DESCUBRIMIENTO Y EXPLORACION DE CALIFORNIA

Carlos López Urrutia
Menlo College

LAS EXPEDICIONES MARITIMAS

Por más de 200 años las fértiles tierras de California, con sus enormes recursos naturales, permanecieron ignoradas por los europeos. Las causas de esta extraña actitud se encontrarán en los diversos incidentes y circunstancias bajo los cuales se realizaron los descubrimientos y exploraciones. Es importante conocer estos pormenores por las falsas creencias a que dio lugar y la importancia geográfica que tenía el territorio. Todos estos elementos contribuyeron a que se postergara la ocupación y colonización de una de las tierras más ricas del mundo. California, sería con el tiempo, la mayor fuente de oro de la tierra y, hoy, constituye la séptima economía del mundo, aún cuando no se trata de un país independiente, sino de un estado dentro de una nación. Pero por siglos tuvo la reputación de ser tierra desértica, inhóspita, poblada de indios bárbaros.

Baja California

No se sabe con seguridad quién descubrió las tierras de las Californias. Pero sí conocemos muy bien al personaje responsable de su descubrimiento: el ilustre conquistador de México, Don Hernán Cortés. Ansioso de descubrir nuevas tierras y conquistar nuevos reinos, el conquistador envió una expedición marítima de dos galeones a explorar hacia la costa norte de México. Al parecer, una de estas naves, al mando de Fortún Jiménez dio con la costa de lo que creyó una isla frente al continente. Sabemos que, en 1533, Cortés estaba enterado de la existencia de esta costa rocosa, al otro lado del continente que, como la Patagonia y el Amazonas, vino a tomar el nombre de una lugar que aparecía en los libros de caballerías. Se trataba de California, isla rocosa poblada exclusivamente por feroces y belicosas mujeres que montaban en grifos. Así por lo menos las describe García Ordóñez de Montalvo en sus Sergas de Esplandián, anexas a una edición tardía, (1500), del famoso Amadís de Gaula. No se conoce a la persona que así designó la península de lo que es hoy Baja California, estado de México.

Cortés intentó establecer una colonia en la isla, llevando tres bajeles y desembarcando cerca del lugar donde hoy está la ciudad de La Paz. La isla ofrecía la gran atracción de las perlas pero las ostras se encontraban a profundidades inaccesibles para los buzos de resuello y los conquistadores debieron de contentarse con abrir las conchas que el mar arrojaba a la playa. La costa resultó seca y árida, los indígenas beligerantes y las corrientes dificultaban la navegación. Cuando Cortés volvió a visitar la colonia se encontró con que 23 de sus habitantes habían muerto de hambre y el resto sólo deseaba abandonar ese infierno. Para 1536 no quedaba un sólo europeo en California.

Con esta fracasada iniciativa no era de esperarse que la "isla" atrajera nuevos expedicionarios. Pero la mayoría de los exploradores y navegantes estaban convencidos que "al Norte", más allá de la isla, se encontraba el paso septentrional entre los dos océanos: los estrechos de Anián. Confiando en esta esperanza, Cortés envió una nueva expedición al mando de Francisco de Ulloa.

Francisco de Ulloa

Ulloa zarpó de Acapulco en Julio de 1539 con tres buques. En la capitana Santa Agueda de 240 toneles, iba Ulloa. Las otras dos embarcaciones eran mucho más pequeñas, la Trinidad de 75 toneles y

la Santo Tomás de 60. Costeando hacia el norte encontraron una tormenta en la que sucumbió la Santo Tomás con toda su tripulación. Las otras dos naves continuaron su rumbo, penetraron en el Golfo de California hasta encontrarse con una playa arenosa y con extrañas corrientes. Habían llegado al delta del río Colorado que con su fuerte caudal de agua, penetraba en las grandes mareas del interior del golfo que logran alcanzar variaciones de hasta 12 metros. Ulloa bautizó el lugar como Ancón de San Andrés por haber llegado allí ese día, y Mar Bermejo, por el color rojizo que le daban las aguas del Colorado. Costeando hacia el Sur, dobló el Cabo San Lucas y siguió al norte por la costa Oeste confirmando, con ésto, que se trataba de una península, hecho que sería resistido por siglos por los cartógrafos que siguieron dibujando a California como una isla.

Poco o nada se sabía del viaje de Ulloa hacia el norte, sino hasta 1926 en que aparecieron algunas cartas dirigidas a Cortés en el Archivo de Indias. La última, fechada el 5 de abril de 1540 en la Isla Cedros es importantísima pues indica que envía a la Santa Agueda con esta carta de vuelta a Acapulco y él, con la Trinidad y los víveres suficientes, continuará al norte.[1]

¿Hasta qué latitud alcanzó Ulloa en su viaje en busca del Estrecho de Anián? La cartografía de la época indica hasta unos 160 kilómetros al norte de la Isla Cedros y, en ésto, se han basado la mayoría de los historiadores para desestimar las exploraciones de Ulloa hacia el norte. Bernal Díaz dice que Ulloa volvió a Manzanillo y en documentos legales en España, Cortés se refiere a él como si todavía viviera en 1543.

Existe sin embargo, la declaración del piloto de la Trinidad, Pablo Salvador Hernández que volvió a Acapulco en un bote abierto después de varios meses de navegación. Hernández declara bajo juramento que la Trinidad tuvo que ser abandonada ante la muerte de la mayoría de la tripulación en Agosto de 1540. Embarcándose en un bote, dice haber bogado hasta Acapulco, ¡un viaje de casi dos mil millas marinas! El Dr. J. J. Markey de Oceanside, pueblo situado unos 60 kilómetros al norte de San Diego, California, basándose en las direcciones de Hernández y en un mapa adjunto, logró en 1957, encontrar enterrado un zurrón de cuero con casi dos mil monedas españolas, seis esqueletos y una calavera de raza europea que el departamento de Antropología de la Universidad de California en Los Angeles determinó tener por lo menos, 400 años.[2] Estos hechos parecen confirmar que Ulloa fue el descubridor de Alta California.

Cabrillo

La primera expedición marítima debidamente documentada, que llegó a las costas de la Alta California fue comandada por Juan Rodríguez Cabrillo. Cabrillo era un genuino "conquistador". Formaba parte de la expedición de Pánfilo de Narváez que el gobernador de Cuba, Diego de Velázquez envió a México con el fin de someter a Cortés. Gracias a las informaciones de los aztecas, transmitidas a través del propio Moctezuma, pudo Cortés emboscar a esta fuerza que venía a someterlo y luego de capturar a los expedicionarios, les dio la oportunidad de unirse a la conquista de México. Podemos suponer, entonces, que Cabrillo fue uno de aquellos que sobrevivió la Noche Triste y fue a refugiarse en Tlaxcala.

Cabrillo, que hasta ese momento había actuado como ballestero y soldado de caballería, demostró ser navegante y marino, construyendo los pequeños bergantines que utilizó Cortés en la batalla final contra Tenochtitlán.

Terminada la conquista del valle de México, Cabrillo siguió a Guatemala tras Pedro de Alvarado y tomó parte en la fundación de la ciudad firmando "Juan Rodz". Después de un viaje a España donde contrajo matrimonio, Cabrillo volvió a Guatemala y según Bernal Díaz "era una persona honorable que era capitán y almirante de trece bajeles bajo Pedro Alvarado".

Parece que fue Cabrillo quien envió uno de estos pataches al golfo de California al mando de Francisco de Alarcón. Batallando las fuertes mareas y la corriente del río se internó en botes abiertos por el río Colorado por "85 leguas" lo que lo pondría más arriba que la actual Yuma, en realidad sólo 50 millas a vuelo de pájaro. Las cartas que dejó enterradas bajo una cruz fueron recogidas por una expedición terrestre al mando de Melchor Díaz que se había separado de Coronado.

Esta flotilla de Alvarado pasó bajo el control del Virrey, Antonio de Mendoza quien dividió la flota enviando algunas naves a Manila, otras en expediciones cortas al Golfo de California y por último envió a Cabrillo con dos naves el San Salvador y Victoria hacia el Norte. Cabrillo zarpó de Navidad en el actual estado de Colima el 27 de junio de 1542. Como apunta un historiador norteamericano, éste era un viaje de reconocimiento, sin mayor preparación que la que demandaban el estado de los bajeles.[3]

El 28 de septiembre de 1542, después de un cuidadoso viaje a lo largo de la costa de Baja California, entraba con sus dos naves en el actual puerto de San Diego al que llamó San Miguel. Después de algunos días en la bahía, siguió viaje al norte y mientras se encontraba

en tierra en la isla de La Posesión, hoy San Miguel, frente a Santa Bárbara, sufrió una caida accidental en las rocas lo que le ocasionó una fractura compuesta en un brazo. No por eso cejó el intrépido portugués en sus esfuerzos. Guió sus dos naves hacia el norte y avistó un promontorio que llamó Cabo de la Mala Fortuna, hoy Mendocino. Habían pasado frente al puerto de San Francisco sin descubrirlo. Azotado el convoy por fuertes tempestades debió volver al sur buscando otra vez refugio en la Isla de la Posesión. Allí falleció Cabrillo, víctima de gangrena. Fue enterrado cerca de un manantial de agua fresca sin que se conozca hoy su tumba. Tomó el mando de la expedición Bartolomé Ferrelo que luchó hasta donde pudo contra un crudísimo invierno antes de volver a México. Tan triste resultado convenció a la corona que al norte de México no existían naciones ricas ni pasajes navegables entre los dos océanos, únicas metas que llevaba la exploración.

Se acostumbraba, entonces, en mantener en secreto los derroteros, las narraciones, diarios y mapas de los descubrimientos. La corona temía, y con justificada razón, que los ingleses, portugueses u holandeses se aprovecharan de sus esfuerzos. Así sucedió con los escritos de la exploración de Cabrillo, y 60 años después de su muerte, una nueva expedición al mando de Sebastián Vizcaíno seguiría el mismo derrotero, levantando mapas más definidos y cambiando los nombres, de manera que los descubrimientos de Cabrillo fueron prácticamente ignorados.

Primer cruce del Pacífico del poniente al levante

En julio de 1565 apareció frente a Baja California el patache San Luis que venía al mando de Lope Martín desde Filipinas. Este buque se había separado de la expedición que comandaba Miguel López de Legazpi. Sin ningún preparativo especial, en un patache de 40 toneladas, con escasas provisiones, sin velas de reemplazo y con la tripulación descontenta "se lanzaron en uno de los viajes más atrevidos en la historia de la navegación".[4] Hasta esa fecha no se conocía barco alguno que hubiera podido cruzar el Pacífico de oriente a occidente. Después de los fracasos de la Trinidad de la escuadrilla de Magallanes y del poderoso San Juan de Letrán, la travesía se creía imposible.

Fue así como Lope Martín y Urdaneta más tarde, abrieron la ruta para los galeones de Manila que por dos y medio siglo mantendrían activo el comercio entre Asia y América.

Drake

La próxima visita de un europeo a las costas de California ha sido tildada de "accidental". Se trataba de Francis Drake, corsario inglés que se creía comisionado por Dios para vender negros, matar españoles, saquear ciudades y capturar barcos cargados de oro. Casi año y medio después de haber zarpado de Inglaterra, Drake llegó a California en busca de un lugar seguro para descansar su gente y carenar su buque, originalmente llamado Pelican pero ahora rebautizado Golden Hind. Su pequeño bajel cargaba 30 toneladas de botín obtenido en las costas españolas de América. No se sabe a ciencia cierta donde varó Drake su buque ya que el lugar ha sido objeto de debates históricos, pero parece ser la bahía que hoy lleva su nombre, Drake's Bay, al sur de Punta de Reyes. No han faltado quienes creen que estuvo dentro de la actual bahía de San Francisco, pero si así sucedió, no la reconoció como tal. Historiadores anglosajones han exagerado la importancia de esta estadía, su influencia en los indios, la gente que dejó atrás, y otros hechos sin importancia. En la historia de California sólo sirvió para recordar a los españoles que el Mar Español, el Pacífico, podía dejar de serlo.[5]

Cermeño

El galeón Santa Ana que venía de Manila al mando de Sebastián Rodríguez Cermeño fue capturado por el pirata Cavendish frente al extremo de Baja California, el cabo San Lucas. Luego de echar a tierra la tripulación y saquear el bajel, le pegaron fuego. Sebastián Vizcaíno, un intrépido vasco que había perdido una fortuna en el incidente, abordó el buque abandonado y en llamas. Apagó los fuegos con su gente y se las arregló para improvisar mástiles y velas y llegar hasta Acapulco.

Alarmadas las autoridades virreinales ante la visita de Drake, ya bien conocido como "El Draco" por sus correrías en Sud América y la captura del Santa Ana, se comisionó al propio Cermeño para que saliera a explorar detenidamente la costa. Cermeño, al mando del galeón San Agustín, llegó hasta la bahía de Drake que llamó San Francisco. Pero un viento inesperado hizo naufragar su pesado galeón contra la costa perdiendo la vida en el accidente casi la mitad de la tripulación. Lograron sin embargo, salvar un batel en el que se embarcaron los sobrevivientes para volver a México. Caleteando y buscando sustento entre los indios pudieron volver a su lugar de

partida, habiendo encontrado un puerto que llamaron San Pedro y que pudo ser el actual Monterrey. Ni de ida ni de vuelta, reconocieron la entrada al gran puerto de San Francisco.

El nuevo Virrey, Conde de Monterrey, estaba convencido de la necesidad de encontrar un puerto seguro que sirviera de refugio y descanso a los galeones de Manila. La necesidad de reaprovisionar las naves y de ofrecer un lugar de alivio y refresco a las tripulaciones que venían diezmadas por el escorbuto, hacían imperativo que se encontrara un puerto adecuado. Cermeño que había perdido un valioso galeón, no era la persona adecuada para emprender una nueva expedición.[6] Se pensó entonces en el valiente Vizcaíno que había demostrado, además, una excelente aptitud para los negocios. La última aventura de Vizcaíno, un proyecto de colonizar La Paz en Baja California, había dejado mediocres resultados. Pero su insistencia, su empeño en financiar en parte la expedición, obtuvieron no sólo la aprobación virreinal, sino también la del Consejo de Indias.

Vizcaíno

Se le dieron a Vizcaíno instrucciones muy específicas indicándosele que debía explorar desde el Cabo San Lucas hasta el Mendocino y seguir todavía más al norte, pero si la costa se prolongaba al Oeste no debería seguirla por más de cien millas. También se le ordenaba que no entrara a explorar las bahías sino que se limitara a confirmar su ubicación y el abrigo que ofrecían en caso de mal tiempo. No debería establecer colonias de ningún tipo y mantener buenas relaciones con los indígenas. Se le prohibía estrictamente cambiar los nombres de lugares que ya aparecían en las cartas de navegación.

En 1602 zarpaba Vizcaíno desde Acapulco con cuatro embarcaciones, el galeón San Diego, la fragata Santo Tomás y dos bateles de difícil clasificación pero que sabemos no tenían cubierta. Iban en la expedición tres frailes carmelitas y un cartógrafo. En noviembre de 1602 llegaba a San Diego. Habían pasado 60 años desde que Cabrillo bautizara el puerto como San Miguel; pero Vizcaíno, ignorando sus instrucciones, lo llamó San Diego y así indicó que se marcara en las cartas. Vizcaíno continuó dando nuevos nombres a los lugares geográficos con la idea de que aparecería él como el descubridor . Usó como excusa que las descripciones de Cermeño y de Cabrillo eran tan inexactas que no era posible identificar debidamente los lugares geográficos.

Continuando al norte cruzó el Canal de Santa Bárbara, identificó y nombró las islas que se levantan frente a la costa y, finalmente, entró en la bahía de Monterrey que llamó así en honor del Virrey. Este lugar ya había sido descrito con cierto detalle por Cermeño que lo llamó San Pedro; pero Vizcaíno había sido comisionado para encontrar el lugar necesario para el galeón de Manila y junto con darle un nuevo nombre lo describió en términos que exageraban sus buenas condiciones. Para empezar, se trataba de un "puerto famoso" con un río caudaloso que se llamó el río Carmelo en honor de los tres religiosos que acompañaban la expedición. Había bosques que podían proveer de excelentes maderas en ambas riberas del río, tierras fértiles, flora y fauna abundantes, los nativos eran dóciles y la bahía estaba bien protegida por altas montañas contra todos los vientos y borrascas. Esta última aseveración es de todo punto de vista falsa ya que el surgidero cuenta con mínima protección de vientos del Norte y Oeste. Hasta se exageró la carta del puerto, mostrando a la Punta Pinos mucho más al norte de lo que en realidad se encuentra. Había ponderado las virtudes del puerto en su narración y en la del padre Ascención. El dibujo del cartógrafo mostraba la excelente protección que ofrecía el puerto. Terminada la exploración, zarpó otra vez al norte.

Vizcaíno ancló en la Bahía Drake, reconocida como San Francisco por los españoles, y siguió al norte hasta avistar el Cabo Mendocino. Separadas las dos embarcaciones por el tiempo borrascoso, continuaron separadamente al norte alcanzado latitudes similares, cercanas a los 40° N. Tampoco había dado con la gran bahía de San Francisco, el puerto ideal para establecer el lugar de recalada del galeón.

La descripción de Monterrey por Vizcaíno tiene enorme importancia histórica. El Virrey honrado con que el gran puerto llevara su nombre, recompensó a Vizcaíno con el mando de uno de los galeones de Manila. Pero a largo plazo, el puerto famoso con su falsa descripción iba a ser causa de numerosos errores, y fracasos. Vizcaíno había logrado mucho menos que Cabrillo y poco más que Cermeño pero llevaba una buena narración de su viaje y de sus descubrimientos.[7]

El Conde de Monterrey fue designado Virrey del Perú y en su reemplazo llegó el Marqués de Montesclaros. El nuevo Virrey canceló el nombramiento de Vizcaíno como capitán de galeón de Manila, proceso y ahorcó al cartógrafo acusándolo de intento de soborno y terminó con el proyecto de establecer un puerto de recalada para el galeón de Manila. El tiempo iba a demostrar que las razones del virrey

resultaron muy válidas: cuando el galeón avistaba las costas de California, le faltaban pocas semanas de navegación para llegar a su destino. Las corrientes y los vientos favorables hacían de este tramo la parte más fácil del viaje. Cuando, por fin, se establecieron puertos en California, los galeones se detuvieron en ellos pocas veces hasta el extremo en que el virrey ordenó una multa elevadísima para obligarlos a recalar. Ni con eso; muchos pilotos y comerciantes preferían pagar la multa que detenerse tan cerca de su destino.

Vizcaíno debe haber tenido amigos en la corte pues el Rey ordenó que se le diera un galeón y que fundara una colonia. Pero el Virrey tranzó con Vizcaíno nombrándolo Embajador en Japón para que allá buscara oro y plata, además de posibles puertos de socorro para los galeones españoles. Tres años más tarde, en 1614, regresaba Vizcaíno a México sin haber encontrado el oro que buscaba ni establecido relación alguna con los japoneses.

La decisión de Montesclaros con respecto a California fue definitiva. Pasarían 167 años antes que una nueva expedición se dirigiera a Alta California y esa expedición tendría como espina dorsal de su organización, no su fase marítima, sino el Real Ejército de España.

FUENTES ORIGINALES PARA EL CAPITULO 1

Cabrera Bueno, Joseph Gonzales, Navegación Especulativa. Manila 1734.

"Derrotero y relación del descubrimiento que hizo el capitán y piloto mayor Sebastián Rz. Cermenho, por orden de su Magestad hasta la Isla de Cedros ".

"Relación o diario muy circunstanciado del viaje que hizo el General Sebastián Vizcaíno", en Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos, Vol. 4 pp.41- 68. Madrid 1944.

"Relación del descubrimiento que hizo Juan Rodríguez nabegando por la contra costa de la Florida".

"Relación de la jornada que hizo el General Sebastián Vizcayno al descubrimiento de las Californias en el año de 1602" manuscrito del padre Ascensión.

Ulloa, Francisco, "Relatione dello Scoprimento. 1539" se encuentra en Viaggi de Rasmussio, Vol. 111. p. 339.

"Viaje por las costas de las Californias de Juan Rodríguez Cabrillo" en Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos, Vol. 1, pp. 29-42, Madrid 1943.

"Report on the Research of Dr. J. J. Makey of Occanside", Southern California Rancher, Febrero 1952, p. 7

Venegas, Miguel, Noticias de la California y de su Conquista Temporal, etc. Madrid, 1757, 3 volúmenes. Reeditado en México 1944.

NOTAS

1. El viaje de Ulloa hasta ese momento ha sido narrado en su diario de viaje que reproduce Rasmussio y que ha sido en parte traducido al inglés por Henry R. Wagner, "The Voyage of Francisco de Ulloa:, California Historical Society Quartenly, Vol III, 4:362-383. En un segundo artículo en la misma revista en Vol. XIX, 1940, PP. 240-244, Wagner cree probar que Ulloa regresó a Acapulco en el Santa Agueda, prueba que no parece convincente.

2. Markey, J. J. "Francisco de Ulloa, not Cabrillo, Discovered California", Southern California Rancker, Febrero 1952, p. 7 Markey afirma que Ulloa pasó por el canal de Santa Bárbara y levantó mapas de las islas y costas adyacentes.

3. Michael Mathes, "The Expedition of Juan Rodriguez Cabrillo, 1542-1543: An Historiographical Reexamination", Southern California Quanterly, Falí 1994, pp. 247-253.

4. Véase Cesáreo Fernández Duro, La Armada Española; Schurz, The Manila Galleon; López Urrutia, "La isla de los Barbudos" en Revista de Marina, Junio 1990.

5. Una placa de bronce que se supone haber sido dejada por Drake se exhibe en la Biblioteca Bancroft. Estudios realizados en 1938 determinaron que se trataba de la placa original. No resultó así cuando nuevos estudios en 1976 determinaron que se trataba de bronce moderno, sumándose asi la controversia de la originalidad de la placa al lugar de desembarco.

6. Cabrera Bueno culpa a Cermeño de la pérdida del galeón: "Aquí se perdió el Navío San Agustin en 1585, venido a hacer descubrimientos y la causa del naufragio fue más bien de quién lo gobernaba que de la fuerza de los elementos". Cabrera Bueno, Navegacion Espevlativa, Capit IV.

7. Existen varias ortografias en los documentos españoles: Monte Rey, Monterrey, Monte-rei. Se ha adoptado Monterey para California y Monterrey para el de Nuevo León, México. Aquí se ha usado la aceptación contemporánea. En cuanto a la falsa descripción de Monterey, puede verse "Verdades, mentiras y fantasias que fueron escritas por un fraile carmelita cuando formó parte del séquito de Sebastián Vizcaíno en su segunda entrada a las Californias" por Fernando Ocaranza. Cit. por Warren Cook, Flood Tide.

BIBLIOGRAFIA

Archivos Consultados

Archivo General de Indias, (Sevilla, España) AGI
- Audiencia de Guadalajara
- Audiencia de México

Archivo General y Público de la Nación, (México) AGN
- Californias
- Correspondencia de virreyes
- Hacienda
- Indiferente de Guerra
- Marina
- Provincias Internas
- Reales Cédulas

Bancroft Library, Universidad de California, (Berkeley, California)
- Colección de microfilms
- Colección de Manuscritos

Papeles de Estado- California State Papers, (Sacramento, California) CA
- Volúmenes 1 a XIII Provincial State Papers
- Volúmenes XV-XVI Provincial State Papers, Benicia Military
- Volumen XXI Presidios
- Volúmenes LIV-LV Provincial State Papers, Sacramento

Fuentes Secundarias

Atherton, Faxon D. The California Diary of Faxon Atherton, CHS: San Francisco, 1961.

Bancroft, Hubert H. History of California, vols. I, II, III, San Francisco, 1885.

_____, California Pastoral, San Francisco, 1888.

_____. History of the Northwest Coast, 2 Vols. San Francisco 1884.

Chevigny, Hector, Lost Empire, The Life and Adventures of Nikolai Rezanov, Portland, 1965.

Cook, Warren L., Floodtide of Empire, New Haven 1973.

Hoover, Mildred, Rensch, Hero & Ethel, Historic Spots in California, Stanford, 1932.

Mahar, August C. The visit of the Rurik to San Francisco in 1816, New York, 1932.

Ogden, Adele, The California Sea Otter Trade, UC Press: Berkeley and Los Angeles, 1941.

The Russians in California, San Francisco, 1933.