

NAVEGACIONES INDÍGENAS EN LAS ISLAS Y EL LITORAL CALIFORNIANO (SIGLOS XVI-XVII)

Mariana Favila Vázquez*

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México

En las últimas dos décadas las culturas y paisajes marítimos han recibido una renovada atención de la comunidad académica. Una temática de particular interés es el de la navegación practicada por los indios tanto en época prehispánica, como en la etapa virreinal. Partiendo de un enfoque de análisis cuyo eje teórico principal es el concepto de paisaje cultural marítimo, en este artículo se echa mano de fuentes históricas, así como de investigaciones arqueológicas, para reflexionar sobre las dinámicas de movilidad acuática de las poblaciones indígenas en los litorales de la Alta y Baja California. Así mismo, se explora el papel de las islas y los espacios marítimos en las interacciones entre navegantes locales y europeos en los siglos XVI y XVII.

Palabras claves: islas; California; paisaje cultural marítimo; balsas; navegación indígena

INDIGENOUS NAVIGATIONS IN THE ISLANDS AND THE CALIFORNIAN COAST (SEVENTEENTH TO SEVENTEENTH CENTURIES)

In the last two decades, maritime cultures and landscapes have received renewed attention from the academic community. A topic of particular interest is that of navigation practiced by the Indians both in pre-Hispanic times and in the viceroyalty period. Starting from an analytical approach whose central theoretical axis is the concept of the maritime cultural landscape, this article draws on historical sources, as well as archaeological research, to reflect on the dynamics of aquatic mobility of indigenous populations on the coasts of Upper and Lower California. Likewise, the role of the islands and maritime spaces in the interactions between local and European navigators in the 16th and 17th centuries is explored.

Keywords: islands; California; maritime cultural landscape; rafts, indigenous navigation

Artículo Recibido: 13 de Marzo de 2023

Artículo Aceptado: 18 de Abril de 2023

* E-mail: favila@igg.unam.mx

1. Introducción

En los últimos veinte años ha habido una atención renovada en el estudio de las culturas marítimas en sintonía con la superación de las dicotomías geográficas y conceptuales que concebían los espacios terrestres y acuáticos como mutuamente excluyentes¹. En consecuencia, la historia, la arqueología y la antropología han comenzado a adoptar propuestas teórico-metodológicas que integran la noción de los paisajes acuáticos y terrestres como unidades indisolubles atravesadas por una dimensión histórica de larga duración. Desde este enfoque, particularmente histórico-marítimo², es posible reflexionar de qué manera las culturas vinculadas a los cuerpos de agua basan su espacialidad y la cognición de su paisaje en el movimiento³.

En las investigaciones históricas y arqueológicas sobre el área que conforma el México actual ha surgido con fuerza la necesidad de estudiar la navegación indígena como una estrategia de desplazamiento que amplió y posibilitó la construcción de redes de comunicación y nodos en el pasado, así como una práctica que ha incidido en el proceso de configuración de los paisajes a lo largo del tiempo y hasta el presente. Las investigaciones sobre la navegación indígena en época prehispánica y su reconfiguración en la etapa virreinal se han profundizado en el área cultural conocida como

¹ Mukherjee, Rila, «Escape from terracentrism: Writing a water history», *Indian Historical Review*, n° 41/1, 2014 (pp. 87-101), p. 87.

² Pinzón Ríos, Guadalupe, «Historia marítima desde la perspectiva de la historia global y de interconexiones», coord. Martínez López-Cano, María del Pilar, *Enfoques y perspectivas para la historia de Nueva España*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Ciudad de México, 2021, p. 203.

³ Wehlin, Joakim, «Approaching the Gotlandic Bronze age from sea. Future possibilities from a maritime perspective», ed. Martinsson-Wallin, Helene, *Baltic Prehistoric Interactions and transformations. The Neolithic to the Bronze Age*, Gotland University Press, Gotland, 2010, p. 101.

Mesoamérica⁴. Por otro lado, regiones como el espacio marítimo de las costas de las provincias de la Nueva y la Antigua California⁵, así como de la costa oeste de las provincias de Sonora y Sinaloa, han despertado un gran interés académico para indagar las formas de interacción y conectividad⁶ acuática humanas entre los grupos de cazadores recolectores que habitaban estas regiones. Las investigaciones realizadas hasta el momento, así como una relectura de algunas de las fuentes históricas provenientes de la región permiten preguntarnos ¿cómo fueron las dinámicas de movilidad marítima indígena? y ¿cómo se integraron las islas y espacios litorales a las tempranas redes de interacción de los locales con los navegantes europeos?

Para esbozar las respuestas a estas preguntas, este artículo se organiza de la siguiente manera: en la segunda sección se recurre al concepto de paisaje cultural marítimo para caracterizar el desarrollo de la noción geográfica de las costas californianas y del Golfo de California a partir de las primeras exploraciones europeas. Posteriormente se presenta una síntesis de la información arqueológica disponible sobre las formas de movilidad acuática antes de la llegada de los españoles y su relación con las islas. En la cuarta sección se discute el carácter y distribución de las tecnologías náuticas locales y se desarrolla una discusión sobre los contextos insulares y marítimos en las redes de interacción entre los navegantes indígenas y europeos.

2. Paisaje cultural marítimo de las costas californianas

Como se ha comentado, el estudio de la conectividad acuática de las sociedades indígenas ha permitido reconsiderar las estrategias del movimiento humano que mayormente se habían explicado desde los contextos de tierra firme. Un concepto que puede resultar de utilidad para enmarcar las investigaciones sobre este tema es el de «paisaje cultural marítimo» que, desde la arqueología marítima, se ha desarrollado para estudiar la interacción entre las sociedades marítimas o con inquietudes acuáticas que se relacionan, apropian, modifican y perciben los entornos acuáticos y terrestres como una sola unidad⁷. Desde este enfoque, los sistemas de comunicación y traslado se

⁴ Vid. Biar, Alexandra, *Navigation et installations lacustres dans les hautes terres du Mexique: les cas mexica et tarasque*, Archaeopress. Paris, 2018; Favila Vázquez, Mariana, *La navegación prehispánica en Mesoamérica: Modelo de conectividad entre la Costa del Pacífico y el Altiplano Central (1200-1521 d.C.)*, BAR Publishing, Oxford, 2020.

⁵ El topónimo «Antigua California» hace referencia a Baja California y se distingue de la Alta o Nueva California, que incluiría los territorios del noroeste del actual Estados Unidos de Norteamérica. León-Portilla, Miguel, *Cartografía y crónicas de la Antigua California*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2001, p. 8.

⁶ Por conectividad me refiero a «una medida del grado de conexión entre pares de lugares a través de las rutas que los conectan, incluyendo además los medios materiales que la facilitan y [...] las intenciones e intereses sociales que promueven [su] creación». Favila Vázquez, Mariana, «Los paisajes culturales marítimos: aproximaciones desde la historia y la arqueología», coords. Urquijo, Pedro S.; Lazos, Adie E. y Lefebvre, Karine, *Historia Ambiental en América Latina. Enfoques, procedimientos y cotidianidades*, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental, Universidad Nacional Autónoma de México, Morelia, Michoacán de Ocampo, 2022, p. 203.

⁷ Westerdahl, Christer, «The maritime cultural landscape», *The International Journal of Nautical Archaeology*, n° 21/1, 1992 (pp. 5-14), p. 5.

pueden entender como resultado de una conjunción sinérgica entre los caminos terrestres y los cuerpos de agua continentales, marítimos, la costa y los espacios insulares⁸. Este concepto se constituye como una propuesta que busca «superar las estructuras geográfico-descriptivas para referirse a los espacios de influencia marítima⁹» que, a su vez, permite estudiar los remanentes materiales e inmateriales de la vida marítima, las tradiciones de experiencia local, la geografía, la toponimia, las representaciones paisajísticas y las estrategias de desplazamiento mediante embarcaciones.

El caso de las costas de la Alta y Baja California es particularmente interesante en este sentido. Se han publicado numerosos estudios sobre la temprana concepción europea que se tuvo de este entorno a partir del siglo XVI, gracias a los cuales sabemos que hubo dos nociones geográficas distintas sobre Baja California tras la llegada de los europeos: su carácter insular y peninsular¹⁰. Sobre la Alta California, dado que las exploraciones de esta área fueron más tardías, la duda persistió durante mucho tiempo sobre si era parte de un territorio separado de Asia o bien si estaba conectado a ésta¹¹.

Durante el siglo XVI las exploraciones españolas por las costas del Pacífico respondieron a diversos intereses, entre ellos la expansión del imperio de Carlos V. Dicha empresa requería que se encontrara una ruta marítima septentrional para el paso de las naves españolas del Atlántico al Pacífico que resolviera el problema de la lejanía del estrecho de Magallanes descubierto en 1520¹².

Las expediciones iniciales de la costa peninsular fueron organizadas por Hernán Cortés. La primera de ellas, a cargo de Diego Hurtado de Mendoza en 1532, resultó un fracaso por la pérdida de las naves; una naufragó y la otra fue confiscada por el gobernador Nuño de Guzmán¹³. Un año después se envió una expedición en el navío Concepción, cuyo capitán, Diego Becerra, moriría pocos días después de iniciado el viaje

⁸ Israel Baxin distingue un «espacio insular» como aquel que es ocupado por los humanos para su beneficio económico o habitación, mientras que por definición una «isla» sería una porción de tierra rodeada de agua. En este trabajo tomaré en cuenta esta distinción dando predilección a los espacios insulares, aunque en su mayoría se usan ambos términos como sinónimos. Baxin Martínez, Israel, «Islas Bajacalifornianas. Metáforas bordeadas entre tierra y mar», eds. Trejo Rivera, Flor y Pinzón Ríos, Guadalupe, *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2020, p. 274.

⁹ Chapanoff, Miguel, «Caminos de tierra para rutas del mar: porteo de embarcaciones, movilidad y desplazamiento en canoeros de Patagonia insular septentrional. Antecedentes etnohistóricos (siglos XVI y XVII)», *Memorias del 55 Congreso Internacional de Americanistas*, San Salvador, El Salvador, 2015, p.15.

¹⁰ Vid. León-Portilla, Miguel, *op. cit.*, pp. 79-102; León Guerrero, María Montserrat, «Reconocimiento de la Isla de California», *Revista de Estudios Colombinos*, n° 9, 2013 (pp. 37-52); Tooley, Ronald Vere, *California as an island. A geographical misconception illustrated by 100 examples from 1625 to 1770*, The Map Collector's Circle, Londres, 1964.

¹¹ León-Portilla, Miguel, *op. cit.*, p. 70.

¹² del Río, Ignacio, *A la diestra mano de las indias. Descubrimiento y ocupación colonial de la Baja California*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1990, p. 15.

¹³ León Guerrero, María M., *op.cit.*, p. 39.

durante un motín comandado por el piloto de la nave, Fortún Jiménez Bertandoña. Aun después del amotinamiento, la nave logró llegar a costas de lo que entonces, de acuerdo con las fuentes que registran este suceso, se pensó era una isla¹⁴. El lugar se nombró Santa Cruz -que correspondería con el actual asentamiento de La Paz- y ahí, Jiménez y sus hombres fueron atacados por los locales. Tras la muerte del piloto amotinado durante este episodio, los demás hombres volvieron al puerto de Jalisco (Matanchel)¹⁵. A pesar de las dificultades, en este primer viaje los españoles encontraron numerosos criaderos de perlas, lo cual despertó su interés y la fe en el potencial económico de esta región todavía desconocida¹⁶. No existe algún documento cartográfico derivado de estas expediciones tempranas.

En 1535, Cortés lideró por primera vez una expedición hacia la Antigua California¹⁷ y tomó posesión del asentamiento de Santa Cruz el 3 de mayo de dicho año¹⁸. Poco después, en 1539, los recorridos efectuados por las embarcaciones Santa Águeda y la Trinidad, al mando de Francisco de Ulloa, disiparon la noción de insularidad que supuestamente habría surgido en las primeras travesías¹⁹. Esta expedición, así como la de Hernando de Alarcón más adelante, confirmaron la peninsularidad de California a lo largo de todo el siglo XVI, como lo muestran los numerosos mapas de la época²⁰. Vale la pena apuntar que el mapa que representa el extremo sur de California y que se preparó a raíz de la expedición de Hernán Cortés en 1535, no representa una isla, sino el territorio conocido rodeado de un vacío que comunica la incertidumbre sobre su naturaleza²¹.

¹⁴ García Redondo, José María, «Primeras expediciones y primeras impresiones del Mar Bermejo», ed. García Redondo, José María, *Percepciones y representaciones del mar de California (1533-1829)*, Editorial Comares, Granada, 2021, p. 31.

¹⁵ del Río, Ignacio, *op. cit.*, pp. 18-19; León Guerrero, María M., *op. cit.*, p. 40.

¹⁶ Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la Conquista de Nueva España*, Porrúa, México, 2007, p. 541.

¹⁷ El nombre de «California» proviene del entrecruzamiento de mitos europeos y de origen mesoamericano, vinculados con las nociones de una isla mítica plagada de riquezas y mujeres. del Río, Ignacio, *op. cit.*, p. 19.

¹⁸ *Ibidem*, p. 20.

¹⁹ *Ibidem*, p. 22.

²⁰ Véanse los mapas estudiados en Portilla, Miguel León, *op. cit.* y en Lazcano Sahagún, Carlos, *Ensenada a través de los mapas*, Fundación Barca, Baja Naval, Lecturas Californianas, Museo Histórico de Ensenada, Ensenada, Baja California, 2004.

²¹ Este mapa del extremo sur de California se considera como el primer documento cartográfico que representa esta región. León-Portilla, *op. cit.*, p. 6.

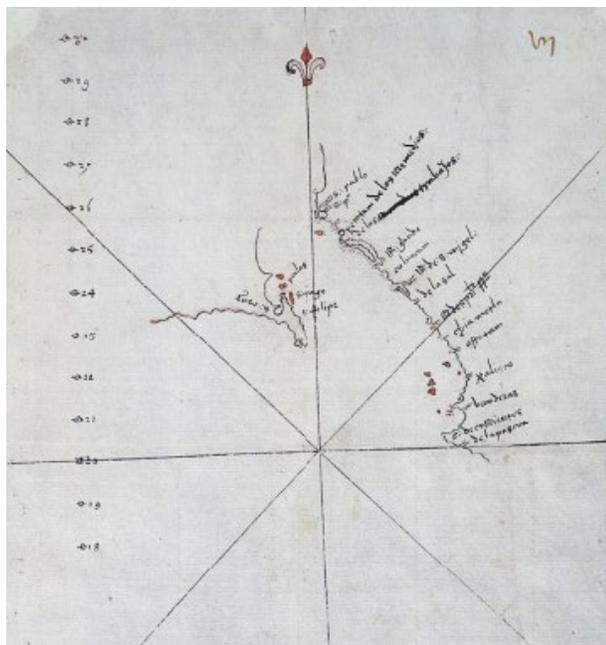


Imagen 1. Detalle del Mapa de la Nueva Tierra de Santa Cruz, en el extremo meridional de California, 1535. ES.41091.AGI//MP-MEXICO, 6.

Hacia 1542 la expedición de Juan Rodríguez Cabrillo zarpó desde el puerto de Navidad, cuya tripulación alcanzó los 42° de latitud Norte²² sobre las costas californianas. En 1596 Sebastián Vizcaíno realizó otro intento por establecer un asentamiento permanente en el sur de California, con miras a explotar perlas y establecer pesquerías, que de nuevo se vio truncado por la carencia de alimentos y condiciones adecuadas de vivienda²³. En 1602 realizó una segunda exploración de la costa de la provincia de Alta California y de la costa occidental de Baja California. En este viaje le acompañó el carmelita fray Antonio de la Ascensión, quien registró que los indios locales en el puerto de San Diego habían visto a otros hombres como ellos. Aparentemente, estas «referencias les parecieron a los españoles como una confirmación de la existencia del paso del Norte, el estrecho de Anián [...] lo cual convertía a California en isla, no península»²⁴. Esta noción geográfica se alimentó gracias a otras relaciones escritas, entre ellas la de fray Jerónimo Zárate Salmerón quien, entre 1604 y 1605, acompañó a Juan de Oñate en su travesía desde Nuevo México hacia la desembocadura del río Colorado, en el Golfo de California²⁵.

A raíz de estas expediciones y su circulación por Europa, California se representó como una isla desde 1625 y hasta las primeras décadas del siglo XVIII en toda clase de

²² *Ibidem*, p. 67.

²³ Vizcaíno, Sebastián, «Relación de Sebastián Vizcaíno: 8 de diciembre 1596», ed. Mathes, W. Michael, *Californiana I. Documentos para la historia de la demarcación comercial de California (1583-1632)*, tomo 1, Ediciones José Porrúa Turanzas, Madrid, 1965 (pp. 262-279).

²⁴ León Guerrero, María M., *op. cit.*, p. 48.

²⁵ León-Portilla, Miguel, *op. cit.*, p. 87.

mapas²⁶. Algunos documentos cartográficos representan las islas de la costa que da al mar abierto y del interior del Golfo; en ocasiones se observa el carácter aparentemente más notorio de este pequeño mar, su color rojo.



Imagen 2. Detalle del Mapa atribuido a Battista Agnese, 1544. World Digital Library.

A partir de la lectura de los cronistas, navegantes y exploradores que refieren a la región se puede construir una síntesis descriptiva de los paisajes culturales marítimos de la vasta región californiana²⁷. Las descripciones de las zonas costeras del Golfo de Cortés incluyen la mención de pequeñas y grandes bahías, extensas playas, litorales rocosos, cactáceas, cerros pedregosos sin vegetación o con especies que no se identifican, así como de marismas y pantanos²⁸. La conclusión de la mayoría de los testimonios es que la tierra no es fértil y que es difícil localizar agua dulce²⁹, lo cual se contrapone a la abundancia de recursos del mar como ballenas, tortugas y numerosas especies de peces³⁰. Destacan las referencias a estancias perleras³¹, tanto en las islas como en algunos puntos de tierra firme. Sobresale el carácter «bermejo» del mar de Cortés³² que en realidad se circunscribe a la región norte debido a que los sedimentos del río Colorado

²⁶ *Ibidem*, p. 92.

²⁷ Por falta de espacio no es posible profundizar con mayor detalle en este ejercicio. Sin embargo, vale la pena referir el realizado por García Redondo, José María, «Navegación, reconocimiento y explotación de los recursos marinos del Golfo de California, siglos XVI y XVII», ed. García Redondo, José María, *Percepciones y representaciones del mar de California (1533-1829)*, Editorial Comares, Granada, 2021 (pp. 95-156).

²⁸ Ulloa, Francisco de, «Relación del viaje que hizo el capitán Francisco de Ulloa, por orden de Hernán Cortés, por la costa de Nueva España, desde Acapulco hasta la isla de los Cedros, y las posesiones que tomó en nombre del Mismo Cortés», ed. Serrano y Sanz, Manuel, *Relaciones históricas de América, primera mitad del siglo XVI*, Sociedad de bibliófilos españoles, Madrid, 1916 (pp. 181-234); Vizcaíno, Sebastián, *op. cit.*, p. 264.

²⁹ *Ibidem*, p. 266.

³⁰ Porter Casanate, Pedro, «Relación de sucesos del almirante Don Pedro Porter Casanate, Caballero de la orden de Santiago, desde que salió de España el año de 1643 al descubrimiento del Golfo de California, hasta fin del año de 1644», Pérez Martínez, Ramón Manuel y Grageda Bustamante, Aarón, *Las dos historias de Pedro Porter Casanate, explorador del Golfo de California. Estudio y edición de dos relaciones manuscritas el siglo XVII*, El Colegio de Sonora, Universidad de Sonora, Hermosillo, Sonora, 2012, p. 73.

³¹ López de Gómara, Francisco, *Historia de la conquista de México*, Editorial Porrúa, México, p. 277.

³² *Ibidem*, pp. 280-281.

colorean esa parte del mar³³. En esa misma zona los cambios mareales son muy marcados durante la jornada³⁴, particularmente en donde se ubica la boca del río Colorado³⁵, o como fue nombrada, ancón de San Andrés³⁶.

Cuando aún se concebía como territorio insular, Baja California fue descrita por aquellos que la visitaban para hacerse de perlas como «isla espinosa, arcabucosa y poblada de caribes desnudos», los cuales, por cierto, eran «notables buzos» que podían alcanzar profundidades de entre «quince e veinte brazas en hondo»³⁷. De las costas del sur de California hasta el grado 31 de latitud donde se localizó el Cabo de la Cruz el paisaje no cambiaba mucho y estaba principalmente constituido por extensos arenales³⁸. Desde este punto y hacia el norte, ya en la Alta California, se describieron «buenas tierras» llanas y valles con arboledas, así como sierras que se veían desde el mar. Se identificaron numerosos puertos, algunos de ellos con lagunas donde se podía pescar³⁹.

En estas fuentes se describen pequeñas islas e islotes que conectaron los territorios continentales con las aguas profundas del Golfo de California y el océano Pacífico (Mapa 1). Algunas estaban habitadas y otras no, pero aun así se integraron en los circuitos de navegación tanto indígena como europea⁴⁰. Entre ellas, la isla de Santiago, nombrada así por Hernán Cortés en 1535, y que es la actual isla Jacques Cousteau, mientras que la isla de Perlas corresponde con Espíritu Santo⁴¹. Esta última era una de las más importantes por su abundancia de recursos marinos, los yacimientos perlíferos y las posibilidades que otorgaba para la protección de las embarcaciones en sus bahías⁴². Probablemente uno de los espacios insulares más estudiados en el territorio californiano que pertenece a México es la Isla de Cedros, localizada frente al litoral

³³ Nombrado así por Francisco de Ulloa. Sauer, Carl O., *Sixteenth century North America. The land and the people as seen by the Europeans*, University of California Press, Berkeley, 1971, p. 137.

³⁴ López de Gómara, *op. cit.*, p. 281.

³⁵ Ulloa, Francisco de, *op. cit.*, p. 189.

³⁶ López de Gómara, *op. cit.*, p. 281.

³⁷ Obregón, Baltasar de, *Historia de los descubrimientos antiguos y modernos de la Nueva España*, Ediciones del Gobierno del Estado de Chihuahua, México, 1986, p. 225.

³⁸ Este dato aparece en la relación de Juan Rodríguez Cabrillo, quien menciona que el paisaje comienza a cambiar en la latitud 33°. Sin embargo, parece haber hasta 2 grados de error en sus cálculos. Páez, Juan, «Relación, o diario, de la navegación que hizo Juan Rodríguez Cabrillo con dos navíos, al descubrimiento del paso del Mar del Sur al norte», ed. Smith, Buckingham, *Colección de varios documentos para la historia de Florida y tierras adyacentes*, tomo 1, Casa de Trübner y compañía, Londres, 1857, p. 178.

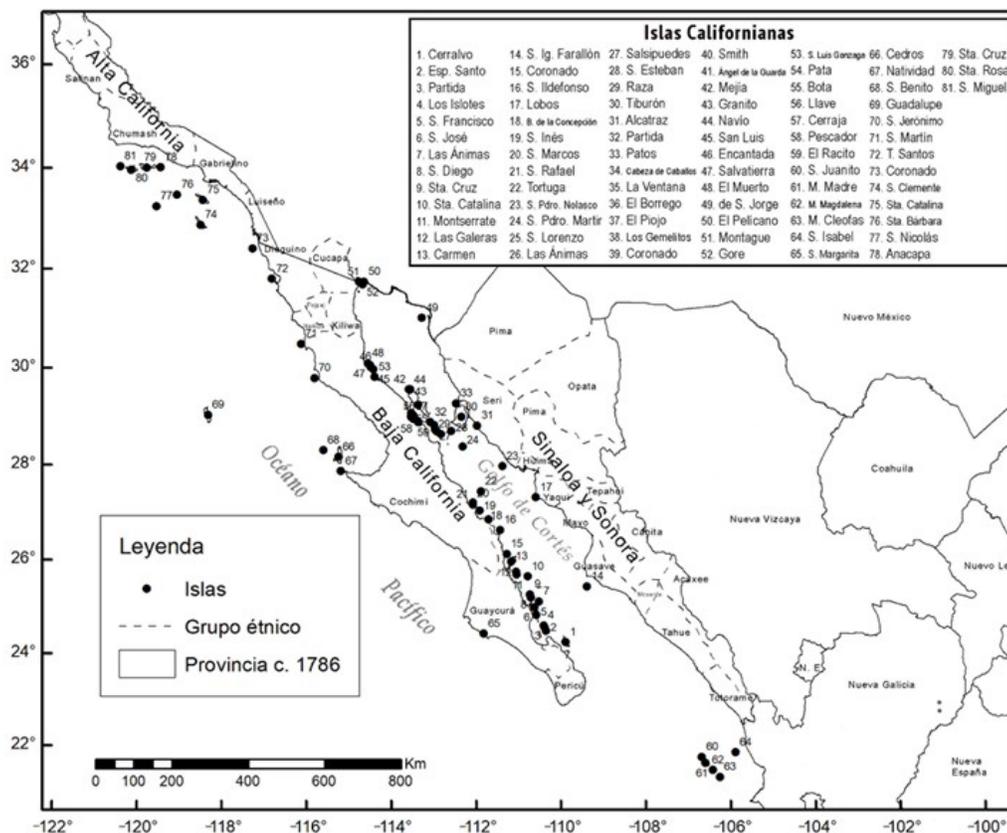
³⁹ Páez, Juan, *op. cit.*, pp. 178-189.

⁴⁰ Vid. Baxin Martínez, Israel, *Geografía histórica de las islas habitadas en el Mar de Cortés (San Marcos, El Carmen, San José)*, tesis de maestría en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Ciudad de México, 2015.

⁴¹ León Guerrero, María M., *op. cit.*, p. 4.

⁴² Cariño, Micheline, «Antecedentes históricos y socioeconómicos del aprovechamiento de la isla Espíritu Santo, Golfo de California», *Gaceta Ecológica*, n° 67, 2003 (pp. 27-32), p. 27.

occidental de la península y que estuvo habitada antes y después de la llegada de los europeos⁴³.



Mapa 1. Islas californianas y grupos étnicos. Elaboración propia con base en Gerhard, 1996 y Geonames.

A partir de esta brevísima revisión de las exploraciones del Golfo de California y las costas del litoral californiano iniciadas en el siglo XVI, en las siguientes secciones procederé a recuperar los aspectos sobre las tradiciones náuticas locales y su relación con algunas de las islas de este paisaje cultural marítimo, no sin antes presentar una síntesis sobre los resultados que los estudios arqueológicos han producido recientemente.

3. Navegaciones en los litorales californianos en época prehispánica

En 1953 Robert F. Heizer y William C. Massey publicaron un artículo titulado *Aboriginal navigation off the Coasts of Upper and Baja California* en el cual presentaron la distribución de las tecnologías náuticas usadas por los indios habitantes de dicha región

⁴³ Baxin Martínez, Israel, *Geografía histórica de Isla de Cedros, Baja California. El paisaje insular como palimpsesto (2020-1540)*, tesis de doctorado en Estudios Mesoamericanos, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Filológicas, Ciudad de México, 2022.

a partir de la revisión de fuentes históricas coloniales⁴⁴. Sin duda este trabajo representa un antecedente fundamental para acceder al conocimiento de los sistemas de navegación locales. Sin embargo, este es un ejemplo más de aquellas aproximaciones al tema que se construyeron el siglo pasado con una mirada suspicaz sobre las culturas marítimas prehispánicas al hacer aseveraciones como la siguiente⁴⁵:

Con las excepciones parciales de los Chumash del canal de Santa Bárbara, quienes estaban acostumbrados a pescar en aguas profundas en sus canoas echas de tablones, y los Pericúes de Cabo San Lucas, quienes se adentraban hasta perderse de vista desde la tierra firme en expediciones de pesca, las tribus costeras de la Alta y Baja California difícilmente podrían ser llamadas marítimas. Los botes, ya fueran canoas o balsas, parecen rasgos culturales fortuitos y generalmente no esenciales de toda el área⁴⁶.

Los estudios arqueológicos han permitido superar esta visión y en los últimos treinta años han reformulado un enfoque plenamente marítimo que confirma que las poblaciones asentadas en las costas norteamericanas del océano Pacífico hace más de 10 mil años eran poseedoras de un completo bagaje tecnológico que permitió la circulación y apropiación exitosa del entorno costero, el mar y las islas⁴⁷. A pesar de las dificultades que la investigación arqueológica ha tenido en este ámbito debido al aumento del nivel del mar, así como a la destrucción de evidencia material a causa de la erosión marina, se han realizado importantes hallazgos. Aquellos relacionados con la navegación y la colonización de islas incluyen la identificación de materias primas transportadas desde estas hacia tierra firme y viceversa⁴⁸; la presencia de lugares de extracción y consumo de bivalvos, generalmente conocidos como concheros, en numerosas islas, entre ellas Espíritu Santo⁴⁹ y la localización de asentamientos, restos humanos y artefactos para pesca y caza de fauna marítima, como en Isla Cedros⁵⁰. En este mismo lugar, destaca el hallazgo de dos embarcaciones incompletas, fechadas para mediados del siglo XVII, que han sido nombradas «canoas de casco estabilizado»⁵¹, las

⁴⁴ Heizer, Robert F. y Massey, William C., «Aboriginal navigation off the Coasts of Upper and Baja California», *Bureau of American Ethnology Bulletin*, n°151/39, 1953 (pp. 285-311).

⁴⁵ Véase la discusión en Favila Vázquez, Mariana, *La navegación...*, *op. cit.*, pp. 19-22.

⁴⁶ Heizer, Robert F. y Massey, William C., *op. cit.*, p. 291. Mi traducción.

⁴⁷ Erlandson, Jon M., Moss, Madonna L. y Des Lauriers, Matthew R., «Living on the edge: Early maritime cultures of the Pacific Coast of North America», *Quaternary Science Reviews*, n° 27, 2008, (pp. 2232-2245), p. 2242.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 2235.

⁴⁹ Fujita, Harumi y Melgar, Emiliano, «Early Holocene use of Pleistocene fossil shells for hide-working at Covacha Babisur on Espíritu Santo Island, Baja California Sur, Mexico», *The Journal of Island and Coastal Archaeology*, vol. 9, n° 1, 2014 (pp. 111-129).

⁵⁰ Des Lauriers, Matthew R., *Island of fogs: archaeological and ethnohistorical investigations of Isla Cedros, Baja California*, University of Utah Press, Utah, 2011, pp. 60-98.

⁵¹ Porcayo Michelini, Antonio, «El hallazgo de una embarcación», *Ventana arqueológica*, n° 2, 2021 (pp. 92-119), p. 97.

cuales han sido profusamente estudiadas por Matthew Des Lauriers⁵². Recientemente, Antonio Porcayo y su equipo localizaron lo que parece ser el casco de este mismo tipo de embarcación en San José del Faro, Baja California, lo que podría plantear su uso fuera de la Isla Cedros⁵³.

Los hallazgos arqueológicos de restos de embarcaciones, así como las evidencias que permiten inferir la práctica de la navegación para colonizar islas, o pescar y cazar en aguas profundas del océano Pacífico, son contundentes sobre el carácter marítimo de las poblaciones asentadas en los litorales californianos. Aun así, quedan muchos aspectos por explorar, por ejemplo, no conocemos con exactitud la relación entre estos indios navegantes y las embarcaciones. Es decir, ¿había alguna normativa que regulara si la filiación étnica definía el tipo de embarcación a utilizar? Su construcción, que sin duda requería un conocimiento especializado, ¿estaba restringido a ciertos individuos de estas sociedades o era un saber relativamente compartido? Otro problema es el carácter de la tecnología náutica como representaciones de espacios familiares o bien sagrados para las sociedades que las utilizaban. Por ejemplo, el nombre de las embarcaciones echas de tablones en el sur de Alta California, *tomol*, significa «casa del mar»⁵⁴, aspecto que puede recordarnos al nombre en náhuatl de las canoas monóxilas, *acalli*, que se traduce del náhuatl como «casa de agua» o «casa en el agua». Estas denominaciones nos remiten a analogías que posiblemente se establecieron entre las embarcaciones y nociones del espacio locales. Sin duda nuevas investigaciones podrán responder estas y otras cuestiones en el futuro.

4. El encuentro de dos tradiciones náuticas en las aguas del litoral californiano

La poca evidencia arqueológica de tecnología náutica indígena se complementa con la información proporcionada por las fuentes escritas, principalmente por europeos; entre ellas las relaciones de misioneros, capitanes, cartas, derroteros, y otros documentos que registraron entre otros hechos, los encuentros con navegantes locales. Como parte de la organización de las primeras expediciones que Hernán Cortés envió hacia el norte de la costa del Pacífico desde 1532, el conquistador entregó instrucciones al capitán Diego Hurtado de Mendoza para indicarle cómo proceder y, sobre todo, qué tipo de información recabar. Sobresale la explícita instrucción de registrar «en caso de que allí se toparen con embarcaciones de los habitantes nativos de esos lugares, ver de qué clase son, si acaso mejores y más poderosas que aquellas en que están ellos navegando»⁵⁵.

⁵² Des Lauriers, Matthew R., «The watercraft of Isla Cedros, Baja California: Variability and capabilities of indigenous seafaring technology along the Pacific Coast of North America», *American Antiquity*, n°70/2, 2005 (pp. 342-360), pp. 352-355.

⁵³ Porcayo Michelini, Antonio, *op. cit.*, p. 92.

⁵⁴ Fagan, Brian, «The house of the sea: an essay on the antiquity of planked canoes in Southern California», *American Antiquity*, n° 69/1, 2004 (pp.7-16), p. 7.

⁵⁵ Baeza, Rodrigo de, «Instrucción que dio Cortés en 1532 a Diego Hurtado de Mendoza, su lugarteniente de capitán general, para el viaje que debía hacer en el armada del propio Cortés al descubrimiento de la tierra nueva del mar del Sur», en Fernández de Navarrete, Martín; Salvá, Miguel y Sainz de Baranda, Pedro, *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, tomo IV, Madrid, 1844, pp. 170-171.

Esta solicitud es particularmente interesante, más no así sorprendente. León-Portilla sugirió que proviene de la «creencia de que, a relativamente corta distancia, pueden encontrarse gentes de considerable desarrollo cultural, dueñas de poderosas embarcaciones», refiriéndose a navegantes de Japón o China⁵⁶. Sin embargo, considero que no se puede descartar un genuino interés del español en conocer las tradiciones locales de navegación. Cortés, como sabemos, para ese momento tenía una amplia experiencia con las tecnologías náuticas locales y había comprobado de primera mano que estas podían ser de gran ayuda en los procesos tanto de conquista como de apropiación de las tierras y los entornos acuáticos del Nuevo Mundo⁵⁷.

Sea como fuere, Cortés dio esta instrucción y a raíz de ella, o por iniciativa propia, los navegantes europeos que surcaron las aguas, tanto del Golfo de California como las costas del macizo continental hacia el norte, describieron sus encuentros con los navegantes a partir del siglo XVI y continuaron haciéndolo aún en la segunda mitad del siglo XVIII. Una gran atención se ha puesto a estas descripciones, en las que podemos incluir también algunas realizadas por los frailes jesuitas y que también han sido estudiadas⁵⁸.

De estas fuentes podemos obtener, entre otros aspectos, dos informaciones relevantes: las que detallan las tecnologías náuticas nativas y, por otro lado, el contexto geográfico en el que se dieron los encuentros entre navegantes locales y europeos. Un ejemplo de estos encuentros tardíos, al norte del territorio californiano, se registró en el *Diario de navegación de San Blas al Norte de California*, de Don Esteban José Martínez, comandante de la fragata Princesa y del Paquebot San Carlos. El navegante describió un episodio que tuvo lugar entre el 24 y el 29 de mayo de 1788 cuando su navío se encontraba frente a la Isla Montague, en el Golfo de Alaska. Este relato es semejante a muchos otros que describen cómo grupos de indios se trasladan en sus canoas (usualmente desde una isla o bien de algún lugar en tierra firme) y se acercan para eventualmente abordar los navíos europeos en donde, quien realiza la descripción por escrito se posiciona como testigo ocular de dichas reuniones. Es gracias a estas entrevistas que obtenemos las más tempranas y detalladas descripciones de la tecnología náutica local, como la siguiente.

Sus canoas son cerradas con cuero de animales, forradas en ellos mismos, por abajo y arriba. Tienen una o dos bocas de tinaja en donde se mete uno de ellos para bogar, y para no mojarse ni que les entre agua en la canoa se ponen una especie de camisa de tripas de animales sobre el vestido de pieles que usan, cubren la borda de

⁵⁶ León-Portilla, Miguel, *op. cit.*, p. 46.

⁵⁷ Favila Vázquez, Mariana, «Las batallas lacustres durante el proceso de conquista de Tenochtitlan: miradas desde la historia y la arqueología del paisaje», *Guerra Colonial. Revista Digital*, n.º 7, 2020 (pp 49-72).

⁵⁸ Vid. Des Lauriers, Matthew R., y García-Des Lauriers, Claudia, «The huamalgueños of Isla Cedros, Baja California, as described in Father Miguel Venegas' 1739 manuscript *Obras Californianas*», *Journal of California and Great Basin Anthropology*, n° 26/2, 2006 (pp. 123-152).

*tinaja, la amarran con una cuerquita de nervios y se libertan de que la mar les entre; el obraje o construcción de sus canoas es de un ensartado muy tupido y después cubiertas de cueros cosidos. La piragua en que venía el jefe de ellos con su familia era como las demás, con sólo la diferencia de estar abierta, y sin cubierta de popa a popa, ellos viven de la pesca de la mar, y de la caza del monte*⁵⁹.

A partir de las evidencias arqueológicas disponibles y datos etnohistóricos se han identificado cinco tipos de embarcaciones de manufactura local capaces de costear y navegar en aguas oceánicas profundas en estas regiones (mapa 2): a) balsas de tule o carrizos en el Golfo de California, así como en la costa de Alta y Baja California⁶⁰; b) balsas de troncos utilizadas en la región sur de Baja California⁶¹; c) canoas monóxilas, es decir, talladas en un tronco de árbol usadas en la costa noroeste de Alta California⁶²; d) canoas construidas con tabloncillos de madera, conocidas como *tomol* utilizadas por los indios Chumash⁶³ y Tongva⁶⁴ en el sur de Alta California y e) las canoas de casco estabilizado identificadas en Isla Cedros, en San José del Faro y descritas por Francisco de Ulloa⁶⁵. Ninguna de estas embarcaciones requirió del uso de vela⁶⁶, al igual que en Mesoamérica.

Miguel del Barco en su obra *Historia natural y crónica de la Antigua California* proporciona información que podría complementar la información sobre las balsas de troncos usadas en el sur de la península, además de mencionar que se usaban canoas monóxilas⁶⁷. De acuerdo con Barco las balsas de troncos se realizaban con madera de corcho.⁶⁸ El mismo tipo de embarcaciones parece haber sido descrito por López de Gómara años atrás⁶⁹.

⁵⁹ Martínez, Esteban José, «Diario de la navegación que, de Orden del Rey Nuestro Señor, que Dios guarde, y por disposición del Excelentísimo Señor Don Manuel Antonio Flórez, Virrey de Nueva España, executó el Alférez de Navío Don Esteban José Martínez, Comandante de la fragata Princesa y paquebot San Carlos, desde el Departamento de San Blas a descubrimientos sobre la costa septentrional de Californias en el presente año de 1788. Abarca de 8 de marzo a 6 de noviembre de 1788». MP-Libros, Manuscritos 37, AGI, F. 39r.

⁶⁰ Heizer, Robert F. y Massey, William C., *op. cit.*, p. 291.

⁶¹ *Ibidem*, pp. 291-295.

⁶² *Ibidem*, pp. 297-300.

⁶³ La antigüedad de su uso se ha propuesto para al menos hace 8 500 años. Fagan, Brian, *op. cit.*, p. 8.

⁶⁴ Des Lauriers, Matthew, «The watercraft...», *op. cit.*, p. 348.

⁶⁵ *Ibidem*, pp. 351-355.

⁶⁶ *Ibidem*, p. 343.

⁶⁷ No queda claro si esta distinción alude a dos tipos de embarcaciones, o si Barco utiliza indistintamente los términos «canoa» y «balsa». Barco, Miguel del, *Historia Natural y Crónica de la Antigua California*, estudio preliminar, notas y apéndice por Miguel León-Portilla, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1973, pp. 43, 135.

⁶⁸ Barco, Miguel del, *op. cit.*, p. 69.

⁶⁹ Quien las describe como «balsas de cinco maderas, hechas a manera de la mano». López de Gómara, *op. cit.*, p. 278.

Los indios del sur hacen sus balsas de estos palos que tengan cosa de dos varas y media de largo. Todo su artificio se reduce a juntar cinco palos, pero de suerte que el que va en medio sea más largo que los laterales, con lo cual forma una especie de proa. Por medio de unas estacas de dos puntas, que clavan en los palos, juntan unos con otros: y para más seguridad, los afianzan con cordeles. Tal vez hacen balsas mayores; esto es, de siete palos, y también de sólo tres, para un hombre sólo. Estas balsas las hacen para pescar; sobre ellas se ponen y se partan a veces de la playa por gran trecho, acaso de una legua o más, según hallan el pescado que prenden con fisga o arpón⁷⁰.

A pesar de la abundante información que proporcionan las fuentes, no en todos los casos es posible identificar las especies vegetales usadas en la manufactura de las distintas embarcaciones. Los ejemplares arqueológicos de canoas de casco estabilizado que han sido sometidos a análisis de laboratorio permitieron identificar que los restos encontrados pertenecían a troncos de secuoyas de las especies *Sequoiadendron giganteum* en el caso de San José del Faro, y a *Sequoia sempervirens* en el de Isla Cedros⁷¹. En el caso de las balsas de troncos del sur de Baja California, León-Portilla sugiere que podrían haberse usado árboles de la especie *Ammona palustris*⁷². Sin embargo, no ha sido posible identificar dicha especie y más bien cuando Barco usa el término corcho podría haberse referido a un alcornoque (*Quercus suber*), de acuerdo con el Diccionario de Autoridades⁷³. Si es el caso, esta especie se distribuye más bien en Europa, y no facilita la identificación del árbol que pudo haberse usado en Baja California Sur.

Respecto a las descripciones de los encuentros entre navegantes europeos y locales surge la siguiente pregunta ¿qué significa que algunos de estos episodios se hayan dado en el agua y no en tierra firme? Podríamos responder esta pregunta considerando la imposibilidad de las embarcaciones europeas de acercarse a la orilla por sí mismas. Era necesario que anclaran a una distancia prudente para evitar que encallaran, después los tripulantes descendían en una embarcación menor con la que alcanzaban tierra firme. Por otro lado, el barco representaba también un espacio seguro que proporcionaba protección a los europeos ante los peligros de tierra firme⁷⁴. Sin embargo, es posible, y quisiera retomar lo propuesto por Antonio Jaramillo para estos casos en el sur de Ecuador y el norte de Perú, que esto pudiera ser resultado de una estrategia de los indios para ejercer un cierto control sobre cómo se daban estos

⁷⁰ Barco, Miguel del, *op. cit.*, pp. 69-70.

⁷¹ Porcayo, Antonio, *op. cit.*, pp. 104-105.

⁷² Barco, Miguel del, *op. cit.*, p. 69. Nota 44 de Miguel León-Portilla.

⁷³ *Diccionario de Autoridades*, tomo II, Real Academia Española, 1729. Disponible en: <https://apps2.rae.es/DA.html>

⁷⁴ Rodríguez, Jimena N., *Escribir desde el océano. La navegación de Hernando de Alarcón y otras retóricas del andar por el Nuevo Mundo*, Iberoamericana, Vervuert, España, 2018, p. 38.

encuentros⁷⁵. Considero, en esta misma línea de pensamiento, que las islas pudieran haber sido lugares de amortiguación para regular dichas interacciones iniciales que debieron ser particularmente tensas, a pesar de lo registrado en las numerosas fuentes donde la tendencia parece ser la tergiversación del carácter de las mismas hacia eventos pacíficos y positivos⁷⁶.

Para comenzar a explorar esta veta de interpretación, en el mapa 2 presento la distribución de estos encuentros con el objetivo de reflexionar sobre la importancia de considerar las aguas cercanas a los litorales o bien, a las islas, como los espacios de las primeras interacciones entre indios y europeos. Ejemplo de un caso en que los indios muestran su control es el relatado por Francisco de Ulloa, quien a inicios de octubre de 1539 se encontraba recorriendo la costa oeste del Golfo californiano cerca de los 26° de latitud. En algún momento, se encuentran entre tierra firme y una isla, cuando observan que un hombre se acercaba en una balsa cauteloso. Poco después le acompañaron otras cuatro balsas con cuatro tripulantes cada una de ellas acercándose un poco más a la embarcación de Ulloa. La interacción consistió en un intercambio poco fructífero de palabras ininteligibles entre ambos grupos hasta que Ulloa decidió aproximarse en una barca menor. Se dirigió al primer hombre, a quien identificó como líder de los navegantes. Este, en lugar de favorecer el encuentro, se adentró al agua y comenzó a nadar a gran velocidad, sin que la barca con los españoles pudiera alcanzarlo. Cuando estaban cerca el indio se zambulló y resurgió del lado posterior de la barca de Ulloa, repitiendo esto hasta que los españoles se frustraron y decidieron volver a su embarcación mayor⁷⁷. Este juego muestra que en algunas ocasiones la decisión de si la interacción se daba, finalmente quedaba en manos de los indios. El caso de la expedición en 1540 de Hernando de Alarcón es un ejemplo de cómo dicho control también podía depender enteramente de los europeos, pero de nuevo, considerando las embarcaciones y los entornos acuáticos como amortiguadores de dichas interacciones⁷⁸.

⁷⁵ Jaramillo Arango, Antonio, *Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico suramericano*, Fondo de Cultura Económica, Bogotá, 2022, p. 97.

⁷⁶ Vid. Rodríguez, Jimena N., *op. cit.*, pp. 121-130.

⁷⁷ Ulloa, Francisco de, *op. cit.*, pp. 197-198.

⁷⁸ Rodríguez, Jimena N., *op. cit.*, pp. 121-165.

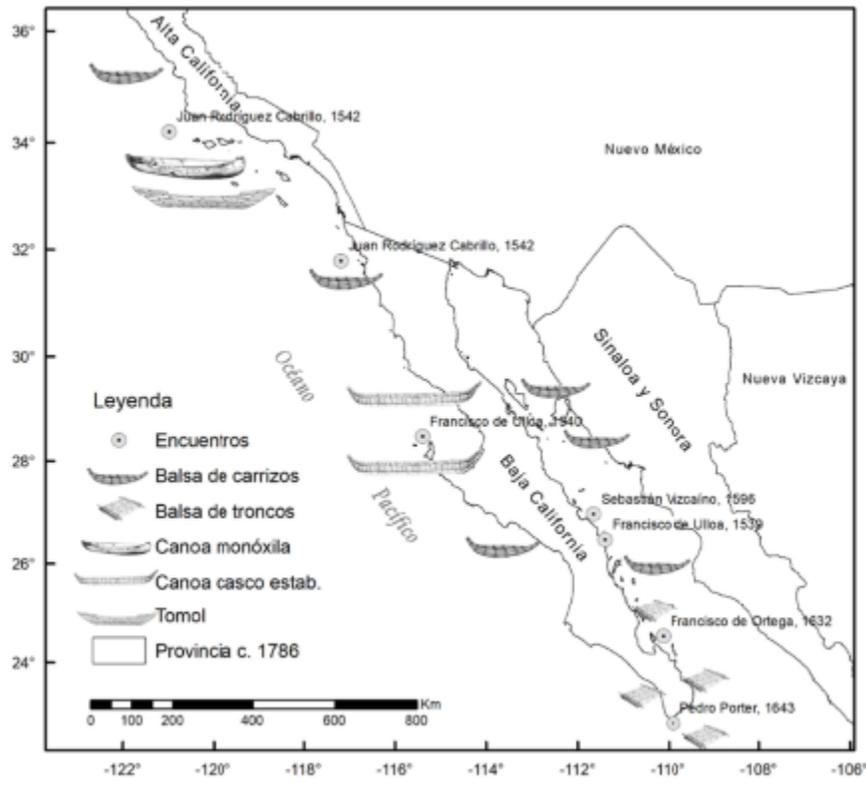


Imagen 3. Distribución de tecnologías náuticas indígenas y encuentros entre navegantes locales y europeos. Elaboración propia con base en Des Lauriers (2005), Porcayo (2021), Heizer y Massey (1953) y diversas fuentes históricas.

Otros encuentros, de acuerdo con los españoles, se daban de manera más provechosa, como se describió para las expediciones de Juan Rodríguez Cabrillo en 1542, quien pasó por la isla de Cedros y recorrió la costa noroeste de Alta California hasta el cabo Mendocino⁷⁹. Su primer avistamiento de navegantes isleños se dio en lo que hoy corresponde con las islas de Todos Santos en la costa oeste de Baja California y de acuerdo con el relato los indios se acercaron en una canoa a uno de sus bateles para recibir algunas cuentas y regalos, tras lo cual los españoles pudieron desembarcar en tierra firme sin peligro. Originalmente el navegante nombró a estas islas como San Salvador y de la Victoria⁸⁰. Más adelante, la relación destaca la existencia de una localidad donde los indios tenían numerosas canoas, al grado de que nombraron a este lugar como el Pueblo de las Canoas cuya ubicación geográfica sería algún punto de tierra firme del Canal de Santa Bárbara⁸¹.

⁷⁹ León-Portilla, Miguel, *op. cit.*, p. 67.

⁸⁰ Páez, Juan, *op. cit.*, p. 180.

⁸¹ *Ibidem*, p. 182.

Las siguientes expediciones también registraron estos encuentros, entre ellas la de Sebastián Vizcaíno en 1596 en la latitud de 27°⁸²; la expedición de 1632 comandada por Francisco de Ortega cerca de la isla Espíritu Santo⁸³; así como en 1643, cuando Pedro Porter relata sobre un encuentro con indios en el cabo de San Lucas⁸⁴. Estos ejemplos no son exhaustivos de todos estos episodios, sin embargo, permiten por el momento identificar la necesidad de poner más atención sobre la frecuencia de las interacciones iniciales que se dieron en el mar y cerca de las islas, su carácter y la información que ofrecen respecto a los navegantes indígenas. Cabe mencionar que, sobre todo, este enfoque permite superar aquellas dicotomías geográficas que han reducido la atención de las pesquisas sobre los contactos entre locales y europeos a los contextos de tierra firme.

5. Comentarios finales

En este artículo he recurrido al concepto del paisaje cultural marítimo para indagar sobre las costas californianas en el periodo del virreinato español. Las fuentes escritas y cartográficas permiten percibir que estos litorales, sus mares e islas han constituido un complejo espacio en el cual distintos grupos culturales se relacionaron gracias a la práctica de la navegación con diversas tecnologías náuticas. Las evidencias arqueológicas han permitido realizar importantes inferencias respecto a los corredores de movimiento costero y la importancia de las islas en estos flujos, desde hace más de 10 000 años, así como identificar nuevos tipos de embarcaciones que a mediados del siglo XX no se consideraban entre las tipologías náuticas de la región. Es importante recalcar que aún es necesario indagar más sobre los sistemas de navegación local, pero la información disponible a la fecha confirma que la tecnología náutica indígena fue sumamente efectiva y facilitó la apropiación cultural, económica y política de los espacios insulares y marítimos de los litorales californianos.

Queda pendiente, entre numerosos aspectos, saber hasta qué grado esto activó relaciones de competitividad entre los distintos grupos culturales locales. O bien, cuál era la naturaleza de las interacciones entre los habitantes de las islas y los de la tierra firme. Por ejemplo, para el caso concreto de la Isla Cedros Matthew Des Lauriers ha propuesto que las embarcaciones facilitaban la interacción social y económica entre las poblaciones permanentes de la isla, y los habitantes de tierra firme⁸⁵.

Por otro lado, las fuentes aun proporcionan información relevante sobre las culturas marítimas californianas, los espacios insulares y su integración como nodos importantes para la navegación en el mar. En particular ofrecen datos para indagar sobre los contactos entre los navegantes indígenas y los europeos, aspecto poco estudiado

⁸² Vizcaíno, Sebastián, *op. cit.*, p. 270.

⁸³ Ortega, Francisco de, «Descripción y demarcación de las Islas Californias. 3 de julio de 1632, 8 de abril de 1634, 16 de mayo de 1636», en *s/a, Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, tomo IV, Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1944 (pp. 72-110).

⁸⁴ Porter Casanate, Pedro, *op. cit.*, p. 74.

⁸⁵ Des Lauriers, Matthew, «The watercraft...», *op. cit.*, p. 350.

que se vislumbra como una línea de investigación con gran potencial para profundizar sobre la dimensión marítima/acuática de los procesos de interacción intercultural a partir del siglo XVI en adelante.

Bibliografía

1. Baeza, Rodrigo de, «Instrucción que dio Cortés en 1532 a Diego Hurtado de Mendoza, su lugarteniente de capitán general, para el viaje que debía hacer en el armada del propio
2. Cortés al descubrimiento de la tierra nueva del mar del Sur», Fernández de Navarrete, Martín; Salvá, Miguel y Sainz de Baranda, Pedro, *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, t. IV, Madrid, 1844 (pp. 167-175).
3. Barco, Miguel del, *Historia Natural y Crónica de la Antigua California*, estudio preliminar, notas y apéndice por Miguel León-Portilla, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1973.
4. Baxin Martínez, Israel, *Geografía histórica de Isla de Cedros, Baja California. El paisaje insular como palimpsesto (2020-1540)*, tesis de doctorado en Estudios Mesoamericanos, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Filológicas, Ciudad de México, 2022.
5. Baxin Martínez, Israel, «Islas Bajacalifornianas. Metáforas bordeadas entre tierra y mar», eds. Trejo Rivera, Flor y Pinzón Ríos, Guadalupe, *Espacios marítimos y proyecciones culturales*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, México, 2020 (pp. 271-302).
6. Baxin Martínez, Israel, *Geografía histórica de las islas habitadas en el Mar de Cortés (San Marcos, El Carmen, San José)*, tesis de maestría en Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Ciudad de México, 2015.
7. Biar, Alexandra, *Navigation et installations lacustres dans les hautes terres du Mexique: les cas mexica et tarasque*, Archaeopress. Paris, 2018.
8. Cariño, Micheline, «Antecedentes históricos y socioeconómicos del aprovechamiento de la isla Espíritu Santo, Golfo de California», *Gaceta Ecológica*, n° 67, 2003 (pp. 27-32).
9. Chapanoff, Miguel, «Caminos de tierra para rutas del mar: porteo de embarcaciones, movilidad y desplazamiento en canoeros de Patagonia insular septentrional. Antecedentes etnohistóricos (siglos XVI y XVII)», *Memorias del 55 Congreso Internacional de Americanistas*, San Salvador, El Salvador, 2015 (pp. 1-25).
10. Des Lauriers, Matthew R., «The watercraft of Isla Cedros, Baja California: Variability and capabilities of indigenous seafaring technology along the Pacific Coast of North America», *American Antiquity*, n°70/2, 2005 (pp. 342-360).
11. Des Lauriers, Matthew R., *Island of fogs: archaeological and ethnohistorical investigations of Isla Cedros, Baja California*, University of Utah Press, Utah, 2011.
12. Des Lauriers, Matthew R., y García-Des Lauriers, Claudia, «The huamalguenos of Isla Cedros, Baja California, as described in Father Miguel Venegas' 1739 manuscript *Obras Californianas*», *Journal of California and Great Basin Anthropology*, n° 26/2, 2006 (pp. 123-152).

13. Díaz del Castillo, Bernal, *Historia verdadera de la Conquista de Nueva España*, Porrúa, México, 2007.
14. *Diccionario de Autoridades*, tomo II, Real Academia Española, 1729. Disponible en: <https://apps2.rae.es/DA.html>
15. Erlandson, Jon M., Moss, Madonna L. y Des Lauriers, Matthew, «Living on the edge: Early maritime cultures of the Pacific Coast of North America», *Quaternary Science Reviews*, n° 27, 2008 (pp. 2232-2245).
16. Fagan, Brian, «The house of the sea: an essay on the antiquity of planked canoes in Southern California», *American Antiquity*, n° 69/1, 2004 (pp. 7-16).
17. Favila Vázquez, Mariana, «Los paisajes culturales marítimos: aproximaciones desde la historia y la arqueología», coords. Urquijo, Pedro S.; Lazos, Adie E. y Lefebvre, Karine, *Historia Ambiental en América Latina. Enfoques, procedimientos y cotidianidades*, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental, Morelia, Michoacán de Ocampo, 2021 (pp. 199-221).
18. Favila Vázquez, Mariana, *La navegación prehispánica en Mesoamérica: Modelo de conectividad entre la Costa del Pacífico y el Altiplano Central (1200-1521 d.C.)*, BAR Publishing, Oxford, 2020.
19. Favila Vázquez, Mariana, «Las batallas lacustres durante el proceso de conquista de Tenochtitlan: miradas desde la historia y la arqueología del paisaje», *Guerra Colonial. Revista Digital*, n° 7, 2020 (pp. 49-72).
20. Fujita, Harumi y Melgar, Emiliano, «Early Holocene use of Pleistocene fossil shells for hide-working at Covacha Babisur on Espíritu Santo Island, Baja California Sur, Mexico», *The Journal of Island and Coastal Archaeology*, 9°/1, 2014 (pp. 111-129).
21. García Redondo, José María, «Primeras expediciones y primeras impresiones del Mar Bermejo», ed. García Redondo, José María, *Percepciones y representaciones del mar de California (1533-1829)*, Editorial Comares, Granada, 2021 (pp. 29-68).
22. García Redondo, José María, «Navegación, reconocimiento y explotación de los recursos marinos del Golfo de California, siglos XVI y XVII», ed. García Redondo, José María, *Percepciones y representaciones del mar de California (1533-1829)*, Editorial Comares, Granada, 2021 (pp. 95-156).
23. Gerhard, Peter, *La frontera norte de la Nueva España*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 1996.
24. Heizer, Robert F. y Massey, William C., «Aboriginal navigation off the Coasts of Upper and Baja California», *Bureau of American Ethnology Bulletin*, n°151/39, 1953 (pp. 285-311).
25. Jaramillo Arango, Antonio, *Dueños del agua. Balsas y balseros del Pacífico suramericano*, Fondo de Cultura Económica, Bogotá, 2022.
26. Lazcano Sahagún, Carlos, *Ensenada a través de los mapas*, Fundación Barca, Baja Naval, Lecturas Californianas, Museo Histórico de Ensenada, Ensenada, Baja California, 2004.
27. León Guerrero, María Montserrat, «Reconocimiento de la Isla de California», *Revista de Estudios Colombinos*, n° 9, 2013 (pp. 37-52).

28. León-Portilla, Miguel, *Cartografía y crónicas de la Antigua California*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, México, 2001.
29. López de Gómara, Francisco, *Historia de la conquista de México*, Editorial Porrúa, México.
30. Martínez, Esteban José, «Diario de la navegación que, de Orden del Rey Nuestro Señor, que Dios guarde, y por disposición del Excelentísimo Señor Don Manuel Antonio Flórez, Virrey de Nueva España, executó el Alférez de Navío Don Estevan José Martínez, Comandante de la fragata Princesa y paquebot San Carlos, desde el Departamento de San Blas a descubrimientos sobre la costa septentrional de Californias en el presente año de 1788. Abarca de 8 de marzo a 6 de noviembre de 1788». MP-Libros, Manuscritos 37, AGI.
31. Mukherjee, Rila, «Escape from terracentrism: Writing a water history», *Indian Historical Review*, n° 41/1, 2014 (pp. 87-101).
32. Obregón, Baltasar de, *Historia de los descubrimientos antiguos y modernos de la Nueva España*, Ediciones del Gobierno del Estado de Chihuahua, México, 1986.
33. Ortega, Francisco de, «Descripción y demarcación de las Islas Californias. 3 de julio de 1632, 8 de abril de 1634, 16 de mayo de 1636», *Colección de diarios y relaciones para la historia de los viajes y descubrimientos*, tomo IV, Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1944 (pp. 72-110).
34. Páez, Juan, «Relación, o diario, de la navegación que hizo Juan Rodríguez Cabrillo con dos navíos, al descubrimiento del paso del Mar del Sur al norte», ed. Smith, Buckingham (ed.), *Colección de varios documentos para la historia de Florida y tierras adyacentes*, tomo 1, Casa de Trübner y compañía, Londres, 1857 (pp. 173-189).
35. Pinzón Ríos, Guadalupe, «Historia marítima desde la perspectiva de la historia global y de interconexiones», coord. Martínez López-Cano, María del Pilar, *Enfoques y perspectivas para la historia de Nueva España*, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Ciudad de México, 2021 (pp. 203-226).
36. Porcayo Michelini, Antonio, «El hallazgo de una embarcación», *Ventana arqueológica*, n°2, 2021 (pp. 92-119).
37. Porter Casanate, Pedro, «Relación de sucesos del almirante Don Pedro Porter Casanate, Caballero de la orden de Santiago, desde que salió de España el año de 1643 al descubrimiento del Golfo de California, hasta fin del año de 1644», Pérez Martínez, Ramón Manuel y Grageda Bustamante, Aarón, *Las dos historias de Pedro Porter Casanate, explorador del Golfo de California. Estudio y edición de dos relaciones manuscritas el siglo XVII*, El Colegio de Sonora, Universidad de Sonora, Hermosillo, Sonora, 2012 (pp. 61-85).
38. del Río, Ignacio, *A la diestra mano de las indias. Descubrimiento y ocupación colonia de la Baja California*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1990.

39. Rodríguez, Jimena N., *Escribir desde el océano. La navegación de Hernando de Alarcón y otras retóricas del andar por el Nuevo Mundo*, Iberoamericana, Vervuert, España, 2018.
40. Sauer, Carl O., *Sixteenth century North America. The land and the people as seen by the Europeans*, University of California Press, Berkeley, 1971.
41. Tooley, Ronald Vere, *California as an island. A geographical misconception illustrated by 100 examples from 1625 to 1770*, The Map Collector's Circle, Londres, 1964.
42. Ulloa, Francisco de, «Relación del viaje que hizo el capitán Francisco de Ulloa, por orden de Hernán Cortés, por la costa de Nueva España, desde Acapulco hasta la isla de los Cedros, y las posesiones que tomó en nombre del Mismo Cortés», ed. Serrano y Sanz, Manuel, *Relaciones históricas de América, primera mitad del siglo XVI*, Sociedad de bibliófilos españoles, Madrid, 1916 (pp. 181-240).
43. Vizcaíno, Sebastián, «Relación de Sebastián Vizcaíno: 8 de diciembre 1596», ed. Mathes, W. Michael, *Californiana I. Documentos para la historia de la demarcación comercial de California (1583-1632)*, tomo 1, Ediciones José Porrúa Turanzas, Madrid, 1965 (pp. 262-279).
44. Wehlin, Joakim, «Approaching the Gotlandic Bronze age from sea. Future possibilities from a maritime perspective», ed. Martinsson-Wallin, Helene, *Baltic Prehistoric Interactions and transformations. The Neolithic to the Bronze Age*, Gotland University Press, Gotland, 2010 (pp. 89-110).
45. Westerdahl, Christer, «The maritime cultural landscape», *The International Journal of Nautical Archaeology*, nº 21/1, 1992 (pp. 5-14).