial presentado por Juan de Ribera...», p. 46-47.

38 Luis Muro, *La expedición Legaspi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, México, SepSetentas, 1970, p. 49-52.

39 Borah, *op. cit.*, p. 69.

virrey Velasco aumentaron el número de bestias de carga usadas entre la ciudad de México y las costas. Para 1547 las autoridades afirmaban que se habían abierto caminos para caballos, mulas y carretas hacia Acapulco, Oaxaca, Huatulco, Tehuantepec, Michoacán, Colima, Jalisco, Pánuco, Taxco, Zultepec, Zumpango y Veracruz, pero en realidad muchos de ellos no eran accesibles al tráfico de recuas; lo que determinó sus mejoras fue la regularidad que se estableció en el envío de pertrechos⁴⁰. Por ejemplo, el uso que se dio al astillero de Acapulco cuando se prepararon las expediciones de 1532 y 1538, a cargo de Diego de Hurtado y de Francisco de Ulloa respectivamente, evidenció la necesidad de comunicar mejor a ese establecimiento con el interior del territorio, lo que llevó al virrey a emprender el ensanchamiento de la vereda que iba de Cuernavaca a Acapulco; sin embargo, su avance fue lento y titubeante ya que las principales labores de construcción se realizaban en Tehuantepec, por lo que la comunicación con Acapulco no era tan necesaria. Además, al mismo tiempo, cobraba fuerza La Navidad en lo que se refería a las navegaciones con las islas del Poniente⁴¹.

Hay que reiterar que los trabajos navales realizados en las costas del Pacífico tuvieron cierta relevancia, aunque variaron en cada establecimiento debido a las condiciones físicas, materiales y sociales de cada uno de ellos. En las costas de Oaxaca la creación del Tehuantepec como astillero (1526) no duró demasiado tiempo ya que los fuertes vientos que azotaban la zona dificultaban los trabajos de construcción y el arribo de las naves, por lo que muchas de sus funciones se trasladaron a Huatulco (1537) aunque el primero siguió siendo usado sobre todo para el envío de pertrechos. Fue en Huatulco donde se concentraron las labores de construcción y entre 1540 y 1550 en el lugar era posible fabricar barcos empleando a indígenas para el acarreo o corte de

40 Hassig, *op. cit.*, pp. 209-210; Borah, *op. cit.*, pp. 214-216.

41 Widmer, *op. cit.*, p. 96-97.



madera y en general en los trabajos que no requerían habilidades ni conocimientos especiales, mientras que los artesanos europeos realizaban los oficios más delicados como la carpintería, manipulación del hierro, calafateo y obencadura. La importancia que cobró dicho puerto atrajo a agentes comerciales y tenderos, por lo que para la década de 1540 en Huatulco se había establecido un intercambio regular que incluía plata y mercurio peruanos, así como cacao guayaquileño, a cambio de mercaderías europeas y asiáticas⁴². La relevancia de las costas de Oaxaca en gran medida se debió a su estratégica posición geográfica, pues desde inicios de la centuria se organizaron viajes para ayudar a Pizarro en la conquista de Perú, misma que dio lugar a que se abriera una ruta entre ambos virreinos, así como con Panamá; incluso Cortés envió a ese lugar y a Lima algunos agentes comerciales para dicha empresa. Aunque durante los primeros años hubo pérdidas económicas, las navegaciones continuaron realizándose⁴³.

En cuanto a las costas neogallegas, como ya se hizo mención, fue en La Navidad donde se concentraron las principales tareas marítimas del occidente y durante los años de 1540 y 1565 este lugar fue sede de diversos movimientos navales⁴⁴. Debido a su importancia, en dicho puerto se concentraron marineros, trabajadores, especialistas en la construcción de barcos, indios, comerciantes, aventureros y empresarios interesados en la búsqueda de perlas. Algunas descripciones de la época, como las de los ingleses Enrique Hawks y Juan Chilton, se explica que en La Navidad, aún luego del traslado de sus almacenes a Acapulco, se llegaban a descargar mercancías chinas como especias, loza y telas; además,

42 José Luis Martínez, *Hernán*, *op. cit.*, pp. 703-704; Del Río, *op. cit.*, p. 15; Borah, *op. cit.*, p. 59-63; De Ita, *op. cit.*, p. 21-22; Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, pp. 105-106.

43 Martínez, *Hernán*., *op. cit.*, pp. 703-704.

44 Carlos Prieto, *op. cit.*, p. 80; Olveda, «La Navidad. El comercio y la penetración filipina», en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes, *Los puertos... op. cit.*, p. 21-22; Jaime Olveda, *Conquista*, *op. cit.*, p. 196; Rodrigo Rivero, «Proyección mexicana en Asia», en *La presencia novohispana en el Pacífico insular, Segundas Jornadas Internacionales*, México, INBA, Condumex, 1992, p. 30.

decían que en el lugar había gran cantidad de personal marítimo y que a él continuaban arribando naves provenientes de Filipinas⁴⁵.

