

Españoles olvidados. Galeón de Manila o Nao de la China



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

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.

*José Antonio Crespo-Francés**

En estas sencillas líneas recordamos a cientos de españoles anónimos, nacidos en la península ibérica o itálica, Nápoles, Sicilia, originarios irlandeses, germanos, o de los Países Bajos Españoles, pero también a otros españoles como los que más, nacidos en el Virreinato de Nueva España, hoy México, y en su territorio novohispano más alejado las Filipinas, así como a los españoles del virreinato del Perú, todos ellos españoles que hicieron del galeón de Manila la primera gran ruta comercial del mundo. Y me quiero referir tanto a todos aquellos con altas responsabilidades, cosmógrafos, marinos, como a soldados y marineros, colonos, misioneros, y comerciantes que mantuvieron viva durante siglos la más importante ruta marítima en el conocido como *Lago Español*, el Océano Pacífico. Me refiero al *Galeón de Manila o Nao de la China*¹.

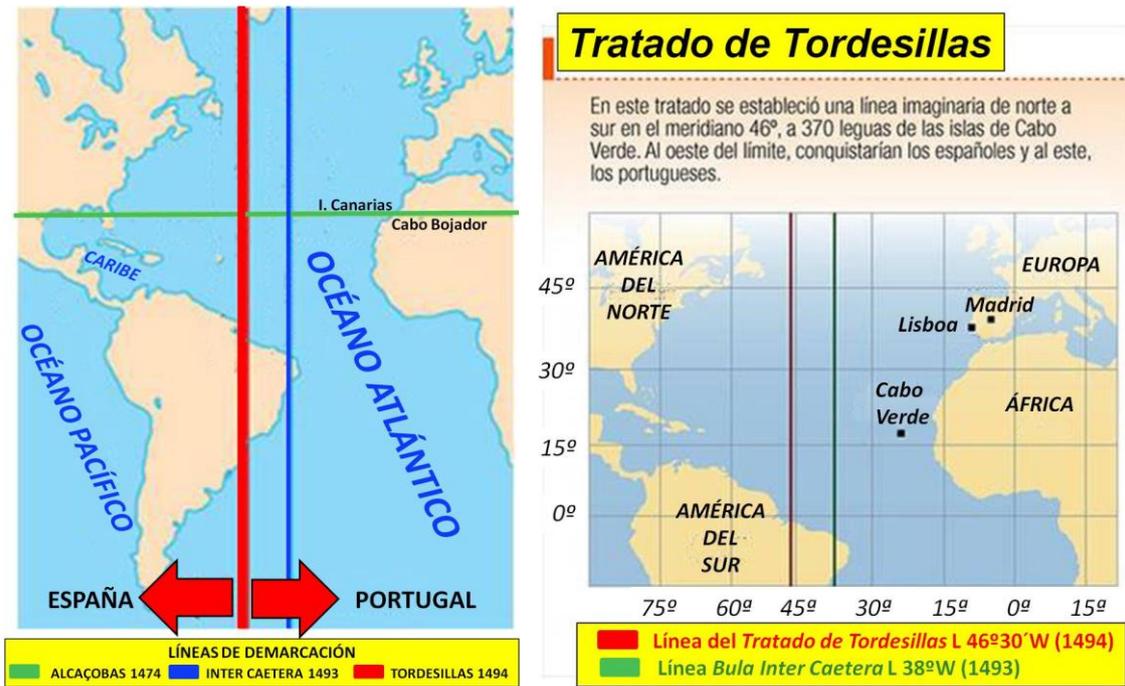
No podemos pensar ni un momento en esa ruta ni en la del Atlántico sin pensar no ya en sus artífices sino en los cientos, miles de hombres que las mantuvieron vivas, que son desconocidos para nosotros y cuya memoria debemos mantener viva pues es nuestra responsabilidad.

¹ Intervención radiofónica en la emisora Es.Radio de Libertad Digital, el domingo 5 de julio de 2015, en el programa “Sin Complejos”, dentro de la sección titulada “Españoles Olvidados”, en esta ocasión dedicado a “Los españoles olvidados del Galeón de Manila” en el aniversario del establecimiento de la ruta.

Fonoteca de Es.Radio: José Antonio Crespo Francés recuerda a los españoles olvidados que mantuvieron viva la ruta marítima más importante en el Océano Pacífico.

<http://esradio.libertaddigital.com/fonoteca/2015-07-05/espanoles-olvidados-el-galeon-de-manila-89773.html>

http://lanaova.blogspot.com.es/2015/05/viajes-por-el-pacifico_27.html



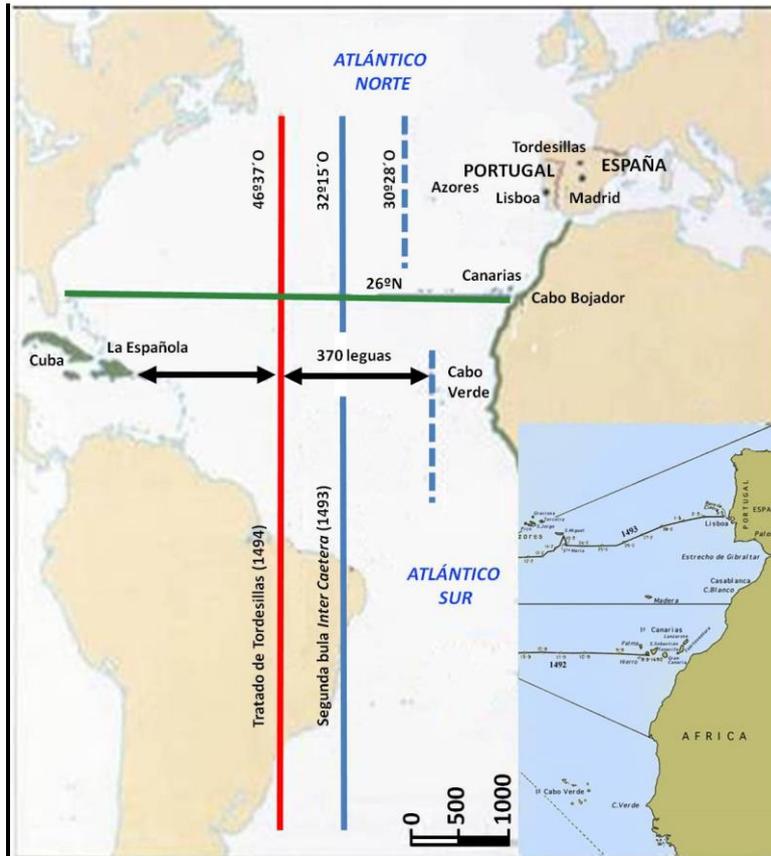
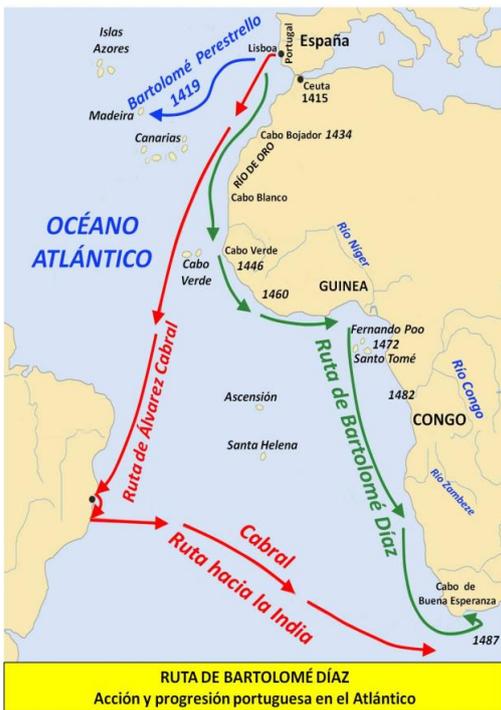
Mapas elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Los potenciales conflictos derivados de la competencia entre portugueses y castellanos se evitaron gracias al Tratado de Tordesillas entre ambos reinos. El tratado fue precedido por cuatro bulas emitidas por el Papa Alejandro VI, el español Rodrigo Borgia, en 1493. Eran las conocidas como *Bulas Alejandrinas*, en las que se reconocía a los reyes de Castilla y León el derecho de conquistar América y la obligación de evangelizarla. Estas bulas dividían el mundo en una zona de influencia portuguesa y en otra castellana, separadas ambas por un meridiano. El Tratado de Tordesillas se firmó en 1494 y fue una corrección en beneficio de Portugal de este reparto del mundo. El meridiano pasaba a estar a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde sin acordar qué isla del archipiélago se tomaba como referencia. A pesar del descubrimiento de América, el nuevo rey Carlos I de España no se olvidó del objetivo de alcanzar la *Especiería*. Por el Tratado de Tordesillas, los españoles tendrían que buscar el itinerario en dirección oeste, es decir cruzando o bordeando América.

Filipinas aspira actualmente a conmemorar el comercio con galeones entre Filipinas y América con la proclamación de un “*Día del galeón*”. Petición que honra a Filipinas pero en la que lamentablemente no aparece la palabra España por ningún lado, sólo México y Filipinas. Nuestros mandatarios tienen la más alta responsabilidad de defender la Memoria de España, no sólo como dinamizadora del comercio a través del galeón sino también como conexión y transmisión de culturas como precursora del comercio global.

En el último tercio del siglo XVI los españoles y portugueses habían establecido unas rutas de navegación que, por primera vez en la historia de la humanidad, globalizaban el comercio mundial. Estas rutas no se descubrieron por casualidad. El objetivo perseguido inicialmente fue lograr un acceso directo a la producción de las especias, muy demandadas y caras en Europa por sus aplicaciones en la conservación y el consumo de alimentos, y en medicina.

Las especias se producían principalmente en Asia. Algunas, como el clavo y la nuez moscada, eran endémicas de unas islas remotas y legendarias situadas en la actual Indonesia, las Molucas o islas de la Especiería. Con la conquista de Constantinopla por los turcos en 1453, a la que se sumaba el control que ejercían sobre de *ruta de la seda*, por la que llegaban las especias, las encarecieron aún más todavía. El monopolio que como intermediarios ejercían las repúblicas Venecia, Pisa y Génova agravó más, si cabe, la situación.



Mapas elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Los portugueses deformaron igualmente su cartografía para que Terranova y Labrador cayeran dentro de su jurisdicción.

Como consecuencia de ello, los portugueses plantearon sus viajes de exploración y descubrimiento bordeando la costa de África por el sur de ese continente. En 1488, Bartolomé Díaz alcanzó el cabo de Buena Esperanza y en 1498, Vasco de Gama

llegó a la India. En 1512, Alfonso de Alburquerque, artífice del imperio portugués en el océano Índico, envió desde Malaca una expedición que arribó por fin a las Molucas.

El enfoque de Isabel I de Castilla, fue seguir la propuesta de Cristóbal Colón y, aceptando la teoría de que la tierra era redonda, navegar hacia el oeste. En el camino hacia la Especiería, en 1492, encontraron un obstáculo inesperado, América.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Durante casi 250 años, mediante el comercio a través del Océano Pacífico, España, vinculó Asia con América y Europa. Las mercancías de Asia, como vasos y jarrones de porcelana, especias, tejidos, seda, lino y algodón, abanicos, peinetas, joyeros, tapices, alfombras, pañuelos, cofres, estatuas de marfil, almizcle, bórax y alcanfor, entre otros, eran transportadas a Manila. Y de allí, zarpaban rumbo a Acapulco, en Nueva España, a finales de noviembre o principios de diciembre.



Piedra *bezoar* ricamente ornamentada.

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.

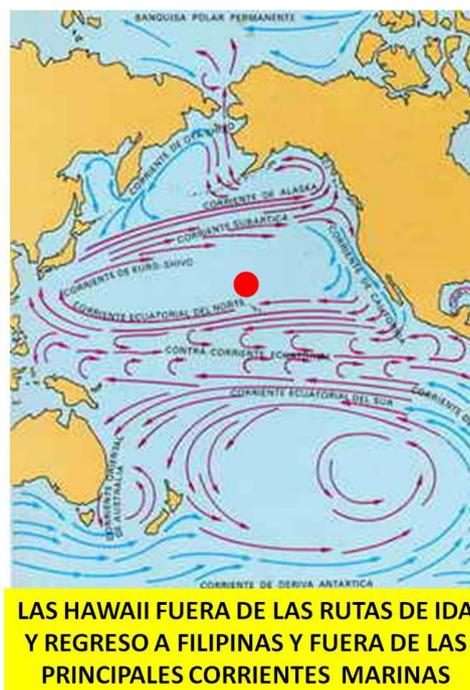
La mercancía, una vez llegaba a Nueva España, se transportaba luego por tierra hasta Veracruz, en la costa atlántica novohispana, para reexpedirla en barco hacia España, y luego a Europa y África. El viaje de vuelta comenzaba a finales de marzo y terminaba en Manila a finales de mayo o principios de junio. En este viaje, los galeones transportaban a Manila otros materiales, cuerdas, salitre, plomo para usos militares, cacao, maíz y tabaco, que con los años enriquecieron la flora y la cocina de Filipinas, y viceversa en Nueva España, y en la propia metrópoli, donde la alimentación se enriqueció notablemente gracias al influjo americano.

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. 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.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

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. La ruta comercial Manila-Acapulco se inició en 1568 (blanco) y la ruta comercial rival portuguesa del este (azul) desde 1479-1640.

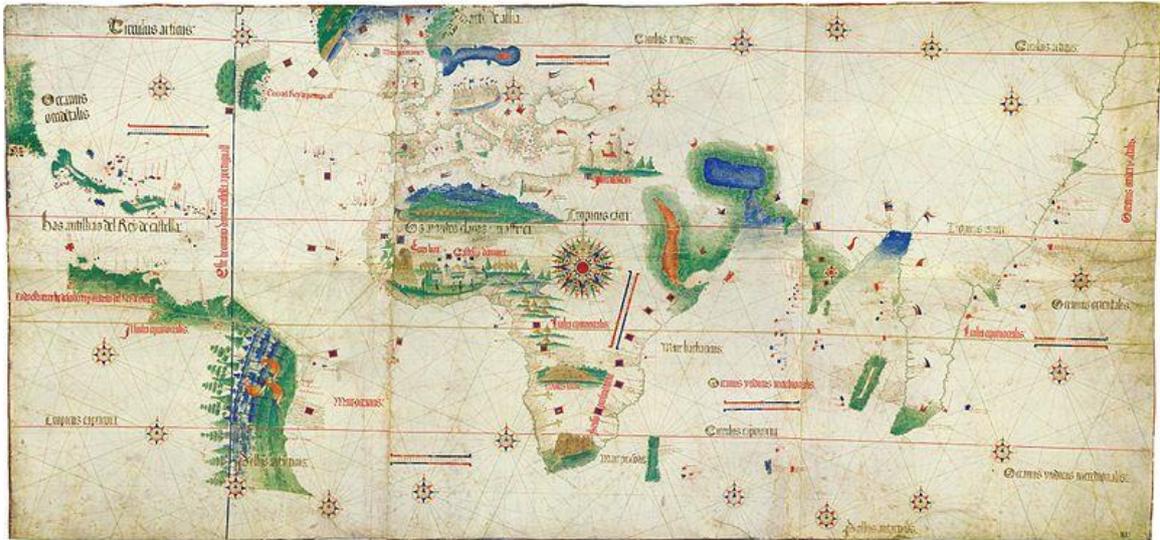


Galeón español y corrientes oceánicas. Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

El comercio mediante los galeones debió su éxito al descubrimiento de la ruta de regreso, realizado por el fraile agustino español Andrés de Urdaneta, miembro de la expedición encabezada por el también español Miguel López de Legazpi. Gracias al vasto conocimiento del arte de navegar y a su amplia experiencia, el padre Urdaneta, al timón de la San Pedro, llegó de regreso a Acapulco el 8 de octubre de 1565, con lo que estableció la ruta Manila-Acapulco que los galeones utilizaron durante los 250 años siguientes siguiendo las directrices emanadas de la Corona y ejecutadas a través de los virreyes y capitanes generales.

Aquello fue un eje dinamizador y transmisor de culturas de los pueblos que producían o recibían las mercancías que el galeón transportaba. El comercio que esas naves hicieron posible y la cultura que difundieron facilitaron los vínculos entre los pueblos de España, Asia, América, África, y el resto de Europa a través de España a pesar de la inmensidad oceánica que les separaba.

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.

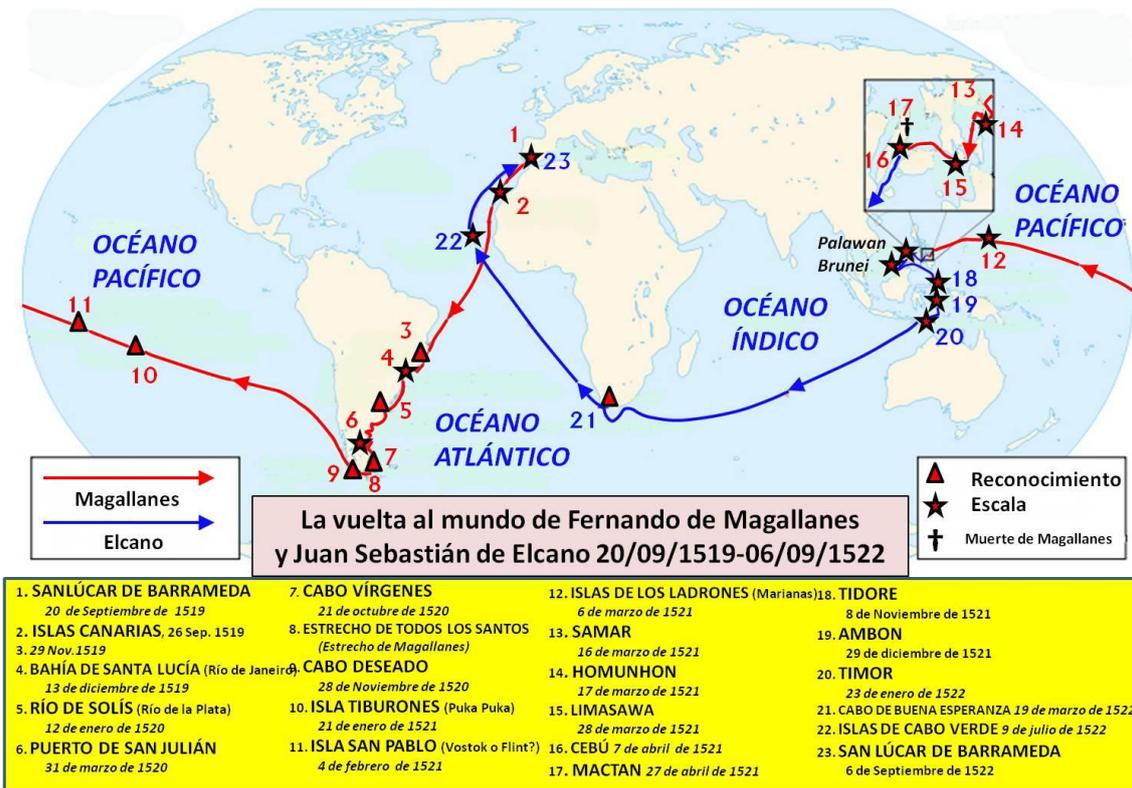


Planisferio de Cantino 1502 con el meridiano del tratado de Tordesillas. Vemos en este mapa portugués cómo la Patagonia se “trae” y deforma hacia el este e igualmente en América del norte Terranova,

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.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

En 1513, Vasco Núñez de Balboa avistó desde el actual Panamá, la Mar del Sur, hoy océano Pacífico. La corona española era consciente de que al otro lado de ese mar estaba Asia aunque no era consciente de la gran distancia que restaba para llegar. En septiembre de 1519 salió de Sanlúcar de Barrameda una expedición compuesta por cinco naves y capitaneada por Fernando de Magallanes, marino portugués al servicio de España. Su objetivo era alcanzar la Especiería. Un año después, en noviembre de 1520, descubrió y cruzó el estrecho de Todos los Santos, hoy estrecho de Magallanes, y atravesó el inmenso y desconocido océano Pacífico. En marzo de 1521 llegaron a unas islas que llamó de los Ladrones, las actuales Marianas, y poco después descubrieron el archipiélago de San Lázaro, hoy las Filipinas. A finales de abril, en un combate en la isla de Mactán, murió Magallanes. En noviembre de 1521 los restos de la expedición llegaron por fin a las Molucas. Habían transcurrido 29 años desde el primer viaje de Colón (1492) y 9 desde la llegada de los portugueses a esas islas (1512). Las dos naves que quedaban cargaron sus bodegas de especias e intentaron el regreso a España. La nave más grande, la nao capitana Trinidad, al mando de Gonzalo Gómez de Espinosa necesitó reparaciones que retrasaron su salida y que finalmente obligaron a intentar el regreso cruzando el Pacífico en dirección a América. Fue el primero de los fracasos que se sucederían en el intento de completar una ruta que sería conocida como el "tornaviaje". Gómez de Espinosa y su tripulación tuvieron que regresar a las Molucas donde fueron hechos prisioneros por los portugueses². La nave más pequeña, la nao Victoria, al mando del marino guipuzcoano Juan Sebastián Elcano, atravesó el Índico y rodeó África. Violaron el tratado de Tordesillas pero lograron llegar a Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1522, 3 años después de su partida³. Habían completado la primera circunnavegación⁴. Con las especias traídas en la Victoria se compensó el coste de toda la expedición.

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.

² En 1527, varios supervivientes fueron llevados a Lisboa. Carlos I negoció su rescate y Gonzalo Gómez de Espinosa y Ginés de Mafra regresaron por fin a España.

³ La Victoria llegó con 18 tripulantes a bordo. Otros 13 quedaron retenidos por los portugueses en Cabo Verde al hacer una escala allí. Elcano pidió a Carlos I que los rescatara. El monarca se ocupó de reclamarlos, logrando su regreso a España unos meses después.

⁴ Francis Drake completó su circunnavegación 58 años después que Elcano, en 1580.

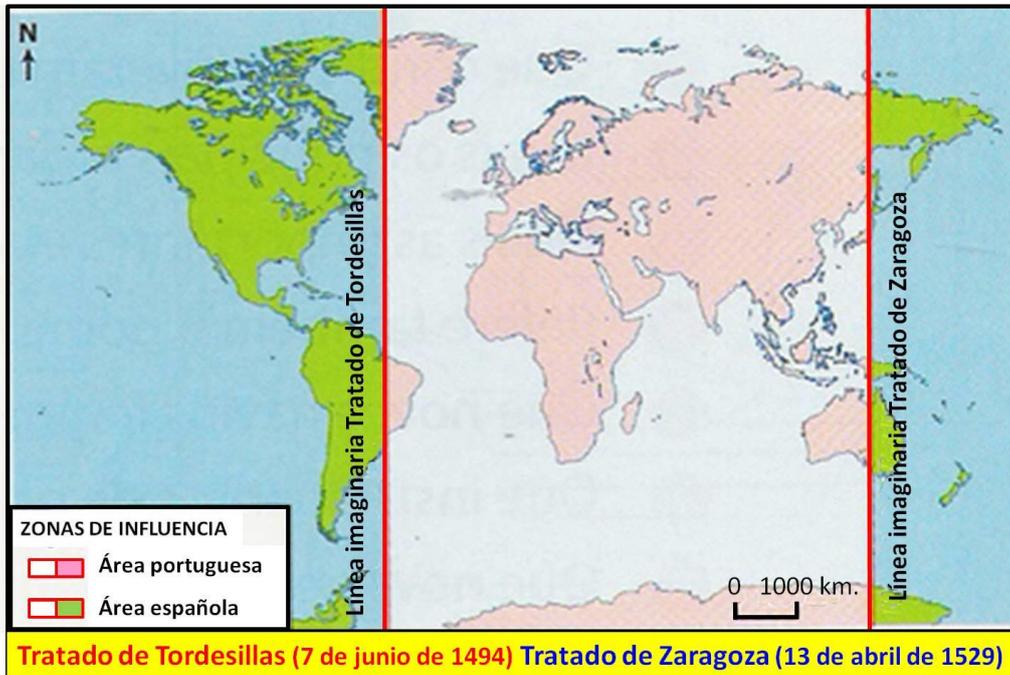
Tras la primera vuelta al mundo podemos distinguir **dos fases** en la aventura oceánica, una primera con el objetivo de alcanzar las Molucas, la Especiería, y la segunda que pretendía explorar la *Terra Australis Incógnita*. En la primera encuadramos las expediciones de Magallanes-El Cano y la de Loaysa,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



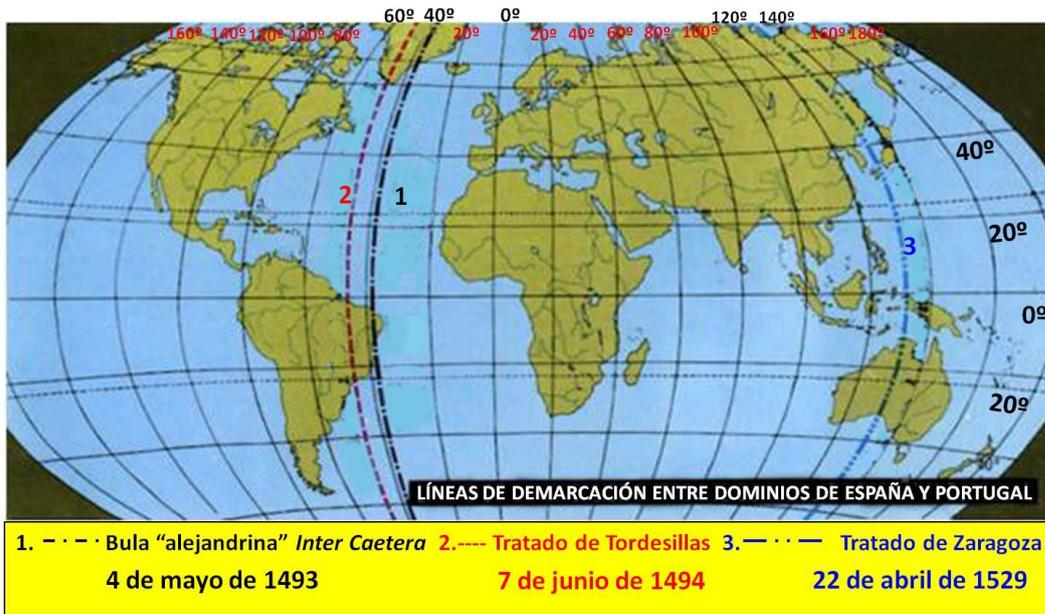
Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Tras la llegada a América un segundo capítulo se abre... alcanzar Asia para llegar así a la *Especiería*, que se creía muy próxima, apenas pasando un golfo, por ello las primeras expediciones marítimas *cortesianas* que no pasaron de costear California.

Finaliza este período con el descubrimiento del *Tornaviaje* abriendo una potente línea comercial que uniría hacia el oeste, la península, Nueva España y Asia, convirtiendo al *peso duro*, el *real de a ocho*, en la primera moneda internacional del momento, lo que hoy día es el dólar.



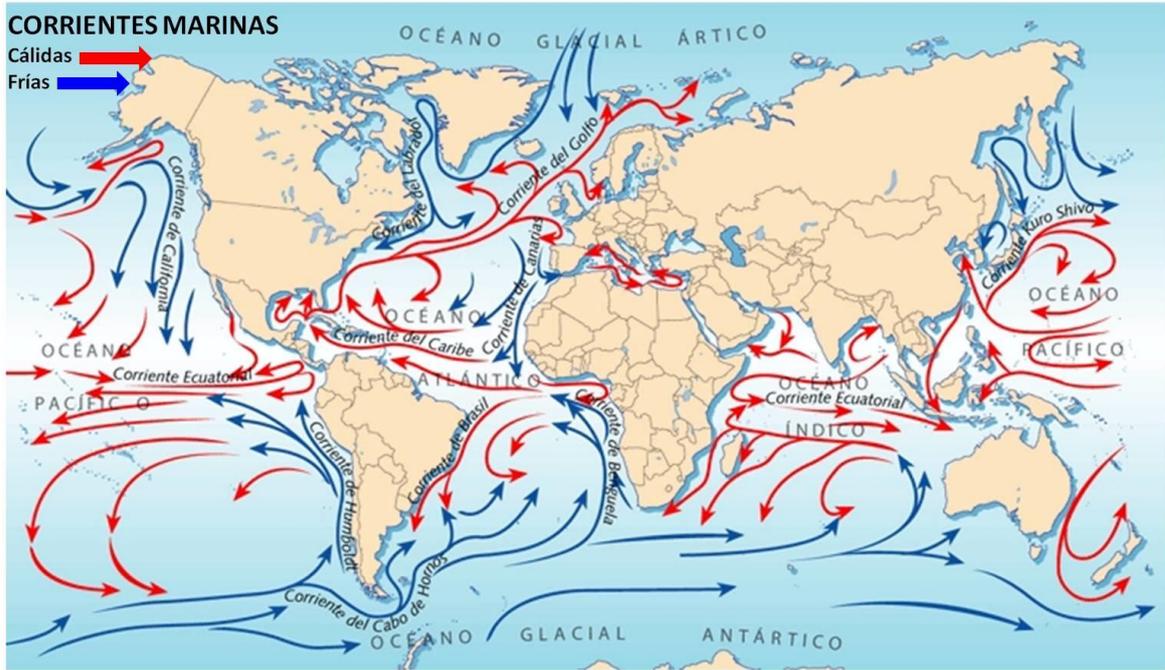
Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés



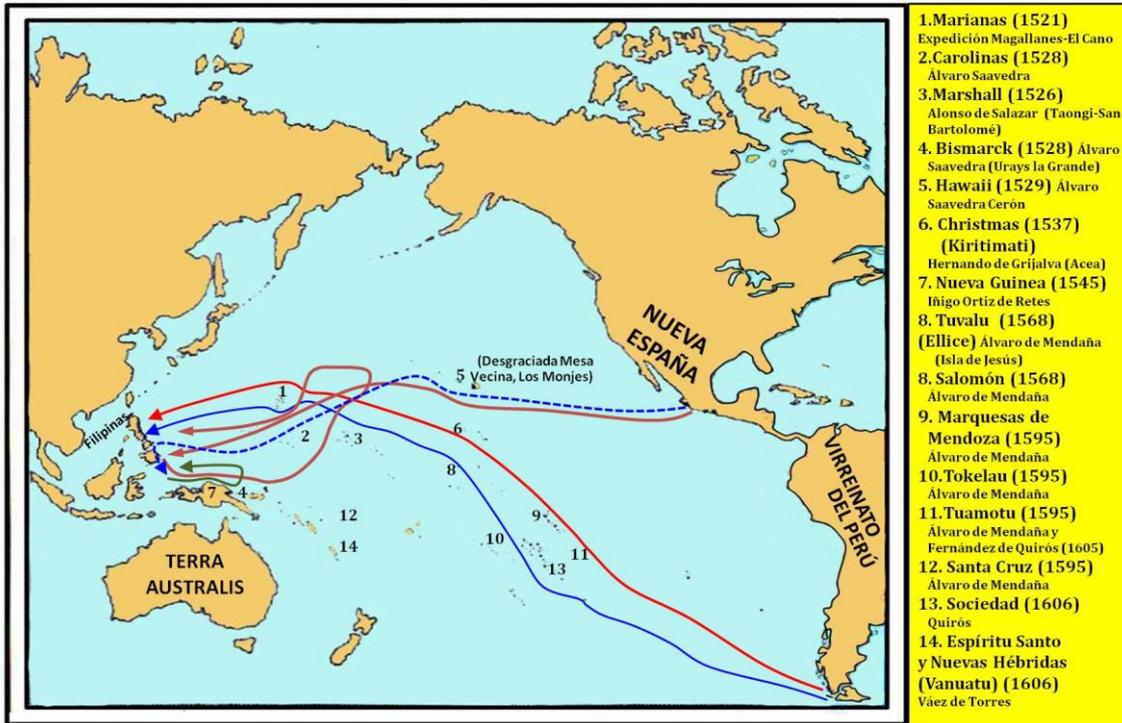
Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

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.

Tras el descubrimiento del Mar del Sur por Balboa en 1513, distinguimos como ya hemos mencionado una **primera fase** que dividimos a su vez en **dos periodos**. **Uno** conocido como la de los "**Viajes al Maluco**", con el objetivo de reivindicar las *islas de las Especias*, que según interpretaciones al amparo de la imprecisión del Tratado de Tordesillas en el cálculo de la longitud geográfica eran consideradas de responsabilidad española. **El otro** período sería el de **asentamiento y poblamiento** y conexión comercial mediante un viaje de regreso.



→ Magallanes-Elcano → Loaysa → Saavedra → Villalobos → Ortiz de Retes



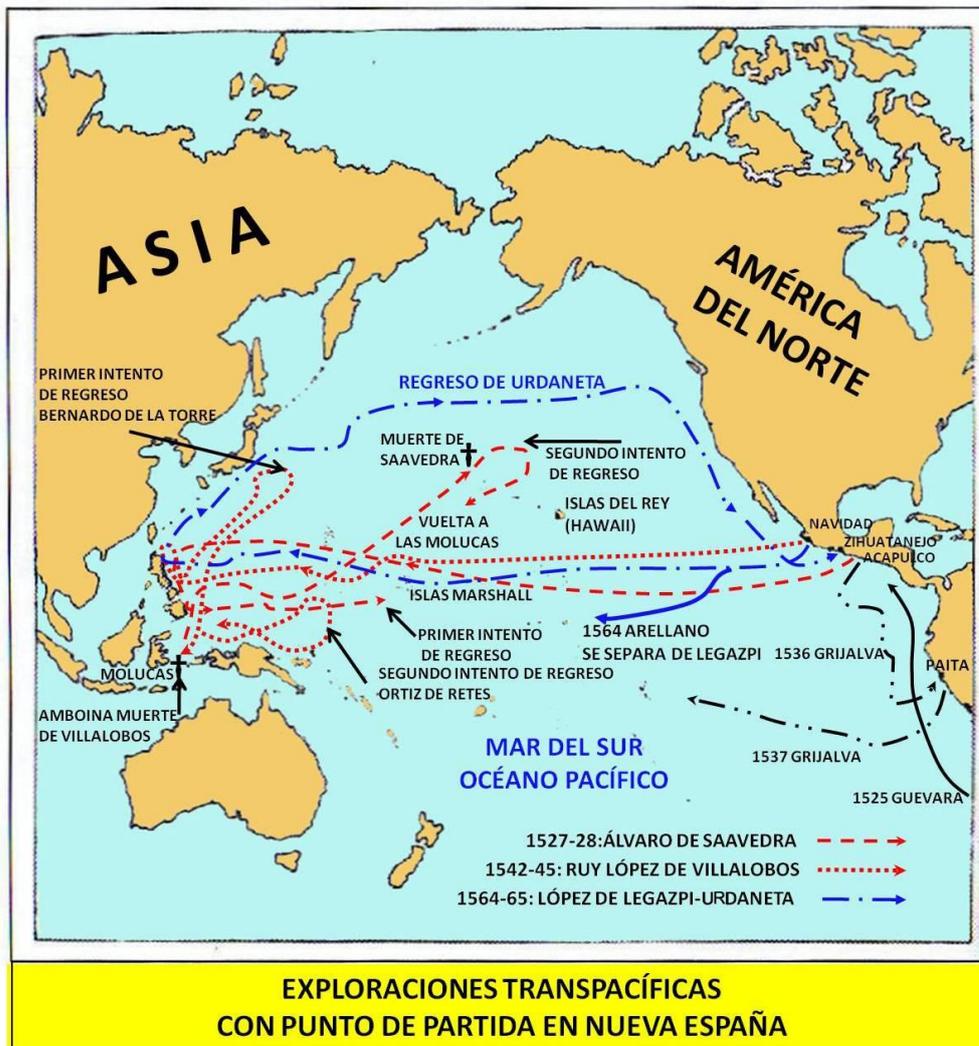
Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Aquí enmarcamos las expediciones de Magallanes-El Cano (1519-22), la de Loaysa (1525-27), la de Saavedra (1527-1529) y la de Grijalva (1536-37), y a cuyas desgracias, sufrimientos, frustraciones, gracias a la perseverancia, se sumaron el conocimiento sobre las corrientes, los vientos y los nuevos descubrimientos. El tratado de Zaragoza, en 1529, puso fin a esta fase zanjando el contencioso en favor de las pretensiones portuguesas.

En estas expediciones el *tornaviaje* se había revelado insoluble **en cuatro intentos**: una vez, La Trinidad, de la expedición de Magallanes-Elcano al mando de Gómez de Espinosa (1522), dos veces lo intentó Saavedra (1528-29) y una vez Grijalva (1537).

El **segundo período** de esta primera fase de la penetración española en el Pacífico tuvo la meta concreta como acabamos de mencionar, el asentamiento y poblamiento de islas de Poniente, Filipinas, y el establecimiento de una ruta estable que garantizase el contacto regular con la América española.

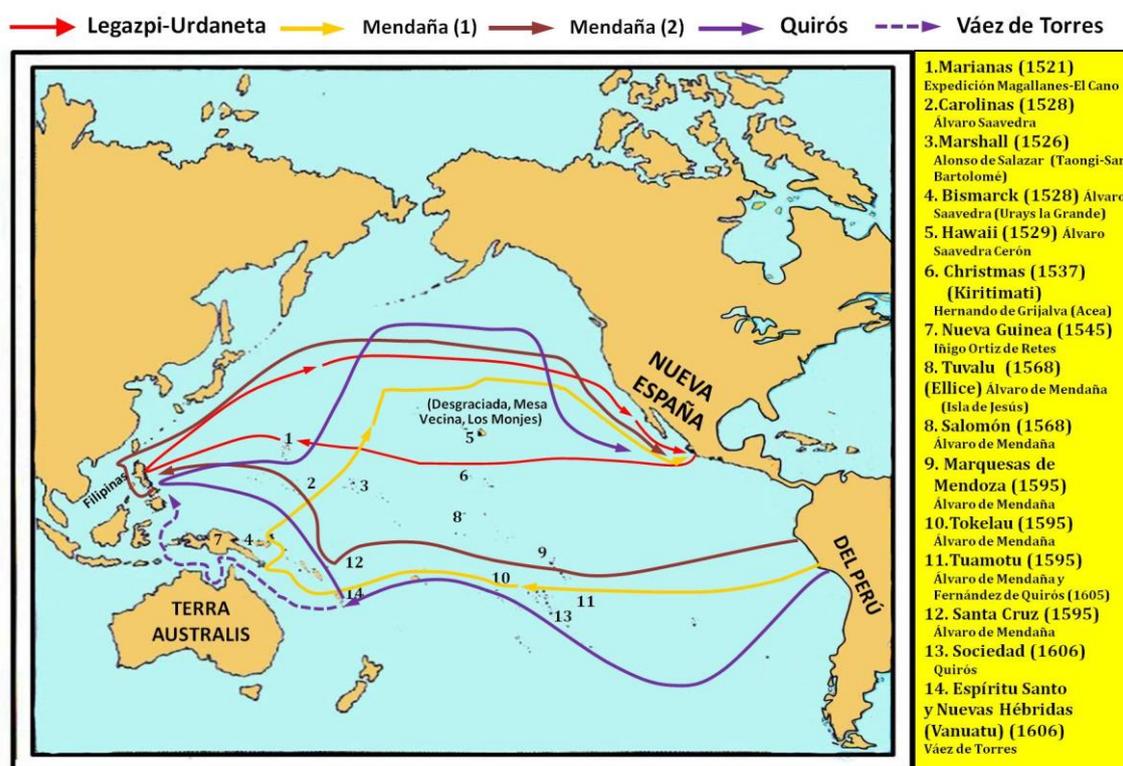
En este ciclo se encuadra la expedición de Ruy López de Villalobos de 1542, y aunque pudo considerarse un fracaso, es un definitivo ejemplo de perseverancia y fuera de voluntad indescriptible por los dos intentos desesperados de regreso a Nueva España. Bernardo de la Torre lo intentaría **por quinta vez** a bordo de la nao *San Juan de Letrán* en agosto de 1543 y **por sexta vez** Ortiz de Retes con la misma nao el 16 de mayo de 1545.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés
Primera fase de la actividad española en el Pacífico, viajes al maluco y asentamiento en Filipinas.

La llegada de los españoles a la *Especiería* planteó un nuevo conflicto con los portugueses. En aquella época, no se conocían las dimensiones exactas del globo

terráqueo. Además, la latitud de un punto de la superficie terrestre se podía medir con una precisión aceptable, pero no ocurría lo mismo con la longitud. Como consecuencia, no estaba claro si el antimeridiano del Tratado de Tordesillas (la parte del meridiano que atravesaba Asia) dejaba a las Molucas dentro de la demarcación española o de la portuguesa. Vamos a ir detallando a continuación las expediciones sucesivas.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

En 1525, tras la vuelta al mundo de Elcano, una nueva expedición con destino a las Molucas zarpó de La Coruña con siete naves. La mandaba García Jofre de Loaysa y en ella llevaba como piloto a Elcano⁵ junto con otros veteranos de su expedición, entre los que un joven paisano suyo, Andrés de Urdaneta. Loaysa y Elcano murieron durante la travesía del Pacífico⁶. Un barco logró llegar en 1526, primero a Filipinas y luego a la Especiería. Allí resistieron a los portugueses a los que se enfrentaron durante años, aliados con diferentes tribus locales.

La resistencia se prolongó en parte por el auxilio recibido desde Nueva España. Hernán Cortés, que había conquistado el imperio azteca en 1521, envió a su pariente Álvaro de Saavedra al frente de una expedición con tres naves en búsqueda de Loaysa. Partieron del puerto de Zihuatanejo, en la costa del Pacífico novohispano, en 1527. Fue la primera expedición que partió hacia Asia desde

⁵ Además de Juan Sebastián Elcano, en la expedición iban otros dos veteranos de la expedición Magallanes-Elcano, Martín Iñiguez de Carquizano y Hernando de Bustamante.

⁶ En la isla de Guaján, hoy Guam, encontraron a Gonzalo de Vigo, superviviente de la tripulación de la nao Trinidad, de Gonzalo Gómez de Espinosa.

América, y no desde España⁷. A pesar de no disponer de cartas de navegación, lograron encontrar a los supervivientes de la expedición de Loaysa en la isla de Tidore, en las Molucas. Seguidamente como ya hemos citado, en 1528 y 1529, Saavedra intentaría sin éxito regresar a Nueva España atravesando el Pacífico de oeste a este, muriendo durante el segundo intento.

En 1529, Carlos I de España y V de Alemania, y Juan III de Portugal firmaron el tratado de Zaragoza por el que el rey de España renunciaba a la soberanía sobre las Molucas en favor de Portugal, recibiendo a cambio una importante compensación con la que financiar su costosa política y sus guerras en Europa, evitando a su vez un conflicto con Portugal⁸.

En 1532, tras seis años resistiendo a los portugueses, y enterados del tratado de Zaragoza, los supervivientes de las expediciones de Loaysa y Saavedra negociaron con los portugueses su repatriación. Tras la pérdida de las Molucas a favor de Portugal los pocos españoles que allí quedaban negociaron con los portugueses su retorno. Urdaneta partió el 15 de febrero de 1535, arribando a Lisboa el 26 de junio de 1536. A su llegada, los portugueses le requisaron toda la documentación de que era portador, que había generado durante aquellos años⁹ y que incluía los derroteros de los viajes de Loaysa y Saavedra, mapas y "*otras memorias y escripturas, lo cual tomo la dicha Guarda Mayor sin auto de escribano, ni nada, sino así de hecho*". Tras huir de Portugal por indicación del embajador español, el 26 de febrero de 1537 entregó en Valladolid un relato pormenorizado del viaje, hecho de memoria, que refleja sus capacidades y el gran conocimiento adquirido. Urdaneta completó de esta manera la segunda circunnavegación, aunque en naves diferentes a los que habían partido de la Coruña en 1525.

El tratado de Zaragoza no supuso el fin del interés español por las Indias Orientales, pues en más lugares a parte de en las Molucas se podrían obtener especias a precios quizás mucho mejores que en Europa, a parte del creciente interés por establecer una relación comercial con China. Las expediciones Magallanes-Elcano y de Loaysa ya habían percibido la presencia de comerciantes chinos en esa parte del mundo, sobre todo en el archipiélago de *San Lázaro*¹⁰, islas Filipinas¹¹, cuya ubicación respecto al antimeridiano de Tordesillas no estaba clara. En todo caso, no había presencia portuguesa estable en ellas y el Emperador Carlos tenía muy clara la oportunidad de instalarse en la zona y comerciar directamente con Oriente.

7 Algunos tripulantes supervivientes de la expedición de Saavedra habían llegado a Nueva España en un pequeño barco de la expedición de Loaysa. Tras atravesar el estrecho de Magallanes y dispersarse la expedición por un temporal, el patache Santiago, al mando de Santiago de Guevara, realizó una extraordinaria navegación de 10.000 kilómetros llegando a Nueva España en julio de 1526.

8 El Emperador Carlos había contraído matrimonio en 1526 con Isabel, hermana del rey Juan III de Portugal, lo que también contribuyó al deseo de evitar una guerra. Carlos e Isabel tuvieron 5 hijos, siendo el primogénito su sucesor, el futuro Felipe II.

9 Durante los años de estancia y experiencia en la Especiería, Urdaneta aprendió varios dialectos locales, navegó con los nativos y recopiló toda la información que pudo atesorar y mediante la que conoció las corrientes marinas dominantes. Años después, Felipe II recuperó gran parte de la documentación confiscada. Pero para entonces Urdaneta, de memoria prodigiosa, ya la había reescrito en gran parte de su informe. Otra cosa que logró fue traerse con él desde las Molucas a Gracia, la hija que tuvo allí con una nativa.

10 GORRIZ ABELLA, Jaume: *Filipinas antes de Filipinas: el archipiélago de San Lázaro en el siglo XVI*, POLIFEMO, 2011.

11 Magallanes descubre el archipiélago y lo bautiza con el nombre de *San Lázaro o Poniente*.

Nos queda por detallar otra expedición española que intentó llegar a las Molucas. En 1537, Hernán Cortés envió desde Nueva España a Hernando de Grijalva con dos barcos con ayuda para Francisco Pizarro que tenía problemas en Perú. Una vez cumplida su misión, Grijalva partió del puerto de Paita, en Perú, con una nave a explorar el océano Pacífico. En un momento dado la tripulación se amotinó y le exigió dirigirse a las Molucas. Al negarse por ser zona de soberanía portuguesa, le asesinaron. Los amotinados llegaron hasta Nueva Guinea, donde los portugueses rescataron a unos pocos supervivientes en 1539.

Carlos I encargó a Antonio de Mendoza y Pacheco, primer virrey de Nueva España, organizar una expedición con el objetivo de buscar nuevas rutas comerciales, instalarse en el *archipiélago de San Lázaro* y encontrar una ruta de retorno. Una expedición, organizada y mandada por Pedro de Alvarado, no llegó a hacerse a la mar¹². Alvarado participó en Nueva España en la conocida como guerra del Mixtón y murió en 1541 a causa de las heridas recibidas. Se hizo cargo de la expedición el reputado capitán de las flotas de Indias, Ruy López de Villalobos quien con seis naves partió a finales de 1542 del Puerto de Navidad, en el Pacífico novohispano¹³. Villalobos alcanzó su destino y bautizó a la actual isla de Leite como *Felipina*, en honor al heredero del trono, el entonces príncipe Felipe. Este nombre se extendería al conjunto del archipiélago que pasó a ser conocido como *Filipinas*.

Urdaneta permaneció en Nueva España en cometidos de responsabilidad, como la investigación sobre la fracasada expedición de Cabrillo a la costa californiana en 1542. Escribe sobre variados temas como la navegación por el Caribe, la formación de los ciclones tropicales, la reproducción de las tortugas marinas o la curación de las fiebres tropicales. En 1547 se le encomendó la organización de una armada para pacificar el Perú, pero el éxito de Lagasca hizo innecesaria la expedición.

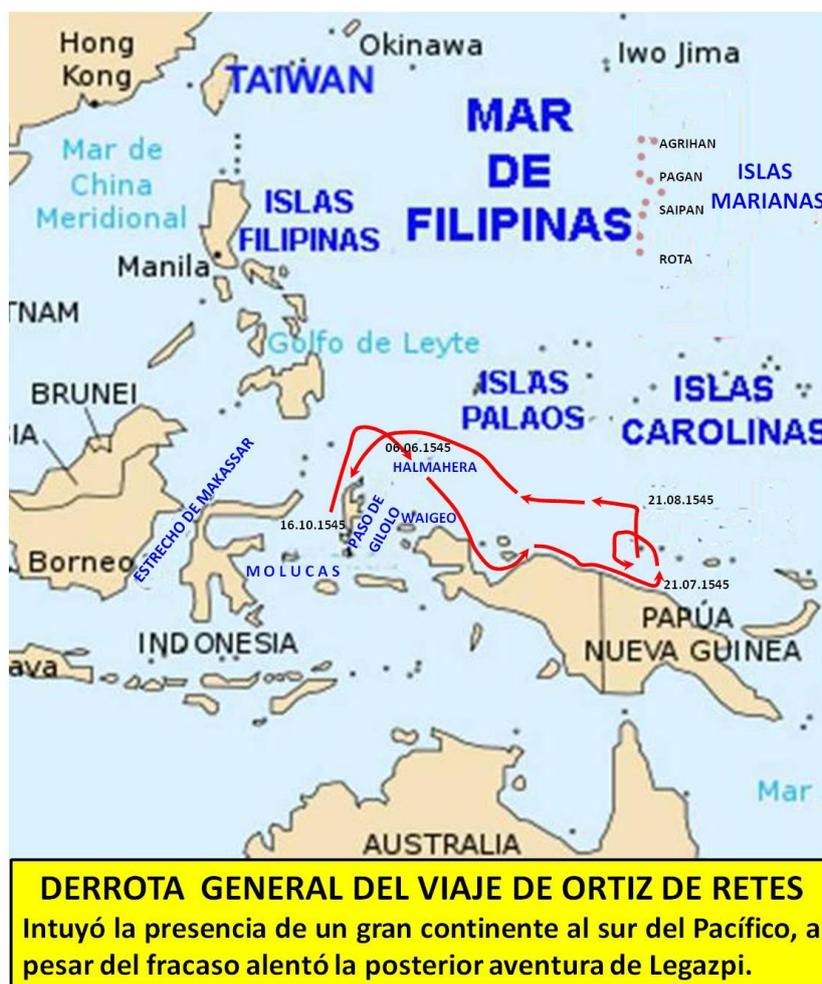
El asentamiento español en estas islas tropezó con todo tipo de dificultades, hambre, hostilidad de los nativos, problemas en la navegación por el archipiélago, todo parecía ir contra el objetivo de la expedición. Un intento de tornaviaje dirigido por Bernardo de la Torre, uno de los capitanes de Villalobos fracasó en 1543. Otro más, el quinto desde 1522, dirigido esta vez por Iñigo Ortiz de Retes también fracasó en 1545.

Aislados y exhaustos, los españoles se vieron obligados a abandonar las Filipinas y buscar refugio en las Molucas al amparo de los portugueses que los veían como competidores. Allí tras algunos enfrentamientos con los portugueses, acabaron entregándose y negociando su repatriación. Villalobos terminó sus días preso en la isla de Amboina, y en su lecho de muerte, en 1546, sería auxiliado por el que sería San Francisco Javier, en aquel momento Nuncio del Papa en Asia. Según el cronista

12 Urdaneta acompañaría a Pedro de Alvarado en una nueva expedición desde la Nueva España que quedó en suspenso por las malas relaciones de Alvarado y el virrey Mendoza. La muerte de Alvarado dejó definitivamente esta expedición en manos de Villalobos, que volvería a fracasar dos veces en el intento de tornaviaje.

13 El piloto de una de las naves, era Ginés de Mafra, uno de los supervivientes de la tripulación de la nao Trinidad, capitana de la expedición Magallanes y primer barco que intentó el tornaviaje. Ginés de Mafra escribió una crónica del viaje de Magallanes que no se descubrió y publicó hasta 1920.

de la expedición, el marino cántabro García de Escalante¹⁴, ciento cuarenta y cuatro supervivientes¹⁵ llegaron a Lisboa en 1548¹⁶.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Las expediciones de Magallanes-Elcano, Loaysa, Saavedra, Grijalva y Villalobos habían costado muchas vidas, barcos, y recursos de todo tipo, además de dinero, pero en aquel momento preciso los españoles eran los únicos europeos que habían navegado por el Pacífico. Se habían descubierto decenas de islas hasta entonces desconocidas, y recopilado gran cantidad de información sobre corrientes, vientos y climas, por lo que encontrar la ruta de regreso a América estaba cada vez más cerca, aunque aún pasarían años antes de lograrlo.

Por lo tanto resumiendo sobre los intentos frustrados de regreso, **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*

14 ESCALANTE ALVARADO, *García de: Viaje a las Islas de Poniente*, Santander, 1999.

15 Otras fuentes hablan de 117 supervivientes. 30 no quisieron regresar a España en barcos portugueses y se quedaron en Malaca. Ginés de Mafra, que sobrevivió a las expediciones de Magallanes y de Villalobos, fue uno de los españoles que se quedaron allí.

16 Algunos de los repatriados, como Guido de Lavezares o Juan Pablo de Carrión tendrían un papel relevante en la preparación del tornaviaje y en los primeros años del poblamiento y asentamiento español en las Filipinas.

*cortesianas*¹⁷, 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 *Especería*. 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.

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.

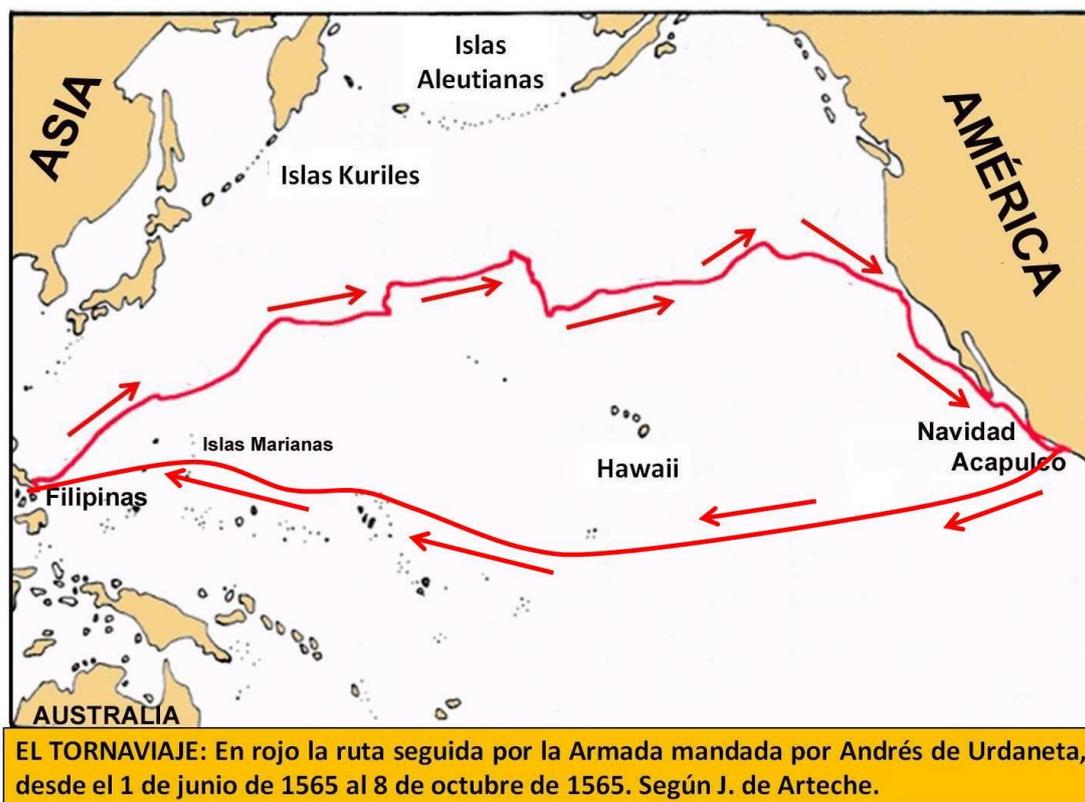
El intento de colonización de Filipinas no terminó ahí pues el Virrey Luis de Velasco envió a Miguel López de Legazpi quien zarpó de Puerto de Navidad, el 21 de noviembre de 1564 tomando posesión de Guaján, las Islas de Saavedra, actuales Marshall, y las Islas Marianas, hasta tocar en Samar el 27 de 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 por Urdaneta es cuando se descubriría la ruta de regreso, quien como miembro de la expedición de Legazpi regresaría desde la Villa de San Miguel, actual Cebú, a Nueva España.

Todo sucedió así. Felipe II defendía la postura igual que su padre, que las Filipinas caían dentro de la demarcación española según el tratado de Zaragoza, aunque algunos cosmógrafos como Andrés de Urdaneta discrepaban. El virrey novohispano Luis de Velasco promovió una nueva expedición marítima a Oriente

¹⁷ En 1532: Diego Hurtado de Mendoza. En 1533: Diego Becerra de Mendoza con Fortún Jiménez Bertandoña, y Hernando de Grijalva con Martín de Acosta. En 1535: el propio Hernán Cortés con Andrés de Tapia, y el 1539: Francisco de Ulloa. Con estas expediciones quedaba probado que California era una península y no una isla como era imaginada, a pesar de lo cual pasarán cien años y seguirán apareciendo mapas dibujados en Europa en los que todavía se refleja California como una mítica ínsula, dando paso al estrecho, no menos mítico, de Anián. Aunque nunca se obtuvieron las recompensas materiales que esperaba con estas empresas, Cortés entra una vez más en la historia, como el descubridor de Baja California. Además, la *Mar Bermeja*, actualmente es conocida como Mar de Cortés o Golfo de California.

para la que solicitó autorización a Felipe II por medio de Juan Pablo de Carrión, veterano de la expedición Villalobos.



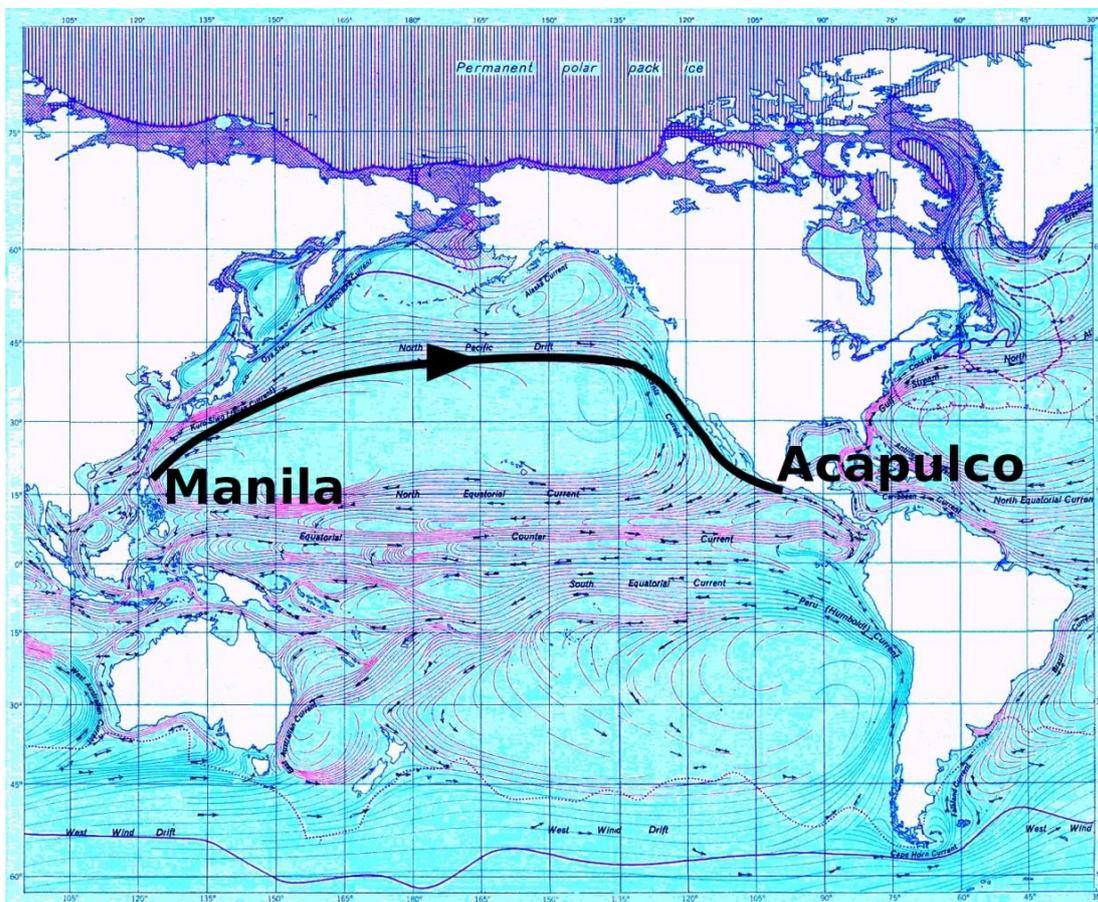
Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés
Derrota de Legazpi (1564) y del tornaviaje de Urdaneta (1565).
Ruta del Tornaviaje siguiendo la corriente de Kuro-Shivo.

El principal problema a resolver era la ruta del *tornaviaje* pues sin esa ruta no se podría desarrollar el comercio con oriente. Como consecuencia el virrey Velasco reunió a los navegantes más experimentados en el Pacífico para analizar y proponer la posible ruta a seguir. Entre estos navegantes destacaban Guido de Lavezares, otro veterano de la expedición Villalobos, el ya citado Juan Pablo de Carrión y, sobre todo, Andrés de Urdaneta.

Y así, no por casualidad, llegamos a Andrés de Urdaneta este español nacido en Ordizia a finales de 1507 quien ya recibió su bautismo de mar en la expedición de Loaysa cuyo responsable náutico era Elcano, al mando de nao *Sancti Spiritus*, en la que iba Urdaneta quien permaneció nueve años en las Molucas demostrando dotes diplomáticas y de observación, adquiriendo de los fracasados intentos de retorno y de su trato con navegantes asiáticos, conocimientos sobre el clima, navegación local, corrientes, que resultarán cruciales para el tornaviaje de 1565.

El 20 de marzo de 1553, en Nueva España, Urdaneta deja la espada y toma la cruz, ingresando en la orden de los agustinos, muy implicados en la educación de las élites indígenas, perseverando en sus actividades náuticas, ya que participó en la fracasada expedición de Tristán de Luna y Arellano a Pensacola en 1559, y mantuvo estrechas relaciones con el adelantado Pedro Menéndez de Avilés. Urdaneta se encontraba en un convento de Ciudad de México, pero en el pasado,

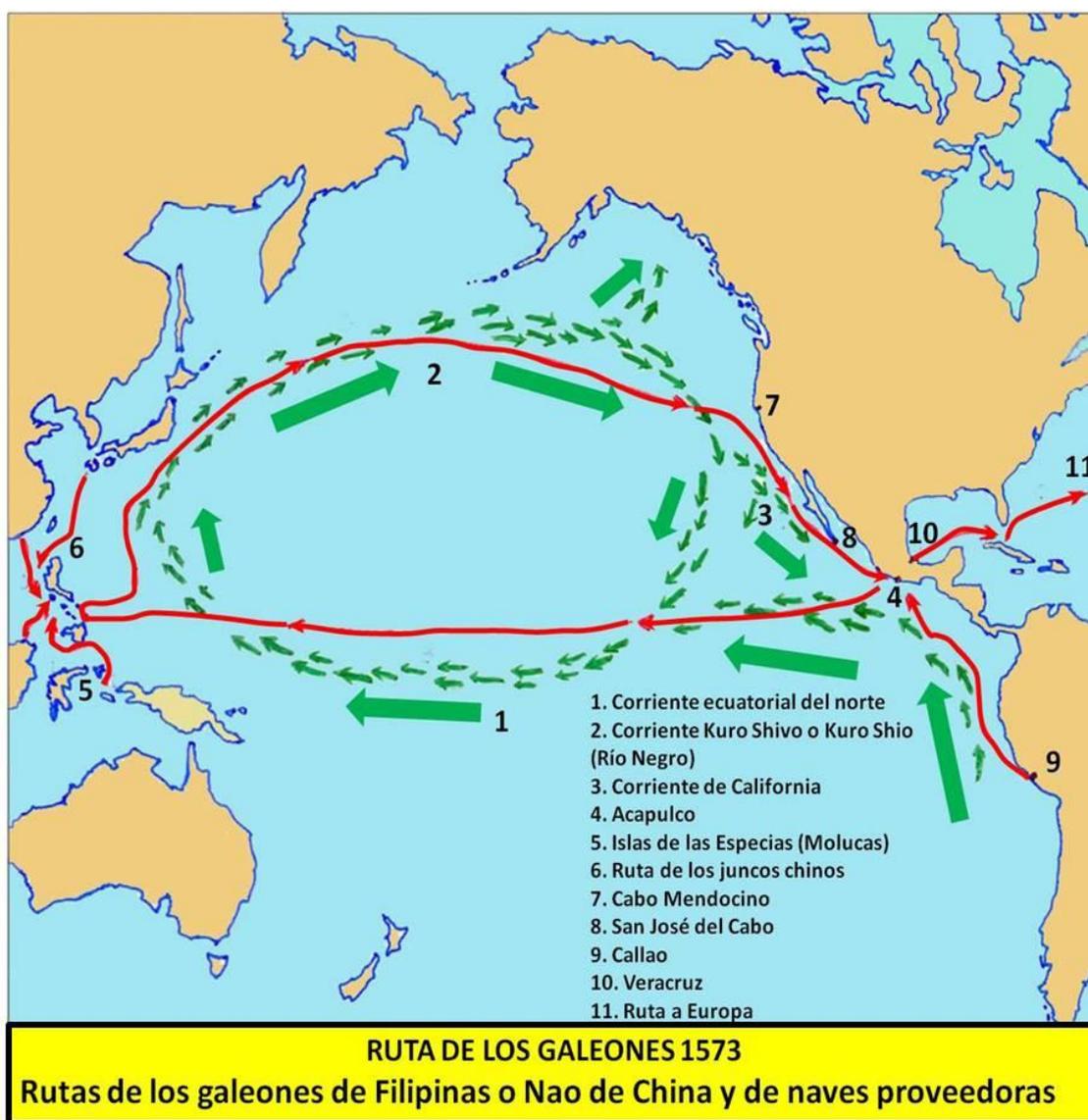
por la experiencia de sus años en las Molucas, había redactado escritos en los que aseguraba ser capaz de encontrar la ansiada ruta¹⁸, motivo por el que sería llamado.



El 24 de septiembre de 1559, Felipe II ordenó al virrey Luis de Velasco una expedición a Filipinas con la participación Urdaneta como experto náutico para establecer una ruta estable sin despertar las suspicacias portuguesas. Felipe II sabía que las Filipinas caían en la demarcación portuguesa según el Tratado de Tordesillas, pero también conocía que en Filipinas no había portugueses. Para consolidar el dominio de las Filipinas y establecer un puente comercial con China era imprescindible una ruta de retorno a Nueva España a través de Pacífico y Urdaneta era el hombre clave para resolver el desafío.

Se encargó la dirección de la expedición a Miguel López de Legazpi, soldado u administrador colonial de honradez probada, que al ser pariente de Urdaneta, fue presionado por Felipe II para hacer que Urdaneta dejara el convento y fuera como cosmógrafo de esta la nueva expedición. La expedición con cinco naves salió, al igual que la de Villalobos, del Puerto de Navidad el 21 de noviembre de 1564, con una tripulación en gran parte novohispana y siguiendo una de las tres alternativas propuestas por Urdaneta, navegó por la ruta más ecuatorial, bien conocida porque ya la habían usado para la ida Saavedra y Villalobos.

¹⁸ Urdaneta había llegado a escribir literalmente “que él podía atravesar de vuelta el Pacífico hasta en una carreta”.



Mapa elaboración propia ©José Antonio Crespo-Francés

Como era habitual, las instrucciones detalladas eran secretas y el sobre que las contenía se abrió una vez en alta mar. En este caso había tres objetivos principales a cumplir: conseguir un asentamiento en Filipinas que asegurase la presencia española en Oriente y el acceso al mercado de las especias, predicar la fe cristiana y encontrar la ruta del *tornaviaje*.

Urdaneta, que pensaba que el destino de la expedición era Nueva Guinea¹⁹, no tuvo más remedio que aceptar las órdenes, consolándose con la idea de que iban a rescatar a naufragos de expediciones anteriores y almas, mediante la difusión del cristianismo. En enero de 1565 llegaron a la isla de Guaján y un mes después desembarcaron en la isla de Samar, ya en las islas Filipinas. Urdaneta dio pruebas sobradas de la precisión de sus cálculos y su conocimiento de la inmensidad oceánica cuando el 21 de enero de 1565 avisaba de la proximidad de la isla de

¹⁹ Nueva Guinea había sido descubierta por Álvaro de Saavedra. A ella llegaron los amotinados de la expedición de Grijalva. El nombre de Nueva Guinea se lo puso Iñigo Ortiz de Retes que exploró la costa norte de la isla durante su intento de tornaviaje.

Guaján, hoy Guam, avistada al día siguiente. Los pilotos de la expedición creían estar ya en Filipinas, a donde no llegarían hasta el 13 de febrero.

Las hábiles negociaciones de Legazpi con los indígenas y el buen trato ofrecido, muy diferente al dispensado por los portugueses, les permitió obtener alimentos y subsistir. A su llegada, exploraron el archipiélago en busca del asentamiento definitivo²⁰. El 15 de marzo mientras continuaban con sus exploraciones, fondearon en Bohol, por la gran cantidad de madera existente en ella, para reparar la nao San Pedro, destinada a efectuar el tornaviaje.

Los informes de la fragata enviada indujeron a Legazpi a elegir Cebú como emplazamiento final desde donde iniciar el asentamiento y poblamiento. La flota se trasladó allí el 27 de abril y Urdaneta fue el primero en ir a tierra para negociar con los nativos por sus conocimientos lingüísticos pues hablaba fluidamente el malayo además de tener conocimientos de varias lenguas locales.

En mayo de 1565 se fundó la villa de San Miguel, en la isla de Cebú. Establecido el asentamiento definitivo sólo restaba descubrir la ruta que permitió la conexión estable con Nueva España. Urdaneta que acumulaba experiencias anteriores pues había sido aleccionado por el piloto Macías del Poyo, participante en los intentos de Álvaro de Saavedra, pensó acertadamente que el tornaviaje se lograría navegando hacia el norte antes de dirigirse al este. De esta manera aprovecharía los vientos alisios que lo llevarían de vuelta a la costa oeste de América del Norte. La nao San Pedro sería capitaneada por el joven Felipe Salcedo, nieto de Legazpi. Andrés de Urdaneta era el piloto mayor. El objetivo era regresar a Nueva España navegando por el Pacífico. Cruzaron el estrecho de San Bernardino, entre las islas de Luzón y Samar, y navegaron hacia el norte, hasta encontrar vientos del oeste, de esta manera cruzaron el Pacífico y al divisar las costas de la actual California pusieron rumbo Sur.

El 1 de junio de 1565 partió de Cebú la nao San Pedro, la más rápida disponible, aunque la navegación transpacífica propiamente dicha comenzó el día 9 al salir del estrecho de San Bernardino. Impulsados por el monzón de verano, hasta el 4 de agosto navegaron al noreste buscando la corriente del Kuro-Shivo, ese día alcanzaron por primera vez los 39º N en una longitud de 170º W. Tras la partida descendieron a los 32º N, y volvieron a subir a los 39º 30' N el 4 de septiembre. Ni estos dos '*picos*' que prolongaban '*innecesariamente*' la navegación fueron casuales pues Urdaneta intentaba verificar la longitud, coordenada indomeñable por entonces pero imprescindible para cruzar el Pacífico transversalmente.

Sus cálculos resultaron más que atinados ya que el piloto Espinosa, al concretar la primera estimación de distancia al continente americano, anota en su diario que Urdaneta calcula estar a 270 leguas del actual Cabo Mendocino, una distancia que se verificará tras los posteriores 15 días, navegando exclusivamente por estima, tras 7000 millas sería imposible lograr tal precisión.

²⁰ Luzón, la mayor isla de Filipinas fue explorada por primera vez por la expedición mandada por Goyti y Salcedo, que actuaban a las órdenes de Legazpi.

