

HERNÁN CORTÉS Y SUS INTERESES MARÍTIMOS EN EL PACÍFICO. EL PERÚ Y LA BAJA CALIFORNIA

Por WOODROW BORAH

Hablar de los intereses marítimos de Hernán Cortés en el Pacífico es hablar de la exploración de la costa occidental de lo que hoy es la República Mexicana durante las dos primeras décadas de la colonia española, pues, excepción hecha del navío de la expedición de Loaisa que viajó por la costa de la Nueva España hasta Zacatula, todos los navíos en aguas del Pacífico al norte del Puerto de Huatulco fueron propiedad del conquistador de Tenochtitlan y navegaron a las órdenes de él. Así, hasta la flota construida en Centroamérica por Pedro de Alvarado se trasladó a las aguas de la Nueva España y después de la muerte del Adelantado de Guatemala en la Guerra Mixtón, pasó al poder del virrey Antonio de Mendoza que la dedicó a sus proyectos de exploración, toda construcción de bajeles y toda exploración de la costa del Pacífico de la actual República Mexicana fue obra de una sola figura heroica, la del primer capitán general de la Nueva España.¹ Hay que decir que esta obra de construcción de navíos y exploración no fue un proceso a paso continuo y sin interrupciones, sino al contrario fue un proceso complejo, resultado de motivos variados, y que respondía a intereses y circunstancias que cambiaron. Entre estos intereses y circunstancias no fue de los menores el surgimiento de la esperanza en el ánimo mismo del conquistador cuando le pareció que estaba a punto de descubrir una nueva tierra rica, y el advenimiento de desesperación cuando otra expedición finalizó en un desastre costoso y desanimante. Este ciclo de esperanza y desesperanza, causó también una alteración intere-

¹ Borah, Woodrow, *Early Colonial Trade and Navigation Between Mexico and Perú* (Ibero-Americana: 38, Berkeley y Los Ángeles, 1954), pp. 1-7; Hubert Howe Bancroft, *History of Mexico* (6 tomos, San Francisco, 1883-1888), II, pp. 494-513.

sante en el rumbo en que el capitán general mandó sus navíos, una búsqueda que alternaba entre el Norte y el Sur, hacia la Baja California y el Perú, la cual hasta ahora ha escapado a la atención de los historiadores. En esta ponencia trataré de esbozar esta alternación del rumbo de las expediciones de Hernán Cortés, en forma breve más bien que en forma de un estudio amplio. Faltan todavía investigaciones detalladas de las expediciones al Sur, quizás porque solamente en estos días vamos descubriendo algunos de los documentos necesarios en el Archivo del Hospital de Jesús y no tenemos, aún hoy día, todos los documentos para tales estudios. Por buena fortuna se han estudiado cuidadosamente las expediciones marítimas que descubrieron la Baja California y dieron al mundo un concepto bastante claro de su litoral, sin duda a causa de la relación de éstas con la exploración de la costa occidental de los Estados Unidos.

Las aventuras marítimas de Cortés en el Pacífico se dividen en dos fases generales: la primera, que abarca la época de los 1520, y la segunda la época de los 1530, es decir desde su regreso a la Nueva España con título del Marqués del Valle, hasta el embarco diez años más tarde para el regreso final a España.

La primera fase empezó en 1522, menos de un año después de la rendición final de la capital azteca, cuando Cortés mandó explorar las orillas del Mar del Sur para escoger sitio apropiado para un astillero. El pelotón explorador eligió la desembocadura del Río Zacatula y fue allí que Juan Rodríguez de Villafuerte con unos cuarenta oficiales españoles a sus órdenes y un número mucho más grande de indios auxiliares colocó las quillas de cuatro buques: dos carabelas para exploración en alta mar y dos bergantines para exploración de la costa. La construcción de estos buques fue proeza heroica, pues los clavos, jarcia, áncoras, el material para calafatear –todos los materiales, menos maderas– hubo que traerlo en viaje difícilísimo desde Veracruz, en las espaldas de tamemes indios. Antes de que se terminaran los primeros navíos, se destruyeron en un incendio, pero la gente del astillero inmediatamente se lanzó a la construcción de nuevo. Sin embargo, como resultado de la suspensión casi completa del trabajo, mientras que Cortés se dedicó a la expedición a las Hibueras, los cuatro buques no estuvieron listos para el mar hasta 1526.²

² Cartas de Hernán Cortés a Carlos V, Coyoacán, 15 de mayo de 1522, México, 15 de octubre de 1524, México, 11 de septiembre de 1526, y México, 3 de septiembre de 1526, en *Cartas y relaciones de Hernán Cortés al emperador Carlos V colegidas e ilustradas por don Pascual de Guayangos*. Paris, 1886, pp. 268-269, 307-308, 372-373, y 489-491; Bancroft, II, pp. 55-57.

Hay que conjeturar en parte los deseos de Cortés en esta fase inicial. Claramente quiso enterarse de la naturaleza de la costa del nuevo dominio español. Tenía instrucciones reales, otorgadas en Valladolid el 26 de junio de 1523, para que buscara un estrecho que se suponía existía,³ porque en esa época todavía no se conocía el hecho de que América es una masa continental. Probablemente Cortés tuvo esperanzas de encontrar más reinos grandes y ricos en la forma de islas oceánicas, y sin duda también quiso abrir una nueva ruta a la Especiería que erigiría a la Nueva España en mercado intermedio y almacén, en el comercio tan provechoso de las especias. En este último deseo, Cortés y la Corona española se encontraron de acuerdo, pues una cédula real fechada en Granada el 20 de junio de 1526 ordenó al conquistador de la Nueva España que mandara sus navíos a buscar las expediciones de Sebastián Caboto y de García Jofre de Loaisa, las cuales se habían hecho a la vela desde España, sin que se supiera lo que les había pasado. La misma cédula real ordenó también que Cortés empleara sus navíos en la búsqueda de una ruta corta y cómoda a las islas de la Especiería.⁴

Llegada esta real cédula a las manos del conquistador, la navegación hacia el Extremo Oriente asumió la mayor urgencia. De los cuatro buques construidos en el astillero del Río Zacatula, los dos bergantines se perdieron en una exploración inicial del litoral; de modo que sólo quedaron a disposición las dos carabelas. A éstas, Cortés juntó el navío de la flota de Loaisa que había llegado a la costa de la Nueva España y nombró capitán de la expedición a Alvarado de Saavedra Cerón, primo suyo y oficial de confianza. La pequeña flota se dio a la vela desde el puerto de Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527 y atravesó los enormes vacíos del océano con éxito, llegando en buen tiempo a las Molucas. Empero, como todavía no se conocía bien el régimen de vientos en el Pacífico, no se pudo solucionar el problema de la navegación de regreso al Este contra los vientos prevalentes. Saavedra Cerón murió en la tentativa y los sobrevivientes tuvieron que regresar a España por la vía de la India como lo había hecho Elcano unos años antes. El resultado fue que la expedición, por heroica y gloriosa que fuera, significó una pérdida enorme para Cortés, pues la Corona nunca cumplió con su promesa de reintegrar los gastos. La historia de dicha expedición ha sido cuidadosamente bien escrita por la señora Ione Stuessy Wright, de la Universidad de Miami, que hizo una reconstrucción

³ Cortés, Hernán, *Cartas y documentos*. Introducción de Mario Hernández Sánchez-Barba, México, 1963, p. 591.

⁴ *Idem.*, pp. 593-594.

brillante de la ruta.⁵ También tenemos que agradecer al señor Luis Romero Solano y a la Sociedad de Estudios Cortesianos, la publicación de muchos de los documentos relativos a la expedición que yacían olvidados en el Archivo del Hospital de Jesús.⁶

El viaje de Saavedra Cerón fue el primero de los grandes costeados por Cortés. La pequeña flota apenas había salido de Zihuatanejo, cuando Cortés organizó la construcción de buques en una forma más permanente. Como sitio de un astillero fijo eligió a Tehuantepec que era más accesible por camino terrestre que los otros puertos del Pacífico y donde además se podían enviar los materiales y abastecimientos desde Veracruz, por una ruta que por medios de buques y canoas atravesaba casi todo el Istmo de Tehuantepec, dejando solamente veinte leguas de transporte penoso y costoso por recua o tameme. Al cabo de un año, es decir por los principios del año de 1528, Cortés tenía en proceso de construcción cinco buques cuando tuvo que salir de la Nueva España para defender sus intereses y arrancar el premio de sus servicios a la Corte imperial.⁷ Sus seis años de esfuerzos en la costa occidental de la Nueva España tuvieron como resultado una expedición importante al Extremo Oriente y unas pequeñas exploraciones de poca importancia de la costa del nuevo dominio español.

Los dos años que el gran conquistador tuvo que pasar en España pusieron punto desastroso a la primera fase de su obra exploradora. Durante su ausencia, los oidores que integraron la Primera Audiencia, de tan mala fama, encarcelaron al superintendente del astillero, quitaron los indios de servicio que suministraban la mano de obra, y secuestraron la mayor parte de la jarcia y herraje. Todo lo movable que los oidores dejaron, fue robado al ser abandonado sin guardia, de modo que sólo quedaron los cascos que pronto empezaron a pudrirse. Cuando Cortés regresó a la Nueva España, en el verano de

⁵ *Voyages of Alvaro de Saavedra Cerón, 1527-1529*, University of Miami Hispanic-American Studies, núm. 11, Coral Gables, Florida, 1951.

⁶ *Expedición cortesiana a las Molucas, 1527*, Publicaciones de la Sociedad de Estudios Cortesianos, núm. 6, México, 1950. En las pp. 187-212 se publican los documentos esenciales del pleito del Marquesado del Valle para recuperar de la Corona los gastos erogados por Hernán Cortés en la expedición de Saavedra Cerón, y del juicio negativo.

⁷ Carta de Hernán Cortés a Carlos V, Texcoco, 10 de octubre de 1530, en *Cartas y relaciones*, ed. de Gayangos, pp. 504-505; carta de Cortés al Lic. Francisco Núñez, Puerto de Santiago en la Mar del Sur, 20 de junio de 1533, en *Cartas, y otros documentos de Hernán Cortés, novísimamente descubiertos en el Archivo General de Indias... por el P. Mariano Cuevas, S. J.*, Sevilla, 1915, pp. 110-112; Max L. Moorhead, "Hernán Cortés and the Tehuantepec Passage", en *Hispanic American Historical Review*, XXIX, 370-379, agosto de 1949.

1530, se enteró que tendría que empezar casi de nuevo. En una carta al emperador, quejándose del tratamiento que sus propiedades habían sufrido, calculó las pérdidas, sólo en materia de buques, en la cifra enorme de 30,000 castellanos.⁸

El regreso de Cortés a la Nueva España inició la segunda fase de sus exploraciones marítimas. Sus circunstancias habían cambiado. Regresó grande de España, con título de Marqués del Valle de Oaxaca, y con mercedes reales que confirmaron sus derechos a bastantes de los terrenos que él se había señalado para sí; pero a pesar del título que llevaba de capitán general del reino, había perdido en realidad el poder. Los oidores de la Segunda Audiencia desembarcaron en la Nueva España muy pronto. Fueron ellos los que tuvieron el poder en la colonia, no obstante los títulos y honores del conquistador y a pesar también del hecho que le trataron con el respeto que sus servicios merecían. Además de la presencia de la Segunda Audiencia, se supo ya el plan de la Corona de nombrar un virrey para poner todavía más en la sombra al capitán general y acabar con su influencia. A Cortés le quedó abierto sólo un campo en que la Corona y sus oficiales, lejos de estorbarle el paso, aprobaron sus esfuerzos de todo corazón: fue la exploración. El conquistador se interesó porque tuvo esperanzas de encontrar otra vez reinos ricos que aumentarían su fama y fortuna y le suministrarían el poder que había tenido en la Nueva España en los primeros años de los 1520. Por su parte, la Corona estaba perfectamente de acuerdo en que Cortés gastara su caudal y energía en aventuras que lo alejaran de los asuntos de la Nueva España. Si tuviera la suerte de años anteriores y encontrara otros reinos ricos como el Imperio Azteca, la Corona podría ocuparse del problema de quitárselos en buena hora; por lo pronto, lo importante era darle qué hacer y alejarle de México. Así, entre los arreglos entre Cortés y la Corona figuró un contrato fechado en Madrid, el 27 de octubre de 1529, por el cual Cortés prometía explorar en el Pacífico, recibiendo el permiso real para ese fin como también el derecho a una cuota sustancial de todas las riquezas que descubriera.⁹ Se le prohibió navegar la ruta a la Especiería o buscar en la zona portuguesa en el Oriente, pues Carlos V en 1529 había vendido cualquiera pretensión española en esa zona a la Corona portuguesa, poniendo fin a las esperanzas que motivaron la expedición de Saavedra

⁸ Texcoco, 10 de octubre de 1530, en *Cartas y relaciones*, ed. de Gayangos, pp. 504-505.

⁹ Puga, Vasco de, *Provisiones, cédulas, instrucciones para el gobierno de la Nueva España...*, obra impresa en México, por Pedro Ocharte, en 1563, y ahora editada en facsimil, Madrid, 1945, ff. 36v-37f.

Cerón.¹⁰ Pero quedaban por explorar las grandes extensiones desconocidas del vasto Pacífico. Poco tiempo después de llegar a México, la Segunda Audiencia, empezó a importunar a Cortés para que cumpliera con el contrato, y a la vez se alejara de la capital de la colonia.¹¹ Así, las presiones sobre el conquistador reforzaron el ímpetu de su ánimo audaz e investigador. No cabe duda que le empujó también el fervor verdadero de súbdito leal para extender la influencia y los dominios de su rey.

Hubo que empezar de nueva la construcción de navíos para las empresas, de las ruinas hechas por la Primera Audiencia. Fue posible salvar algo de dos buques para reconstruirlos en Tehuantepec y Cortés se trasladó allí para superentender la obra. También ordenó la construcción de dos bajeles más en Acapulco, bajo la vigilancia de ese Juan Rodríguez de Villafuerte que había iniciado la construcción de navíos en la colonia. Los buques de Acapulco se terminaron primero y se dedicaron a un viaje de exploración costanera bajo el mando de Diego Hurtado de Mendoza,¹² zarpando de Acapulco en mayo o junio de 1532. Otros han descrito bien el resultado desgraciado de este viaje. Cuando el capitán general se enteró que por lo menos había perdido un navío y que el otro probablemente se había ido a pique, se apresuró a terminar los dos buques en el astillero de Tehuantepec y mandarlos en otro viaje al Norte bajo el mando de Diego Becerra. El segundo viaje tuvo la misma mala suerte que el anterior. Un buque en que iba de capitán Hernando de Grijalva regresó con informes desalentadores de que la costa parecía pobre; el otro buque en que iba Becerra, desapareció en las aguas desconocidas del Norte, después de un motín en que Becerra fue muerto y algunos de los marineros fueron desembarcados en la costa de Colima, de donde trajeron las noticias funestas a Cortés.¹³

Cuando llegaron estas noticias al conquistador, le pareció que sus esfuerzos para explorar la costa rumbo al Norte eran un fracaso completo. Como él mismo contó la historia en una carta, se decidió a suspender los viajes al Norte

¹⁰ Wagner, Henry Raup, *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century*, San Francisco, 1929, p. 98.

¹¹ Puga, 41v; Hubert Howe Bancroft, *North Mexican States*, 2 tomos, San Francisco, 1883-1889, I, p. 40. Para las relaciones entre Cortés y la Segunda Audiencia, ver Bancroft, *History of Mexico*, II, pp. 410 *et seq.*

¹² Carta de Hernán Cortés a Carlos V, México 20 de abril de 1532, en *Cartas y documentos*, ed. de Sánchez-Barba, pp. 497-498; Bancroft, *North Mexican States*, I, 40-41; carta de Hernán Cortés al Lic. Francisco Núñez, Puerto de Santiago en la Mar del Sur, 20 de junio de 1533, en *Cartas y otros documentos*, ed. de Cuevas, pp. 110-112.

¹³ Bancroft, *North Mexican States*, I, 41-47.

y volver sus ojos al Perú: hacerse mercader. Tenía un navío que acababa de terminar y otro todavía en el astillero que pudo completar pronto. Se decidió a mandar éstos con cargamentos de caballos y otras mercancías al Perú para conseguir la plata que pagaría sus deudas y le facilitaría con qué seguir las exploraciones. Compró para vender en el Perú, bastimentos y otras mercancías, sesenta caballos con sillas y otros pertrechos, y una cantidad de armas que tanto faltaban en la nueva conquista española. Empero, antes de que la aventura mercante saliera de puerto, vino la noticia de que el navío perdido de Becerra, el *Concepción*, bajo el mando del piloto Fortún Jiménez había descubierto una tierra nueva en el océano –lo que hoy llamamos la Baja California– y de allí había sacado muestras de perlas. En su viaje de regreso, el *Concepción* hizo escala en el territorio de Nuño de Guzmán, adonde ese rufián inmediatamente secuestró el buque para poder entremeterse en el descubrimiento si tuviera algún valor. Recibidas estas noticias, Cortés se aprovechó de las mercancías y armas que había reunido para mandar al Perú para organizar otra expedición al Norte, ya que al final había obtenido buenos signos.¹⁴

Esta historia de una aventura mercantil al Perú es más inocente de aspecto de lo que verdaderamente fue, pues como se verá más tarde Cortés disfracó proyectos de exploración en las aguas meridionales del Pacífico con planes públicos de comercio. El pretexto fue necesario para evitar quejas de parte de Pizarro, Almagro, y los otros conquistadores que por mercedes reales tenían el derecho de explorar las aguas vecinas a la costa occidental de la América del Sur. Sin embargo, siempre hubo la creencia de que si descubrieran y conquistaran nuevas regiones ricas, aun violando la merced real expresa, la Corona lo pasaría por alto por el gusto de obtener acceso a dominios, como había pasado en la conquista del Imperio Azteca cuando Cortés se había declarado independiente de la jurisdicción del gobernador de la Isla Fernandina. Un dato que indica que Cortés tenía el plan de explorar el Sur, es el resultado curioso de la tentativa de Pedro de Alvarado para entremeterse en la conquista del Perú: una real cédula que ordenaba a Cortés que en sus exploraciones no entrara en la zona asignada a Pizarro.¹⁵ A primera vista, la cédula parece superflua y aun insultante ya que Alvarado había invitado a Cortés a asociarse con él en el viaje al Perú y 'el capitán general había rehusado termi-

¹⁴ Carta de Hernán Cortés al Consejo de Indias, Puerto de Calagua de la Mar del Sur, 8 de febrero de 1535, en *Cartas y documentos*, ed. de Sánchez-Barba, pp. 524-527.

¹⁵ Herrera y Tordesillas, Antonio de, *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del mar océano*, 2ª ed., 9 tomos en 4, Madrid, 1726-1727, dec. V, lib. VI, cap. XIII.

nantemente, riñendo con su antiguo compañero.¹⁶ Pero queda el hecho de que en el año 1534, Cortés, de acuerdo con lo que dice en su correspondencia, preparaba dos navíos para mandarlos al Perú. Es posible que el Consejo de Indias, que ya conocía a los conquistadores a fondo, no quisiera correr riesgos; es todavía más probable, en vista de que el Consejo recibía frecuentemente cierta cantidad de noticias bastante exactas de informantes de todas clases, que tuviera razones más concretas que lo indujeran a emitir su mandamiento de caución. Por mi parte soy de parecer que Cortés desesperado de la posibilidad de éxito en el Norte formuló el plan de explorar al Suroeste de la Nueva España, en una zona donde tuvo que ocultar sus proyectos. En todo caso, cualquiera que fuera la verdad sobre las intenciones del conquistador, las perlas de la Baja California volvieron sus ojos hacia el Norte.

Pasemos sumariamente por la expedición personal de Cortés a la Bahía de la Paz, que en aquel entonces se llamaba la Bahía de Santa Cruz, porque ya se ha escrito bien la historia de estos viajes y de la tentativa del capitán general de establecer una colonia en lo que se pensaba una isla. Notamos solamente que dicha expedición terminó con una pérdida desastrosa en vidas y buques. Cortés dedicó el año 1535 a la expedición, regresando a Acapulco a fines de 1535 o a principios de 1536. Los pocos sobrevivientes de la colonia de Santa Cruz la evacuaron hacia fines del año de 1536 gracias a la insistencia del virrey Antonio de Mendoza. La tentativa más sólida y costosa de todas las de Cortés para encontrar un nuevo Anáhuac en el Norte, terminó a principios de 1536 en un fracaso más completo y por eso todavía más amargo que las dos expediciones de 1532-1534. Cuando Cortés desembarcó en Acapulco, tenía una desilusión profunda sobre la posibilidad de encontrar algo de valor en el Norte.¹⁷

Así el fracaso de la colonia de Santa Cruz llevó al conquistador a lo que iba a ser su esfuerzo mayor para emplear sus navíos en viajes rumbo al Sur. En la versión que publicaron Francisco López de Gómara¹⁸ y Antonio de Herrera,¹⁹

¹⁶ *Idem.*, dec. IV, lib. X, cap. XV.

¹⁷ Bandroft, *North Mexican States*, I, 49-53; carta de Hernán Cortés a Cristóbal de Oñate, Puerto y Bahía de Santa Cruz, 14 de mayo de 1535; memoriales de Hernán Cortés a Carlos V, uno s. 1. y s. f. pero seguramente de 1539 y el otro de Madrid, 25 de junio de 1540, en *Cartas y documentos*, ed. de Sánchez-Barba, pp. 527-528, 403-406, y 406-411.

¹⁸ *Historia de la conquista de México*, ed. de Joaquín Ramírez Cabañas, 2 tomos, México, 1943, cap. CXCVIII, II, 200.

¹⁹ *Dec. V*, lib. VIII, cap. V. Las versiones de Herrera y de Gómara no están de acuerdo, ya que Herrera registra como el cargamento del viaje de Grijalva lo que Gómara re-

Hernán Cortés apenas desembarcó en Acapulco recibió una carta del virrey Antonio de Mendoza, que le transmitía otra de Francisco Pizarro implorando el envío de socorro. Éste se encontraba apretadamente sitiado en Lima por los ejércitos del Inca, de tal modo que no tenía salida por tierra, quedando el mar como único canal por el cual podía pedir ayuda. Se encontraba en situación tan desesperada que mandó cartas, suplicando el envío de refuerzos, a los gobernadores de las colonias españolas en Centroamérica, la parte septentrional de Suramérica, y Santo Domingo. Ofreció ceder sus derechos como conquistador a Pedro de Alvarado, si el adelantado de Guatemala le mandaba la ayuda que era precisa. Recibida esta súplica, el generoso conquistador de Anáhuac, a pesar de la necesidad urgente de mandar auxilio a los pocos sobrevivientes de su propia expedición que había dejado en Santa Cruz bajo el mando de Francisco de Ulloa, cargó inmediatamente dos navíos con todos los bastimentos, armas, guerreros y regalos para Pizarro que pudo juntar de prisa, y mandó a la pequeña flota que se hiciera vela sin perder tiempo. Así es la historia en la forma en que Antonio de Herrera la copió de los documentos oficiales que probablemente tuvieron como fuente las cartas de Cortés; así es también la historia en la forma en que López de Gómara la recibió probablemente de los mismos labios del conquistador de la Nueva España. Empero, un documento recién hallado en el Archivo del Hospital de Jesús, sirve como base para dudar de la verdad de esta versión. Dicho documento es un contrato entre Juan Domínguez de Espinosa y Hernán Cortés en que aquél prometía que iría al Perú como factor de éste en sus navíos y se quedaría allí por lo menos un año y que rendiría cuenta leal o a Cortés o a Hernando de Grijalva como apoderado suyo. El contrato lleva la fecha de 17 de abril de 1536, en Acapulco;²⁰ es decir, por lo menos dos meses antes del sitio de Lima que sólo empezó en julio de 1536 y por lo menos cuatro o cinco meses antes de que la carta de Pizarro pudiera viajar de Lima a Guatemala, de allí a México y Acapulco para llegar a las manos de Cortés. En vista de la existencia de este documento, cabe poca duda que Hernán Cortés casi inmediatamente después de haber regresado de la Baja California se puso a preparar navíos para un viaje al Perú y que cuando llegó a sus manos la carta de Pizarro seguía con preparativos ya bien avanzados. En sus cartas a la Corona y sus representantes, contó solamente una parte de la verdad, aprovechándose sagazmente del

gistra como el cargamento del segundo viaje al Perú. Sin duda, Cortés envió hombres, bastimentos y armas.

²⁰ MS, Archivo General de la Nación, México, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 270, exp. 8:85.

hecho de que la carta de Pizarro le facilitó una justificación amplia para una expedición al Sur, y a la vez evitó preguntas perturbadoras sobre sus planes.

Los dos navíos señalados para el viaje al Perú se pusieron bajo el mando de Hernando de Grijalva, uno de los capitanes más experimentados y de confianza que tenía Cortés. La flota zarpó de Acapulco en las últimas semanas del año de 1536 e hizo buen viaje, llegando a tierra suramericana cerca de Piura. Este viaje es el primero de que tenemos noticias que se navegó directamente entre la actual República Mexicana y el Perú. También fue enlace de las obras de construcción naval, exploración y adiestramiento en pilotaje de los grandes centros de Panamá y Realejo con las del centro que surgía bajo el cuidado de Cortés en la Nueva España.

Cuando llegó al Perú, Hernando de Grijalva encontró que los indios del Inca habían abandonado el sitio de Lima y que los auxilios necesarios habían venido de Panamá y Nicaragua hacía muchos meses, de modo que Francisco Pizarro había salido de sus apuros. De todos modos, el conquistador de los Incas aceptó con cordialidad los regalos, y de su parte entregó regalos de igual o mayor magnificencia para la Marquesa doña Juana de Zúñiga. Los españoles que vinieron en los buques como refuerzos, se juntaron al ejército de Pizarro y más tarde le ayudaron en la lucha no con los indios, sino con el partido de Almagro. Hay una noticia acerca de que uno de los que pasaron de la Nueva España al Perú en este viaje fue Francisco de Carbajal, que tanta notoriedad ganó después como perspicaz y cruel mariscal de campo de Gonzalo Pizarro.²¹

Hernando de Grijalva descargó los navíos y los arregló para zarpar, vendiendo una parte del cargamento y dejando lo demás para vender por cuenta del Marqués. Al final todo estuvo listo para que cumpliera una segunda y secreta parte de sus instrucciones: explorar rumbo al Oeste en el Pacífico, a la altura del Perú, en busca de islas ricas en oro. En esta opinión sigo la versión del viaje rendida por Antonio Galvão, en aquellos años gobernador portugués

²¹ Así las versiones de Gómara y de Herrera citadas arriba. La Dra. Ione Stuessy Wright ha escrito una historia excelente del viaje de Grijalva en *Early American Voyages to the far East, 1527-1565*, pp. 201-208, tesis doctoral inédita, Universidad de California, Berkeley, 1940. Se pueden consultar también: Agustín de Zárate, *Historia del descubrimiento y conquista de la provincia del Perú*, en Andrés González de Barcia Carballido y Zúñiga, *Historiadores primitivos de las Indias Occidentales*, 3 tomos, Madrid, 749, III, 40: 1-40:2, 41:2-42-1, y 94:1-94:2, lib. II cap. VI y VII y lib. V, cap. XIV; Diego Fernández de Palencia, *Primera parte de la historia del Perú*, ed. de Lucas de la Torre, 2ª ed., 2 tomos, Madrid, 1913, I, 63; William Hickling Prescott, *History of the Conquest of Perú*, 2ª ed., 2 tomos, Londres, 1847, II, 63-65.

de las Molucas, que basó su historia en sus entrevistas con los sobrevivientes de la expedición. A principios del mes de abril de 1537, cuando los dos buques se hicieron a la vela en el puerto peruano de Paitá, al mando de Grijalva se navegó al Oeste y Suroeste en la primera etapa de la odisea trágica que terminó con la muerte del capitán en un motín cuando los marineros insistieron en que diera vuelta más al Oeste para entrar en la zona portuguesa prohibida. Diez meses después de la salida de Paitá, en los primeros días de 1538, el navío, podrido por su largo viaje, se deshizo en las aguas del Extremo Oriente, quedando como sobrevivientes unos cuantos marineros hambrientos que fueron esclavizados por los naturales de las Molucas, y que después, ya que la generosidad no podía traer consecuencias dudosas para los intereses portugueses, fueron rescatados por el gobernador portugués de Ternate.²² En el navío se perdieron los regalos suntuosos de Pizarro, pérdida que Cortés sintió amargamente, creyendo durante algunos años que Grijalva había huido.²³ El conquistador se enteró del resultado trágico del viaje hacia mediados de la década de los 1540 cuando los informes de la expedición de Villalobos que pasó por las mismas aguas, llegaron a la corte.

El otro buque que salió con Grijalva probablemente tenía instrucciones de regresar a la Nueva España con correspondencia. Hizo un viaje bueno y corto a Acapulco por una ruta desconocida,²⁴ pero en la cual el piloto y los marineros vieron de lejos lo que de regreso dijeron era una isla. Quizás vieran a una de las Islas Galápagos. Así dieron nuevo ímpetu a las esperanzas de Cortés de que encontraría descubrimientos ricos en las aguas meridionales del Pacífico.²⁵

Mientras tanto, antes de que la noticia de que Grijalva había llegado al Perú, pudiera venir a la Nueva España, Hernán Cortés se ocupaba en juntar

²² *The Discoveries of the World, from Their First Original unto the Year of Our Lord 1555*, The Hakluyt Society Publications, serie 1ª, tomo 30, Londres 1962, pp. 200-205. Esta edición publica el texto original portugués con traducción al inglés. En la versión de Galvão, el otro buque, bajo el mando de un señor Alvarado, zarpó con el de Grijalva, pero desapareció en una tempestad. Mas probable es la versión de Diego de Couto de que sólo el buque de Grijalva salió para explorar en las aguas lejanas del Pacífico, João de Barros y Diego de Couto, *Da Asia*, 13 ptes. en 24 tomos, Lisboa, 1777-1788, dec. v, lib. vi, cap. v, xii, 49-51. Couto como archivero del archivo virreinal en Goa tuvo a su disposición los documentos preparados a base del testimonio de los sobrevivientes de la tripulación. Su versión se corrobora por la versión de Gómara y la carta de Antonio de Mendoza que se publica abajo.

²³ Así la versión de Gómara. La edición de Ramírez Cabañas cambia el texto original. La edición de Amberes de 1554 lee "... pero huyó con ellas el Grijalva." La edición de Ramírez Cabañas lee "...pero huyó con ellas de Grijalva."

²⁴ La versión de Gómara.

²⁵ Ver lo que sigue.

hombres, armas, y pertrechos para otro viaje al Perú. En las últimas semanas del año de 1537 o en las primeras de 1538, probablemente después de que había llegado el segundo buque de la expedición de Grijalva con sus noticias alentadoras, un navío por lo menos, quizás más, salió bajo el mando del capitán Palacios Rubios. El buque llegó bien y descargó parte de su cargamento en Puerto Viejo, La Punta, y Piura. En abril de 1538 descargó lo que quedaba de su cargamento en el Callao de Lima, adonde el capitán Palacios Rubios lo entregó a Juan Domínguez de Espinosa, factor de Cortés según el documento citado anteriormente.²⁶ En el viaje de regreso, es probable que la tripulación buscara rumbo al Oeste hacia la isla rica en oro del informe del buque de Grijalva, que había regresado a Acapulco. Tal opinión se basa en una carta hasta ahora desconocida, escrita de su propia mano por el virrey Antonio de Mendoza a su capitán general. La carta lleva fecha del 14 de febrero, sin año, pero no cabe duda que es del año de 1538.²⁷ La cito completa por su importancia.

Illustre Señor:

Recibí la carta de Vuestra Señoría y la jarcia se llevará por la orden que Vuestra Señoría manda que me parece que es la mejor de todas —lo que tengo que decir del fraile es que certifica que la isla que buscan los navíos de Vuestra Señoría no la hay sino que el piloto y marineros se engañaron y era la misma costa del Perú y esto es muy cierto por las señas que dan della y así lo averiguó con el mismo piloto y que no se gaste tiempo en buscallo— su fantasía es la tierra de la otra parte del estrecho de Magallanes porque dice que abaja casi hasta el Trópico. Si así fuese Magallanes, la topara después que desembarcó el estrecho. Yo me armo contra el de todo cuanto puedo para averiguar lo que dice. Algo me descontenta que me lo quiere probar con lo que Jacobo de Valencia glosa sobre un salmo. Después que

²⁶ La versión de Gómara; obligaciones de Gonzalo de Burgos, 24 de marzo de 1537, y de Blas Zambrano, de 25 de octubre de 1537, por transporte al Perú, registradas en la carta de recibo de Juan de Chávez de ciertas escrituras del Señor marqués, Guatemala, 8 de noviembre de 1540, MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 235, 21 ser., exp. 3; recibo de Juan Domínguez por las mercaderías que entregó el capitán Palacios Rubios por cuenta del Marqués del Valle, Lima, 10 de abril de 1538, MS registrado en el catálogo de The Rosenbach Co., *The Sea. Books and Manuscripts on the Art of Navigation, Geography, Naval History, Shipbuilding, Voyages, Shipwrecks, and Mathematics, Including Atlases, Maps and Carts*, Philadelphia y Nueva York, 1938, núm. 166. Se puede ver un sumario del mismo documento en Francisco Fernández del Castillo, "Algunos documentos del Archivo del Marquesado del Valle (Hospital de Jesús)", artículo publicado en el *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, XLIII, 36 enero-abril de 1931.

²⁷ MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 38, exp. 331.

tenga dado una vuelta, yo le enviaré a Vuestra Señoría para que le acabe de poner en cuerda, que yo miedo tengo que pues se acoge al salterio que a de cerrarse con algunas. Revelaciones en lo de la carta de marear. Platica bién. Dice que estas de la costa del Perú están todas muy erradas y rie della. Yo le [he] rogado que me haga una figura y en esto estamos.

Vuestra Señoría y la Señora Marquesa pueden estar seguros que el vino que el Señor don Martín viniere no le hará daño para nada aunque yo confieso mi pecado que si no pudiese alcanzar su amistad por otra vía, creo que me atrevería algo.

Los despachos de España nos tienen hasta ahora impedidos para que no se haya hecho el de los contadores. Nuestro Señor la Illustre persona de Vuestra Señoría guarde y estado acreciente.

De México a 14 de febrero.

Servidor de Vuestra Señoría
Don Antonio de Mendoza

Al Illustre Señor el Señor Marqués.

El fraile de la carta, ciertamente era fray Marcos de Niza que había estado en el Perú y el Ecuador con la expedición de Pedro de Alvarado y que en el verano de 1537 vino a México, donde pronto ganó la confianza del obispo Zumárraga y del virrey.²⁸ De la carta sale claramente el hecho de que Hernán Cortés tuvo un motivo adicional al del comercio en los viajes de sus navíos hacia el Sur y que la versión del viaje de Grijalva en la forma en que la tenemos de mano de Antonio Galvão es digna de fe. El virrey no se hubiera atrevido a mencionar la búsqueda en una carta amistosa al capitán general si no fuera cosa verídica y de común hablar. La tripulación a la cual se refirió en la carta, casi ciertamente era la del buque de la expedición de Grijalva que arribó felizmente a Acapulco.

Explicar los motivos por los cuales el virrey escribió la carta no necesita de muchas conjeturas. En los primeros meses de 1538, Antonio de Mendoza ya tenía en sus manos los informes rendidos por Cabeza de Vaca, después de sus largas andanzas en la zona misteriosa del Norte, y el virrey se había decidido averiguar lo que había en aquellas extensas regiones. EL año siguiente mandaría a fray Marcos de Niza en una exploración preliminar. Mendoza en 1538 tuvo la esperanza de entrar en compañía con Hernán Cortés, cuyos navíos necesitaba, porque éstos eran los únicos que había listos para hacerse a la vela en la costa de la Nueva España, aunque el virrey, como se menciona

²⁸ Wagner, Henry Raup, *The Spanish Southwest 1542-1794, An Annotated Bibliography*, Berkeley, 1924, pp.43-49; Herbert Eugene Bolton, *Coronado, Knight of Pueblos and Plains*, Albuquerque, 1949, pp. 17-19.

en la carta, usaba el poder real para adquirir jarcia para la construcción de una flota real que le sería útil también en sus aventuras particulares, la construcción duraría años. Así pues solamente cuando Mendoza se convenció de que el capitán general nunca entraría en compañía, lo que pasó en 1539, empezó a emplear sus poderes virreinales para estorbar y aun prohibir las exploraciones particulares del Marqués.²⁹

Que Cortés se dejara convencer por la carta arriba citada o de la amistad de Mendoza o de la improbabilidad de encontrar la isla que buscaba, es de lo más dudoso. Nunca tuvo la plena confianza en los conocimientos o en la integridad de fray Marcos de Niza que tuvo el virrey; además, a causa de los negocios mantenidos con los pilotos de los grandes centros navales del Pacífico en Panamá y Realejo, él mismo disponía de conocimientos como para reconocer en las ideas geográficas de fray Marcos las fantasías que fueron. En cuanto al virrey, que aparentemente buscaba su amistad, siempre le miró con reserva como rival y agente real con instrucciones de estorbarle el paso y quitarle los provechos de sus conquistas pasadas y de sus exploraciones venideras. Sin embargo, en 1538 Hernán Cortés no preparó una tercera expedición al Perú. Con toda probabilidad el capitán Palacios Rubios no pudo encontrar ninguna isla de oro. Si se trataba de las Galápagos que están en la ruta, una mirada de cerca tuvo que convencer a la gente de Cortés que allí no había posibilidad de riqueza. Por ese año también, los informantes de Alvar Núñez Cabeza de Vaca de las Siete Ciudades de Cibola y la Gran Quivira volvieron a despertar las esperanzas del Marqués de encontrar por mar al Noroeste reinos ricos para conquistar, con tal que sus navíos navegaran bastante lejos. En ese tiempo también le fue difícil hallar bastantes pilotos de experiencia en el Pacífico para tripular todos sus navíos –tenía nueve– y esa escasez de pilotos posiblemente³⁰ le indujo limitarse a las aventuras que estimó más importantes.

En este año de 1538 sucedió un episodio curioso en las aventuras navales cortesianas, la que pudo haber sido resultado de las pérdidas grandes y seguidas de las expediciones anteriores al Norte y al Sur. El Marqués trató de establecer comercio con Panamá para vender las producciones de trigo, bizcocho, carne de puerco, azúcar, y quesos que empezaron a amontonarse de sus esta-

²⁹ Memorial de Hernán Cortés al Rey de España, acerca de los agravios que le hizo el virrey de la Nueva España, impidiéndole la continuación de los descubrimientos en la Mar del Sur, Madrid, 25 de junio de 1540, en *Cartas y Documentos*, ed. de Sánchez-Barba, pp. 406-411.

³⁰ Carta de Hernán Cortés al Consejo de Indias, México, 20 de septiembre de 1538, en *Cartas y documentos*, ed. de Sánchez-Barba, pp. 530-531.

dos. En las últimas semanas del año de 1538 envió al navío *San Vicente*, con cargamento de bizcocho, tocino, y quesos a Panamá, mandando como factor a Juan de Segura. El cargamento llegó a Panamá en tal mal estado que no se pudo vender.³¹ En abril de 1539, otro buque, el *San Lázaro*, llegó con cargamento de harina, bizcocho, azúcar, tocino, y rodela de madera fabricadas en Tehuantepec. En el *San Lázaro* iba también Alonso de Zamudio,³² que tenía poder e instrucción de ir al Perú como factor en aquel reino,³³ pero alegando varias razones se quedó en Panamá.³⁴ Se hubiera podido vender este segundo cargamento pues llegó justamente cuando Pascual de Andagoya preparaba su expedición al Chocó y necesitaba bastimentos, pero Juan de Segura equivocándose pidió precios subidos y se quedó con las mercancías.³⁵ Los dos factores bastante pronto se pelearon y sus riñas disminuyeron todavía más la posibilidad de vender los cargamentos con provecho.³⁶ En septiembre de 1539 llegó el tercer cargamento³⁷ que igualmente no se pudo vender. Al final, el 15 de febrero de 1540 hubo un incendio que consumió en media hora la colección de ramadas que fue la ciudad real de Panamá. Lo mucho de los tres cargamentos que por aquel entonces no se había vendido fue pérdida total.³⁸ La mala suerte del Marqués en todas sus aventuras navales en el Pacífico le persiguió en la única empresa puramente mercantil.

³¹ Carta de Juan de Segura a Hernán Cortés, Panamá, 26 de abril de 1539., MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 68, exp. 6.

³² Recibo del cargamento del San Lázaro que otorgó Juan Fernández de Ladrillero, Petacaltepec, 18 de enero de 1539; inventario del cargamento del San Lázaro, Panamá, 18 de abril de 1539; y carta de Hernán Cortés a Alonso de Zamudio, Cuernavaca, 26 de noviembre de 1538; todos manuscritos registrados en el catálogo de The Rosenbach Co., *The Sea*, números 388, 167, y 166A respectivamente.

³³ Poder otorgado por Hernán Cortés a Alonso de Zamudio para cobrar deudas en el Perú, Cuernavaca, 23 de noviembre de 1538, MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 243 exp. 1:9.

³⁴ Carta de Juan de Segura a Hernán Cortés, Panamá, 15 de septiembre de 1539, MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 68, exp. 5.

³⁵ Carta de Juan de Segura a Hernán Cortés, Panamá, 26 de abril de 1539, MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 68, exp. 6; carta de Alonso de Zamudio a Hernán Cortés, Panamá, 15 de julio de 1539, resumida con extractos en Lucas Alamán, *Disertaciones sobre la historia de la República Mexicana*, 3 tomos, México, 1844-1848, II, 69-73.

³⁶ Carta de Juan de Segura a Hernán Cortés, Panamá, 15 de septiembre de 1539, MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 68, exp. 5.

³⁷ Carta de Juan de Segura a Hernán Cortés, Panamá, 26 de septiembre de 1539, MS registrado en el catálogo de The Rosenbach Co., *The Sea*, número 167B.

³⁸ Carta de Juan de Segura al Lic. Juan de Altamirano, Acajutla, 29 de junio de 1540, MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 68, exp. 8.

A la misma vez que la empresa de Panamá seguía su curso estéril, Cortés se volvió otra vez a la exploración. A base de los informes de Cabeza de Vaca y sus compañeros de viaje, hubo razones para creer que las expediciones habían fracasado porque no habían navegado suficientemente lejos al Norte. Así, las tierras que buscaba se encontrarían más allá de Santa Cruz. Apresuradamente Cortés preparó tres de sus mejores navíos. El 8 de julio de 1539 se hicieron a la vela desde el puerto de Acapulco, bajo el mando de Francisco de Ulloa.³⁹ El *Santo Tomás* se perdió bastante pronto pero los otros dos siguieron su navegación Golfo de California arriba hasta la desembocadura del Río Colorado, averiguando que la Baja California es península; sin embargo de lo cual, la leyenda de que la Baja California era isla se aceptó firmemente en la cartografía y solamente se volvió a aceptar la verdad cuando los viajes de los padres Kino y Salvatierra, a fines del siglo XVII.

Después de llegar al límite del Golfo de California, los navíos a mando de Ulloa regresaron a la Bahía de Santa Cruz para salir del Golfo, pasar por el Cabo de San Lucas y explorar la costa oceánica de la península hasta un punto cercano a la altura de 28 grados Norte. Los dos navíos se separaron poco después; el *Trinidad* en que iba Ulloa nunca regresó, mientras que el *Santa Agüeda* hizo escala primero en el puerto de Santiago, y cuando navegaba más al Sur, perdió la lancha y las áncoras, por lo que tuvo que entrar en el puerto de Huatulco, donde los mandatarios del virrey detuvieron a la tripulación. El buque naufragó.

La expedición al mando de Francisco de Ulloa marcó el rompimiento decisivo entre Mendoza y Cortés. El virrey tomó las medidas arbitrarias de enviar agentes a los puertos del Pacífico para detener los navíos y ordenar que nadie saliera de la Nueva España sin licencia expresa de él, a fin de asegurarse que Ulloa no recibiera auxilios ni refuerzos. El mensajero que se mandó a Cortés del *Santa Agüeda*, cuando hizo escala en Santiago fue detenido por órdenes de Mendoza y puesto a tormento para sacarle información.⁴⁰ Después de estos hechos estuvo claro que el virrey no sólo trataría de estorbar sino hasta prohibir cualquiera exploración por parte del Marqués si no se obtenía

³⁹ Una relación sucinta, con referencias, está en Bancroft, *North Mexican States*, I, 77-82.

⁴⁰ Memorial de Hernán Cortés, Madrid, 25 de junio de 1540, en *Cartas y Documentos*, ed. de Sánchez-Barba, 406-411; mandamientos de don Antonio de Mendoza virrey de Nueva España para que todos los navíos que salen de los puertos de la Mar del Sur hagan registros, ante las justicias de dichos puertos, de los pasajeros y mercaderías que lleva, México, 24 de agosto de 1539, en Francisco del Paso y Troncoso, comp., *Epistolario de Nueva España*, 1508-1818, en 16 tomos, México, 1939-1942, III, 260-261.

una real cédula con frases terminantes a fin de acabar con la intervención virreinal. Las medidas de Mendoza de prohibir el abastecimiento, empleadas igualmente en el caso de Pedro de Alvarado cuando el adelantado de Guatemala también quiso entremeterse en la concurrencia para descubrir Cíbola, tuvieron tanto éxito que Alvarado se vio bajo la necesidad de entrar en una compañía con el virrey, arreglo que terminó por poner a la disposición de Mendoza la flota construida con gastos enormes en Centroamérica.⁴¹ Así pues, Cortés se decidió por la única medida que posiblemente podía abrirle paso para seguir con sus exploraciones. A principios del año de 1540, salió del puerto de Veracruz con destino a España⁴² y una vez llegado allí inició pleito ante el Consejo de Indias para establecer el derecho al monopolio de la exploración al Norte. Su pleito se convirtió en un lío de intereses opuestos cuando Pedro de Alvarado, Nuño de Guzmán, y Hernando de Soto también alegaron sus pretensiones exclusivas. El pleito terminó, excepción hecha a Hernando de Soto que siguió con el derecho ya otorgado de explorar la Florida, en un empate que de hecho permitió a Antonio de Mendoza seguir con sus proyectos para la expedición al mando de Francisco Vázquez de Coronado,⁴³ la cual terminó en un fracaso tan completo y costoso como el de la expedición grande del Marqués a Santa Cruz.

Cuando Cortés salió de Veracruz en 1540, tuvo la intención de regresar para seguir con su obra exploradora en la Nueva España. Dejó a doña Juana de Zúñiga para cuidar sus Estados.⁴⁴ Los gerentes del Estado del Marquesado del Valle y el superintendente del astillero de Tehuantepec quedaron con instrucciones para terminar los buques en construcción y juntar las tripulaciones para nueva expedición.⁴⁵ Es probable pues que Cortés tenía la esperanza

⁴¹ Bancroft, *History of Mexico*, II, 494-496.

⁴² *Idem.*, pp. 426 y 474-475.

⁴³ Memorial de Hernán Cortés al Rey de España acerca de los agravios que hizo el virrey de la Nueva España, impidiéndole la continuación de los descubrimientos en la Mar del Sur, Madrid, 25 de junio de 1540, en *Cartas y documentos*, ed. de Sánchez-Barba, pp. 406-411; Henry Raup Wagner, "The Proceso. The Suit before the Council of the Indies Brought by the Marqués del Valle to Restrain the Viceroy, Antonio de Mendoza, from Interfering with His Rights to the Discovery of the New Lands, and the Suit Brought by the Marqués del Valle against the Viceroy for the Seizure of One of his Ships", *Revista de Historia de América*, núm. 5, pp. 31-53, abril de 1939.

⁴⁴ Prescott, William H., *History of the Conquest of Mexico, with a Preliminary View of the Ancient Mexican Civilization, and the Life of the Conqueror, Hernando Cortés*, 3 tomos, Philadelphia, 1843, III, 286.

⁴⁵ Carta de Juan de Toledo al Lic. Juan de Altamirano, Tehuantepec, 26 de junio (de 1540), MS, AGN, Archivo del Hospital de Jesús, leg. 202, hojas sueltas; obligado que hizo el señor Juan de Toledo a Pascualín, sobre el navío Santa Cruz, Tehuantepec, 30

de regresar bastante pronto y quería perder el mínimo de tiempo en la preparación de otra flota. Pero sucedió que la Corona se negó a confirmar sus pretensiones a un monopolio de exploración de la costa occidental de América del Norte, y después de pocos años las noticias de los resultados funestos de la jornada tan cara que había preparado Mendoza acabaron con las esperanzas de encontrar otro rico imperio indio al Norte. Cortés nunca regresó vivo a la Nueva España.

La historia de las expediciones marítimas cortesianas en el Pacífico es así historia de fracasos, y de fracasos costosísimos para el señor del Marquesado del Valle. En sus esfuerzos para abrirse paso para encontrar otro reino indio para empezar de nuevo, el conquistador alternaba el rumbo de sus expediciones entre el Norte y el Sur, entre la Baja California y el Perú, en una serie de hazañas que enlazan la historia de estas dos regiones, lejos la una de la otra, pero dando sobre el mismo mar, y situado en aquel entonces en las márgenes de los conocimientos geográficos españoles. Los esfuerzos de Cortés han rendido provecho a otras generaciones si no a él. Descubrió la Baja California, exploró el Golfo de California hasta la desembocadura del Río Colorado y una parte grande de la costa oceánica de la península, e inició la navegación entre México y el Perú que pronto surgió en comercio provechoso entre los dos centros virreinales.