Como puede verse, al mismo tiempo y en distintos lugares se vertieron las experiencias marítimas peninsulares al momento de organizar expediciones. Los trabajos realizados se llevaron a cabo por objetivos expansionistas metropolitanos pero en la práctica las experiencias europeas se adaptaron al entorno y materiales existentes en los litorales novohispanos. Esto hizo que durante la primera parte del siglo XVI las faenas portuarias en las costas del mar del Sur fueron eficientes y en cierta forma mejores que los que se realizaron en las costas de Veracruz por responder a las realidades del propio virreinato⁴⁶.

EPÍLOGO: ACAPULCO Y LA CENTRALIZACIÓN DE LAS NAVEGACIONES TRANSPACÍFICAS

Como ya se ha explicado, al regreso de Andrés de Urdaneta a la Nueva España en 1565 la situación portuaria del virreinato cambió ya que el monje-marino informó a las autoridades hispánicas de las conveniencias que tendía nombrar a Acapulco como el puerto oficial en las costas del Pacífico novohispano y que a través de él se mantuviera comunicación con las islas del Poniente. Explicó que la bahía de La Navidad no era apta para establecer un puerto o un astillero por tratarse de tierra malsana en la que

45 Estos ingleses participaron en la expedición de John Hawkins de 1568 que se enfrentó a la flota donde venía el virrey Martín Enríquez de Almanza y por necesidad quedaron en territorio novohispano, donde fueron procesados por la Inquisición. Sus testimonios pueden verse en Joaquín García Icazbalceta, *Relaciones de varios viajeros ingleses en la ciudad de México y otros lugares de la Nueva España siglo XVI*, Madrid, Porrúa, 1963, p. 68 y 79 respectivamente. Al respecto también puede verse Elías Trabulse, *Ciencia y tecnología en el Nuevo Mundo*, México, FCE, 1996, p. 14 y a Lourdes de Ita, *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México, FCE, UMSNH, 2001, p. 79.

46 O'Donell, *op. cit.*, p. 115.



oficiales, trabajadores y habitantes enfermaban y morían⁴⁷. Dijo además que en los alrededores no había bosques que sirvieran para construir embarcaciones ni personal para desempeñar las faenas marítimas, por lo que el lugar no era apto para convertirse en la sede del comercio de la Nueva España. También mencionó las dificultades que había para llevar pertrechos a ese puerto ya que maderas, artillería, municiones, armas y piezas de hierro debían ser remitidas desde Veracruz a través del río Coatzacoalcos y posteriormente embarcados en Tehuantepec⁴⁸.

En cambio, consideró que Acapulco era mejor establecimiento para convertirse en sede del comercio asiático ya que en sus alrededores había indios que podrían laborar en el puerto, estaba más cerca de México y de Veracruz, y además contaba con una bahía cómoda para recibir naves y construir un astillero. Así lo refirió:

El puerto de Acapulco parece que tiene buenas partes para que en el se arme astillero para hacer navíos para que en el sea la carga y descarga dellos por ser uno de los buenos puertos que hay en lo descubierta de las Indias grande y seguro y muy sano y de buenas aguas y mucha pesquería y de mucha madera para la ligazón de los navíos y tener a cinco o seis leguas y pocas mas mucha madera para tablazón y pinos para masteles [...] y para la carga y descarga sea en Acapulco porque demás que es bueno y tener las partes que tiene bien cerca del puerto es la tierra razonablemente poblada y desta ciudad afinca y de sesenta y tantas leguas arriba y camino que andan por el varias y desde la Veracruz [...] y demas desto para lo que sea de pasar de una mar de otra por el rio Guaçacualcos por Teguantepeque importa mucho que en el puerto de Acapulco sea astillero y carga y descarga

47 Olveda «La Navidad. El comercio y la penetración filipina», en Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes, *Los puertos noroccidentales*, op. cit., p. 21-22; Enrique Cárdenas, *Urdaneta y el tornaviaje*, México, Secretaría de Marina, 1965, p. 79.

48 Olveda, op. cit., p. 21-22.

porque se ahorran costos y mucho tiempo por estar el puerto de Acapulco medio por medio y aun mas cercano de Teguantepeque que el puerto de la Navidad⁴⁹.

No hay que perder de vista que a pesar de que las costas de Acapulco habían sido usadas como astillero en la década de 1530 y de él partieron expediciones como la de Hurtado de Mendoza, posteriormente fue abandonado por la dificultad de comunicarlo con la ciudad de México. Además, la población indígena de la zona mermó considerablemente entre 1520 y 1530, situación que se agravó posteriormente con la epidemia de 1545-1548. Además, si bien durante la década de 1530 en dicho astillero laboraron algunos españoles y negros, posteriormente éstos abandonaron el lugar ya que por un lado, las naves peruanas preferían arribar a Huatulco, mientras que las exploraciones del Pacífico se hacían desde La Navidad⁵⁰.

Pese a lo anterior, los mercaderes de México coincidieron con la postura de Urdaneta y manifestaron su desacuerdo en que La Navidad fuera el punto de enlace con las islas asiáticas. Alegaron que este puerto no contaba con las condiciones necesarias para tener un astillero debido a la falta de bosques a su alrededor, así como de su lejanía de la capital novohispana; esto último elevaría los precios del transporte y dificultaría el control que ellos pudieran ejercer en el intercambio marítimo⁵¹. Por tanto, la relativa proximidad entre Acapulco y México, favorable a los intereses virreinales y comerciales, influyó en su erección como puerto oficial. El lugar mantendría comunicación terrestre con dicha ciudad, lo que facilitaría la concurrencia de comerciantes. Además, se consideró que sus costas eran menos malsanas que las de La

49 Archivo Histórico Nacional, Diversas Colecciones, legajo 24, N. 52, folio 1r; «Opiniones de Andrés de Urdaneta sobre Acapulco» [1560's].

50 Vito Alessio, *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y en la leyenda*, México, Porrúa, 1978, p. 9; Peter Gerhard, *Geografía histórica de la Nueva España, 1519-1821*, México, UNAM-IIH, 2000, p. 40-41.

51 Cárdenas, *op. cit.*, p. 79; Olveda, *Conquista, op. cit.*, 292-293.



Navidad, lo que reduciría el peligro de epidemias durante las ferias comerciales. Las opiniones de este navegante fueron de gran peso en el desarrollo de los puertos coloniales, pues, a su regreso, fue Acapulco el que se convirtió en la sede comercial de los galeones de Manila y para 1573 recibió a la primera nao proveniente de Filipinas⁵². Así que las declaraciones de Urdaneta cambiaron la situación tanto de Acapulco como del resto de los puertos del Pacífico novohispano, pues mientras que el primero se convirtió en el extremo oriental de la ruta comercial transpacífica, el resto de las costas funcionaron como zonas de paso, aguada e incluso contrabando de las navegaciones filipinas y peruanas.

Acapulco pronto volvió a activar su astillero, el cual más que dedicarse a la construcción de embarcaciones sirvió para darles carena, por lo que la experiencia en la construcción se fue perdiendo en esas costas. A pesar de que en un principio se llevaron a cabo labores de construcción naval en los litorales del Pacífico novohispano, entre 1530-1550 ésta redujo su importancia. El astillero de Tehuantepec, de la familia Cortés, decayó y se permitió que el personal compuesto de artesanos calificados se dispersara. De cuando en cuando construían un barco en Huatulco, pero los carpinteros del lugar generalmente se ocuparon de hacer reparaciones. Y en lo que se refiere a La Navidad, este dejó de tener funciones de construcción desde que sus almacenes fueron desarticulados en favor de Acapulco⁵³. Por último, las autoridades, en aras de proteger los litorales de ataques enemigos como los vividos a manos de Francis Drake (1578) y Thomas Cavendish

52 La erección de Acapulco como único puerto del Pacífico novohispano ha sido estudiado por varios autores como Lothar Knauth, *Confrontación transpacífica: el Japón y el Nuevo Mundo hispánico 1542-1639*, México, UNAM, 1972, p. 43; Carmen Yuste, *Emporios*, p. 46; Antonio Francisco García-Abasolo, «La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)», en *Historia mexicana* volumen XXXII, n.º 121, p. 73-74; Ostwald Sales, *El movimiento portuario de Acapulco. El protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas, 1587-1648*, México, Plaza y Valdés Editores, 2000, p. 54-58; Jaime Olveda y Juan Carlos Reyes (coord.), *Los puertos, op. cit.*, p. 23; Widmer, *op. cit.*, p. 101.

53 Borah, *op. cit.*, pp. 129-130.

(1587), aceleraron el abandono de otros establecimientos costeros ya que las fuerzas defensivas de esos litorales también se concentrarían en Acapulco.

Así puede verse que el impulso naval que se vertió en las costas del Pacífico novohispano luego de la conquista paulatinamente decayó por las medidas de monopolio y defensa implementadas por las autoridades hispánicas. Esto no significa que se perdiera la experiencia marinera vertida en esas costas, sino que las labores marítimas se practicaron a pequeña escala, en gran medida se trató de navegaciones locales que se desarrollaron a la par de las de los galeones y en cierta forma escaparon de la vigilancia de las autoridades metropolitanas. Estas actividades no carecieron de importancia pues ésta radicó en su continuidad, tema del que aún faltan estudios por realizar.



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS