



México y la Cuenca del Pacífico

ISSN: 1665-0174

mexicoylacuenca@gmail.com

Universidad de Guadalajara

México

Pinzón Ríos, Guadalupe

Desde tierra y hacia el horizonte marítimo. Una reflexión sobre la relevancia de los
establecimientos portuarios del Pacífico novohispano

México y la Cuenca del Pacífico, núm. 7, mayo-agosto, 2014, pp. 67-87

Universidad de Guadalajara

Guadalajara, México

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=433747297005>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Desde tierra y hacia el horizonte marítimo. Una reflexión sobre la relevancia de los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano

Guadalupe Pinzón Ríos¹

Resumen

El objetivo de este texto es reflexionar cómo los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano de cara al Mar del Sur desde el siglo XVI desarrollaron funciones distintas a los del Atlántico, pues pronto se vincularon con las necesidades y posibilidades del virreinato. Esto les dio cierta autonomía respecto a la metrópoli. Para comprenderlo, se pretende analizar de forma panorámica el tipo de navegaciones que se practicaron, que fueron desde las exploratorias del siglo XVI hasta las de cabotaje local y cabotaje medio que se practicaron de forma regular. Esto permitirá preguntarse sobre la relevancia que para la Nueva España tuvieron los entornos marítimos de cara al Pacífico.

Palabras clave: Pacífico, puertos, navegaciones, cabotaje, construcción naval.

Artículo recibido el 28 de enero de 2014 y dictaminado el 17 de marzo de 2014.

1. Doctora en Historia por la Facultad de Filosofía y Letras de la UNAM. Investigadora en el Instituto de Investigaciones Históricas y profesora de la carrera de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras de la misma universidad. Correo electrónico: gpinzon@unam.mx

Abstract

The aim of this text is to analyze how the ports in the coast of the Pacific in New Spain, since the Sixteenth Century, had different development in compare with the Atlantic Coasts. This situation gave them a little autonomy from the Spain authorities. To appreciate that is necessary to see the kind of navigations practiced in New Spain, local and offshore. In this way, we can see the importance of the maritime spaces in the New Spain.

Keywords: Pacific, ports, navigations, local navitation, offshore navigation, naval construction.

Introducción

Lourdes de Ita ha explicado que la organización del espacio portuario novohispano se basó en tres aspectos principales de interés metropolitano: la necesidad de comunicar a la Nueva España con España, la necesidad de comunicar a España con Filipinas y la necesidad de proteger el territorio novohispano de intrusos extranjeros (Ita, 2003: 7). Por su parte, Carmen Yuste ha explicado cómo las navegaciones transpacíficas fueron un instrumento para vincular al lejano territorio insular asiático con el Imperio español, por lo que dichos contactos se establecieron en función de los requerimientos metropolitanos (Yuste, 2007: 22).

Si bien las primeras exploraciones transpacíficas fueron organizadas en la propia Península Ibérica, pronto se vieron las dificultades que representaba tener que cruzar el Atlántico y posteriormente transitar por el estrecho a través del cual Magallanes alcanzó el Mar del Sur. Lo anterior llevó a que las costas americanas se convirtieran en punto de inicio de las exploraciones transpacíficas, por lo que poco después de la fundación de la Nueva España se organizaron nuevas travesías desde este territorio. Dicha situación pronto generó que las navegaciones adquirieran características propias que no únicamente se adecuaron a los intereses metropolitanos, sino que se desarrollaron dependiendo de los intereses y las condiciones físicas del virreinato.

Lo anterior se vincula, por un lado, con los contactos marítimos que se establecieron y que se dirigieron al noroeste, a la Islas del Poniente y a Centroamérica y Perú; y por otro, con las relaciones con el interior del territorio, pues fue de éste de donde salieron buena parte de los pertrechos, bastimentos y mano de obra utilizados en ellos. Lo anterior nos lleva a reflexionar cómo

en el caso de los establecimientos portuarios de cara al Mar del Sur hay que considerar que desde el siglo XVI éstos tuvieron funciones distintas a los del Atlántico y pronto se vincularon al desarrollo y ocupación que se llevaba a cabo en el propio virreinato (Pinzón, 2011: 13 y 14).

Acapulco fue el puerto de altura en el que se concentraron las principales transacciones marítimo-comerciales del Pacífico novohispano, pues a este lugar llegaron tanto los galeones de Manila como las naves peruleras que durante algún tiempo tuvieron licencia de arribar y adquirir géneros diversos en Nueva España. No obstante, si bien Acapulco fue el principal eje articulador del comercio marítimo del Pacífico novohispano, también es necesario comprender que en el resto de las costas se desarrollaron actividades que respondieron a intereses locales, que se integraron a las economías del propio virreinato y evolucionaron conforme éste lo hizo. Además, al estar en su mayoría supeditadas a funcionarios coloniales, escaparon con mayor frecuencia de la mirada vigilante de las autoridades peninsulares y eso les dio cierta autonomía.

Esto nos obliga a considerar la relevancia que para la Nueva España tuvieron los entornos marítimos de cara al Pacífico, pues en ellos llegaron a desarrollarse actividades que respondieron a los intereses económicos y sociales del virreinato, además de sufrir adecuaciones conforme este territorio se fue transformando. Por ello, el objetivo de este trabajo es reflexionar sobre los distintos desarrollos y actividades llevadas a cabo en los establecimientos

Si bien las primeras exploraciones transpacíficas fueron organizadas en la propia Península Ibérica, pronto se vieron las dificultades que representaba tener que cruzar el Atlántico y posteriormente transitar por el estrecho a través del cual Magallanes alcanzó el Mar del Sur. Lo anterior llevó a que las costas americanas se convirtieran en punto de inicio de las exploraciones transpacíficas, por lo que poco después de la fundación de la Nueva España se organizaron nuevas travesías desde este territorio

portuarios del Mar del Sur novohispano.² Con ello se intenta tener una visión panorámica de ellos, tanto temporal como temáticamente, diferenciando las funciones que tuvieron y la forma en la que se adecuaron a los contactos marítimos que ahí se establecieron.

