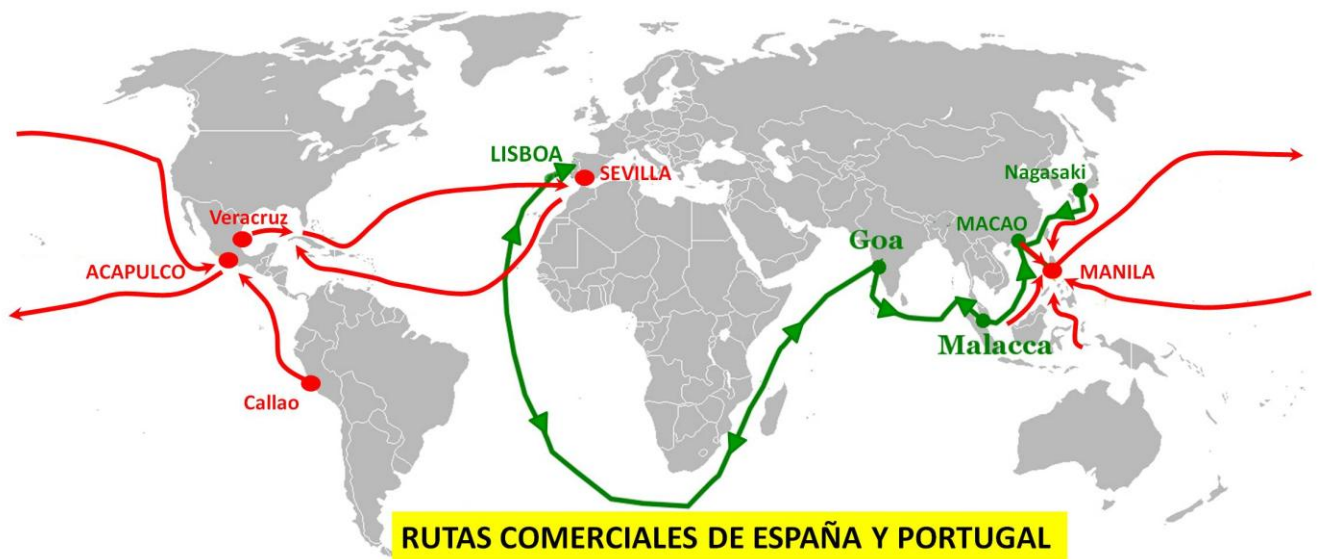


Los españoles olvidados del galeón de Manila

Por José Antonio Crespo-Francés*

Dedicamos estas sencillas líneas a los españoles olvidados, ya sean nacidos en la península ibérica o itálica, Nápoles, Sicilia, originarios irlandeses, germanos, o de los Países Bajos Españoles, novohispanos, peruanos, etc., todos ellos españoles como el que más, que hicieron del galeón de Manila la primera gran ruta comercial del mundo. No podemos pensar ni un momento en esa ruta ni en la del Atlántico sin pensar no ya en sus artífices sino en los cientos, miles de hombres que las mantuvieron vivas, que son desconocidos para nosotros y cuya memoria es nuestra responsabilidad mantener viva.




El **Galeón de Manila** o **Nao de China**, fue el nombre con el que se conocían las naves españolas que cruzaban el Pacífico una o dos veces por año entre Manila en las Filipinas y los puertos de Nueva España principalmente Acapulco.



Andrés de Urdaneta en su juventud antes de ordenarse, y tras tomar los hábitos.

La ruta fue inaugurada en 1565 por el cosmógrafo, navegante y fraile agustino Andrés de Urdaneta, al descubrir el *Tornaviaje* gracias a la corriente de Kuro-Siwo que le empujó en dirección este. El sentido de navegación, de América a Filipinas, ya era conocido desde los tiempos de la expedición de Magallanes y Elcano en 1521.

A handwritten signature in black ink. The signature is written in a cursive style and reads 'Andrés de Urdaneta' followed by a large, stylized flourish that resembles a cross or a large 'X'.

Autógrafo de Urdaneta.

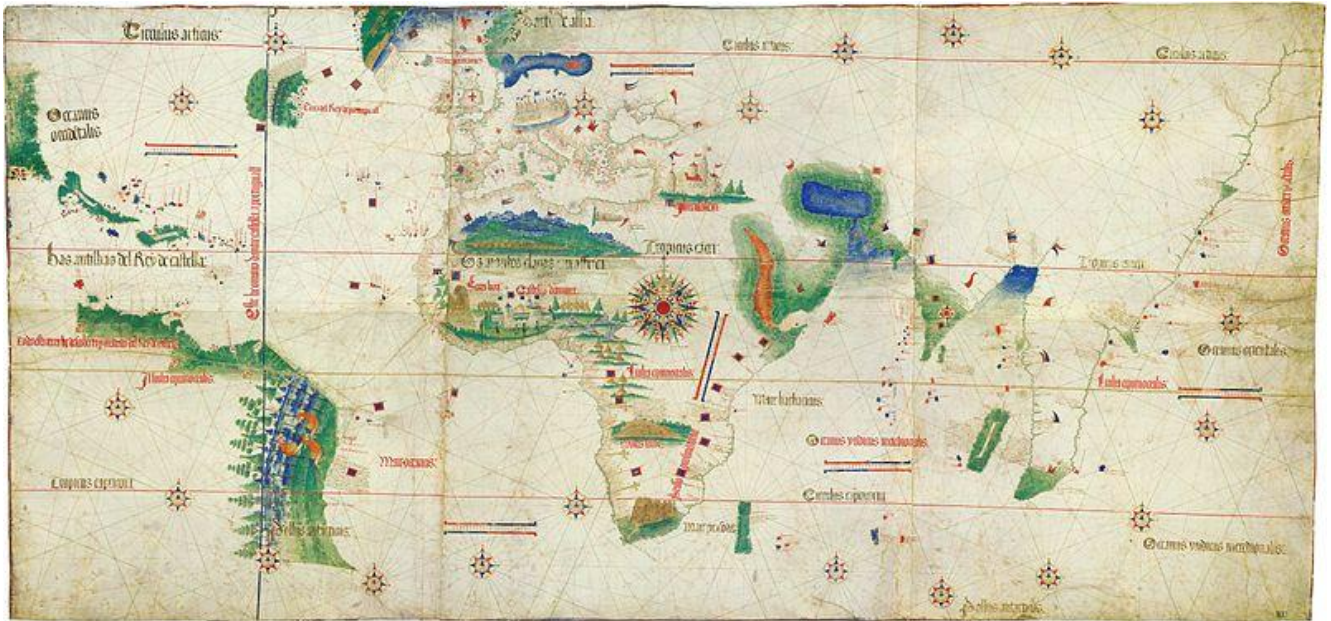
El trayecto entre Acapulco y Filipinas, incluida la escala en Guaján, hoy Guam, duraba unos tres meses. El *tornaviaje* podía durar casi el doble, de 4 a 5, debido al rodeo hacia el norte para tomar la corriente Kuro-Siwo. La línea Manila-Acapulco-Manila fue una de las rutas comerciales más larga de la historia, y funcionó durante dos siglos y medio. El último barco zarpó de Acapulco en 1815 cuando la Guerra de Emancipación de México interrumpió el servicio. Los galeones fueron el vínculo entre Filipinas y el virreinato del que dependían y desde allí con la misma España.

La otra gran ruta comercial eran las *Flotas de Indias* que surcaban el Atlántico entre Veracruz, Cartagena de Indias, Portobello, La Habana y Sevilla o Cádiz. Parte de las mercancías orientales del Galeón de Manila desembarcadas en Acapulco eran transportadas por tierra, atravesando con caballerías el continente de oeste a este, hasta Veracruz donde se embarcaban rumbo a la península ibérica. Los barcos que zarpaban de Veracruz iban cargados de mercancías de Oriente procedentes de los centros comerciales de las Filipinas, además de los metales preciosos y recursos naturales de Nueva España, Perú, Centroamérica y el Caribe.

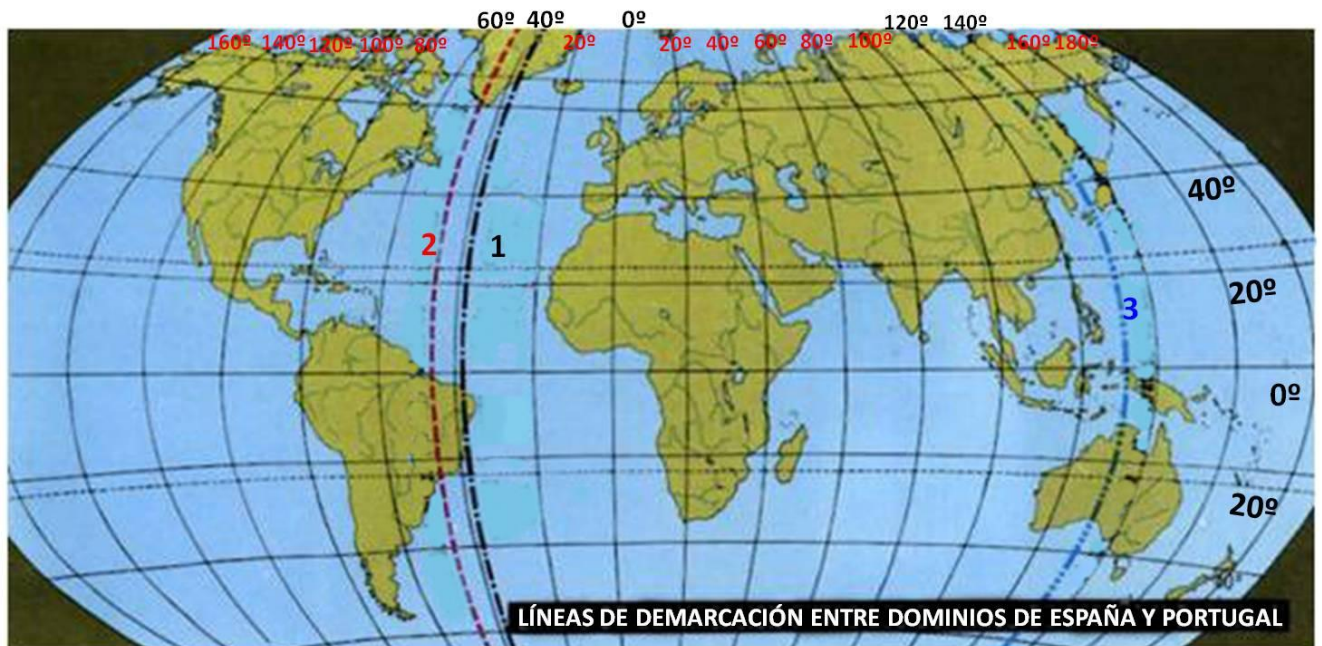
Esta ruta fue la alternativa de viaje hacia el oeste por el océano Índico, y alrededor del cabo de Buena Esperanza, que estaba reservada a Portugal de acuerdo con el Tratado de Tordesillas, firmado en 1494 y que establecía la línea meridiana imaginaria situada 370 leguas al oeste de las Azores como separación de las zonas de influencia española y portuguesa y que podemos apreciar en el planisferio de Cantino. Esta ruta también evitaba la escala en los puertos controlados por potencias rivales como Portugal y los Países Bajos.

Desde los primeros días de la exploración, los españoles sabían que el continente americano era mucho más estrecho a través del istmo de Panamá que a través de Nueva España por lo que inicialmente se trató de establecer un cruce regular por tierra en esa zona pero la espesa selva, la climatología, la humedad y la dificultad de movimientos a la que se sumaba la malaria lo hicieron imposible.

Unos cincuenta años tras la muerte de Cristóbal Colón, los galeones de Manila cumplieron su sueño de navegar rumbo al oeste para llegar a Asia a fin de beneficiarse del rico comercio con el océano Índico.

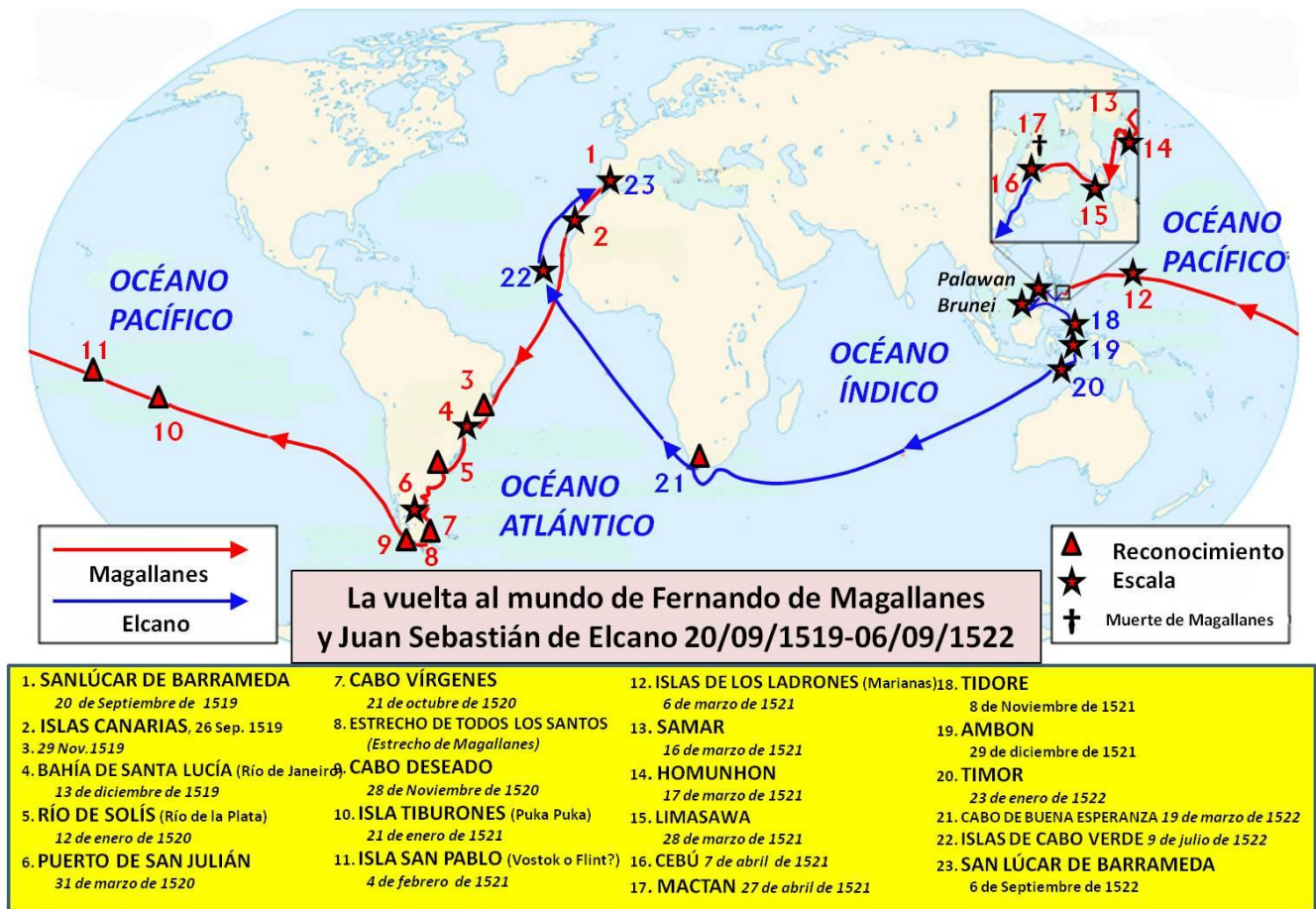


Planisferio de Cantino 1502 con el meridiano del tratado de Tordesillas.



- | | | |
|--|--------------------------------|------------------------------|
| 1. - - - Bula "alejandrina" <i>Inter Caetera</i> | 2. ---- Tratado de Tordesillas | 3. - - - Tratado de Zaragoza |
| 4 de mayo de 1493 | 7 de junio de 1494 | 22 de abril de 1529 |

El Tratado de Zaragoza es un tratado de paz firmado el 22 de abril de 1529 entre España y Portugal, donde reinaban Carlos I y Juan III de Portugal, respectivamente. El tratado delimitó exactamente las zonas de influencia portuguesa y española en Asia.



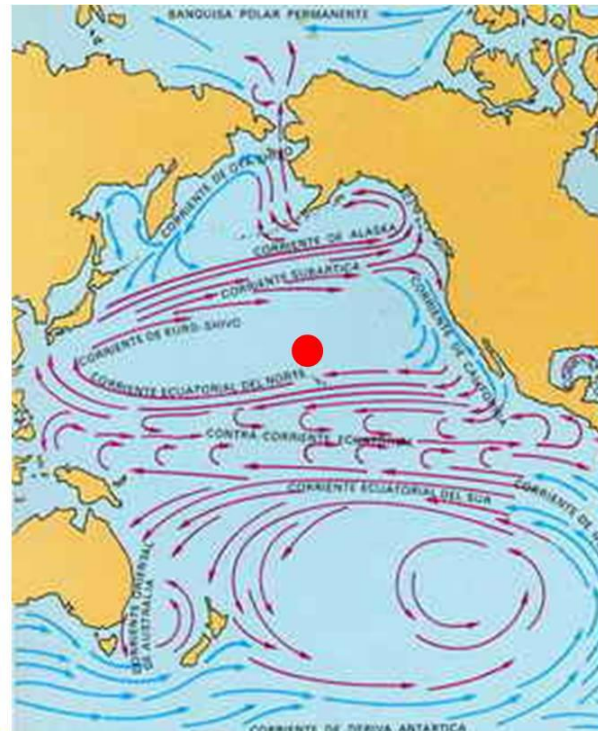
El primer paso fue la conquista, asentamiento y poblamiento de las islas Filipinas. En la época virreinal Fernando de Magallanes, parte el 20 de septiembre de 1519 de Sanlúcar de Barrameda, en 1521 alcanza y toma posesión de las islas, pero sin dejar allí un solo hombre estando en aquel momento pendiente de aclarar la jurisdicción de las islas con respecto a Portugal que quedó fijado tras el Tratado de Zaragoza de 1529.

Tras la primera vuelta al mundo podemos distinguir dos fases en la aventura oceánica, una primera con el objetivo de alcanzar las Molucas, la Especiería, y la segunda que pretendía explorar la *Terra Australis Incógnita*. En la primera encuadramos las expediciones de Magallanes-El Cano y la de Loaysa, más los intentos de regreso a Nueva España desde Filipinas, y en la segunda las dos expediciones de Mendaña y la de Quirós.

El primer intento de regreso desde Filipinas a Nueva España lo protagonizaría Gómez de Espinosa de la expedición de Magallanes. No podemos olvidar las expediciones cortesianas, cuatro, que no pasaron de costear California, pues se pensaba que Asia estaba al otro lado de un pequeño seno, aún no se habían dado cuenta de la dimensión oceánica que les esperaba.

El objetivo de Cortés no era otro que partiendo del *Mar del Sur* establecer comercio con la *Especiería*. Mientras se preparaba para ello recibe órdenes de buscar supervivientes de la flota de Loaysa, segunda expedición a las Molucas. Zarpan de Zihuatanejo tres naos en 1527, mandadas por Alvaro de Saavedra Cerón, de ellas sólo la *Florida* conseguirá llegar a Las Mulocas y establecer contacto con los españoles allí confinados pero sin poder regresar al no

encontrar la corriente del retorno. Saavedra protagonizaría **dos intentos de retorno** fracasados.



LAS HAWAII FUERA DE LAS RUTAS DE IDA Y REGRESO A FILIPINAS Y FUERA DE LAS PRINCIPALES CORRIENTES MARINAS

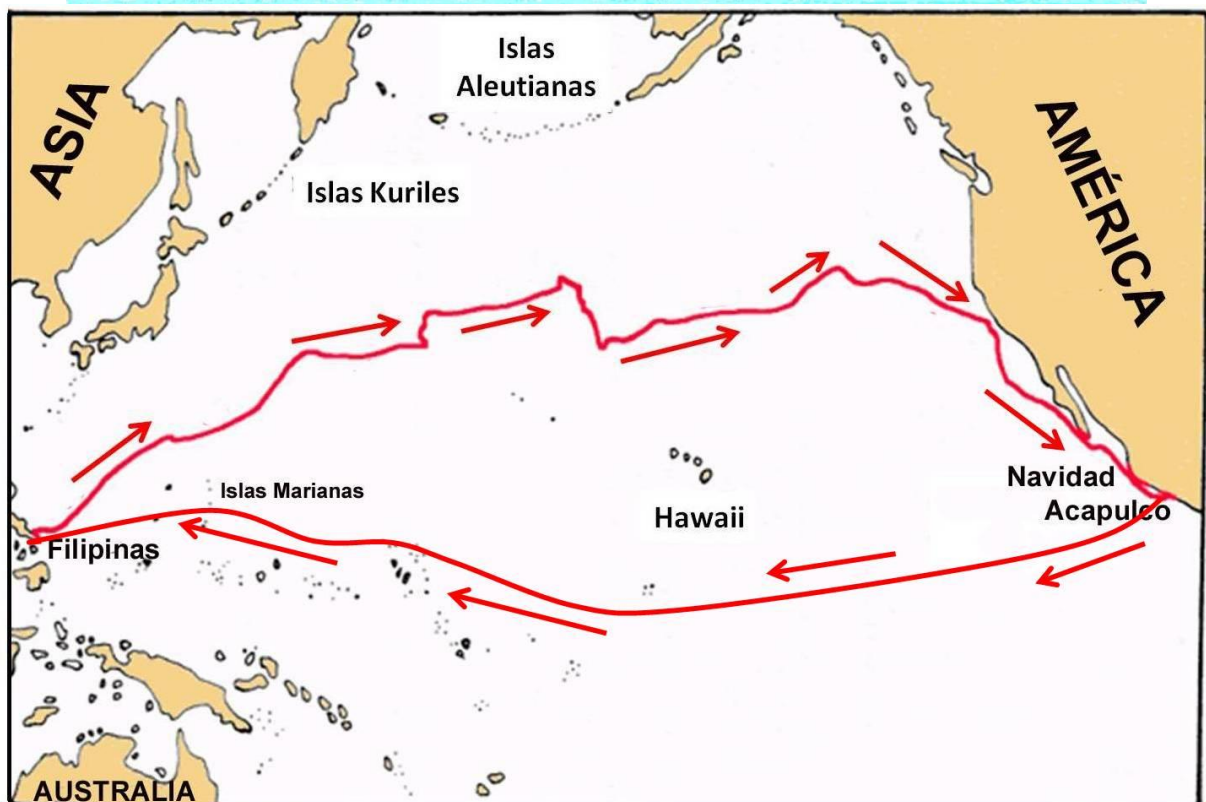
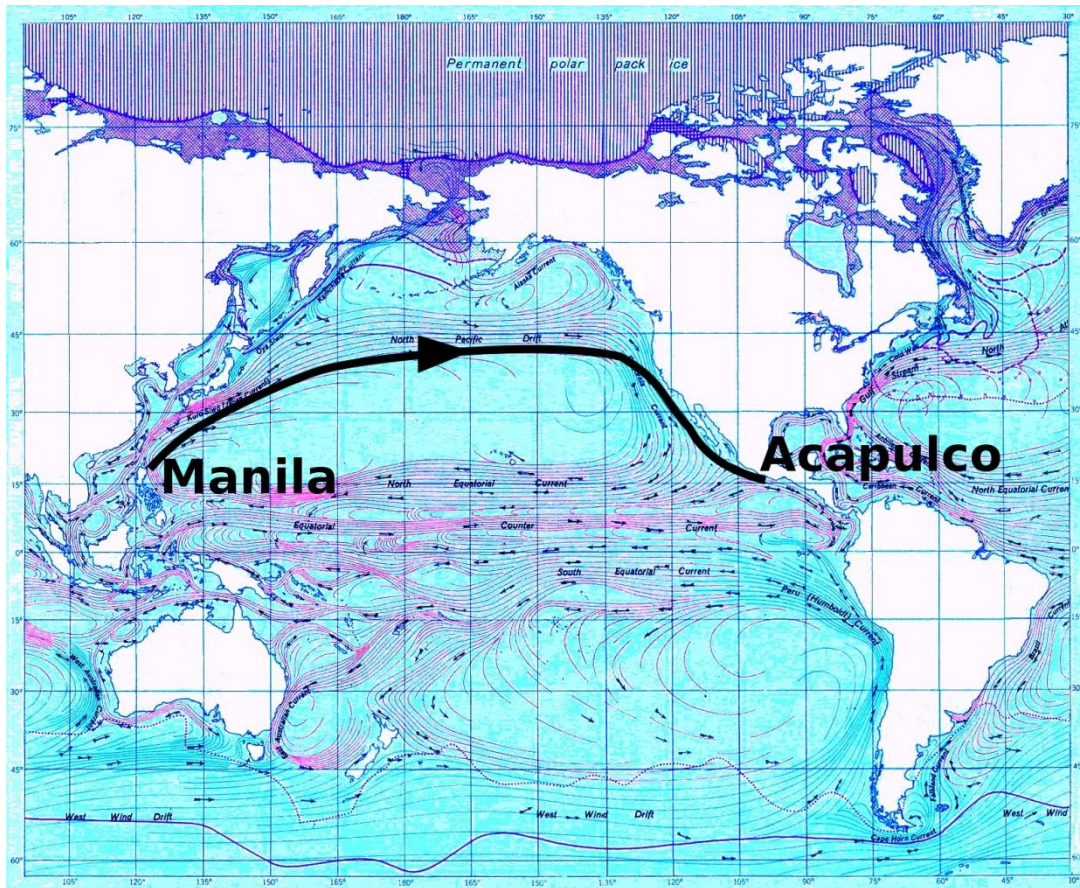
Galeón español y corrientes oceánicas.

El cuarto intento lo ejecuta Hernando de Grijalva que parte como ayuda de Pizarro a Cortes, pero la tripulación en un momento de la travesía decide tomar dirección oeste hacia las Molucas, fracasando en su intento de retorno a América.

En 1541, López de Villalobos es enviado por el virrey Mendoza para encabezar una expedición hacia las Indias Orientales en busca de nuevas rutas comerciales y del itinerario de regreso. **El quinto y el sexto intento frustrado de regreso** lo protagonizarían miembros enviados por Villalobos desde las Molucas, primero lo intentaría Bernardo de la Torre y luego Iñigo Ortiz de Retes, ambos sin éxito aunque exploración archipiélagos desconocidos hasta el momento. Es una historia de fracaso, perseverancia y superación en la que finalmente se alcanzaría en anhelado éxito.

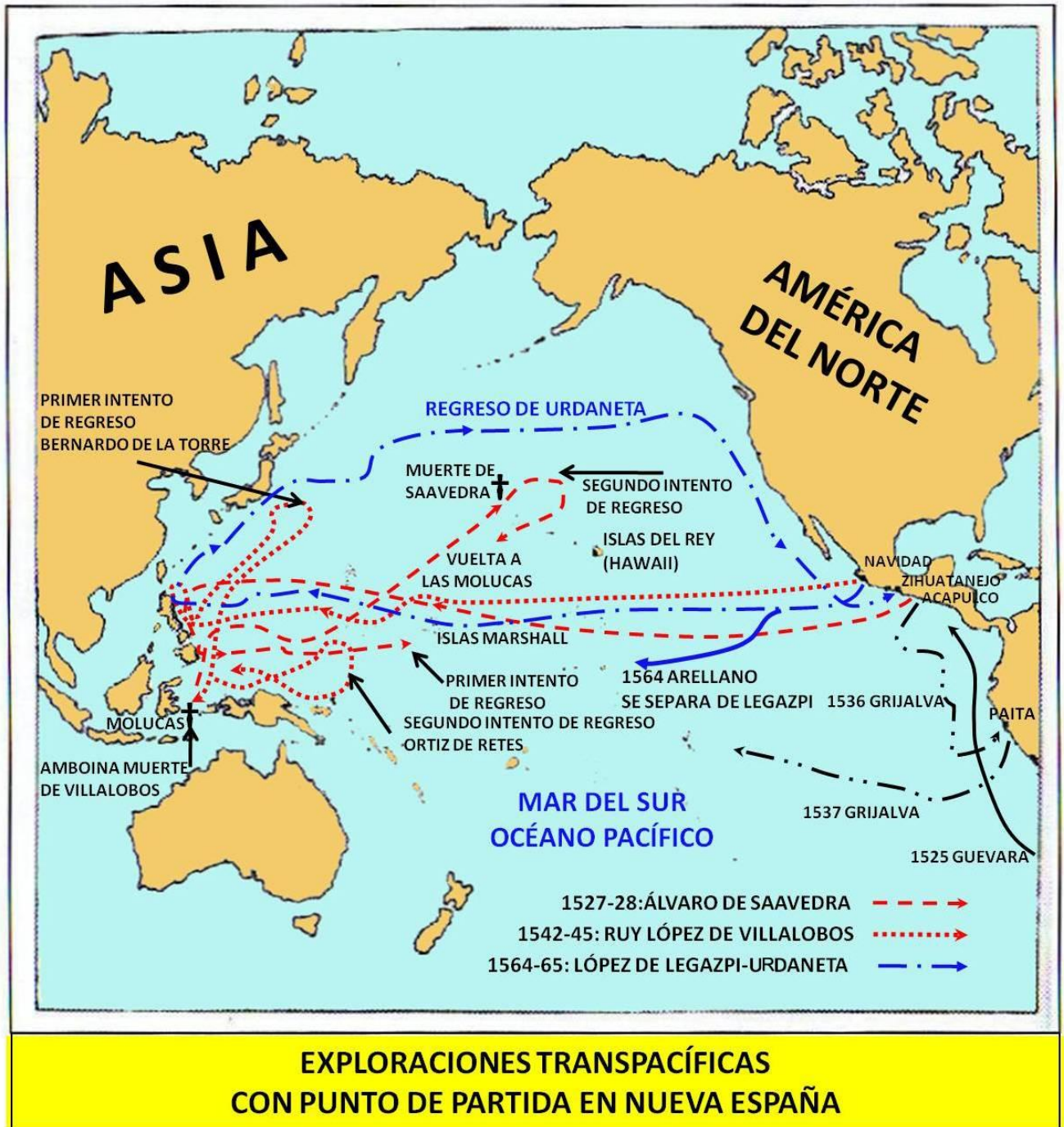
El intento de colonización de Filipinas no terminó ahí. El Virrey Luis de Velasco envió a Miguel López de Legazpi quien zarpó de Puerto de Navidad, el 21 de noviembre de 1564 tomando posesión de Guaján, las Islas de Saavedra, actuales Marshall, y las Islas Marianas, hasta tocar en Samar el 27 de abril de **1565**. Legazpi levantó al poco tiempo los primeros asentamientos españoles: la Villa del Santísimo Nombre de Jesús y Villa de San Miguel.

A continuación y ese mismo año 1565 finalmente y con la experiencia adquirida se descubriría la ruta cuando Andrés de Urdaneta, miembro de la expedición de Legazpi regresa desde la Villa de San Miguel, actual Cebú, a Nueva España.



EL TORNAVIAJE: En rojo la ruta seguida por la Armada mandada por Andrés de Urdaneta, desde el 1 de junio de 1565 al 8 de octubre de 1565. Según J. de Arteche.

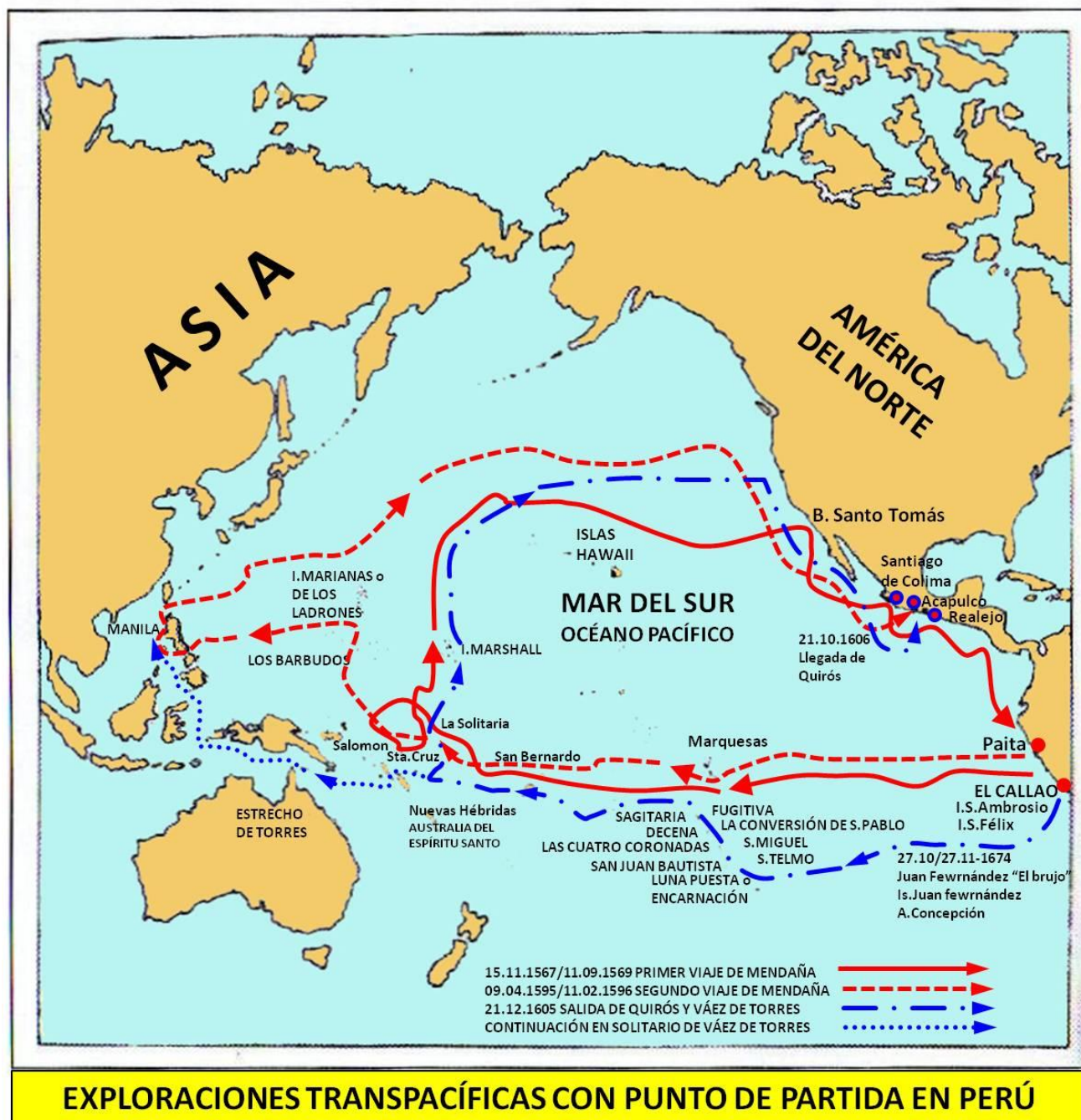
Ruta del Tornaviaje siguiendo la corriente de Kuro-Shivo.



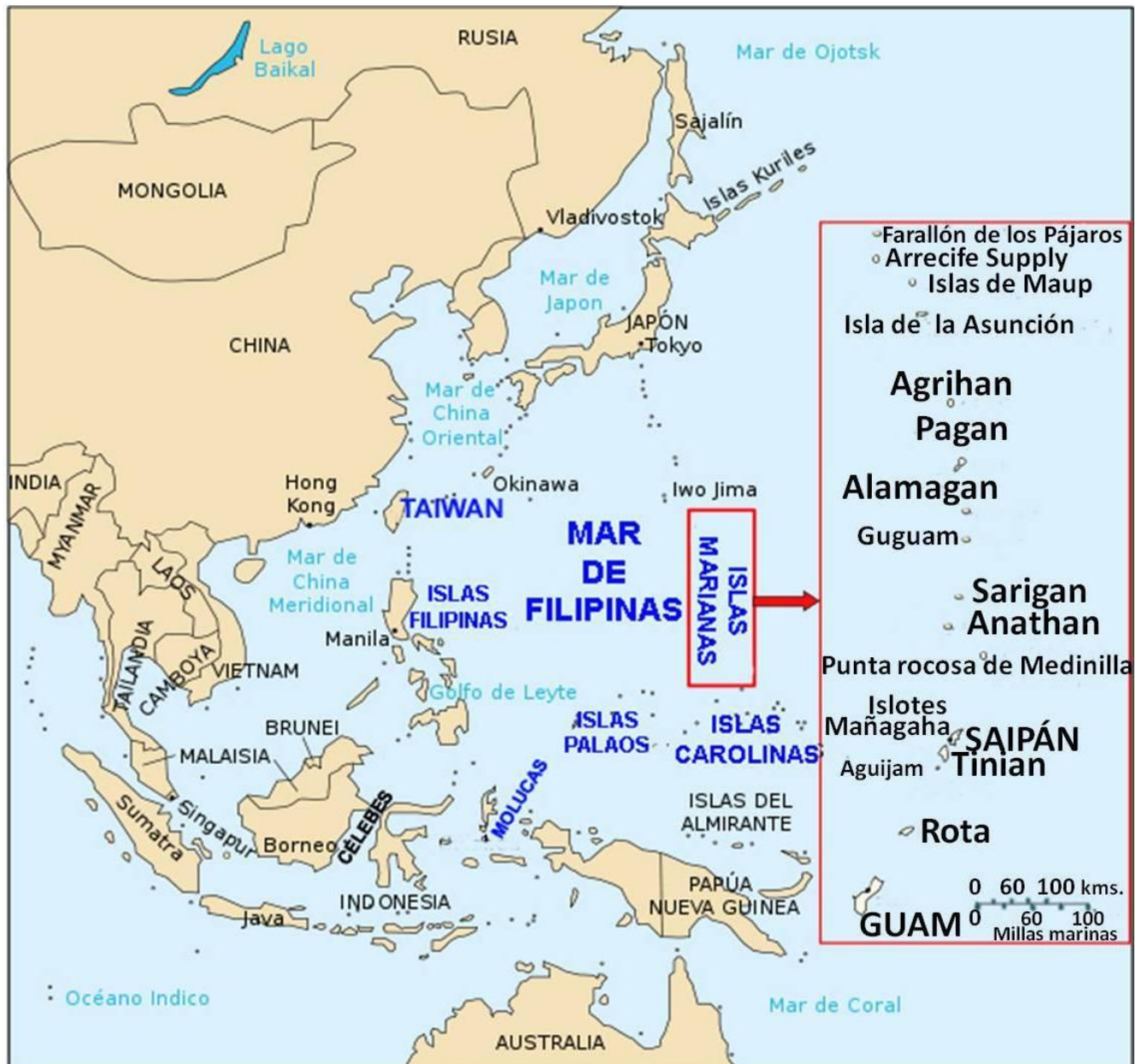
A partir de ese momento un total de 110 galeones se hicieron al mar en los 250 años del galeón de Manila-Acapulco, entre 1565 y 1815. Hasta 1593, tres o más barcos zarpaban al año de cada puerto, pero como el comercio de Manila se llegó a convertir en algo tan lucrativo los comerciantes de Sevilla elevaron Felipe II una queja sobre sus pérdidas, y consiguieron que, en 1593, una ley estableciese un límite de permitirse sólo dos barcos navegando cada año partiendo de cualquiera de los puertos, con uno quedando en reserva en Acapulco y otro en Manila admitiéndose una escolta armada.

Con tales limitaciones era fundamental construir un galeón grande, llegando a ser los barcos conocidos construidos más grandes en cualquier lugar hasta ese momento. En el siglo XVI, tenían de media de 1.700 a 2.000 toneladas, fueron construidos la mayoría en Filipinas y

sólo ocho en Nueva España, pudiendo llevar un millar de pasajeros. Galeones famosos como *La Concepción*, que naufragó en 1638, tenía una eslora de 49 m y desplazaba 2.000 toneladas y *El Santísima Trinidad* 51,5 m.



La historia de las desventuras y naufragios comenzó en 1568 pues el propio barco de Miguel López de Legazpi, el *San Pablo*, de 300 toneladas, fue el primer galeón de Manila naufragado en el camino de regreso a Nueva España. Su riqueza suscitó la ambición de los piratas y, así, en 1587, el *Santa Ana* fue asaltado por Thomas Cavendish y en 1743, el *Covadonga* fue capturado por Anson tras fracasar en un acción de tenaza por el Pacífico mientras Vernon intentó tomar Cartagena de Indias por el Caribe en 1741.



INDIAS ORIENTALES ESPAÑOLAS

Los galeones llevaban especias, pimienta, clavo y canela, porcelana, marfil, laca y elaboradas telas, tafetanes, sedas, terciopelo, raso, recogidas tanto de las islas de las Especias como de la costa asiática del Pacífico, mercancías que se vendían en los mercados americanos y europeos. También llevaban artesanía china, biombos japoneses, abanicos, espadas japonesas, alfombras persas, jarrones Ming y muchos otros productos.

No quiero dejar de citar un producto desconocido hoy día pero muy valorado en aquel tiempo y que llegaba por la ruta transatlántica junto con la carga traída desde Asia, y me refiero a la *pedra bezoar*. La palabra *bezoar* viene del persa *pâdzahr*, que significa "*contraveneno*" o "*antídoto*", pues en la Antigüedad se creía que el bezoar podía curar y anular los efectos de todos los venenos. Aunque no actúa contra todos los venenos como se creía, algunos tipos de *tricobezoares*, esto es, bezoares formados con pelo, pueden anular

efectos del arsénico. Antiguamente los boticarios alquilaban o vendían bezoares a muy altos precios.



Piedra bezoar ricamente ornamentada.

En definitiva no eran ni más ni menos que cálculos intestinales de animales como llamas o aves corredoras a los que se atribuían propiedades sanadoras frente a los venenos, como el arsénico, siendo empleado como antídoto en forma de polvo, aunque luego se convertirían en artículos de lujo colocados sobre peanas ricamente elaboradas y ornamentadas en parecida estética a los huevos Febergé. Estas piedras llegaban a Sevilla y desde allí se distribuían a la corte de Viena y otras europeas.



*Real de a Ocho, acuñada en Potosí, hoy Bolivia en 1808
Repleto de marcas o resellos*

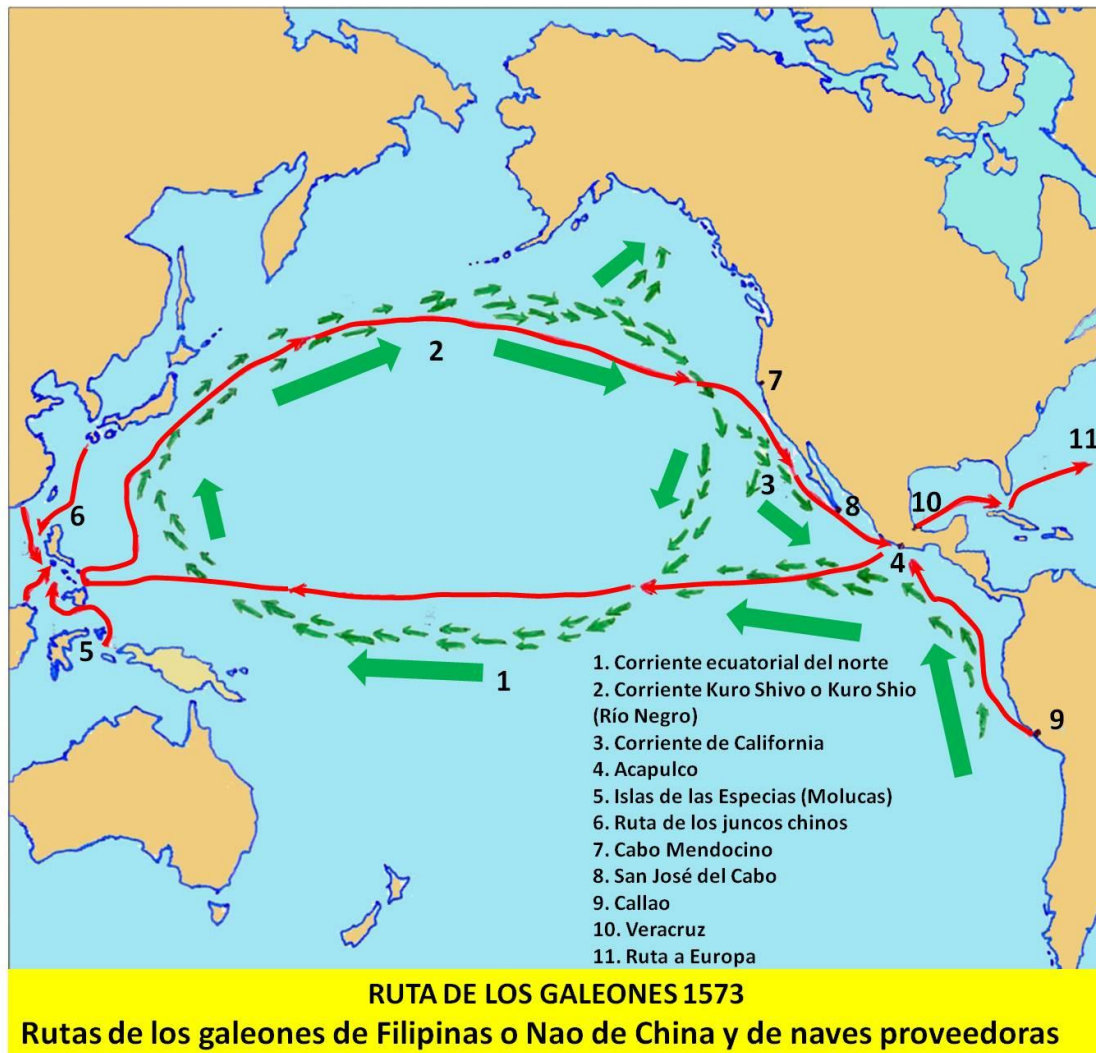


Asia oriental comerciaba principalmente con un estándar de plata, y los bienes eran comprados con el *peso duro* o *real de a ocho* español. Muchos de los llamados «*kastilas*» o *españoles* en Filipinas eran españoles novohispanos, por lo que la cultura hispana de Filipinas se aproximó a la cultura novohispana. Los galeones proporcionaron a España sus cargamentos de artículos de lujo, beneficios económicos e intercambio cultural.

Puede decirse que el declive de esta ruta comercial comenzó en 1802, cuando los galeones *Casualidad*, *Montañés* y *Rey Carlos* volvieron a Manila con el cargamento sin vender o cuando, años antes, en 1785, se anuló el monopolio que representaba el Galeón con la creación de la *Compañía Real de Filipinas*, que animaba el comercio directo entre España y las Islas.

En 1810 México declara su independencia y al año siguiente el *San Carlos* no pudo acceder a Acapulco porque el puerto estaba sitiado por Morelos, dirigiéndose a San Blas, donde su cargamento fue vendido lentamente. Las autoridades de Filipinas, que ignoraban estos sucesos, enviaron en 1811 otro galeón en dirección a Acapulco que sería el último y curiosamente con el nombre de *Magallanes*, quedando retenido en su punto de destino durante cuatro años. Su vuelta a Manila, en 1815, dio fin a una de las más extraordinarias y apasionantes aventuras marítimas de todos los tiempos.

Este movimiento del que el puerto de Acapulco fue el centro, tanto del eje Manila-Sevilla como del eje Californias- virreinato del Perú, dejó una honda huella en todos los aspectos de la vida cotidiana novohispana y en la propia España. La influencia recibida de China y Filipinas, a través de la *Nao de la China*, fue tal que, después de doscientos años de la desaparición de aquella relación comercial, sigue patente en aspectos del patrimonio, la economía, el arte y artesanía, la población, la arquitectura, la gastronomía, el folclore y las manifestaciones religiosas novohispanas. Las expediciones españolas del S. XVI hacia tierras y mares desconocidos estuvieron motivadas por la búsqueda de la fama, propósitos evangelizadores y el interés económico, generando una rica actividad comercial de doble dirección representada en el tráfico marítimo entre Asia, Nueva España y Europa por medio de los galeones.



Durante 200 años, cientos de galeones de Manila viajaron desde el actual México a las Filipinas, siguiendo una ruta que discurría al sur de las islas hawaianas, y aunque no hay registros históricos sobre algún contacto entre ambas culturas sí hay datos que corroboran la llegada de los españoles mucho antes que la de los anglosajones, algo que tocaremos en futuro trabajo.

Aunque Henry Kamen sostiene que *“los españoles no tenían la capacidad de explorar el océano Pacífico”* (¿?) ciertamente superaron en mucho a las otras naciones europeas de su tiempo que ni siquiera lo intentaron. Los galeones españoles dominaron el comercio

transpacífico durante dos siglos y medio, y fueron expediciones españolas las que descubrieron la ruta entre Asia y América, con el Galeón de Manila. Fueron navegantes españoles los que descubrieron las Marianas, las Carolinas y las Filipinas en el Pacífico Norte, así como las Tuvalu, las Marquesas, las Salomón y Nueva Guinea en el Pacífico Sur. Expediciones españolas posteriores en busca de *Terra Australis* también descubrieron las Islas Pitcairn y las Nuevas Hébridas, hoy Vanuatu, en el siglo XVII. Todavía hoy la isla principal del archipiélago de las Vanuatu se llama Espíritu Santo, bautizada así por Pedro Fernández de Quiros en 1606.

Aquel itinerario marítimo fue un secreto español muy bien guardado durante mucho tiempo. Recuerdo un viejo mapa que pude observar en el centro Geográfico del Ejército, que me mostró un sabio del lugar, el coronel de Ingenieros Paladini, en el que en similitud a las imágenes femeninas que adornan las cabinas de los camioneros, una hermosa mujer desnuda yacía boca arriba, de este a oeste, sobre la cuenca oceánica del Pacífico, con sus pies apoyados en Nueva España, su cabeza en Filipinas mientras en su postura indolente mostraba con su brazo y mano izquierda la dirección norte para el *Tornaviaje*.



Réplica de la Nao Victoria de El Cano y Galeón Museo Naval.

Debemos recordar la huella dejada por esos españoles olvidados que entregaron su vida en aras del servicio en esta preciada ruta marítima, para reencontrar el camino que une el mundo hispano con las regiones del Pacífico occidental.

****José Antonio Crespo-Francés es Coronel de Infantería en situación de Reserva.***