
El Puerto de Navidad, la costa de Jalisco y la navegación del Pacífico

José Rogelio Alvarez

El 15 de junio de 1957, la Universidad de Texas publicó en mimeógrafo el Informe técnico núm. 1 del *Coastal Study of Southwest Mexico*, realizado por el doctor Donald D. Brand, en virtud de un contrato celebrado entre aquella institución y la Oficina de Investigaciones Navales del Departamento de la Marina de Estados Unidos. El ilustre antropogeógrafo dedicó uno de los apéndices de este volumen a las exploraciones marinas y a la historia de la costa del suroeste de México, dando particular énfasis al litoral de Michoacán. De la información contenida en ese apartado aislé la concerniente al puerto de Navidad y en general a la costa de Jalisco, así como algunas noticias adicionales que contribuyen a la comprensión de la materia.

Los presentes apuntes fueron elaborados hace ya treinta años, cuando tuve la oportunidad de conocer y tratar al autor. Yo desempeñaba entonces la vocalía ejecutiva de la Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco. Entre los proyectos de este organismo hubo uno, el de reconstruir el pasado de la región. Y considero por lo tanto, que esta reunión, convocada por el Programa de Estudios Jaliscienses, ofrece una buena oportunidad para transmitir a los especialistas el contenido de estas notas, a las cuales he añadido algunas acotaciones que juzgo interesantes.

En términos muy generales, la historia de la navegación en el Pacífico, vista desde el ángulo del litoral mexicano, puede dividirse en los siguientes periodos: 1. Las explora-

ciones cortesianas, de 1522 a 1540; 2. La preeminencia de Navidad, de 1540 a 1565; 3. El comercio entre Acapulco y Manila, de 1565 a 1763; 4. El surgimiento de San Blas, de 1763 a 1822; 5. La etapa de los estudios científicos, de 1822 a principios del siglo XX; 6. El auge de Manzanillo, de 1908 a 1927, y el decaimiento del tráfico marítimo (hasta 1952); y 7. La Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco (1953-1959).

Primer periodo (1522-1540)

El primer barco europeo que navegó en aguas mexicanas del Pacífico fue el patache *Santiago*, que se había separado de la flota de García Jofre de Loaiza, en ruta de las Molucas a España por el estrecho de Magallanes, y el cual recaló en las costas de Tehuantepec en julio de 1526. Sin embargo, es posible que uno o varios barcos portugueses hayan estado en Bahía de Banderas en 1520 o en fecha más temprana.

Esto explicaría por qué Francisco Cortés de San Buena-ventura, en 1524, encontró en El Tuito, camino de regreso a Colima, aborígenes que portaban coronas y cruces, hombres con el pelo cortado en forma de cerquillo, como los frailes, y aún al cacique local vestido con un hábito religioso, signos de alguna presencia europea anterior. Tello: *Crónica Miscelánea* (Cap. XIX del Libro II del Vol. I); Mota Padilla: *Conquista del Reino de Nueva Galicia* (pág. 73 de la ed. de 1742; ed. facsimilar de la U. de G.-INAH, 1973); y Pérez Verdía: *Historia particular del Estado de Jalisco* (T.I, pág. 42; ed. 1952).

Las expediciones que promovió Hernán Cortés fueron las siguientes: la primera, en los barcos *Florida*, *Santiago*, y *Espíritu Santo*, al mando de Alvaro Saavedra Cerón, zarpó del río Zacatula el 14 de julio de 1527, exploró la costa hacia el noroeste, alcanzó Santiago, en la bahía de Manzanillo, y regresó al punto de partida. El 3 de octubre siguiente, estos tres navíos emprendieron desde Zihuatanejo (que algunos autores han confundido con Cihuatlán) un largo viaje a través del Pacífico. Dos de ellos se perdieron y el *Florida* arribó a las Molucas en marzo de 1528.

La segunda expedición, en las naves *San Marcos* y *San Miguel*, estuvo dirigida por Diego Hurtado de Mendoza. Este salió de Acapulco en mayo o junio de 1532, navegó al noroeste a la vista de la costa y fue el primero en explorar las aguas marítimas de Colima y Jalisco. Se abasteció de agua y otros mantenimientos en Cihuatlán, continuó a lo que llamó “puerto de Jalisco”, probablemente Matanchel o Chacala, y descubrió las islas Marías. Posteriormente, estos barcos se perdieron, presumiblemente en las costas de Sinaloa o Jalisco.

En 1533, Cortés tuvo ya listos en Tehuantepec los barcos *Concepción* y *San Lázaro*. Confió el mando del primero a Diego Becerra, y la responsabilidad del segundo a Hernando de Grijalva. Ambos zarparon el 29 o 30 de octubre de aquel año; la segunda noche se separaron y no volvieron a reunirse. Ortún Jiménez, piloto del *Concepción*, asesinó a Becerra, abandonó a los tres frailes que iban a bordo en las playas de Motines (actual Pómaro), tocó un puerto de Nueva Galicia (Chametla o Matanchel) y cayó en manos de Nuño de Guzmán.

Grijalva descubrió la isla de Santo Tomás (presumiblemente la Socorro, del archipiélago de las Revillagigedo) y regresó hacia el continente, en cuyo trayecto encontró serpientes marinas de vivos colores, cuyo número iba aumentando según se aproximaba a Bahía de Banderas. En el mismo mes de enero de 1534 tocó tierra en una isla, descrita como “blanca de pájaros que está desviada de tierra un tiro de lombarda” y la cual pudo ser la Pajarera, en la bahía de Chamela, que otra no hay con esas características en la costa de Jalisco. En la “Relación y derrotero...” de este viaje, que se conserva en el Archivo de Indias de Sevilla (Patronato, Est. 1, Caj. 1), se menciona también que sus hombres bajaron dos veces a las playas de Zauatlán (seguramente Cihuatlán) a “tomar lengua, mastel y agua”. De ahí continuaron a Xucutlán, conocido también como Bahía de Santiago de Buena Esperanza (o sea Manzanillo) y terminaron la expedición en Acapulco.

“Tomar lengua” significaba en esa época averiguar noticias; mastel, a su vez, es el palo que en los barcos sirve de apoyo a las velas.

Cortés mandó que salieran de Tehuantepec el *San Lázaro*, el *Santo Tomás* y el *Santa Agueda*, rumbo a Chametla, en Sinaloa, a donde él se dirigió por tierra. Allí se embarcó el 18 de abril de 1535 y llegó al puerto que llamó Santa Cruz (La Paz, en Baja California Sur). Un barco enviado por provisiones recaló en la costa de Sinaloa y otro encalló en el propio litoral californiano. Cortés, en cambio, logró ir a Chametla y regresar; viajó a Acapulco a principios de 1536 y el resto de la expedición abandonó poco después la incipiente colonia de Santa Cruz.

Cortés organizó una nueva flota en Acapulco con el *Santa Agueda*, el *Santo Tomás* y el *Trinidad*, la cual puso al mando de Francisco Ulloa. Este zarpó el 8 de julio de 1539, estuvo en Santiago de Colima el 23 de agosto, exploró el golfo de California y descubrió la boca del río Colorado. El *Santo Tomás* naufragó frente a Sinaloa y los otros dos barcos doblaron la península y llegaron hasta la isla Cedros. Ulloa y el *Trinidad* se perdieron. El *Santa Agueda*, en cambio, pilotado por Domingo Castillo, regresó en abril de 1540.

En este primer periodo los españoles conocieron el litoral americano del Pacífico desde Panamá hasta Baja California, y establecieron astilleros en Panamá, Realejo (actual Corinto, en Nicaragua), Iztapa o Puerto de Guatemala (actual San José), Tehuantepec, Acapulco y Zacatula, este último inactivado en 1531. De la costa de Jalisco se conocieron entonces el trazo general y los principales accidentes geográficos, en particular las bahías de Banderas, Chamela y Navidad.

Segundo periodo (1540-1565)

El 9 de mayo de 1540, Hernando de Alarcón, comisionado por el virrey Antonio de Mendoza, salió de Acapulco con el *San Pedro* y el *Santa Catalina*; tocó Santiago (de Colima), se encontró con el *San Miguel* frente a Sinaloa y ambos continuaron por el golfo de California hasta la desembocadura del río Colorado, sin haber podido auxiliar a la expedición terrestre de Francisco Vázquez de Coronado. Los dos navíos regresaron a Santiago en noviembre.

Ese mismo mes, Pedro de Alvarado hizo llevar a Santiago de Colima una flota de 13 navíos construidos en Iztapa

(Guatemala), que poco después se movieron a Navidad, llamado también Puerto de la Purísima. A petición de las autoridades, Alvarado acudió con su tropa a pelear contra los indígenas en la Guerra del Mixtón, pero murió el 4 de julio de 1541, sin haber realizado la expedición que proyectaba a la mar del Sur.

En 1541, el piloto Domingo del Castillo, quien había estado en el *Santa Agueda* en 1539-1540 y participado en el viaje de Alarcón, trazó la primera carta conocida de la costa occidental de Nueva España. Esta carta fue copiada en 1769, del original que estaba en poder de los descendientes de Hernán Cortés.

El 8 de septiembre de 1541, Francisco de Bolaños zarpó de Navidad con rumbo al noroeste; llegó poco más allá de la isla Cedros y regresó en 1542.

Juan Rodríguez Cabrillo, comisionado por el virrey Antonio de Mendoza, salió de Navidad el 27 de junio de 1542, al mando del *San Salvador* y el *Victoria*, unidades que habían pertenecido a la flota de Alvarado. Rodríguez Cabrillo dobló el cabo San Lucas, costeó la península y murió en la isla de la Posesión el 3 de enero de 1543. La expedición, conducida por el piloto Bartolomé Ferrer, regresó al punto de partida el 14 de abril de ese año.

El 1 de noviembre de 1542, Ruy López de Villalobos, al mando de una flota de seis barcos, se hizo a la vela en Navidad (llamado entonces Puerto de Juan Gallego) e hizo rumbo hacia las Filipinas.

La expedición marítima del general Miguel López de Legaspi tardó siete años en prepararse, siendo muchas y muy grandes las dificultades que en Navidad tuvieron que vencerse para disponer de los oficiales y obreros especializados, aparejar los navíos, conseguir los materiales y el armamento, y reclutar a la tripulación. Se llegó al extremo de sembrar trigo y criar cerdos, con el fin de obtener así el bizcocho y el tocino para el viaje. Del vino que se enviaba a los trabajadores desde México, se perdían tres pipas de cada diez, a causa del mal estado del camino. Anclas, artillería, velas y otros equipos se transportaban de Europa a Veracruz, de allí a Coatzacoalcos, luego a través del istmo de Tehuantepec y

por mar hasta Navidad, lo cual significaba mucho tiempo, arduos trabajos y un alto costo.

Andrés de Urdaneta, quien conocía la región desde que estuvo en la flota de Alvarado (1540-1541) y fue más tarde corregidor de los Pueblos de Avalos, propuso en 1561 que el astillero se mudara de Navidad a Acapulco. Sin embargo, se siguieron construyendo y avituallando barcos en Puerto Melasa (Melaque) o muy cerca de ese sitio, dentro de la bahía de Navidad. Los que se armaron para la expedición transpacífica fueron cuatro: "dos navíos gruesos y dos pataches", con capacidad de 500 y 400 toneladas, los dos primeros, y de 60 y 40 los últimos. Estas embarcaciones fueron calificadas como "las mejores piezas que han caído sobre la Mar del Sur".

Patache era la embarcación que se destinaba en las escuadras para llevar avisos y guardar las entradas de los puertos.

La noche del 20 al 21 de noviembre de 1564, el general Miguel López de Legaspi inició al fin, desde Navidad, su histórico viaje a Filipinas. El patache *San Lucas*, al cuidado de Alonso de Arellano, regresó a Navidad el 9 de agosto de 1565, después de haber costeadado California.

La nao *San Pedro*, en cambio, en la que iban el capitán Enrique de Salcedo y el navegante Fray Andrés de Urdaneta, llegó oportunamente a Cebú, abandonó ese puerto el 1 de junio de 1565, atravesó el Pacífico norte, costeó California y arribó a Acapulco el 8 de octubre. Este viaje abrió la ruta de regreso de Asia por el océano Pacífico y puso término a la preeminencia de Navidad. Sin embargo, todavía el embarcadero jalisciense siguió parcialmente activo, pues en 1569 el comerciante inglés John Chilton informó haber encontrado en ese sitio a un oficial real encargado de administrar el comercio marítimo, aunque la autoridad superior en esa materia era entonces el bachiller Alonso Martínez, alcalde mayor de la ciudad y provincia de Michoacán.

Todos los detalles relativos a la construcción de la pequeña flota de López de Legaspi fueron investigados en los archivos de México y España por Luis Muro, autor de *La expedición Legaspi-Urdaneta a las Filipinas (1557-1564)*, cuya primera edición fue incluida en *Historia y sociedad en el mundo de habla española (Homenaje a José Miranda)*,

publicada por el Colegio de México en 1970). *La relación del viaje y jornada que el armada de su magestad hizo en el descubrimiento de las islas del poniente, que partió del puerto de la Navidad del año mil y quinientos y sesenta y cuatro, de que fue por general el muy ilustre señor Miguel López de Legaspi*, es de autor anónimo, se conserva en el Archivo General de Indias, en Sevilla (Ramo Audiencia de Filipinas, 29), y fue publicada completa, con abundante aparato crítico, en *Historia de la Provincia Agustiniense del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas*, por Isacio Rodríguez Rodríguez, OSA (Manila, 1978), vol. XIII de la serie Historia Agustiniense. En esta misma obra está reproducido el “Derrotero del piloto Rodrigo de Espinosa de la vuelta de las islas del poniente” (AGI, Patronato 23, ro. 16, fols. 45-54).

En este segundo periodo, Navidad fue el principal puerto español en la costa mexicana del Pacífico. Del puerto jalisciense partieron tres expediciones a California, que perfeccionaron el conocimiento del mar territorial hasta los cabos Mendocino y de Pinos; y dos viajes a las Filipinas, el segundo de los cuales pudo determinar la ruta del “tornaviaje” e hizo así posible el comercio transpacífico.

Tercer periodo (1565-1763)

Estos dos siglos se caracterizaron por el desarrollo del comercio entre Manila y Acapulco, y por la consecuente acción pirática de los enemigos de España. Los primeros galeones que hicieron la travesía transpacífica fueron el *San Juan*, el *Sancti Spiritus* y el *San Lucas*, en 1567-1568, 1568-1569, 1569-1570 y 1570-1571. A la ida penetraban al ancho Pacífico, pero a la vuelta navegaban a la vista de la costa americana desde California. Desde fuera de Navidad o de Santiago de Manzanillo, enviaban a menudo un bote a tierra con la correspondencia urgente para México. Los galeones salían de Manila en junio o julio, tardaban de cinco a siete meses en la travesía (promedio de 188 días) y estaban frente a las costas de Jalisco en octubre o noviembre.

Sir Francis Drake no pasó frente a Jalisco cuando circunnavegó la Tierra, a partir de Plymouth, del 13 de diciembre de 1577 al 26 de septiembre de 1580; únicamente tocó

Huatulco, en Oaxaca, el 13 de abril de 1579. Francisco Galí sí costeó desde Navidad en 1584, de regreso de Macao. Tomás Cavendish, a bordo del *Desire*, buscó perlas en Santiago de Colima el 26 de agosto de 1587, bajó a tierra en Navidad y Chacala para reabastecerse de agua, carenó su barco en la isla Venados, capturó la nao *Santa Ana* cerca de cabo San Lucas, y regresó a Inglaterra en septiembre de 1588. H. de Sanctotes y A. del Castillo, concesionarios del buceo de perlas, zarparon de Navidad, rumbo al golfo de California, en 1594.

La flota de Sebastián Vizcaíno, formada por el *San Diego*, el *Santo Tomás*, el *Tres Reyes* y una lancha, estuvo en Navidad del 19 al 22 de mayo de 1602. Había salido de Acapulco el 5 de mayo, exploró la costa de California hasta el cabo Mendocino y regresó el 11 de marzo de 1603. Durante ese viaje, el cosmógrafo Jerónimo Martín de Palacios llevó un derrotero y un diario, e hizo varios dibujos con ayuda del fraile carmelita Antonio de la Ascensión. Enrico Martínez, a su vez, cosmógrafo de Nueva España, trazó 32 mapas, aunque sólo para ilustrar la parte californiana del informe.

Pedro Fernández de Quirós salió de Callao, en Perú, el 21 de diciembre de 1605, en los barcos llamados *San Pedro*; uno capitana y el otro almiranta; exploró las Nuevas Híbridas, costeó California, ancló en Navidad del 21 de octubre al 16 de noviembre de 1606, y bajó a tierra en Acapulco el 23 de noviembre siguiente.

En abril de 1615 la flota de Joris van Speilbergen entró al Pacífico por el estrecho de Magallanes; estuvo en Acapulco, del 10 al 18 de octubre, y en Salagua, del 10 al 15 de noviembre, donde libró un combate con los españoles de la ribera. Después costeó hasta cabo Corrientes, en espera del galeón de Manila, y se internó en el Pacífico norte el 25 de noviembre. Las fuerzas españolas que lo rechazaron estuvieron dirigidas por Sebastián Vizcaíno, quien era entonces oficial real a cargo de la Provincia de Avalos.

Los explotadores de perlas armaron sus barcos en las costas de Nayarit y Sinaloa, entre ellos el suegro de Vizcaíno, de apellido Lezama, y Francisco de Ortega, de 1627 a 1636; Pedro Porter de Casanate, de 1640 a 1652; y Bernardo Bernal

de Piñadero, Francisco Lucenilla e Isidro Atondo y Antillón, de 1667 a 1686. A juzgar por noticias muy imprecisas, alguno de estos últimos debió construir sus barcos en bahía de Banderas.

En 1685 y 1686, William Dampier, bucanero, navegante, naturalista y escritor, participó bajo el mando de los capitanes Swan y Townley, en las travesías del barco *Cygnel*, por aguas de Centroamérica y Nueva España. Los resultados de este viaje constituyeron por muchos años la principal fuente de información para los ingleses.

En noviembre de 1685, aquellos capitanes y 200 hombres, entre ellos Dampier, fueron en canoas a la costa con el propósito de buscar la población de Colima, que no hallaron por distante y por carecer de un guía. Según Dampier, salvo Acapulco, no había entonces otro lugar poblado en toda la costa mexicana del Pacífico (*The voyages of captain W. Dampier*, editado por John Masefield, 2 vols., Londres, 1906).

En 1703, Dampier dejó nuevamente Inglaterra, esta vez a bordo del *Saint George*; en noviembre y diciembre de 1704 capturó varias embarcaciones en las costas de Michoacán y Colima, y atacó infructuosamente al galeón *Nuestra Señora del Rosario*, frente a Navidad, el 6 de diciembre. Y en 1709 apareció Dampier por tercera vez, ésta como piloto de la flota de Woodes Rogers, compuesta por el *Duke*, el *Dutchess* y el *Marquis*. Procedían de las Galápagos y vieron tierra novohispana en Motines, el 30 de septiembre de 1709. Estuvieron en la islas Mariás a caza del galeón *Nuestra Señora de la Encarnación del Desengaño*, que capturaron el 22 de diciembre, pero la nao *Nuestra Señora de Begoña*, mucho más grande, derrotó a los corsarios tras una prolongada batalla, del 22 al 27 de diciembre. Los atacantes se marcharon entonces a las islas de los Ladrones.

En 1709, el capitán francés Nicolás de Frondat, al mando del *Saint Antoine*, navegó de China a las costas de América, y luego costeo las Californias y Jalisco. Varios días estuvo en ésta y levantó un croquis de bahía de Banderas.

En este periodo predominaron los viajes transpacíficos de los galeones españoles, la búsqueda y explotación de las perlas, y las acciones navales de los piratas y corsarios

ingleses y holandeses. Navidad fue solamente un sitio donde ocasionalmente anclaban los barcos para abastecerse de agua, descansar a su tripulación y hacer contacto con la gente de tierra para mandar avisos a México. En 1763 se legalizó el comercio directo entre Filipinas y España, vía cabo de Buena Esperanza, y declinó el movimiento marítimo entre Manila y Acapulco. El último galeón llegó al puerto mexicano del Pacífico en 1821, y se apoderó de sus caudales Agustín Iturbide.

Cuarto periodo (1763-1822)

Estas seis décadas se caracterizaron por el surgimiento de San Blas como puerto y la eliminación final del control español en el litoral del Pacífico americano. De San Blas salieron, en 1769, las expediciones franciscanas hacia la Alta California, y las tres organizadas por el virrey Bucareli hacia la costa noroeste del continente, de 1774 a 1779; hubo un gran movimiento de barcos expedicionarios y comerciales de Inglaterra; aparecieron por vez primera, en 1778, navíos con bandera norteamericana; y el capitán Vancouver, a bordo del *Discovery*, mapeó algunas islas de Nayarit y Colima, en diciembre de 1794.

En 1791 el capitán Alejandro Malaspina, al principio de un viaje alrededor del mundo a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, observó, desde el mar, la boca de la bahía de Navidad, reconocible por un promontorio con una cortadura en medio, o sea el cerro de San Francisco, en el extremo de la península de la Culebra.

En 1787 aparecieron los barcos balleneros, de los que llegó a haber 735 en 1846, especialmente ingleses y norteamericanos. A principios del siglo XIX las islas Marías fueron utilizadas por los balleneros y los corsarios como refugio, sanatorio y lugar de caza, carena y abastecimiento de agua fresca.

Quinto periodo (1822-principios del siglo XX)

En los tres últimos cuartos del siglo XIX se realizó el mayor número de estudios marinos que sirvieron de base a las cartas y derroteros de navegación, en uso hasta el presente. Traba-

jaron en aguas del suroeste de México, entre otros: Basil Hall, en el barco *Conway*, en 1822; Frederic W. Beechey, en el *Blossom*, en diciembre de 1827 y marzo de 1828; los navíos *Samarang* y *Hornet*, en 1833 y 1834; Peter Masters, en 1837 y 1838; el barco *Leonora*, en 1838; el *Venus*, de bandera francesa, en el mismo año; y el capitán Edward Belcher, en el *Sulphur* y el *Starling*, en mayo de 1837 y enero de 1838. Todos ellos aportaron datos sobre la hidrografía de la zona.

Hacia 1840 Estados Unidos firmó un acuerdo con Inglaterra y Francia en virtud del cual los barcos de guerra y de exploración de las tres potencias viajaron en numerosas ocasiones a lo largo de las costas mexicanas. Una de esas exploraciones la realizó de 1840 a 1842 el francés Eugene Duflot de Mofras, de cuyas observaciones es posible que hayan procedido algunos errores en las publicaciones del Almirantazgo Británico y la Oficina Hidrográfica de Estados Unidos.

Durante la guerra de estados Unidos a México (1846-1848) no hubo operaciones navales a lo largo de las costas de Michoacán, Colima y Jalisco. Las acciones se concentraron en la Alta y Baja California, Guaymas y Mazatlán. Un breve bloqueo se sostuvo en San Blas y Manzanillo, y en enero de 1848 los invasores capturaron o clavaron toda la artillería en esos dos puertos.

El más notable estudio costero en ese periodo fue realizado por los barcos británicos *Herald*, al mando del capitán Henry Kellet, y el *Pandora*, capitaneado por James Wood. De 1845 a 1851 alternaron los cruceros al Artico y los viajes hasta Panamá, en cuyo trayecto determinaron varias posiciones.

La *Pacific Steam Navigation Co.*, de bandera británica, inició en 1840 los viajes regulares en la costa americana del Pacífico; en 1849 hizo lo propio la *Pacific Mail Steamship*, de bandera estadounidense; pero rara vez tocaban otros puertos mexicanos que no fueran Acapulco y Manzanillo. Este fue usado esporádicamente en la ruta de San Francisco a Panamá, sólo para cargar barras de plata.

Manzanillo fue abierto al comercio extranjero en 1825, pero a causa de la oposición de San Blas, Mazatlán y Acapulco, se redujo a puerto de cabotaje en 1837 y 1838, clau-

surado totalmente de 1842 a 1846, y de modo parcial en 1847. Los años de 1850 y 1870 fueron de recuperación para Manzanillo, favorecido por la Guerra de Tres Años (1858-1860) y la Intervención Francesa (1862-1867), debido a que fue un sitio no controlado por el enemigo. Estados Unidos abrió ahí una agencia en 1855, elevada a consulado en 1860. Antes de ese año, y con mayor intensidad de 1848 a 1854, comerciantes y empresarios alemanes se establecieron en Manzanillo y Colima, y llegaron a controlar buena parte del comercio exterior en el área. El 27 de julio de 1862, el *Golden Gate* se incendió y recaló cerca de la boca del río Cihuatlán; unas 200 personas murieron y se perdió un tesoro de 1.4 millones de dólares en oro.

De 1863 a 1882 varios barcos de guerra y de investigación estuvieron en aguas mexicanas del Pacífico, especialmente el británico *Hecate*, en 1863, al mando del capitán G. H. Richards, quien levantó una carta de la costa desde cabo Corrientes hasta el río Zacatula, y mapas detallados de las bahías de Manzanillo, Santiago, Navidad y Pérula (Chamela); el norteamericano *Narraganset*, de abril de 1873 a junio de 1875, a cargo de George Dewey, que exploró desde la Baja California hasta cabo Corrientes; y el *Tuscarora* y el *Ranger*, también estadounidenses, de 1878 a 1882, bajo el mando de John W. Philip, cuyas investigaciones originaron la carta Núm. 0933. *Chamela Bay to Maldonado*, de la Oficina Hidrográfica de Estados Unidos.

Al terminar la Intervención Francesa en México y la Guerra Civil en Estados Unidos, se incrementó el comercio a lo largo de las costas mexicanas del Pacífico. Los hombres de negocios, mexicanos y extranjeros, urgieron al gobierno para que abriera caminos hacia los puertos, pero las minas no prosperaron como se esperaba y la producción local de copra, coquito de aceite, madera, cueros, pieles, perlas, carey y madreperla no llegó a ser suficiente para justificar la parada de los barcos.

Sin embargo, existen noticias fehacientes de cierta actividad portuaria en Chamela. El 1º de septiembre de 1882 apareció en el periódico *El Eco de las Montañas*, editado en el mineral de Bramador, el siguiente aviso: "Anunciamos para el conocimiento de quien le interese, que el vapor

Estado de Sonora toca en Chamela, para el sur, el 5 y para el norte el 6 del corriente. Vuelve a tocar en el mismo puerto, para el sur, el 21 y para el norte el 22 de este mismo mes". Se sabe también que algunos productos de los valles de Tomatlán y de Autlán salían por esa vía hacia Sonora y Baja California. Una colección de *El Eco de las Montañas*, quizá no completa, la conservaba a fines de los años cincuenta, el licenciado Ponciano Guzmán. De ella se tomó la copia que tengo a la vista.

Los estudios oceanográficos en aguas mexicanas los inició en 1872 el barco estadounidense *Massler*, con Louis Agassiz a bordo, en viaje de Boston a San Francisco, por el cabo de Hornos. Esta unidad estuvo en Acapulco del 4 al 7 de agosto de ese año, y frente a cabo Corrientes el 9 de ese mes.

El barco *Albatros*, de la *United States Fisch Commission*, realizó seis cruceros de investigación biológica entre 1888 y 1911. Dirigieron los estudios, en una primera etapa, los naturalistas L. A. Lee y C.H. Townsend, y en una segunda Alexander Agassiz. Los informes respectivos se pueden consultar en las publicaciones de la *Us Fish Comission*, el *Us Bureau of Fisheries*, el Museo de Zoología Comparada de Harvard, la *Smithsonian Institution* y el *American Museum of Natural History*.

Como apoyos a la navegación, se instalaron faros en cabo Corrientes, en 1902; en Manzanillo, en 1903; y en punta San Telmo, en 1910.

Sexto periodo (1908-1952)

Manzanillo tuvo su mayor auge al empezar 1908, cuando se completó la vía férrea a Guadalajara, lo cual permitió enlazarle con el Bajío y la ciudad de México. Esta etapa de prosperidad comenzó a declinar en 1927, pues el *Douthern Pacific* extendió sus rieles de Tepic a La Quemada y quedó así abierto al tránsito ferroviario, por la costa del Pacífico, hasta la frontera con Estados Unidos.

Durante la época porfirista, algunas compañías de vapores hacían paradas regulares en puertos mexicanos, en competencia con la *Pacific Mail Steamship*, entre ellas la *Kosmos*,

la *Kristen*, la *Nippon Yusen Kaisha* y la *American-Hawaiian*. El comercio de cabotaje fue un monopolio virtual de la Compañía Naviera del Pacífico, que operaba de San Diego a Salina Cruz.

La *Pacific Mail Steamship*, que había sido controlada por el *Southern Pacific* de 1893 a 1915 y por *W. R. Grace and Company* de 1915 a 1925, pasó a ser en 1931 la *Grace Line*. Hasta 1927, en que el *Shouthern Pacific* completó su vía, un barco de aquella empresa corría cada semana de Mazatlán a Manzanillo. Otras compañías que paraban en Manzanillo fueron *Kosmos-Hamburg American*, la *French Line*, la *Nippon Yusen Kaisha* y dos de Sudamérica. Los ingleses controlaban la Compañía Naviera Mexicana.

Al final de la Primera Guerra Mundial y al término de la lucha armada, las expediciones científicas volvieron a aguas mexicanas. Mucho contribuyeron al conocimiento de la región del Pacífico la Academia de Ciencias de California, entre 1921 y 1925; el capitán Allan Hancock, de 1931 a 1938; los barcos *Guide*, en 1932, y *Bushnell* en 1934 y 1939; el yate *Zaca*, en 1936 y 1937; y el barco danés *Galathea*, en 1952. Todos ellos aportaron datos sobre topografía submarina, profundidades, salinidad y temperaturas.

Sin embargo, la investigación más completa sobre el cordón litoral y la costa del suroeste de México es la que dirigió el doctor Brand, la cual fue publicada en 1958, en el tomo II de su informe. Este documento, también mimeografiado, consta de 269 páginas, 160 fotografías 28 mapas y cuatro láminas. El texto, a menudo con inserciones de trabajos técnicos y documentos históricos, comprende geografía, tectónica, hidrografía, climas, petrografía, mineralogía, cartografía, comunicaciones y su transitabilidad, trayectoria de los ciclones y aún las dificultades y peligros que enfrenta el explorador.

La línea costera se dividió en 25 secciones para exponer con todo detalle aquellos aspectos en cada una de ellas. Se mencionan también las dependencias oficiales que en los años cincuenta trabajan en proyectos de desarrollo, entre otras la Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco, calificada como "la más fina," de carácter regional.

Séptimo periodo (1953-1959)

El origen, naturaleza y trabajos de la Comisión de Planeación de la Costa de Jalisco constan en los *Anuarios* que este organismo publicó de 1955 a 1958, en el libro *Barra de Navidad, estudio de un área* (1958) y en varios informes y folletos. Un resumen de las actividades de la Comisión apareció en el núm. 1 de *Encuentro* (octubre-diciembre de 1983), órgano de El Colegio de Jalisco. Baste recordar ahora que la triangulación geodésica, el levantamiento fotogramétrico aéreo, la restitución a planos, los estudios técnicos marinos y el diseño de los puertos de Vallarta y Melaque, éste no construido, fueron realizados entonces, como parte de las tareas orientadas a incorporar la región de la Costa al desarrollo económico de Jalisco.