Lo anterior será de utilidad debido a que permitirá vincular, y hasta cierto punto comparar, los distintos desarrollos y funciones de las regiones costeras y no únicamente conocerlas a partir de los temas más comúnmente estudiados como son las exploraciones del siglo XVI, el Galeón de Manila, los contrabandos de cacao guayaquileño, las misiones jesuitas de la California o las exploraciones del noroeste americano del siglo XVIII.

Cabe aclarar que al hablar del desarrollo de los establecimientos costeros, más bien se hará referencia a los contactos marítimos que tuvieron, pues hay que recordar que en realidad el desarrollo estructural de dichos lugares fue mínimo durante el periodo colonial. No obstante, podría decirse que la relevancia de las regiones costeras radicó en la regularidad con la que en ellas se llevaron a cabo diversas actividades marítimas (Yuste, 1995: 98; Pinto, 1993, t. 2: 274).

Se parte de la idea de que dicha regularidad refleja que esas actividades generaron ganancias suficientes como para permitir que continuaran, al ofrecer un modo de vida o un complemento económico a los pobladores cercanos a las zonas costeras y por tanto llegaron a formar parte de las cotidianidades del virreinato. De esta manera existieron navegaciones de altura conviviendo con las locales y ambas se complementaron entre sí, lo que da pauta a revisar y ampliar la panorámica que tenemos de las faenas marítimas y sobre todo del papel que los puertos de la Nueva España (mayores o menores) tuvieron para el virreinato.

Costas novohispanas como plataforma marítima

Vale la pena recordar que uno de los temas por el cual se ha estudiado a los establecimientos costeros novohispanos de cara al Pacífico en gran medida se relaciona con las expediciones de reconocimiento del siglo XVI. Si bien algunos

2. Hay que señalar que la naturaleza de la reflexión propuesta obliga a que este trabajo se base casi en su mayoría en fuentes secundarias, más que en primarias, pues es necesario conocer algunas de las investigaciones que han abordado el tema de las navegaciones y establecimientos portuarios novohispanos.

trabajos han puesto más atención a los personajes que dirigieron esos viajes (Cárdenas, 1965; Mathes 1973; Barandica, 2001, 2004), también hay que decir que han surgido investigaciones que explican el proceso de reconocimiento de los litorales vinculándolo con el proceso de conquista y la fundación de establecimientos coloniales, lo cual permite relacionar las actividades marítimas y exploratorias por el Pacífico con los avances ocupacionales del resto del territorio virreinal (Widmer, 1990; Romero, 2007; Olveda, 1996; Río, 1990; Martínez, 1990; Barandica, 2008). Lo anterior ha sido de utilidad para conectar el tema de las exploraciones con el establecimiento de autoridades e instituciones en los territorios coloniales y de esta manera vincular dichos avances con las políticas expansionistas y procesos de centralización de las autoridades hispánicas.

En primer lugar Hernán Cortés, como nuevo gobernador de la Nueva España, ordenó el reconocimiento de los litorales del Mar del Sur en busca de bahías idóneas que sirvieran en las navegaciones por dicho océano. El primer punto de avance fue Zacatula, donde en 1523 comenzó a funcionar un astillero (Martínez, 1990: 356-358; Romero, 2007: 48-56), pero al quedar este lugar demasiado lejos de la capital y de las costas atlánticas, de donde comenzaron a enviarse pertrechos marítimos, se hizo necesario explorar nuevas bahías que sirvieran mejor a los fines planeados. Esto llevó al uso de las costas de Santiago (Salagua) y Acapulco; sin embargo, debido a que continuó la dificultad de llevar pertrechos navales desde Veracruz, se estableció un nuevo astillero en Tehuantepec en 1526. A su regreso de España, en 1530, Cortés continuó con su interés en las navegaciones e invirtió nuevamente en la construcción de embarcaciones, pero pronto Tehuantepec no fue más una opción viable pues los fuertes vientos que azotaban la zona llevaron a que el astillero del lugar fuera trasladado nuevamente en 1537 a Huatulco. Cabe señalar que los traslados no implicaron que se abandonaran los anteriores asentamientos costeros, sino que algunos continuaron funcionando y complementando los trabajos llevados a cabo en ellos, como ha explicado José Luis Martínez sobre la forma en la que Tehuantepec sirvió para la construcción de naves, mientras que Huatulco fue usado como base en el proyectado comercio con Perú (Martínez, 1990: 705). Ejemplo de ello se ve cuando al momento de preparar la expedición de Álvaro de Saavedra se usaron los pertrechos y bastimentos que llegaron o fueron preparados en Tehuantepec y que posteriormente se remitieron a Zacatula, lugar de donde partió la expedición que luego paró en Zihuatanejo por provisiones (Barandica, 2001: 78; Martínez, 1990: 482;

Cárdenas, 1965: 17; Vidargas 1982: 11-13). Estos contactos entre puertos pueden verse en la quinta carta de relación de Cortés:

Y por si el navío trujese alguna necesidad de reparo, envié 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 Majestad (Cortés, Cartas: 79).

Así que de esos establecimientos portuarios, complementándose el trabajo de cada uno de ellos, salieron las expediciones cortesianas rumbo a las Molucas (1527), a la California (1532, 1533, 1535 y 1539) y a territorio peruano (1537) (Martínez, 1990: 661-721; Río, 1990: 15-22; Borah, 1975: 59-63; Ita, 2003: 19-22; Pérez Herrero, 1992: 105 y 106; Barandica, 2001: 76-79; Widmer, 1990: 94-96; Pinzón, 2011: 29-32).

Luego de las travesías cortesianas, las autoridades novohispanas también se interesaron en los viajes por el Mar del Sur, pero su punto de inicio fueron las costas de la Nueva Galicia. Hay que recordar que dicho territorio fue fundado por Nuño de Guzmán tras su salida de la Audiencia de México y desde ese lugar se organizaron reconocimientos de las costas y de las islas aledañas. Sin embargo, la detención de Guzmán y su envío a la Península Ibérica hicieron que la Nueva Galicia pasara a jurisdicción del virrey y por ello sus costas se convirtieron en la plataforma desde donde se enviaron los viajes organizados por las propias autoridades virreinales (Olveda, 1996: 293; Río, 1990: 24 y 25; Montané, 2002: 68-80). Éstas también ordenaron reconocimientos por el noroeste, como se vio con el viaje de Francisco Vázquez de Coronado por tierra y el de Hernando de Alarcón por mar (1540) (Montané, 2002: 139 y 140).

Posteriormente se preparó la travesía de Juan Rodríguez Cabrillo al noroeste, al mismo tiempo que se envió la de Rui López de Villalobos a las Islas del Poniente (1542). Finalmente, de forma más organizada, mejor armada y con fines de ocupación, partió la expedición de Miguel de Legaspi y Andrés de Urdaneta (1564) a las Filipinas. Esta última cambió el uso que se hacía de los puertos novohispanos, pues cuando en 1565 Urdaneta regresó a las costas novohispanas sugirió que fuera Acapulco y no La Navidad el punto de arribo de los galeones; desde ese momento La Navidad perdió importancia y sus almacenes fueron desmantelados y trasladados a Acapulco (Vidargas, 1982: 13 y 14; Parry. 1993: 69; Olveda, 1996: 292 y 293; Cárdenas, 1968: 79).

Hasta aquí podría decirse que las costas del Pacífico novohispano fueron una zona de expansión y experimentación marítima que hicieron que distintas bahías funcionaran como puntos de construcción naval y de inicio de expediciones. Cabe mencionar que si bien las primeras empresas recurrieron en su mayoría a materiales navales usados y obtenidos en Veracruz, paulatinamente fue necesario comenzar a fabricar u obtener algunos de ellos (madera, velamen, cordelería, brea o alquitrán) en las propias costas del Pacífico e incluso recurrir a los que se producían en zonas con navegaciones más desarrolladas, como las de Nicaragua. Sin embargo, hubo materiales como el hierro o los instrumentos marítimos que tuvieron que seguir solicitándose de las navegaciones atlánticas.

Parecía que las expediciones organizadas por el Mar del Sur comenzaban a sentar las bases de una incipiente actividad costera, la cual se evidenciaba con la presencia de trabajadores e incluso de algunos mercaderes. No obstante, esa situación poco a poco se redujo luego de que en 1565 se ordenara que Acapulco fuese el único puerto de altura de esas costas.

Pese a lo anterior, es importante notar que las navegaciones que se organizaron en las costas novohispanas se dirigieron a distintas zonas y por tanto no tuvieron los mismos fines; esto provocó que los establecimientos costeros desarrollaran diferentes vínculos marítimos y funciones (Prieto, 1972: 80; Olveda, 1996: 196). Por ejemplo, mientras que Huatulco concentró sus actividades en los contactos con Centroamérica y Perú, los intereses reales y virreinales llevaron a que fuera La Navidad desde donde partieron las expediciones con las que se intentó conectar a la Nueva España con las Islas del Poniente.

El regreso de Urdaneta y su sugerencia de que el puerto que comunicara a la Nueva España con las Filipinas fuera Acapulco, al parecer fue una cuestión relacionada con su situación material, social y estratégica (Alessio, 1978: 9; Gerhard, 2000: 40 y 41; Martínez, 1990: 705). Así se explicó:

El Puerto de Acapulco parece que tiene buenas partes para que en él 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 afínca 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 río Guaçacualcos por Teguantepeque importa mucho que en el puerto de Acapulco sea astillero y carga y descarga 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 Navidad (AHN, Diversas colecciones, legajo 24, N. 52, folio 1r).

La propuesta de Urdaneta ha generado discusiones sobre si esta recomendación no se relacionó también con los intereses de los agustinos en la zona en torno a Acapulco y el camino que llevaba a la ciudad de México (Barandica, 2012: 35-61). Sin embargo, lo cierto es que la decisión finalmente fue apoyada por comerciantes de la capital novohispana por cuestiones estratégico-mercantiles, ya que se consideró que Acapulco era el puerto más cercano a la ciudad de México y eso facilitaría la administración de las transacciones ahí realizadas (Pinzón, 2011: 34 y 35).

Podría decirse que el interés por explorar el Mar del Sur llevó a que inmediatamente después de la conquista la expansión hispánica se pusiera en práctica en los litorales novohispanos, en especial con la finalidad de alcanzar las islas de la especiería, por lo que fue necesario reconocer los litorales novohispanos para saber dónde podían crearse astilleros así como establecer contactos con las regiones que proveyeran de bastimentos y pertrechos a dichos lugares. Algunos puertos se abandonaron en favor de otros, las autoridades cambiaron sus objetivos conforme se hicieron adecuaciones a la administración virreinal, pero a la par de esas transformaciones los reconocimientos hechos en las costas novohispanas durante la primera parte del siglo XVI evidencian que en cierta forma los intentos por continuar con las empresas marítimas desde las nuevas posesiones se relacionaron con el propio desarrollo colonial.

De punto de inicio a zona de escala

El cambio de situación de los puertos en gran medida tiene que ver con la forma en la que se estructuraron los flujos comerciales, pero también con la decadencia que se registró en torno a la construcción naval. Como ya se dijo, tras el tornaviaje de Urdaneta, La Navidad dejó de tener funciones de construcción y sus almacenes fueron desarticulados en favor de Acapulco. Este puerto se convirtió en punto de inicio de los navíos de socorro (naves enviadas

para mantener la ocupación de las Islas del Poniente) y posteriormente las remesas del situado que se designó para la administración filipina hacia 1590 (Alonso, 2009: 262-266).

No obstante, desde que en 1573 llegó el primer galeón de Manila, y desde que en 1793 se dictaron las primeras disposiciones para controlar la periodicidad y el comercio de los galeones, la dirección de los intercambios en Acapulco comenzó a modificarse. En principio se pensó que la venta de géneros asiáticos sería una ayuda para los vecinos del nuevo asentamiento insular y los primeros cargamentos se formaron con lo que en las islas se tuviera a la mano; pero pronto los envíos se incrementaron en la medida en que los españoles conocieron las diversas calidades de los géneros y especias que podían llevarse a Nueva España y en la que éstos fueron pagados con la plata americana (Yuste, 2007: 29-35).

Lo anterior llevó a que fueran las costas filipinas donde comenzaron a organizarse los viajes, e incluso a fabricarse las embarcaciones que se trasladaban a la Nueva España a llevar los géneros asiáticos y a recoger la plata del situado. Esto provocó que las costas novohispanas comenzaran a ser usadas como lugar de escala y no como punto de origen de las navegaciones transpacíficas. Esto es, que los viajes iniciaban en Manila o Cavite, y Acapulco fue el lugar donde los galeones paraban a vender su carga y donde eran reparados antes de iniciar su regreso a las Filipinas.

Para llevar a cabo dichas reparaciones se reactivó el astillero de Acapulco; sin embargo, hay que recordar que en realidad el lugar no contaba ni con pertrechos ni con bastimentos para proveer a los galeones que arribaban, por lo que más bien fue dependiente de las regiones del interior e incluso de bahías cercanas desde donde se remitían materiales diversos. Así, Acapulco fue un puerto al que durante la estancia de los galeones llegaban los comerciantes dispuestos a obtener los cargamentos asiáticos, así como a donde se remitían los pertrechos, alimentos y mano de obra que se encargaría de alistar las embarcaciones para su tornaviaje (Pinzón, 2011: 276-281).

En el caso de La Navidad, aunque sus astilleros habían sido desarticulados, funcionó como punto de escala donde un “gentilhombre” que venía en los galeones era desembarcado y de ahí por tierra se dirigía a la ciudad de México a dar aviso a las autoridades virreinales del arribo de esas naves. Debido a que esta escala despertaba la desconfianza de las autoridades, pues se pensaba que podría servir para hacer contrabandos, se llegó a emitir ordenanzas para evitar dichos tratos; no obstante, parece que no hubo mucho control al respecto.

La derrota de los galeones y la escala en La Navidad variaron poco a lo largo del periodo colonial, como incluso deja ver el oficial de mar José González Cabrera Bueno. En su obra *Navegación especulativa y práctica* (1734) describe la forma en la que los navegantes podrían reconocer las costas novohispanas desde altamar, pues ésta era la ruta comúnmente usada y por ello los oficiales de los galeones debían estar atentos al avistamiento de La Navidad:

Se advierte que cosa de seis leguas de llegar a la Navidad, si las serranías estuvi-
eren claras, se verá el Picacho del Volcán de Colima, que en demorando al Leste
demorará La Navidad al Leste cuarta al Nordeste entre cuarta y rumbo; y así se
pueden meter bien en tierra hasta reconocer los dos morros con sus quebradas,
al Norueste de estos morros esta el puerto de La Navidad. También advierto
que en demorando el dicho volcán de Colima al rumbo del Lesnorueste se estará
proposando más para el Sueste de los Morros de La Navidad, que sirva de aviso
[...]. (En Mathes, 1970: 342).

Recientemente han surgido estudios que hacen referencia a la manera en la que las escalas en La Navidad permitían desembarcar personas que venían enfermas luego de la larga travesía transpacífica, lo que habla de un posible contacto con los galeones en esa zona (Machuca, 2012: 77-134). Es posible que lo anterior haya permitido algunos intercambios ilegales, lo que explicaría la ausencia de comerciantes neogallegos en las transacciones realizadas en Acapulco, tema del que todavía falta mucho por conocer. Estas escalas además convivían con las navegaciones perleras y los abastos a las misiones jesuitas que desde la segunda parte del siglo XVII paulatinamente se incrementaron, como se mencionará más adelante.

Por su parte, Huatulco había quedado como punto de encuentro con las costas meridionales y la importancia que llegó a cobrar se evidenció cuando aumentaron en el puerto el número de agentes comerciales y tenderos. Hacia 1540 se había establecido un intercambio regular que incluía plata, mercurio y cacao a cambio de mercaderías europeas y asiáticas que se mandaban de Nueva España. No obstante, hacia 1550 las actividades de construcción se redujeron pues el astillero de la familia Cortés decayó y el personal, compuesto de artesanos calificados, se dispersó. De esta forma, los carpinteros del lugar generalmente se ocuparon de hacer reparaciones a las naves que llegaban y que en su mayoría fueron peruleras (Borah, 1975: 129 y 130).

Por otro lado, la decadencia de Huatulco también se debió a que en 1535 una cédula real otorgó licencia a los habitantes de Guatemala para construir

barcos en el Pacífico y por ello se establecieron astilleros en Realejo, lugar donde se hacía cordelería de pita y que además contaba con maderas de buena calidad así como con brea y alquitrán de la zona de Sonsonate. Como fue más barato construir naves en Centroamérica, paulatinamente éstas desplazaron a las de Huatulco (Calderón, 1988: 581). Pronto las costas novohispanas también dependieron de pertrechos marítimos centroamericanos pero éstos eran anualmente remitidos a Acapulco para que sirvieran en las reparaciones que los galeones de Manila requirieran. También fue común recurrir al astillero de Realejo cuando las autoridades novohispanas necesitaban alguna embarcación (Pérez Herrero, 1992: 179 y 180).

Aunado a lo anterior, los ataques sufridos en Huatulco a manos de Francis Drake (1578) y Thomas Cavendish (1587) aceleraron el abandono de este establecimiento. Dichos eventos además apresuraron la aplicación de la política de puerto único pues, como ha explicado Lourdes de Ita, Felipe II ordenó el abandono de los puertos menores para que toda actividad naval se estableciera en un único puerto a fin de que en él se concentraran las fuerzas defensivas y con ello se protegiera a los comercios y a los vecinos del virreinato (Ita, 2001: 127-137). Eso llevó a que Acapulco reforzara su papel de puerto único. El lugar se quedó como punto de encuentro con las Filipinas a través de los galeones de Manila y hasta la década de 1640 también con el virreinato de Perú (Borah, 1975: 143; Suárez, 2001: 209).³

El impulso naval que se vertió en las costas del Pacífico novohispano, luego de la conquista, paulatinamente decayó por las medidas de monopolio y las políticas defensivas implementadas por las autoridades hispánicas. Pero esto no significa que se perdiera del todo la experiencia marinera de esas costas, sino que esas labores se llevaron a cabo a pequeña escala, que por ser de reducido monto escaparon de la vigilancia de las autoridades metropolitanas y que sin embargo llegaron a practicarse de forma frecuente, por lo que se integraron a las actividades cotidianas del virreinato.

Cabotajes

Pierre Chaunu explica que existieron dos tipos de navegaciones de cabotaje en las costas coloniales: el local y el medio. El primero se relacionó con na-

3. Hay que recordar que hacia la década de 1640 quedó cerrado el comercio entre virreinos, aunque las navegaciones oficiales continuaron manteniendo los contactos marítimos.

vegaciones entre las mismas jurisdicciones, mientras que el segundo implicó salir de ellas (Chaunu, 1974: 79). Él mismo sugiere que las navegaciones hacia occidente y hacia la California serían consideradas locales, mientras que las que se dirigían a Centroamérica ya serían cabotaje medio. Al parecer ambas se practicaron con cierta regularidad aunque tuvieron distintas funciones.

Respecto a las navegaciones por el occidente y noroeste novohispano, éstas en gran medida se relacionaron con el buceo de perlas y hacia inicios del siglo XVII con el abastecimiento de las misiones jesuitas de la California. Respecto a las perlas, hay que señalar que su búsqueda se practicó más en los litorales que van de Acapulco al seno californio, mientras que las que se llevaron a cabo en las costas de Oaxaca fueron más esporádicas y en realidad esas navegaciones se relacionaron más con el envío de pertrechos marítimos (como antes se dijo) y con el tráfico de cacao (Chaunu, 1974: 78 y 79).

Ignacio del Río ha explicado cómo luego de las expediciones organizadas por Cortés y por Mendoza —además del viaje de Sebastián Vizcaíno de 1603 en el que se intentó conocer las regiones costeras del noroeste americano y su posible utilidad en las navegaciones transpacíficas— las autoridades virreinales consideraron que se había gastado mucho en el reconocimiento de los litorales, por lo que las sucesivas navegaciones se dejaron en manos de particulares; el incentivo para ello fue la búsqueda de perlas. Desde los viajes cortesianos se había dado cuenta de la existencia de placeres perleros en el seno californio y pronto hubo quien pidió licencias para extraerlas.

En principio se hicieron concesiones a navegantes que recibieron exclusividad para dedicarse al buceo en zonas específicas, como fue el caso de Tomás Cardona, quien en realidad encargó a su sobrino Nicolás Cardona buscar placeres de perlas entre 1615 y 1616 (Pinzón, 2011: 52 y 53). Posteriormente, otros navegantes se asentaron en costas novohispanas e hicieron propuestas para extraer perlas y en un par de ocasiones hasta de ocupar la California. Algunos de esos navegantes fueron Francisco Ortega (1632, 1633 y 1636), Pedro Porter y Cassanate (1647), Bernardo Bernal de Piñadero (1664), Francisco de Lucenilla (1668), Isidro de Atondo y Antillón (1682), y Francisco de Itamarra (1694) (Río, 1990; León-Portilla, 2000; Mathes, 1973; Carranco, 1966).

Pero a la par de los tratos hechos con los asentistas, se otorgaron licencias diversas a vecinos del virreinato. Esto se debió a que tras el viaje de Cardona, y de que se llevaran numerosas perlas a la ciudad de México, se multiplicaron las solicitudes para bucear. Algunos vecinos del occidente y noroeste construyeron embarcaciones para lanzarse a su búsqueda, mientras que otros se aliaron

con los indios de esa zona y les pagaron por las perlas que ellos extraían por su cuenta (Romero, 2007: 135-140; Navarro, 1992: 28-34; Oropeza, 2007: 102). Los dueños de las naves tenían que invertir en la construcción de éstas, en pertrechos, en bastimentos y en personal; pero además de todo al final de las travesías había que pagar el quinto real por las perlas extraídas. Para la segunda parte del siglo XVII hubo más solicitudes para bucear, lo que hace suponer que se incrementaron los vecinos que ligaron sus actividades a las navegaciones locales. Algunas de las licencias detectadas hasta el momento pueden verse en el siguiente cuadro.

Cuadro 1

Licencias a navegaciones perleras en costas del Mar del Sur novohispano

<i>Siglo</i>	<i>Nueva Galicia-California</i>	<i>Acapulco-Zacatula</i>	<i>Acapulco-Oaxaca</i>	<i>Mar del Sur</i>
XVII	4	3	1	2
XVIII	16	1	2	2

Fuente: elaborado con base en Pinzón, 2011: 270 y 271.

Podría pensarse que estas navegaciones fueron mínimas y tal vez esporádicas. Sin embargo, es probable que algunas de ellas se hicieron sin registro y por tanto no conocemos qué tantas travesías pudieron practicarse. Por el momento es interesante notar que las navegaciones perleras principalmente se llevaron a cabo en el occidente y noroeste novohispano y al parecer su práctica fomentó los contactos marítimos entre localidades y en cierta forma ofreció un modo de vida a algunos pobladores del virreinato. Incluso la construcción de naves en esas zonas evidenció el interés que había en su práctica. Así lo mencionó el jesuita Miguel Venegas:

Los vecinos de la costa de Nueva Galicia, Sinaloa y Ostimuri, que antes iban pocas veces en barcos pequeños, y con gran peligro al rescate y buceo, empezaron a fabricar barcos mayores, y en ellos, sin recelo, pasaban a la costa opuesta [la California] a rescatar perlas (Venegas, 1957, vol. 2: 173).

Por otro lado, las navegaciones perleras se vincularon a algunos abastecimientos. Esto se debía a que la manera de pagar a los hombres que se involucraban en las navegaciones perleras generalmente fue en especie e implicaba tanto raciones como géneros diversos. Esto obligaba a los dueños de las naves (o

armadores) a cargar bastimentos y mercaderías; estos últimos en ocasiones se intercambiaban por alimentos o perlas. Esto dio pauta a que en el marco de las navegaciones perleras llegaran a realizarse algunos intercambios. Un testimonio que nos deja ver lo anterior es el del jesuita Miguel del Barco:

El armador se previene también de que los víveres necesarios para toda la temporada, que es de tres meses ordinariamente. Busca gente que necesita para el oficio de buzo. Éstos se ajustan unos a partido y otros a salario. A estos últimos debe el armador dar aquella paga en que se han concertado, pero toda la concha que sacan, es para el amo, a distinción de los que van a partido porque éstos no reciben salario pero parten con el armador cada día toda la concha que sacan dándole la mitad y quedándose ellos con la otra mitad. A unos y otros debe el armador llevarlos en su embarcación al buceo y después volverlos al puerto de donde salieron, darles de comer toda esta temporada [...] Además de esto el armador, si tiene posibilidad, lleva mercancía de ropa y otras cosas de mercería, ya para pagar a sus operarios, y ya para comprar perlas (que llaman rescatar), de aquellos que, por ir a partido, tienen algunas y quieren venderlas (Barco, 1988: 137 y 138).

Estas navegaciones además convivieron con las que se hicieron a la California para abastecer a las misiones jesuitas. Matanchén fue punto de salida y llegada de las naves de abasto debido a que era un establecimiento que se conectaba por tierra con Tepic y Guadalajara. Las embarcaciones usadas generalmente fueron financiadas por la Real Hacienda, por lo que los funcionarios coloniales las mandaban hacer en lugares como Realejo o las compraban a los vecinos de la localidad (es decir a los perleros). De esta forma, sea por buscar perlas o llevar abastos a las misiones del noroeste, podría decirse que en las costas novohispanas se practicaron navegaciones locales de forma regular y esa situación tuvo pocas variantes hasta la llegada de José de Gálvez al virreinato novohispano (1765) y la posterior fundación del Departamento Marítimo de San Blas (1768), con el que se reestructuraron las navegaciones por el Pacífico novohispano.

En cuanto a los contactos marítimos hacia el sur, desde el siglo XVI los viajes entre Perú y Nueva España tuvieron cierta regularidad y eso preocupó a las autoridades peninsulares pues pensaron que el comercio intervirreinal afectaba al de las flotas atlánticas. Por ello fueron estableciendo restricciones hasta que hacia 1640 quedó cerrado ese comercio. No obstante, las navegaciones entre ambos territorios continuaron pero con el fin de enviar azogue,

correspondencia oficial o funcionarios de un virreinato a otro. Pedro Pérez Herrero ha explicado que desde que se cerró el tráfico intervirreinal los tratos ilegales se convirtieron en la regla y no en la excepción; esto ha llevado a rastrear su práctica a partir de denuncias y detenciones.

Entre las principales ilegalidades estuvieron las remesas de cacao guayaquileño a las costas novohispanas, producto que debía ser remitido a Perú o a la metrópoli, pues Nueva España únicamente debía consumir el cacao venezolano. Sin embargo, trabajos como los de Eduardo Arcila Farías y Jesús Hernández Jaimes han evidenciado que ese comercio era regular y que su tráfico tuvo pocas variantes hasta mediados del siglo XVIII (Pérez Herrero, 1992; Arcila, 1975; Hernández, 2008).

En esos contactos ilegales efectuados entre virreinos, las costas centroamericanas tuvieron un papel principal pues más que intervirreinales pueden ser consideradas de cabotaje medio. Cabe recordar que los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala podían llevarse a cabo debido a que pertenecían a un mismo virreinato; sus intercambios generalmente incluyeron pertrechos marítimos o añil a cambio de manufacturas novohispanas y plata (Stein, 2004: 181-184; Calderón, 1988: 586; Arcila, 1975: 274). En teoría, dichos contactos no podían ser comerciales pues se temía que fueran usados para enviar ilegalmente géneros chinos o asiáticos a El Callao; así que el tráfico entre Nueva España y Guatemala generalmente se llevaba a cabo por tierra y sólo ocasionalmente se dieron licencias para hacerlo por mar (Pérez Herrero, 1992: 115 y 116; MacLeod, 1980: 142 y 143; Palma, 1997: p. 45-68; Pérez, 1993: 44 y 45; Pinto, 1993: 128 y 129).

Pese a lo anterior, investigaciones como la de Mariano Bonialian han mostrado cómo las costas centroamericanas sirvieron de punto de encuentro en el comercio intervirreinal (Bonialian, 2012: cap. 3). Por su parte, Dionicio de Alsedo,⁴ en su *Memorial Informativo* de 1720, deja ver cómo las navegaciones permitidas con Centroamérica y las remesas de géneros autorizados servían para encubrir los prohibidos:

[...] y con la reflexión, de que aunque por estas disposiciones quedaba rigurosamente ceñido el abuso de aquel tráfico, podía sutilizar la codicia de los comerciantes el medio de la contravención con los navíos permitidos a la Provincia de

4. Funcionario que sobre todo se ejerció en administración peruana como secretario de Cartas, ordenador del Tribunal Mayor de Cuentas de la Ciudad de los Reyes, presidente de la Audiencia de Quito, entre otros.

Guatemala, y Puertos de Sonsonate y el Realejo, que abastecen últimamente al Perú con los frutos de la brea, alquitrán y tabaco, proveyó V. Majestad un particular juez privativo, que en conformidad de las leyes citadas celase las entradas de efectos de China [...] (Alsedo [1720]: 120, en JCBL, B724 A461, 1-size).


De esta forma, podría decirse que estos contactos con puertos centroamericanos, o cabotajes medios, sirvieron de punto de encuentro para llevar a cabo intercambios entre Perú y Nueva España, así como para conectar de forma indirecta al virreinato peruano con los territorios asiáticos. Las funciones de estas navegaciones fueron distintas a las del occidente y noroeste novohispano pero al parecer, como aquéllas, mantuvieron cierta regularidad y por tanto formaron parte de las economías coloniales.

Reflexión final

Hasta aquí puede verse que en las costas novohispanas de cara al Pacífico se desarrollaron navegaciones con distintos fines que comenzaron con exploraciones y reconocimientos pero posteriormente se diversificaron y se ligaron tanto al comercio como a las navegaciones locales. Si bien desde el siglo XVI se retrajeron las funciones portuarias del virreinato por las políticas defensivas y de puerto único, eso no significó que las actividades marítimas y costeras de la Nueva España desaparecieran, sino que se volcaron a las economías locales o a contactos clandestinos que llegaron a practicarse de forma regular.

Dichas navegaciones implicaron el uso de diversas bahías y por tanto del de distintas zonas que funcionaron como *hinterland* y que las proveyeron de materiales, alimentos o mano de obra. Las actividades marítimas ahí desarrolladas, más que relacionarse únicamente con el comercio de altura, lo hicieron también con los intercambios locales. De esta forma las regiones costeras generaron fuentes de trabajo para los vecinos del virreinato y eso las vinculó a las economías coloniales. Por ello podría pensarse que los puertos del Pacífico novohispano, además de fungir como punto de escala de los galeones o de la correspondencia oficial con el virreinato peruano, funcionaron como puntos de contacto (y hasta cierto punto de intercambio) entre las propias economías del virreinato.

Hay que reiterar que la relevancia de las navegaciones practicadas por el Pacífico novohispano no radicó en los volúmenes que éstas implicaban, sino en que paulatinamente establecieron cierta regularidad (legal o no) la cual

permitió a los vecinos del virreinato participar en ellas. De esta forma, podría decirse que las actividades marítimas y costeras del Pacífico novohispano formaron parte de los contextos económicos y sociales de la Nueva España y que aunque tuvieron diversos matices, no deben ser dejados de lado pues todavía falta mucho por saber sobre la relación que este virreinato tuvo con sus entornos marítimos y portuarios, así como la forma en la que las navegaciones de altura convivieron con las locales. 

Siglas

AHN Archivo Histórico Nacional (Madrid).

JCBL John Carter Brown Library (Providence, RI).

Referencias bibliográficas

Alessio Robles, Vito (1978), *Acapulco, Saltillo y Monterrey: En la historia y la leyenda*, México: Porrúa.

Alonso Álvarez, Luis (2009), *El costo del imperio asiático: La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*, México: Instituto Mora; Coruña: Universidade da Coruña.

Alsedo y Herrera, Dionicio de [1720], *Memorial informativo, que pusieron en las reales manos del Rey Nuestro Señor (que Dios guarde), El Tribunal del Consulado de los Reyes, y de la Junta General del Comercio de las Provincias del Perú* [Lima].

Arcila Farías, Eduardo (1975), *Comercio entre Venezuela y México en los siglos XVI y XVII*, México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior.

Barandica Martínez, Luis Abraham (2001), *En busca de la ruta occidental hacia el Oriente: La expedición de Álvaro de Saavedra Cerón*, tesis de Licenciatura (Historia), México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras.

—— (2004), *De la Nueva España hacia las Islas del Poniente: La organización y viaje de los participantes en la expedición marítima al mando de Ruy López Villalobos, 1542-1549*, tesis de Maestría (Historia), México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras.

—— (2008), *Los oficiales de las coronas castellana y lusitana en los enclaves ibéricos en el sureste asiático desde las primeras expediciones hasta la década*

- de 1620, tesis de Maestría (Historia), México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras.
- (2012), “Andrés de Urdaneta en la Nueva España (1538-1568)”, en Cristina Barrón (coord.), *Urdaneta novohispano. La inserción del mundo hispano en Asia*, México: Universidad Iberoamericana, pp. 35-65.
- Barco, Miguel del (1988), *Historia natural y crónica de la antigua California, adiciones y correcciones a la noticia de Miguel Venegas*, estudio preliminar, notas y apéndices, Miguel León-Portilla, México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas.
- Bonialian, Mariano (2012), *El Pacífico hispanoamericano: Política y comercio asiático en el Imperio español, 1680-1784: La centralidad de lo marginal*, México: El Colegio de México.
- Borah, Woodrow (1975), *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, trad. R. Gómez Ciriza, México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- Calderón, Francisco (1988), *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*, México: Fondo de Cultura Económica.
- Cárdenas de la Peña, Enrique (1965), *Urdaneta y “el tornaviaje”*, México: Secretaría de Marina.
- Cavallero Carranco, Juan (1966 [1668]), *The Pearl Hunters in the Gulf of California, 1668. Summary report of the voyage made to the Californias*, transcripción de Francisco de Lucenilla, traducción y notas de Michel Mathes, Los Ángeles: Dawson’s Book Shop.
- Cortés, Hernán (1994) *Cartas de Relación de la Conquista de México*, México: Espasa-Calpe.
- Chaunu, Pierre (1974), *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos siglos XVI-XVII-XVIII (estadísticas y atlas)*, México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior.
- Gerhard, Peter (2000), *Geografía histórica de la Nueva España 1519-1821*, trad. de Stella Mastrangelo, mapas de Reginald Piggott, México, Universidad Nacional Autónoma México-Instituto de Investigaciones Históricas.
- Hernández Jaimes, Jesús (2008), “El fruto prohibido. El cacao de Guayaquil y el mercado novohispano, siglos XVI-XVIII”, *Estudios de historia novohispana*, núm. 39, pp. 43-79.
- Ita, Lourdes de (2001), *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo-Instituto de Investigaciones Históricas/Fondo de Cultura Económica.

- (2003), “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-Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 3-38.
- León-Portilla, Miguel (2000), *La California mexicana. Ensayos acerca de su historia*, México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas/Universidad Autónoma de Baja California.
- MacLeod, Murdo (1980), *Historia socioeconómica de la América Central española, 1520-1720*, trad. Irene Piedra Santa, Guatemala: Piedra Santa.
- Machuca, Paulina (2012), “De porcelanas chinas y otros menesteres. Cultura material de origen asiático en Colima, siglos xvi-xvii”, *Relaciones*, núm. 131, pp. 77-134.
- Martínez, José Luis (1990), *Hernán Cortés*, México, Universidad Nacional Autónoma de México/Fondo de Cultura Económica.
- Mathes, Michael (1970), *Reparo a errores de la navegación española por Pedro Porter y Cassanate y navegación especulativa y práctica por José González Cabrera Bueno*, Madrid: Porrúa Turanzas.
- (1973), *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Océano Pacífico, 1580-1630*, trad. de Ignacio del Río, México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas.
- Montané Martí, Julio (2002), *Francisco Vázquez Coronado: Sueño y decepción*, Zapopan: El Colegio de Jalisco/Fideicomiso Teixidor.
- Navarro, Luis (1992), *Sonora y Sinaloa en el siglo xvii*, México: Siglo xxi Editores.
- Olveda Legaspi, Jaime (1996), *Conquista y colonización de la costa neogállega*, tesis de Doctorado (Historia), México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras.
- Oropeza, Débora (2007), “*Los ‘indios chinos’ en la Nueva España: La inmigración de la nao de China, 1565-1700*”, tesis de Doctorado (Historia), México: El Colegio de México.
- Palma Murga, Gustavo (1997), “El reino de Guatemala y sus vinculaciones económico-comerciales externas durante la época colonial”, en Yuste, Carmen (coord.), *Comercio marítimo colonial. Nuevas interpretaciones y últimas fuentes*, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 45-68.

- Parry, John (1993), *La audiencia de Nueva Galicia en el siglo XVI, estudio sobre el gobierno colonial español*, versión española de Rafael Diego Fernández y Eduardo Williams, Zamora: El Colegio de Michoacán.
- Pérez Brignoli, Héctor (1993), *Historia general de Centroamérica*, vol. 3, Madrid: Siruela.
- Pérez Herrero, Pedro (1992), *Comercio y mercados en América Latina colonial*, España: MAPFRE.
- Pinto Soria, Julio César (1993), *Historia general de Centroamérica*, vol. 2, Madrid: Siruela.
- Pinzón Ríos, Guadalupe (2011), *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo del Pacífico novohispano ante sus políticas defensivas (1713-1789)*, México: Universidad Nacional Autónoma de México/Instituto de Investigaciones Históricas/Instituto Mora.
- Prieto, Carlos (1972), *El Océano Pacífico: Navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid: Rev. de Occidente.
- Río, Ignacio del (1990), *A la diestra mano de las Indias: Descubrimiento y ocupación colonial de la Baja California*, México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas.
- Romero José Miguel (2007), *Conquista e instituciones de gobierno en Colima de la Nueva España (1523-1600)*, México: Archivo Histórico del Municipio de Colima/Universidad de Colima/El Colegio de Michoacán.
- Stein, Stanley (2004), *El apogeo del imperio. España y Nueva España en la era de Carlos III, 1759-1789*, traducción de Juan Mari Madariaga, Barcelona: Crítica.
- Suárez, Margarita (2001), *Desafíos trasatlánticos. Mercaderes, banqueros y el estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú/Fondo de Cultura Económica/Instituto Francés de Estudios Andinos.
- Venegas, Miguel (1957), *Noticias de la California, y de su conquista temporal y espiritual hasta el tiempo presente: Sacada de la historia manuscrita, formada en México año de 1739 por el Padre Miguel Venegas de la Compañía de Jesús y de otras noticias y relaciones antiguas y modernas por Andrés Marcos Burriel*, Madrid: Vda. M. Fernández y del Supremo Consejo de la Inquisición, 3 vols.
- Vidargas del Moral, Juan Domingo (1982), *Navegación y comercio en el Golfo de California 1740-1824*, tesis de Licenciatura (Historia), México: Universidad Nacional Autónoma de México-Facultad de Filosofía y Letras.

- Widmer, Rolf (1990), *Conquista y despertar de las costas de la mar del sur (1521-1684)*, México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Yuste, Carmen (1995) “Alcabalas filipinas y géneros asiáticos en la ciudad de México, 1765-1785”, en Jorge Silva, Juan Carlos Grosso y Carmen Yuste (coords.), *Circuitos mercantiles y mercados en Latinoamérica siglos XVIII-XIX*, México: Instituto Mora/Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, pp. 87-99.
- (2007), *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*, México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas.