

Las representaciones de San Francisco (California): un puerto portátil en la frágil geografía del Pacífico Norte *

The Representations of San Francisco (California): a portable harbor in the fragile geography of the North Pacific

*Salvador Bernabéu Albert**
José María García Redondo***

RESUMEN

La bahía de San Francisco apareció en las crónicas y en las cartas de marear desde dos siglos antes de ser descubierta. La noticia de la existencia de un gran refugio en el Septentrión Novohispano alentó expediciones y recreó mitos en la literatura y en la cartografía. Sucesivas navegaciones buscaron sin éxito el misterioso enclave que los mapas deslizaban sigilosamente. El avance sistemático por el control del Pacífico, ya en el siglo de la Razón, disipó las brumas y dio luz al puerto que tanto tiempo había permanecido escondido. Las expediciones ilustradas terminaron por desterrar la última frontera del Gran Norte, elaborándose desde entonces una nueva imagen de San Francisco que superaría su propia leyenda.

PALAVRAS-CHAVES: San Francisco. Representación. Cartografía. Expediciones ilustradas. Frontera.

ABSTRACT

San Francisco bay first appeared in chronicles and navigation charts two centuries before being officially discovered. The news of the existence of a great shelter to the north of New Spain encouraged diverse expeditions and brought back mythical images in literature and cartography. This mysterious enclave that maps glided stealthily was looked for unsuccessfully by a number of seafarers. Systematic advances to take control of the Pacific during the period known as the Enlightenment dispelled the obscurity to which the territory had been submitted and did shed light on the harbor that had been hidden for so long. The expeditions of the 18th century finally banished the last frontier of the New Spanish Great North and from that period onward an image of San Francisco that exceeded its own legend was created.

KEY WORDS: San Francisco. Representation. Cartography. Expeditions during the Enlightenment. Borderland.

Ante la inmensidad y lo ignoto, no existe más frontera que nuestra propia mente, ni se encuentra mayor límite que las posibilidades de la retina. Y es que allí, donde el perfil del horizonte se confunde con la bóveda celeste y las cumbres se mimetizan en tonos azulados, la imaginación levanta confines y los hombres marcan las

* Este trabajo se enmarca en el Proyecto de Investigación “El Pacífico Hispano: Imágenes, Conocimiento y Poder” (PO9-HUM-5392) aprobado y financiado por la Junta de Andalucía (2010-2013).

* Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

lindes de lo conocido. Es en esa huidiza franja donde se disipa la perfección en los mapas; donde los colores se difuminan sobre un amplio blanco, y donde dominan los animales quiméricos y los abultados emblemas para encubrir o solapar la asofía.

Quizás no hubo más extensa –y prolongada en el tiempo– frontera americana que la asentada –cada vez más– al norte de la Nueva España. Abrazada en sus perfiles costeros por sucesivas exploraciones, el interior del Noroeste americano fue la última empresa de reconocimiento geográfico y, por ende, el último reducto de los mitos que la Ilustración ansiaba desterrar. Sin embargo, no siempre las fábulas y misterios se refugiaban en el interior de un extenso y desconocido espacio. A veces, la misma línea, trazada firme en sucesivos mapas, podía preservar arcanos parajes invisibles al ojo humano durante siglos. Y lo que aún puede desconcertarnos más es cómo la leyenda precede a la realidad, cómo la geografía se puede amoldar y cómo ésta, perennemente, reelabora su utópica condición.

Desde los albores de la colonización española, los mitos geográficos envolvieron y estimularon las campañas de exploración y descubrimiento. Cabeza de Vaca y sus hombres dieron noticias de las legendarias Siete Ciudades que, ya en las cartas de marear colombinas, habían empujado a los buscadores de oro y a los cazadores de quimeras hacia tierras desconocidas. Así, no es extraño que, en 1539, el franciscano Marcos de Niza creyese llegar a la imaginada Cíbola. No obstante, no deja de ser curioso cómo el seráfico, convencido de estar a las puertas de otro imperio azteca, se acordó de su santo fundador para denominar aquellos extraordinarios dominios: “Vista la disposición de la ciudad, paresciome llamar aquella tierra el nuevo reino de San Francisco” (MORA, 1992, p. 158). Quedaban aún más de dos siglos para que Juan Manuel de Ayala atravesara el Golden Gate y revelara al mundo la imponente bahía de San Francisco; también varias centurias separaban aquella quimera del utópico *Summer of Love* de 1967 y, aún así, ya resonaba San Francisco en el cosmos de los lugares imaginados.

El Cimbreo de los Confines

Fray Marcos acabó sus días en la ciudad de México, ninguneado por los funcionarios virreinales y desacreditado por los posteriores expedicionarios,² y viendo caer su “nuevo reino” en el olvido. Sin embargo, las quiméricas ciudades que el fraile creyó descubrir acabarían por adueñarse del extenso Noroeste. La península de

² Vázquez de Coronado escribió al Emperador el 20 de octubre de 1541 que “desde que llegué a la provincia de Cíbola [...] visto que no había ninguna cosa de las que Fray Marcos dijo, he procurado descubrir esta tierra...” (MORA, 1992, p. 26).

California pronto tomaría un nombre de leyenda,³ a la par que la figuración de su insularidad retornaría de manera constante (POLK, 1991). Los marinos, por su parte, exploraron incesantemente las costas norteñas, sin el éxito de hallar el también legendario Paso del Noroeste (PIMENTEL, 2003, p. 111-143). Todo cuanto quedaba en el desconocido Norte se trastornaba en maravilloso. Así, las Siete Ciudades de Cíbola o la Gran Quivira se esparcirían en los mapas junto a los más certeros delineamientos. Paulatinamente, a golpe de expedición, estos mitos –portables– irían mudando su enclavamiento cartográfico, arrinconándose cada vez más tras la línea de costa del Pacífico. Fueron muchos los cartógrafos e impresores del quinientos que, con la mayor de las certezas, plasmaron topónimos e iconos urbanos en donde sólo el mito se había instalado. De manera premonitoria, aquella ensoñada Quivira que Paolo Forlani dibujase al final de una bahía (imagen 1),⁴ con el tiempo, se materializaría en el soberbio San Francisco que hoy conocemos. Pero antes de abrirse el Golden Gate, el topónimo seráfico habrá de pulular por aquella costa, cada vez más cerca del puerto al que terminaría por titular.

Imagen 1 - Detalle del mapa de Forlani (c.1565)



Fueron aquellos relatos de Alvar Núñez Cabeza de Vaca y de fray Marcos de Niza los que decidieron al virrey Antonio de Mendoza a organizar sucesivos

³ Como tantos otros lugares geográficos, el nombre de “California” procede de una transferencia nominal que encierra en sí una interesante metáfora. En el libro de caballerías *Las Sergas de Esplandián* (1510), Calafia era la reina de un reino de amazonas negras, rico en oro y extrañas bestias.

⁴ FORLANI, Paolo. *Universale Descrittione di tutta la terra conosciuta fin qui*, c.1565.

reconocimientos al Noreste. Tras las expediciones de Francisco Vázquez de Coronado – por tierra sonorenses – y Hernando de Alarcón – por el mar Bermejo hasta el río Colorado –, el virrey proyectó examinar la costa exterior californiana. Con el fin de demarcar el perfil litoral, se designó al piloto portugués Juan Rodríguez Cabrillo para dirigir la empresa. A bordo del *San Salvador* y acompañado por el *Victoria*, Cabrillo partió el 27 de junio de 1542 hacia el norte de la península californiana, cristianando los numerosos cabos y bahías que avistaron. A lo largo de aquel primigenio periplo por la Alta California hubo oportunidad de registrar los hitos geográficos que condicionarían posteriores viajes:⁵ el cabo Mendocino, la Sierra Nevada, el canal de Santa Bárbara o la Punta de los Pinos, luego conocida como de los Reyes, justo al norte de San Francisco. Son muchos los errores de cálculo en las latitudes presentadas en las relaciones de Cabrillo, y son muchas las interpretaciones que se dieron, entonces y ahora, sobre la gran bahía que Juan Páez describió en su diario de la navegación. Sabemos por él que el 16 de noviembre de 1542, el barco de Rodríguez Cabrillo amaneció sobre

[...] una ensenada grande que venia de vuelta, que parecía haber puerto é río, y anduvieron barloventeando este dicho día y la noche, y el viernes siguiente hasta que vieron que ni había río, ni abrigo ninguno, y para tomar posesión echaron ancla en 45 brazas, no osaron ir á tierra por la mucha mar que había; estaba esta ensenada en 39° largos, y toda ella es tan llena de pinos hasta la mar, pusieronle nombre la bahía de los Pinos (CABRILLO, 1934, p. 38-39).

Aquel puerto fue buscado en sucesivos cabotajes, pero no se logró identificar con seguridad: para muchos fue la pequeña bahía que cobijaba la punta de los Reyes, para otros – y con bastante certeza – Monterrey.⁶ Pese a lo que algunos hayan aventurado, no podemos afirmar que la expedición de Cabrillo aquí se encontrase con el actual San Francisco. Lo que sí creemos cierto es que tuvo que navegar frente a sus costas y, bien por la bruma, bien por la noche, el Golden Gate permaneció cerrado a los ojos de los tripulantes del *San Salvador*. Pero lo que aún nos fascina más es cómo ya aparece, tan temprano, el rumor de un gran puerto perdido en el noroeste californiano. Precisamente así, como el *puerto perdido* (HANNA, 1979), denominarán con posterioridad, algunos

⁵ Frente a la habitual variabilidad de latitudes y topónimos de los cabos y bahías alto californianos, la única certeza cartográfica sería la Sierra Nevada. En el célebre *Theatrum Orbis Terrarum* (1570) de Abraham Ortelius, por ejemplo, la sierra de Cabrillo no verá mermada su verosimilitud al verse acompañada por las míticas siete ciudades.

⁶ Robert Mayer identifica este puerto con el estero que abriga la punta de los Reyes; por otro lado, Darek Hayes lo hace con la bahía de Monterrey. Esta relación se sustenta en las mediciones de la profundidad que realizó Cabrillo, pudiendo estar varando sobre el cañón submarino de Monterrey (HAYES, 2007, p. 18).

autores, al desconocido emplazamiento en el que fondease Francis Drake treinta años después.

La expedición de Rodríguez Cabrillo había conseguido ampliar el saber geográfico y poner sobre los mapas las costas de la que será titulada como Alta California. Con todo, a finales del siglo XVI, los objetivos ultramarinos de la Monarquía en el Pacífico Septentrional se concentraron en la ocupación de las Filipinas; campaña que pudo consumarse con el descubrimiento de la ruta de tornaviaje por Andrés de Urdaneta (1565) y la instauración de la ruta Manila-Acapulco (1568) gracias al galeón de Manila. Desde entonces, el Noroeste adquirió un nuevo protagonismo para la Corona hispana: la preservación de tan importante ruta comercial. Y dado que el control de la accidentada franja californiana era meramente virtual, con ostensible inquietud, las autoridades podían temer la posibilidad de que la costa se convirtiera en refugio de naves enemigas, que trastocasen el circuito comercial filipino. Las sospechas se confirmarían con la entrada en escena de los corsarios Francis Drake (1578) y Tomas Cavendish (1587).

Las noticias de la presencia del pirata Drake en las costas hispánicas intranquilizaron a los poderes virreinales desde el Perú a la Nueva España. El *Golden Hind* ascendió por la riba del Pacífico, dejando una estela de ataques y saqueos a puertos y navíos hispanos. En su huida de las justicias novohispanas, el navío pirata remontó hasta la California en búsqueda del paso del Noroeste, esperando poder llegar así hasta Inglaterra. No se sabe a ciencia cierta la latitud que alcanzó Drake en esa dirección, pero sí que hubo de retroceder a causa de las inclemencias del tiempo y recalar, durante algo más de un mes, para carenar su navío en algún lugar de la costa septentrional. El 17 de junio de 1579 encontró una bahía arenosa, rodeada de acantilados, que estimó adecuada por su abrigo y disimulo ante el acecho español.

Durante mucho tiempo, la localización exacta del puerto donde ancló el capitán Drake ha sido asunto de controversia (HANNA, 1979, p. 137-347). Sucesivamente varios emplazamientos han sido propuestos como el punto donde fondeó el *Golden Hind* y Drake colocase “un gran poste en el que clavó una moneda de seis peniques”,⁷ dedicando aquella tierra a la reina de Inglaterra. La mayoría de los investigadores han supuesto que el lugar fue la pequeña bahía sita bajo la Punta de los Reyes, hoy llamada Drakes Bay, rodeada de acantilados y habitada por los indios Miwok. El mismo lugar que dieciséis años más tarde el marino español Sebastián Rodríguez de Cermeño, capitán del galeón *San Agustín*, bautizase como puerto de San Francisco. Otros autores sugieren que pudo anclar, bien un poco más al norte –en la

⁷ John Drake, 1584. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato, 266, 49, f 49.

Bahía de Bodega–, o bien un poco más al sur – en Bolinas–, pero siempre rondando muy de cerca –pero sin atravesarla– de la entrada de la actual bahía San Francisco. En cualquier caso, los hombres de Drake permanecieron ahí hasta el 23 de julio.

Las narraciones que prontamente se sucedieron tras su regreso a Inglaterra dieron cuenta de aquel amarre. Sin embargo, las brumas nuevamente se cernieron sobre la precisa ubicación del estratégico puerto altacaliforniano. Todo apunta a que el corsario había empleado y trabajado las cartas de navegación que requisó en su pillaje al piloto español Alonso Sánchez Colchero.⁸ A dichos documentos se les perdió la pista una vez que Drake se los entregó a la reina de Inglaterra (KELSEY, 2002, p. 224). Las versiones más inmediatas del viaje apenas detallan la marcha hacia el norte, abundando en profusión divergentes coordenadas de la ubicación de la bahía. Y, pese a ello, los mapas de la expedición que se publicaron en los años siguientes no se ajustan ni comparten las latitudes recogidas en las relaciones e informes. Posiblemente, frente al acoso hispano, las autoridades sajonas habían decidido iniciar, junto al sigilo, una campaña de desconcierto, mediante la propagación de falsas y contradictorias referencias espaciales. En este sentido, no debe de extrañarnos lo que escribiese el geógrafo alemán Gerard Mercator al cartógrafo holandés Abrahám Ortelius, quejándose, por un lado, de que los funcionarios ingleses “ocultaban la ruta seguida por Drake” y, por otro, que estaban “dando a conocer versiones contrarias sobre la derrota tomada y las zonas visitadas” (KELSEY, 2002, p. 226).

Las noticias del itinerario y del puerto bautizado *de Drake*, en la tierra que llamó Nueva Albión, se extendieron rápidamente por las cortes europeas, y los impresores prontamente darían respuesta a las demandas cartográficas con la impresión de los hallazgos en los nuevos mapas. La maquinaria propagandística británica empezaría a funcionar y, a comienzos de la década de 1580, el holandés Nicola van Sype grabó la primera carta con la ruta de circunnavegación del vicealmirante. En ella aparece por vez primera el topónimo *Nova Albion*, en clara vindicación de la soberanía angla,⁹ y la escala del marino en un desconocido puerto noroccidental (imagen 2).¹⁰

⁸ Alonso Sánchez Colchero era piloto del buque Nuestra Señora de la Concepción cuando Drake lo asaltó en la costa peruana a comienzos de 1579. Sánchez Colchero, 15 de abril de 1579. AGI, Patronato, 266, 16. (KELSEY, 2002, p. 197-220).

⁹ Nueva Albión rememoraba el topónimo latino de Gran Bertaña –Albion– recogido, entre otros por Ptolomeo y Plinio el Viejo.

¹⁰ SYPE, Nicola van. *La herdike enterprise faict par le Signeur Draeck D'Avoir circuit toute la Terre* (1581)

Imagen 2 - Detalle del mapa de van Sype (c.1581)



Muy poco después, el afamado Jodocus Hondius, imprimió en 1595 un mapamundi con los viajes de Drake y el posterior de Cavendish, consagrando el genérico de Nueva Albión para la Alta California y exagerando una generosa bahía como fondeadero del pirata (imagen 3).¹¹

Imagen 3 - Detalle del mapamundi de Hondius (1595)



¹¹ HONDIUS, Jodocus. *Totius Expeditionis Nauticae descriptio D. Franc. Draci* (1595)

No conforme con ello, y dada la importancia que habría de tener un refugio en el alto Pacífico americano, el impresor inserta una viñeta en la que plasma el delineamiento del *Portus Novae Albionis* (imagen 4). Tal representación pudo proceder de los materiales que resultaron de la expedición, sin embargo no viene a resolver la conjetura acerca del emplazamiento de la ensenada. Y es que, la ambigua e imprecisa imagen, solamente ha alimentado las intrigas y pesquisas de cuantos quieren ubicar el puerto perdido en una u otra abra próxima a San Francisco, incluso en la misma bahía.¹²

Imagen 4 - Composición con la viñeta de Hondius y los emplazamientos actuales



¹² Para un estudio más exhaustivo de la representación del puerto en la viñeta de Hondius véase HANNA, 1979, p. 271-295; KELSEY, 2002, p. 234-237.

A finales del siglo XVI, el indeterminado lugar donde Drake y sus hombres “permanecieron durante un mes y medio, haciendo acopio de madera y agua, carenando igualmente el barco”,¹³ se había convertido en una leyenda y en un problema diplomático. La Corona española sintió amenazada su exclusividad en el Pacífico y hubo de emprender una campaña de consolidación y defensa de sus posiciones en el Océano. La estrategia consistió en explorar y demarcar la costa, mejorando los mapas para impedir accidentes y naufragios; buscar una bahía o puerto para dar descanso y proveer de agua y alimentos a los viajeros del galeón, en caso de una dilatada travesía, y encontrar un lugar en la costa apropiado para edificar un presidio de refugio y defensa. En la mente del arzobispo- virrey Pedro Moya de Contreras estaba la necesidad de establecer un puerto de la Alta California para resguardo de los navíos comerciales.¹⁴ Así se autorizó la navegación de Francisco Gali (1583-1586), relevado tras su muerte por Pedro de Unamuno, quien completó la jornada hasta 1587 sin grandes resultados geográficos dada la impetuosidad meteorológica. Asegurar las costas occidentales del Pacífico norte seguía siendo una cuestión prioritaria para la monarquía: preservar el comercio filipino, frente a la agresiva política británica, exigía apremiantemente asegurar el dominio de California. Para ello, el virrey Velasco encargó al experimentado marino Sebastián Rodríguez Cermeño dirigir una nueva exploración al litoral norteño.

Cermeño zarpó a bordo del galeón *San Agustín* desde el puerto de Manila, en julio de 1595, rumbo al norte americano. Alcanzó tierra por los 42° N, desde donde costeo hacia el sur llegando al cabo Mendocino. Prosiguió su derrota meridional hasta que “se descubrió una punta de tierra alta que descubría una ensenada grande” y “el dicho navío dio fondo en la dicha bahía y puerto [donde] havia muchos fuegos cerca de la mar y dentro de tierra de mucha arboleda de Pinos por donde se entiende ser y estar poblada de jente”.¹⁵ Cermeño y su tripulación habrían llegado, muy posiblemente, a la punta de los Reyes y atracado al sur de ésta, en la conocida hoy como Drakes Bay, quizás otrora llamada de los Pinos. Sin embargo, por azares de la Historia, aquella bahía, iba a llevar por nombre el leitmotiv de la gran empresa californiana, San Francisco: El cinco de noviembre, el capitán desembarcó y “en nombre del rey nuestro señor tomava posesión de la tierra e puerto al qual le pusso por nombre la baya de San Francisco que la bautizó el reverendo padre fray Francisco de la Concepción de la horden de San Francisco de los descalços”.

¹³ John Drake, 1584. AGI, Patronato, 266, 49, f 49.

¹⁴ Carta del Arzobispo Virrey al Rey, 22 de enero de 1585. AGI, México, 336B.

¹⁵ AGI, México, 23, 50, 3.

Estando en aquel “puerto y baya de Sant Francisco questa en treinta e ocho grados e dos tercios”, Cermeño entró en contacto con los aborígenes y tuvo oportunidad de reconocer el río gracias a una barcaza que portaban. El paraje que halló “es tierra que se dara en ella cualquiera semilla que se sembrare porque ay arboleda de avellana, bellotas, madroños, hierbas olorosas como Castilla y asi mismo ay [agua dulce]”.¹⁶ Gracias a aquel pequeño navío –apodado el *San Buenaventura*– pudieron dejar el ocho de diciembre “la vaya y puerto de San Francisco, que por otro nombre se llama vaya grade”, ya que el *San Agustín* había sido destruido por una tormenta. Rodríguez de Cermeño acababa de volver a marcar, en un punto de la costa, un puerto que volvería a desvanecerse de los derroteros. Sin embargo, acababa de poner nombre a la que será la gran perla del Pacífico.

Desde la expedición de Cermeño, la bahía de San Francisco resonará en los oídos de medio mundo. La cartografía progresivamente se hará eco de aquel hallazgo y el topónimo aparecerá escrito junto a Quivira, Nueva Albión o el Cabo Mendocino. Sin embargo, nuevamente las imágenes nos van a advertir de una dimensión que pasábamos por alto. En 1593, dos años antes del bautizo de San Francisco, en Amberes, el cartógrafo e impresor Cornelius de Jode edita la colección *Speculum Orbis Terrae*. Entre las láminas, una de las más desconcertantes es la correspondiente al Reino de Quivira (BURDEN, 1996, p. 106). Al sur del Cabo Mendocino, escondida nuevamente en el estuario de un río, se encuentra dicha legendaria ciudad y, a su mediodía, ya aparece un cabo de San Francisco (imagen 5).¹⁷ Y es que los barcos españoles que surcaron el litoral pacífico de Norteamérica llenaron de topónimos cristianos aquellas costas. Muchos de ellos pasaron a la cartografía española y europea, en ocasiones confundiendo los nombres y los accidentes, otras veces duplicándose; pues los diversos capitanes y exploradores no siempre conocieron o respetaron los bautizos anteriores.¹⁸ Las mediciones, imprecisas o erróneas, unidas a descripciones vagas y genéricas, están en la base de este proceso de confusión. Así había ocurrido, por ejemplo, con la bahía de los Pinos, reconocida por Rodríguez Cabrillo el 16 de noviembre de 1542, y situada por los 39° N, que fue rebautizada por Cermeño como San Francisco.

¹⁶ Relación de lo sucedido en el viaje del capitán Rodríguez Cermeño al descubrimiento del cabo Mendocino. AGI, México, 27, 18, 1.

¹⁷ Jode, Cornelius de. “Quivirae Regnu cum aliis versus Borea” en *Speculum Orbis Terrae* (1593).

¹⁸ Vizcaíno da cuenta de la existencia de otro puerto de San Francisco mucho más al sur en la Relación del viaje y derrotero de las naos que fueron al descubrimiento del puerto de Acapulco a cargo del general Sebastián Vizcaíno, México, 1602. AGI, Mapas y Planos, Libros Manuscritos, 40, f 54v.

Imagen 5 - Detalle del Reino de Quivira de Cornelius de Jode (1593).



Representación y Memoria

Hasta entonces las expediciones enviadas desde Manila no habían obtenido los resultados previstos en sus tentativas desde el oriente. Así pues, la Corona optó por enviar a comienzos del siglo XVII una nueva expedición desde Nueva España, conformada por barcos de bajo calado que pudieran maniobrar con seguridad en las accidentadas costas. Sebastián Vizcaíno fue elegido para comandar la nueva empresa descubridora, llevando bajo su mando tres barcos: el *San Diego*, el *Santo Tomás* y la fragata *Tres Reyes*, los cuales levaron anclas del puerto de Acapulco el cinco de mayo de 1602. Con vientos del sureste, la pequeña flotilla costó el litoral mexicano rumbo al noroeste en busca de la península californiana.

Los preparativos fueron muy minuciosos y sus objetivos exclusivamente de exploración del Noroeste. Alguna noticia de un gran puerto escondido en la California habría de rondar la cabeza del virrey conde de Monterey, pus en las instrucciones dadas a Vizcaíno se reitera constantemente que se reconozcan cuantos puertos y bahías encuentren en su travesía. Sin embargo, las disposiciones se detienen minuciosamente a explicar que si

entráreis en alguna gran bahía que tuviese muchas leguas y en ellas muchas bocas de esteros que, para solo reconocerla, fuere menester mucho tiempo, os ordeno y mando que en ninguna bahía que entréis hagáis más de reconocer la entrada y algún puerto abrigado en que haya agua y leña y con la lancha daréis una vista, sin gastar más tiempo del que el capitán Gerónimo Martínez, cosmógrafo y piloto, hubiere menester para la demarcación de la boca y entrada de la dicha bahía y puerto que en ella hallaréis, y, habiéndose hecho esto con los demás reconocimientos forzosos, seguiréis vuestro viaje sin gastar tiempo en casos semejantes, procurando tenerlo siempre para lo principal.¹⁹

Esta advertencia podría carecer de mayor transcendencia de no ser porque en las Actas de las Juntas celebradas por los capitanes, pilotos y cosmógrafos de la expedición se filtran algunas extrañas referencias. El 18 de diciembre, estando en el puerto de Monterrey, Sebastián Vizcaíno comparecerá diciendo que, siguiendo las órdenes de su majestad, ha llegado “hasta este dicho paraje sin dejar de ver ningún puerto, ni bahía, ni ensenada, ni islas que fuesen de consideración para lo que se pretende”.²⁰ Prosigue su alocución explicando que las carestías y enfermedades que sus hombres padecen, dificultan poder “cumplir toda la orden que el auto dice, y descubrir *la ensenada de las Californias*”.²¹

Todo apunta a que un mito o un extraño rumor, aún en el siglo XVII, estuviese empujando a la expedición hacia una escondida “ensenada de las Californias”. Sin embargo, la leyenda había tomado forma y se había convertido en una cuestión de Estado. La empresa de Vizcaíno debía ante todo “cumplir la orden secreta de que se entren en la ensenada de California”.²² Para ello irremediablemente necesitarían bastimentos y recuperar la salud, pues se presuponía que el acceso a la ensenada no sería tarea fácil, “la nao [*Santo Tomás*] es vieja y de poca fuerza, y para poder entrar y descubrir dicha ensenada de las Californias, conforme el auto dice”.²³ Surgirán entonces, entre los comandantes, voces que aboguen por presentar al monarca aquel refugio de Monterrey como “buen puerto y en tan buena altura para lo que se pretende de la navegación de las naos de las islas Filipinas”, ya que carecían de los recursos y gente necesarios para proseguir con la orden de “entrar en la boca de las Californias”. Así, el 29 de diciembre, el *Santo Tomás* regresó a México, portando las cartas que Vizcaíno escribió a la Audiencia, expresando en ellas dichas carestías para su regreso y

¹⁹ Instrucción y orden que se dio a Sebastián Vizcaíno para el descubrimiento de los puertos, bahías y ensenadas de la mar del Sur, México a 31 de mayo de 1602. AGI, Guadalajara, 133, f 3.

²⁰ Actas hechas por el escribano Diego de Santiago de las Juntas celebradas por los capitanes, pilotos y cosmógrafo, durante la navegación de Sebastián Vizcaíno a California, 1602. AGI, México, 372, f 11.

²¹ AGI, México, 372, f 11. La cursiva es nuestra.

²² AGI, México, 372, f 12.

²³ AGI, México, 372, f 13.

notificando el descubrimiento de Monterrey como puerto posible para el galeón de Manila. Vizcaíno y el resto de la expedición prosiguieron su derrota rumbo al norte (MATHES, 1973, p. 66-67).

Partieron de Monterrey la noche del tres al cuatro de enero de 1603, continuando el reconocimiento de la costa. Aquel día, superaron las puntas de los Pinos y del Año Nuevo y llegaron al lugar que Cermeño había bautizado como San Francisco. Como los vientos eran favorables, Vizcaíno ordenó seguir hacia el norte, sin detenerse a reconocer la bahía ni a rescatar los vestigios de la anterior visita. Sin embargo dio nuevo nombre al saliente que había sido hasta entonces conocido como de los Pinos, dedicándolo a su navío la nominó punta de los Reyes (MATHES, 1973, p. 67). Parece que ese no fue el único nombre que intentó cambiar Vizcaíno, llamando en su derrotero “puerto de Don Gaspar” al lugar donde varó el *San Agustín*.²⁴

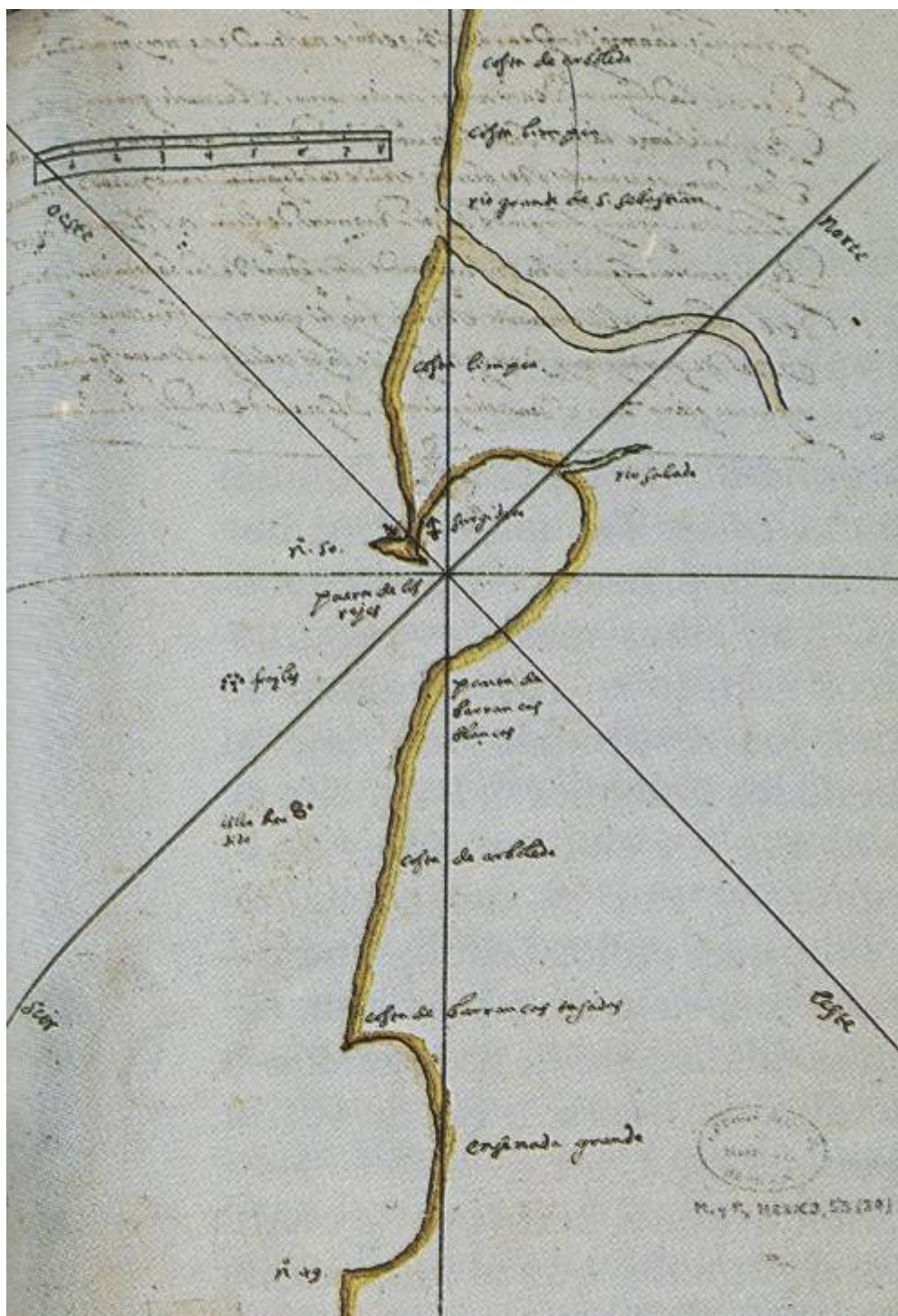
El Golden Gate y su bahía, quizás aquella “ensenada de las Californias”, vuelven a pasar desapercibidas en la documentación. No sabemos si la noche o las frecuentes brumas matinales disimularían el acceso al puerto, en medio de la “ensenada grande” que describe Enrico Martínez en sus mapas (imagen 6).²⁵ Es bastante probable creer que la cuidadosa navegación que las naves habrían de tener, esquivando y registrando los farallones –conocidos como los Frailes– y el isleo hundido justo ante la boca de la bahía.²⁶

²⁴ Relación del viaje y derrotero... AGI, Mapas y Planos, Libros Manuscritos, 40, f. 57v. Claro gesto de dedicación de aquel puerto al virrey don Gaspar de Zúñiga. (MATHES, 1973, p. 67) pasa por alto este documento y cree que el topónimo fue asignado a finales del XVIII, en la expedición de Gaspar de Portolá.

²⁵ Completando la Relación del viaje y derrotero... Enrico Martínez ilustró en 33 láminas los croquis de los perfiles costeros y los puertos por los que la expedición fue pasando. AGI, MP, Libros manuscritos, 40.

²⁶ Relación del viaje y derrotero... AGI, Mapas y Planos, Libros Manuscritos, 40, f. 58.

Imagen 6 - Croquis de la punta de los Reyes de Enrico Martínez (1603)



Los resultados de la expedición de Sebastián Vizcaíno fueron muy importantes. Toda la costa exterior de California quedó demarcada hasta el cabo Mendocino, además de descubrirse el puerto de Monterrey, que se convirtió, en adelante, en un permanente objetivo de los anhelos colonizadores de la monarquía

española en el Noroeste, tras los reportes de la expedición magnificando sus cualidades. Y en cuanto a los descubrimientos de la fragata Tres Reyes, los relatos de su tripulación hicieron creer en la existencia del estrecho de Anian, que localizaron en el río de Santa Inés, al septentrión de Mendocino. En los años siguientes a la expedición de Vizcaíno, y tras el veto del virrey marqués de Montesclaros a la ocupación de Monterrey, la acción española en el Pacífico quedó reducida –si exceptuamos el galeón de Manila– al seno californiano con un propósito casi exclusivo: la explotación de sus riquezas perlíferas.

La cartografía de los siglos XVII y XVIII reflejó los recientes descubrimientos, si bien, a pesar de los diarios de los expedicionarios, la *geomitología* se adueñó de la costa situada al norte del cabo Mendocino, en gran parte gracias a los memoriales de fray Antonio de la Ascensión, padre carmelita participante en la jornada de Vizcaíno, quien defendió la veracidad del paso del Noroeste y la insularidad de California. Y, para deleite y mayor fascinación del puerto de San Francisco, el fraile aseveró que en él “se perdió una nao de China que venía con orden de descubrir esta costa” –refiriéndose al naufragio del San Agustín– y que “hoy día allí hay mucha cera y loza que el navío traía”.²⁷ A partir de entonces, y hasta su definitivo descubrimiento, el intermitente puerto compartirá cartografías con la errada ínsula californiana, y rivalizará en las cartas –según su origen– con la dársena de Drake y la Nueva Albión.

Imagen 7 - Detalle de la California de Henry Briggs (1625)



²⁷ Relación breve de California... por Fray Antonio de la Ascensión, México 12 de octubre de 1620. Biblioteca Nacional de España, ms 3042, f 21-35, §12.

Los cartógrafos europeos, confundidos por las divergentes relaciones, en buena parte como producto de las interesadas estrategias diplomáticas, difundieron durante casi dos siglos imágenes contrapuestas de la California. Desde 1625, con la impresión del mapa *The North part of America*, de Henry Briggs, comenzaron a proliferar las versiones que dibujaban una gran isla en el Pacífico llamada California. Ya en este mapa la confusión de emplazamientos es patente, mostrando el “Pº Sr Francisco Draco” por encima de la punta de los Reyes (imagen 7),²⁸ como se repetirá en populares y reeditados mapas como el de Jansson en 1670 (imagen 8),²⁹ o el conocido manuscrito de Vinckeboons (c. 1650, imagen 9).³⁰ Por su lado, el conocido impresor Nicolas Sanson varió sucesivas veces el Puerto de Francisco Drake, ubicándolo definitivamente en 1657 al sur de Monterrey (imagen 10).³¹

Imagen 8 - La ínsula californiana de Jansson (1670)



²⁸ Briggs, Henry. *The North part of America* (1625).

²⁹ Jansson, Jan. *America Septentrionalis* (1670).

³⁰ Vinckeboons, Joan. [Ínsula de California] (c. 1650).

³¹ Nicolas Sanson en el mapa de *Audience de Guadalajara Nouveau Mexique, Californie, etc* (c.1657) representa el puerto de Drake al sur de Monterrey. Años antes, en la carta de *L'Amerique* (1650) lo había dibujado sobre la punta de los Reyes. La versión de 1657 será la que aparezca en la edición de la Enciclopedia de 1770.

Con el tiempo, el santo seráfico arrebatará al pirata su posición en el Pacífico. A mediados del XVIII será frecuente encontrar en todo tipo de mapas el puerto o punta de San Francisco en las proximidades de la punta de los Reyes (HAYES, 2007, p. 30-35). Quizás el mejor ejemplo de ello sea la *Carte Generale de Decouvertes de l'Amiral de Fonte et autres navigateurs Espagnols, Anglois et Russes*, de 1752, inserta en la *Encyclopedie* por Diderot, en la que además se daba por cierto el mítico Mar del Oeste (imagen 11).³² De manera persistente, la rivalidad entre ambas nomenclaturas, y el reconocimiento tácito que implicaban, queda demostrado en la *Chart of North and South America* de 1768, publicado por el distinguido editor británico Thomas Jefferys. Bajo la signatura de *New Albion* aparece explicado que “So named by Sr. Francis Drake to whom the Country was surrendred by the King in 1578” (un año antes de la visita de Drake). Y, ante la duda de su nombre, especificando el topónimo del Port Sr. Francis Drake escribe “not St. Francisco” (imagen 12).³³

Imagen 11 - Detalle del mapa de la Enciclopedia de 1755



³² Vaugondy, Robert de. *Carte Generale de Decouvertes de l'Amiral de Fonte et autres navigateurs Espagnols, Anglois et Russes* (1752).

³³ Jefferys, Thomas. *Chart of North and South America* (1768).

Imagen 12 - Mapa de Thomas Jefferys (1768)



Por otro lado, van a ser muy pocas las referencias escritas que se tengan del puerto hasta bien entrado el siglo XVIII. En el manual español por excelencia de la navegación en el Pacífico, la *Navegación especulativa y práctica* (Manila, 1734) del almirante José González Cabrera Bueno, se menciona el “buen abrigo” de San Francisco en el capítulo dedicado a la derrota entre el cabo Mendocino y Acapulco:

[...] à 38 grados y medio donde haze la tierra, una Punta mediana dividida de la Costa, que parece desde lejos Isla, y se llama Punta de los Reyes, la qual haze un Morro taxado, y de la parte del Norte de ella, haze buen abrigo para todos vientos, y está en altura de 38 grados y medio, que llaman de S. Francisco, para viento Sur, y Sueste, se à de Surgir en el remate de la Playa que haze un rincón de la parte del Sudueste, y de la parte del Nordeste, están tres Barrancas blancas muy cerca de la mar, y enfrente de la de en medio, entra un Estero de la mar que tiene buena entrada, sin rebentazon alguna; entrado en ella, hallarán Indios amigos, y con facilidad se hará agua dulce. al Sursudueste de este Puerto estan seis, o siete Farallones blancos pequeños, unos más que otros, [...] aquí fue donde se perdió el Navio S. Agustín año de 1595, viniendo haziendo el descubrimiento, y la causa de perderse, mas fue de quien governaba que fuerza de tiempo (CABRERA BUENO, 1970, p. 302-303).

Este libro se convirtió en el “único Norte” –en palabras del ingeniero Miguel Constanzó– cuando las autoridades españolas volvieron a reanudar los viajes de exploración como respuesta a las agresiones de rusos y otras naciones en los territorios norteamericanos. Para aquel entonces, nuestro puerto seguía manteniendo su silencio secular. Cuando se elaboró el *Plano de la Costa del Sur Correxido hasta la Canal de Santa*

Bárbara en el Año de 1769 (imagen 13),³⁴ apenas unos meses antes del gran hallazgo, San Francisco aún daba nombre a la dársena que abrigaba la punta de los Reyes y en la que el *San Agustín* habría varado. El seráfico patronazgo del estero pronto será usurpado por una gran bahía a unas pocas millas al Sur.

Imagen 13 - Plano del Noroeste californiano (1769)



La “Invención” de San Francisco

La presencia del visitador José de Gálvez en el Noroeste fue esencial para la organización de las expediciones (dos marítimas y dos partidas terrestres) que tuvieron como objetivo principal la ocupación de los dos puertos recomendados por Vizcaíno a principios del siglo XVII: San Diego y Monterrey. La llegada al primero no revistió muchos problemas, ya que San Diego fue fácilmente identificado. En cambio, no ocurrió

³⁴ [Sin autor]. *Plano de la Costa del Sur Correxió hasta la Canal de Santa Bárbara en el Año de 1769.*

lo mismo con Monterrey, por las escasas y equívocas señales con las que se había descrito. Esta circunstancia provocó que la partida terrestre, comandada por Gaspar de Portolá, reanudase la marcha hacia el Norte, pensando que podría encontrar la verdadera bahía de Monterey, o en su defecto, la Bahía de San Francisco de Cermeño.

Pero lo que hallaron fue otros accidentes que pronto identificaron como “la Punta de los Reyes y Farallones del Puerto de San Francisco”—siguiendo las descripciones del manual de Cabrera Bueno—, lo que demostraba que el ansiado Monterrey se había dejado atrás. Entonces, aprovecharon la jornada para reconocer el paraje, llegando “al remate del primer Estero, y reconocido el Terreno, que se havia de seguir para llegar á la Punta de los Reyes, interrumpido con nuevos Esteros, escaso de Pastos y de Leña, [...] El Comandante con parecer de sus Oficiales, resolvió la retirada” (CONSTANZÓ, 1984b, p. 45-46). Con anterioridad al gobernador Portolá y su comitiva, se envió una partida de exploradores que “se vieron atajados por inmensos Esteros, que se internan extraordinariamente en la Tierra”. Su vuelta duró tres días y desconocemos si llegaron a reconocer el Golden Gate, asunto importante sin duda, pero que no debe desviar nuestra atención ante el hecho de que el 31 de octubre de 1769, los expedicionarios terrestres:

Divisamos desde la cumbre una Bahía Grande formada por una punta de tierra que salía mucho la Mar áfuera y parecía Isla, aserca de lo qual se engañaron muchos en la tarde antecedente. Mar afuera como el Oesnoroeste respecto á nosotros, desde el mismo sitio al Sudueste de la misma punta, se divisavan siete Farrallones blancos de diversa Magnitud. Siguiendo la Bahia por el lado Norte, se distinguían unas barrancas blancas, y tirando así al Nordeste se behia la boca de un Estero que parecua internarse la tierra adentro (CONSTANZÓ, 1984a, p. 106-107).

El 1 de noviembre un grupo de avanzada encabezado por el sargento José Ortega llegó a la cima de una colina y vio ante sí una gran extensión de agua. La expedición acababa de descubrir la imponente bahía de San Francisco. En un primer momento no fueron conscientes de la magnitud de su encuentro; los exploradores, achacando un error de cálculo en las mediciones antiguas, lo identificaron automáticamente con la bahía de Cermeño: “Consultamos a vista de estas señas ál Derrotero del Piloto Bueno, y benimos en Conocimiento de que lo que teníamos á la vista era sín duda el Puerto de San Francisco dictamen á que adherieron los mas por la Conformidad de las Señas que dá el mismo Piloto en su derrotero, a las que estavamos observando”. Cabrera había situado el puerto a 38 grados y medio, mientras la altura en la que se encontraban era un grado menor. Constanzó lo resolvió diciendo que tenían experimentado “que todas sus Latitudes en quanto descubre de esta Costa y sus Puertos,

pecan por crecidas” (CONSTANZÓ, 1984a, p. 107). El puerto que al que acababan de llegar iba a ser mucho más trascendente a los intereses de la Corona que lo que la bahía de Monterrey jamás podría haber sido.

Esta confusión inicial la reflejó Miguel Constanzó en el mapa manuscrito que realizó en octubre de 1770, valiéndose incluso de otras cartas más antiguas³⁵. En él aparece erróneamente San Francisco al norte de la punta de los Reyes. De manera bastante inusual, el mapa fue reelaborado e impreso en Madrid por el cosmógrafo real Tomás López al año siguiente, incorporando ya el nuevo perfil de la bahía con un esbozo de su entrada descubierta –con bastante probabilidad– en noviembre de 1770 por un grupo de soldados del sargento Pedro Fages (FAGES, 1984, p. 181). Sin embargo el mapa distingue dos accidentes diferentes, de un lado, el “Puerto de San Francisco” al resguardo de la punta de los Reyes; por otro, el “Estero de San Francisco” que viene a denominar a la gran bahía (imagen 14).³⁶ Las ubicaciones y representaciones del gran puerto aún iban a permanecer algún tiempo en el ámbito de los espectros.

Imagen 14 - Detalle de San Francisco en el mapa de Tomás López (1771).



Dos años después, el mismo Fages, acompañado de fray Juan Crespi, realizó la primera exploración minuciosa de San Francisco, cumpliendo órdenes del virrey Bucareli, con el fin de poblar el territorio. La nueva partida dejó Monterrey el 20 de marzo de 1772 y

³⁵ Constanzó, Miguel. *Carta reducida del Oceano Asiatico nombrado por los navegantes Mar del Sur...* (1770).

³⁶ López, Tomás. *Carta reducida del Oceano Asiatico o Mar del Sur...* (1771).

siguió la misma ruta que Fages empleó dos años antes. Crespi registró en su diario el Golden Gate –bautizado así por John C. Frémont en 1846–, algunos de los ríos que entraban en la bahía y las islas de Yerbabuena, Alcatraz y Ángel. Las observaciones recogidas durante el trayecto fueron la base del primer mapa particular de San Francisco, del que existen numerosas versiones, donde siguen manteniéndose los errores geográficos, en concreto la confusión del gran estuario con la Drakes Bay (imagen 15).³⁷

Imagen 15 - Plano del padre Crespi (1772)



La incesante llegada de noticias sobre las cualidades naturales del gran puerto incrementaron los deseos del virrey Bucareli por ocuparlo y fortificarlo. Una nueva exploración fue realizada en 1774 para fijar el sitio donde se habría de levantar la misión de San Francisco. Fernando Rivera y Moncada, nuevo gobernador, y fray Francisco Palou alcanzaron el Golden Gate. Eligieron un paraje cercano al actual Palo Alto para levantar la misión y otro no muy lejano para construir un presidio. Pero lo más interesante de la expedición fue que descubrieron que la entrada del puerto en el que estaban no tenía ninguna relación con la punta de los Reyes, y que, en consecuencia la inmensa bahía explorada hasta entonces era un seno desconocido y distinto del considerado y recogido

³⁷ CRESPI, Juan. *Mapa de lo substancial de la Famoso Puerto y Río de San Francisco* (1772).

en los libros y mapas como San Francisco. El franciscano mallorquín describió en una minuciosa relación el hallazgo que volvería a trastocar la imagen del nuevo puerto, cuidando los detalles náuticos de la recalada a la boca del estero, ya que el abastecimiento de la nueva misión de San Francisco se realizaría por los barcos de San Blas (PALOU, 1857). La descripción fue conocida por el capitán del paquebot *San Carlos*, Juan Manuel de Ayala, elegido por el virrey para explorar el puerto y levantar su plano al año siguiente.

Desde ese momento el nuevo puerto de San Francisco fue incorporado, con un ansioso deseo de exhibir los avances, a la cartografía del periodo. Las cartas de navegar lo incrustaron al norte de Monterrey, si bien, como venía siendo frecuente, los nuevos descubrimientos se anexionaban a imágenes del pasado que, como fósiles en movimiento, seguían reproduciéndose en los mapas. La carta resultante del viaje marítimo de Juan Pérez al norte de California, en 1774, producida por José de Cañizares, seguirá haciéndose eco de las exageradas descripciones de Vizcaíno, dibujando un amplio y acogedor puerto de Monterrey. Poco más arriba, una dilatada boca de San Francisco, precedida por los farallones, se recrea como el nuevo puerto (imagen 16).³⁸

Imagen 16 - Detalle del mapa de José de Cañizares (1774)



³⁸ Cañizares, José de. Carta reducida del océano asiático o mar del sur que contiene la costa de la california (1774).

El 21 de marzo de 1775 Juan Manuel de Ayala partió de San Blas capitaneando el paquebot *San Carlos* con rumbo a San Francisco.³⁹ El 5 de agosto el navío se encontró frente a la boca de la bahía. El ímpetu de las corrientes que entraban y salían del Golden Gate le impidieron entrar hasta pasados unos días. Una vez en su interior, y habiendo entablado contacto con los indios miwok de las orillas, Ayala y Cañizares –quien le acompañó como piloto– se emplearon en la exploración de una gran ensenada situada al NE, que bautizaron de San Carlos, aunque no pudieron llegar hasta su fin a causa de no ser el tiempo favorable. La expedición estuvo varios días inspeccionando el resto del área. Cañizares había recibido del capitán la encomienda de reconocer el interior del puerto y cartografiarlo. Así se examinaron la bahía de San Pablo, una gran isla que nombraron de los Ángeles –con buenos puertos– y otra, más interior, que Ayala bautizó con el nombre de los Alcatraces, por la abundancia que encontró en ella de estos animales, pero tan árida y escarpada que no halló ni puerto para lanchas. Más tarde se intentaría llegar a otras ensenadas menores, pero las corrientes, de manera frecuente, les impedían avanzar. El 15 de agosto, los expedicionarios emprendieron de nuevo el reconocimiento del puerto, principal finalidad de su viaje a San Francisco. José de Cañizares fue enviado por Ayala en tres ocasiones para que reconociese todos los parajes y levantase el plano. Sus trabajos quedaron plasmados en el primer mapa preciso de la bahía de San Francisco y en una interesante relación que entregó a Ayala (imagen 17).⁴⁰

³⁹ Diario de la navegación que va a hacer el teniente de fragata de la Real Armada y capitán del paquebot de Su Majestad nombrado San Carlos, don Juan Manuel de Ayala desde el puerto de San Blas, 1775. AGI, Estado, 38 .

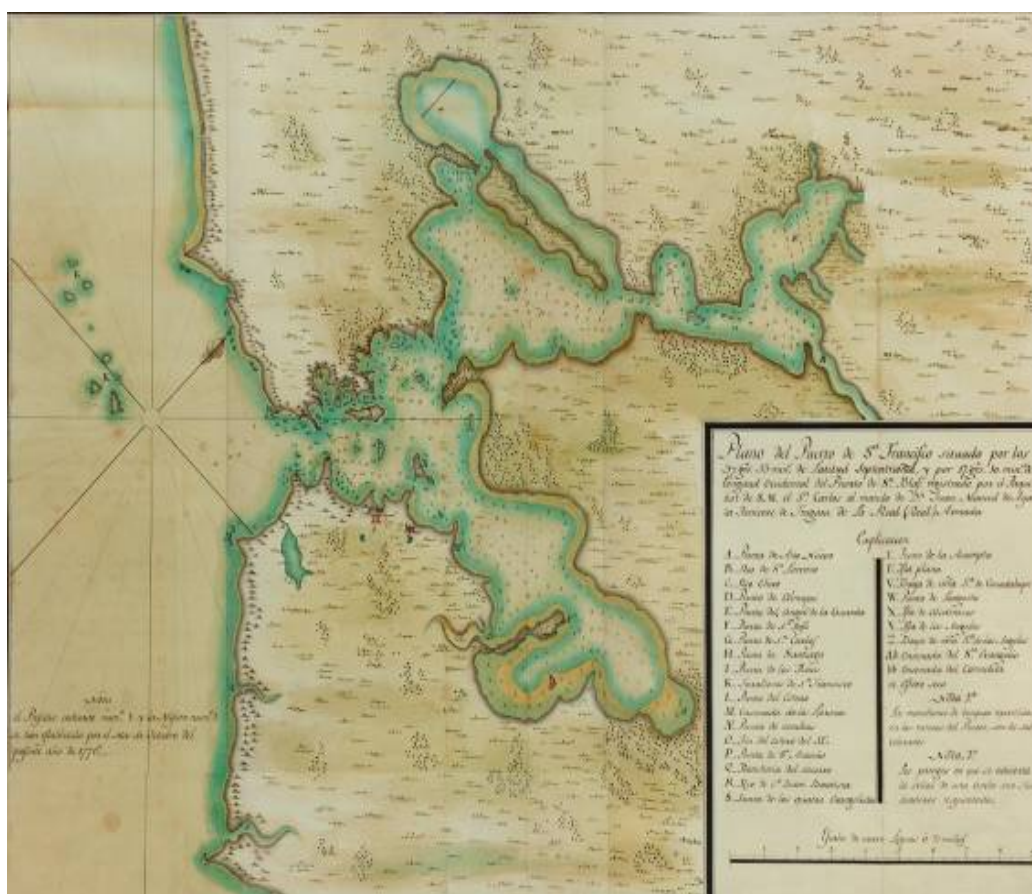
⁴⁰ Cañizares, José de. *Plano del puerto de San Francisco registrado por el paquebot San Carlos* (1775).

Imagen 17 - Plano del puerto de San Francisco de José de Cañizares (1775).



Las fuertes corrientes y los vientos contrarios obligaron a Ayala a permanecer en San Francisco hasta el 18 de septiembre. Las maniobras fueron muy difíciles y laboriosas, pero finalmente pudieron desembocar con la ayuda de la lancha y una ventolina del norte. A las doce de la mañana, franqueado el Golden Gate, Ayala mandó poner rumbo a Monterrey, en cuyo fondeadero anclaron el 19 de septiembre. Juan Manuel de Ayala envió una carta al virrey Bucareli el 9 de noviembre donde resumió los principales sucesos del viaje y alabó las cualidades de San Francisco: su hermosa armonía, la abundancia de agua potable, leña y lastre, el clima frío, saludable y libre de las molestas nieblas, y la docilidad y afabilidad de los numerosos indios que encontraron. También destacó la notable labor de su primer piloto, José de Cañizares, que había explorado gran parte del puerto a causa de la grave enfermedad que le había dejado postrado, “el que se ha portado en mi compañía no solo con su acostumbrada honradez, sino también manifestando una gran inteligencia

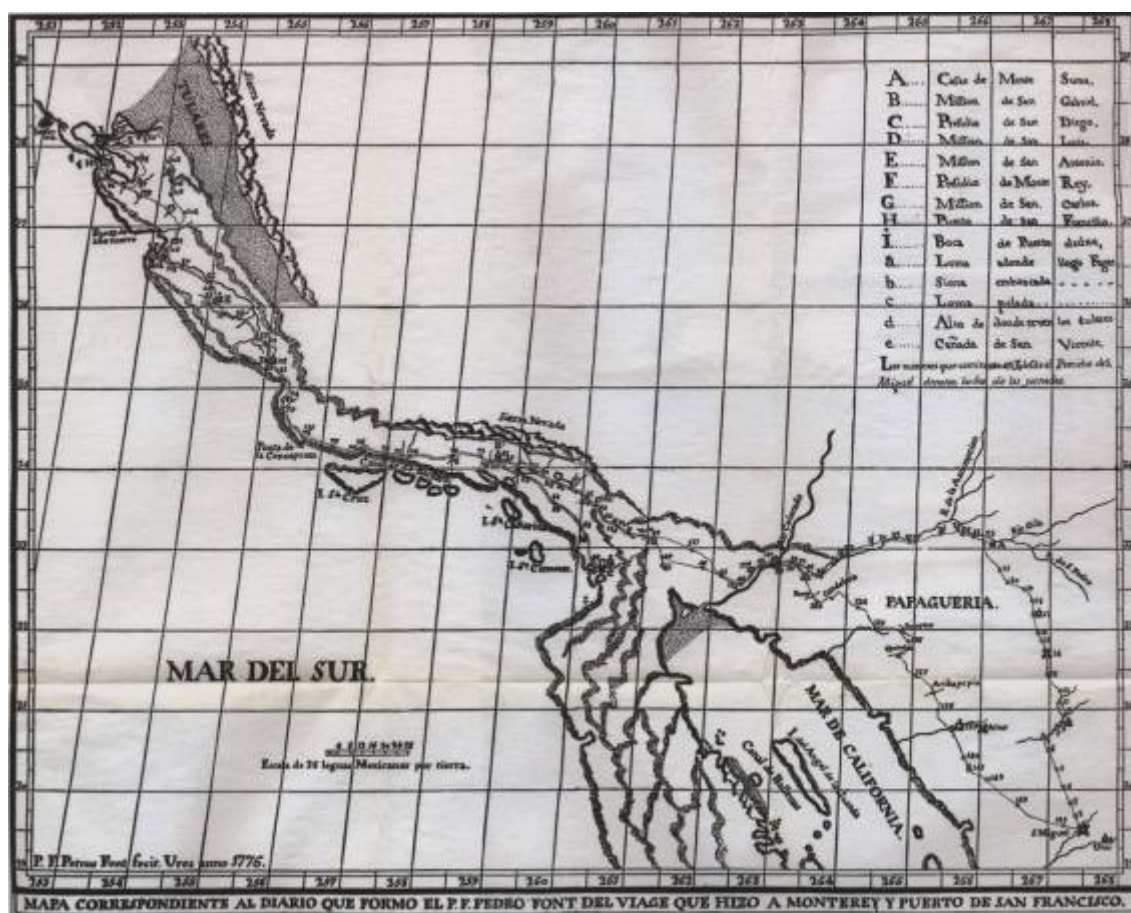
Imagen 18 - Versión actualizada de 1776 del plano de Cañizares.



⁴³ Cañizares, José de. *Plano del puerto de San Francisco...* (1776).

(imagen 19).⁴⁴ El objetivo de la jornada consistía en seleccionar un buen espacio para el asentamiento del dicho presidio que habría de controlar el nuevo puerto. Así, se seleccionó un lugar preeminente con vistas al Golden Gate para el acuartelamiento y, junto a él, la estancia de la misión franciscana. Anza regresó a Nueva España y envió, poco después, al teniente José Joaquín Moraga a proceder con las fundaciones. El 17 de septiembre de 1776 se establecía el Presidio, días después el padre Francisco Palóu consagraría la Misión a San Francisco de Asís.

Imagen 19 - Mapa del viaje del Padre Font según su diario (1776).



El “Gran Puerto de San Francisco” (imagen 20),⁴⁵ como pasaría a conocerse la escondida bahía, fue definitivamente puesto sobre el mapa para orgullo de la Corona española. Y, aunque, las amenazas extranjeras continuarían truncando la calma del Pacífico, el soñado puerto se convirtió en la pasarela necesaria al Norte y a las Filipinas.

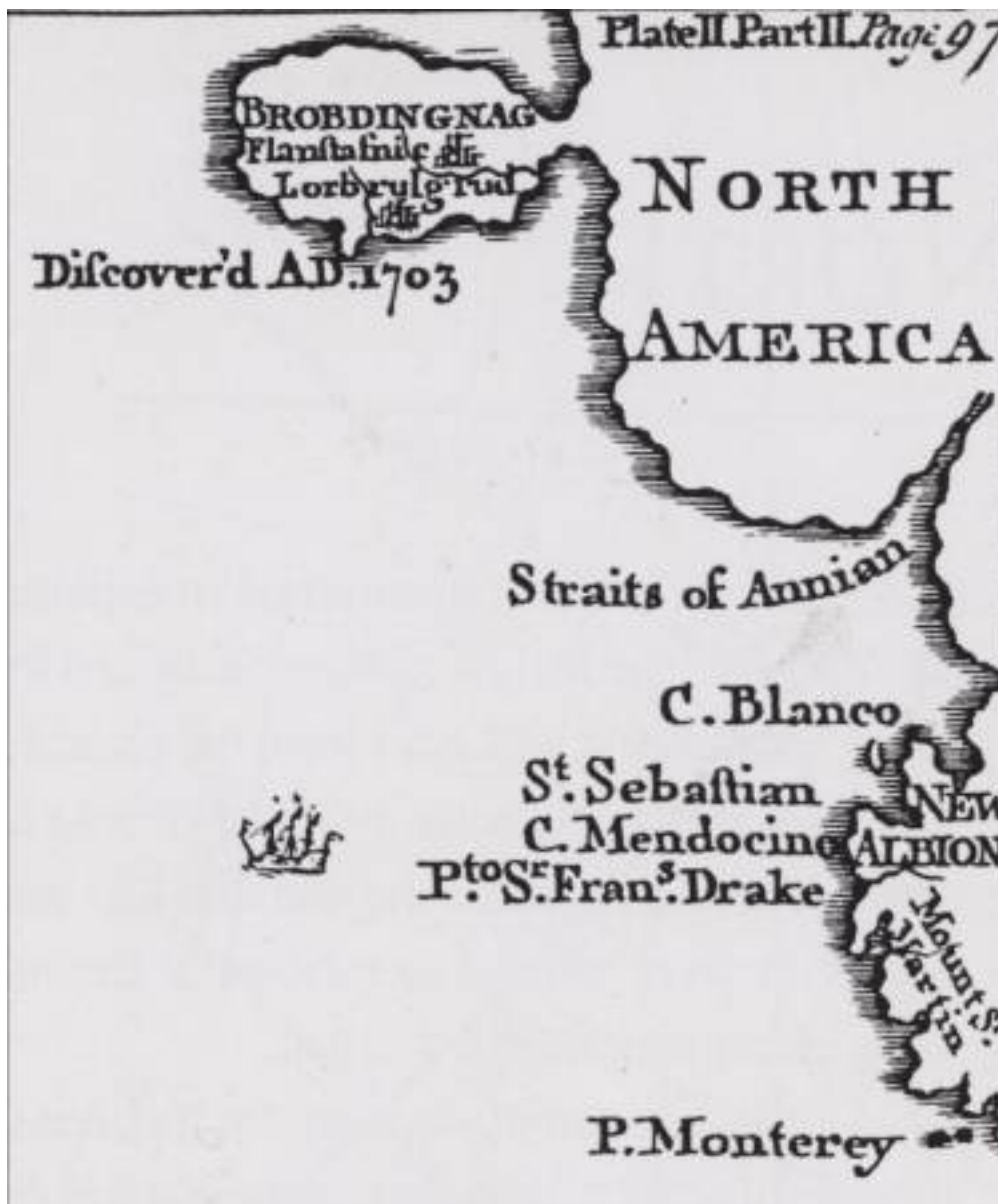
⁴⁴ Font, Pedro. *Mapa del viaje de Monterrey a San Francisco*. Diario de Fr. Pedro Font (1776).

⁴⁵ Mascaró, Manuel Agustín. *Mapa geográfico de una parte de la América Septentrional* (1782).

⁴⁶ [Sin autor]. [Costa de Norteamérica]. Aparecido en *Gulliver's Travel* de Jonathan Swift, en las ediciones de 1726-1766.

baluarte simbólico de las conquistas sociales contemporáneas, dibujándose en los mapas como ilusorio refugio de las libertades, en un mundo cada día – paradójicamente– más aprisionado por las “democracias”.

Imagen 21 - Costa de Norteamérica en los *Los viajes de Gulliver* (1726).



Referência

BURDEN, Philip D. *The mapping of North America: a list of printed maps 1511-1670*. Hong Kong: Raleigh, 1996.

CABRERA BUENO, José. Navegación especulativa y práctica. In: MATHES, W. Michael (Ed.). *Reparo a errores de la navegación española y navegación especulativa y práctica*. Madrid: José Porrúa Turanzas, 1970.

CONSTANZÓ, Miguel de. Diario del viaje de Tierra hecho al Norte de la California: the Portolá expedition of 1769-1770. In: PORTOLÁ, Gaspar de. *Crónicas del descubrimiento de la Alta California, 1769*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1984a. p. 53-137.

CONSTANZÓ, Miguel de. Diario del viaje de Tierra hecho al Norte de la California: the Portolá expedition of 1769-1770. In: PORTOLÁ, Gaspar de. *Crónicas del descubrimiento de la Alta California, 1769*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1984b.

FAGES, Pedro. Continuación y suplemento al extracto de noticias del Puerto de Monterrey. In: PORTOLÁ, Gaspar de. *Crónicas del descubrimiento de la Alta California, 1769*. Barcelona: Universitat de Barcelona, 1984. p. 139-193.

HANNA, Warren L. *Lost harbor: the controversy over Drake's California anchorage*. Los Angeles: University of California Press, 1979.

HAYES, Derek. *Historical atlas of California*. Los Angeles: University of California Press, 2007.

KELSEY, Harry. *Francis Drake: el pirata de la Reina*. Barcelona: Ariel, 2002.

MATHES, Michael W. *Sebastián Vizcaíno y la expansión española en el Pacífico 1580-1639*. México: Instituto de Investigaciones Históricas, 1973.

MORA, Carmen. *Las Siete Ciudades de Cibola: textos y testimonios sobre la expedición de Vázquez de Coronado*. Sevilla: Alfar, 1992.

PALOU, Francisco. *Noticias de la Nueva California*. Mexico: Imprenta de Vicente García Torres, 1857.

PIMENTEL, Juan. El Noroeste del Alquimista: búsqueda y fábrica de un estrecho necesario. In: PIMENTEL, Juan. *Testigos del mundo: ciencia, literatura y viajes en la ilustración*. Madrid: Marcial Pons, 2003. p. 111-143.

POLK, Dora Beale. *The island of California: a history of the myth*. Lincoln: University of Nebraska Press, 1991.

Colaboración recibida en 04/11/2010 y aprobado en 02/05/2011.