El regreso desde Filipinas marcó un hito en la historia de la navegación. Se trataba del viaje más largo, 7.644 millas, navegando por una ruta desconocida. Viaje de tal trascendencia se ejecutó bajo el mando de un muchacho de 18 años, Felipe Salcedo, y la dirección técnica del experimentado fraile de 57 años, Urdaneta. Sólo la confianza que inspiraba éste puede explicar lo que, en cualquier otra circunstancia, hubiera sido una temeridad suicida.

El 18 de septiembre avistan la isla californiana de Santa Rosa con lo que culminaba la primera travesía del Pacífico de oeste a este. A partir de ese día, con una tripulación agotada pero no sin verse apremiados por el hambre o la sed, descendieron a buena velocidad costeano hasta San Blas y el destino elegido por Urdaneta, Acapulco, a donde arribaron el 8 de octubre.

El 8 de octubre de 1565, tras 130 días de navegación sin tocar tierra, el San Pedro, pasó de largo el Puerto de Navidad y llegó a Acapulco²¹. Fue probablemente uno de los viajes más trascendentales de la historia. A partir de él, Asia se ponía en contacto con América por primera vez. Al relativamente poco conocido Andrés de Urdaneta se le ha llamado el Colón del Pacífico. Al igual que le pasó a Colón, en los tiempos de la navegación a vela la principal dificultad no estaba en descubrir, sino en regresar. Sin embargo, Urdaneta no fue el primero en hacer el tornaviaje pues el patache San Lucas, capitaneado por Alonso de Arellano y con el mulato Lope Martín como piloto, desertaron de la expedición de Legazpi, conociendo las planes de Urdaneta, llegó a la isla de Mindanao, cargó el barco con canela y logró regresar al Puerto de Navidad el 9 agosto de 1565, dos meses antes que el piloto agustino.

Urdaneta se trasladó a la Real Audiencia de México, donde fue recibido con todos los honores, y luego a España. En abril de 1566 Felipe II le recibió en Valladolid y le puso en contacto con una junta de cosmógrafos a quienes mostró la detallada documentación de sus viajes. El resultado de los trabajos de Urdaneta, en el mar y en la Corte, fue el establecimiento inmediato de una línea de navegación que durante 250 años, hasta 1815, había de sostener el comercio entre Nueva España y su territorio más occidental, las Filipinas, mediante el conocido como *Galeón de Manila*, o *Nao de la China*.

A partir del *tornaviaje* de Urdaneta, se puede empezar a hablar de la globalización del comercio mundial. La tenacidad de España había logrado culminar el objetivo de comerciar directamente con oriente. Habían pasado cuarenta y cuatro años desde la llegada de Magallanes a las Filipinas y setenta y tres desde el primer viaje de Colón. Andrés de Urdaneta regresó a su convento de México donde murió en 1568. Miguel López de Legazpi dejó bien afianzado el dominio español en amplias zonas del archipiélago mediante pactos con las tribus que las habitaban. En 1571 estableció en Manila la capital de las Filipinas por su mejor posición con vistas al comercio con China. Legazpi falleció en Manila en 1572²².

21 Urdaneta pensaba que el puerto de Acapulco, situado a una semana de navegación al sur de Navidad era más ventajoso como puerto terminal del tráfico con Oriente, criterio que fue aceptado.

22 Urdaneta murió a los 60 años y Legazpi a los 69. Dada la época en que vivieron, la expedición Legazpi-Urdaneta puede verse como un gran logro de personas hoy englobadas en lo que llamamos “tercera edad” y que en aquella época de menos longevidad ya eran auténticos ancianos.



El Galeón de Manila

A partir de ese momento un total de 110 galeones se hicieron al mar en los 250 años de la ruta 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 que 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 armada²³.

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* de 51,5 m.

²³ Se asignó a cada exportador una cantidad determinada por medio de un sistema llamado de la "boleta". Los cargamentos permitidos se dividían en 4000 boletas. Mil de ellas correspondían al rey; otra cuarta parte era para las órdenes religiosas, importante factor de cristianización, asentamiento y poblamiento de las islas; y el resto venía atribuido a los comerciantes. Las boletas podían enajenarse si el beneficiario lo deseaba. Su valor era de 250 pesos aunque llegó a pagarse la cantidad de 2000.



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

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.

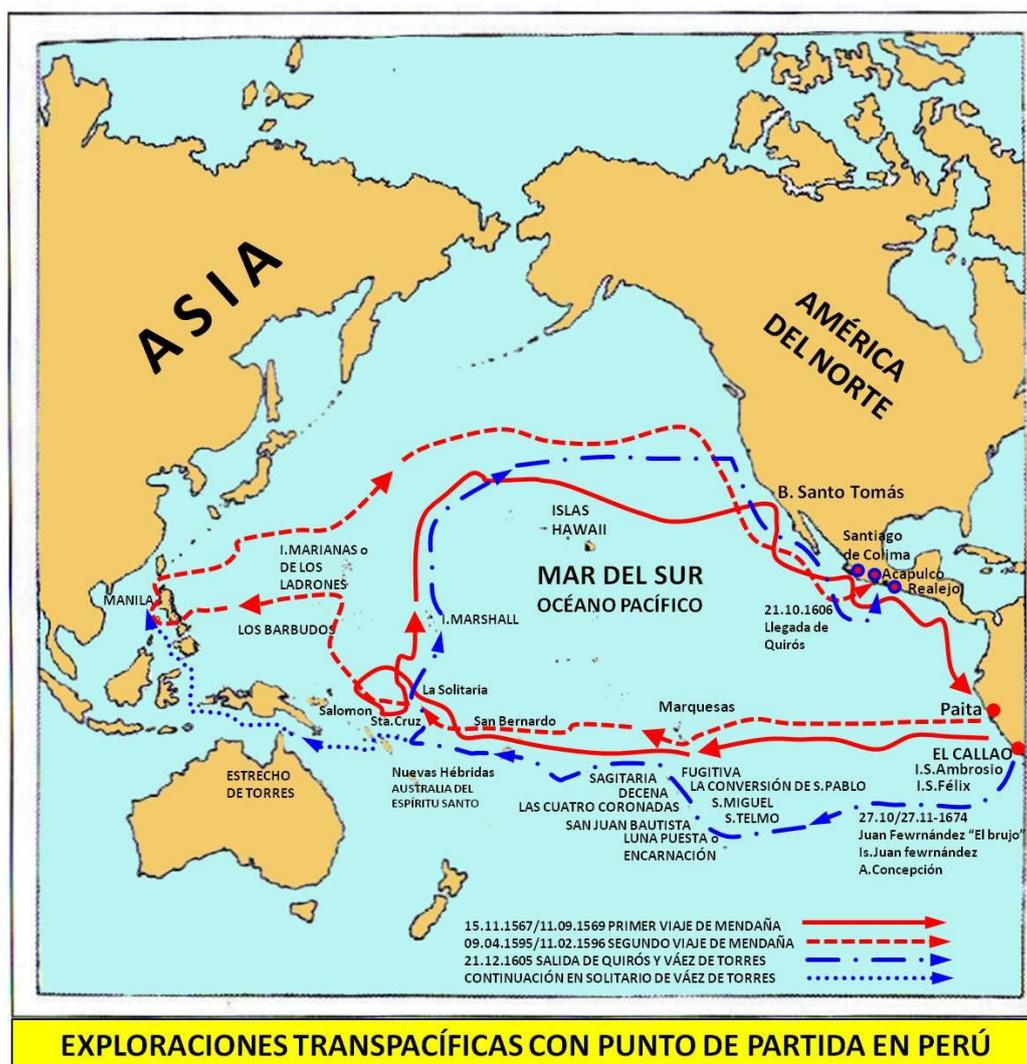
Asia oriental comerciaba principalmente con un estándar de plata, y los bienes eran comprados con el *peso duro* o *real de a ocho* español. Muchos de los llamados «*kastilas*» o *españoles* en Filipinas eran españoles novohispanos, por lo que la cultura hispana de Filipinas se aproximó a la cultura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

La Compañía Real de Filipinas fue fundada por Manuel Arriaga en 1733²⁴. En 1783 aumentó considerablemente su capital y sufrió una profunda transformación en 1785, cuando se anuló el monopolio que representaba el Galeón con la creación de la refundación de *Compañía Real de Filipinas*²⁵, que animaba el comercio directo

24 Filipinas, Real Compañía de: sociedad constituida en 1733 por el comerciante gaditano Manuel de Arriaga para establecer una línea de navegación entre Cádiz y Manila, su actividad fue escasa hasta 1785, fue finalmente disuelta en 1834.

25 La Real Compañía de Filipinas fue una empresa privilegiada del periodo ilustrado establecida el 10 de marzo de 1785 por una Real Cédula de Carlos III, dirigida por Francisco Cabarrús, asumiendo las funciones que hasta ese momento había venido desarrollando la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Su finalidad era promover el comercio directo entre Filipinas, territorio novohispano y la metrópoli. Se fundó con un fondo inicial de 3000 acciones de 250 pesos cada una, participando en la operación las incipientes empresas financieras españolas. Más tarde, incremento su capitalización con la emisión de bonos. Tuvo el monopolio de la industria del comercio y sirvió para mantener una actividad estable entre Asia y España y reforzó el papel de Filipinas en el entorno asiático. No obstante, redujo los derechos de monopolio de las demás compañías del imperio, cuando comenzó a crecer y participar con otros monopolios españoles, lo que dio lugar a problemas sobre competencias con los que operaban con productos similares con América. Más graves fueron los conflictos con los propios filipinos, que usaban la ruta con Acapulco para sus actividades y con el Reino Unido, que mantenía el comercio asiático como primera potencia. Estos problemas derivaron en una progresiva decadencia del proyecto a partir de 1794, quedando prácticamente

entre España y las Islas. Carlos III, que era uno de los mayores accionistas, concedió a la Compañía el privilegio de comerciar con Filipinas, África y las Indias durante veinte años. La guerra de la Independencia la sumió en un considerable estado de crisis, y fue disuelta en 1834.



Hoy que tantos e habla de regiones españolas oprimidas, me quiero referir especialmente a los comerciantes vascos que crearon grandes fortunas tanto en América como en Filipinas. Sirva como referencia la descripción de la misma que hace el General H.L.V. Ducoudray Holstein²⁶ en sus memorias, en ellas en su primer capítulo describe como era el territorio de *Tierra Firme*, entonces virreinato de Nueva Granada en el año 1810: *El sistema colonial español es generalmente tan bien entendido, que resultaría superfluo hablar aquí de éste, pero los siguientes detalles particulares de la Compañía de Filipinas, son muy poco conocidos. Esta era una sociedad de comerciantes y otros individuos muy ricos de la provincia de Vizcaya en España, quienes adquirieron del rey el privilegio de importar y exportar, hacia y*

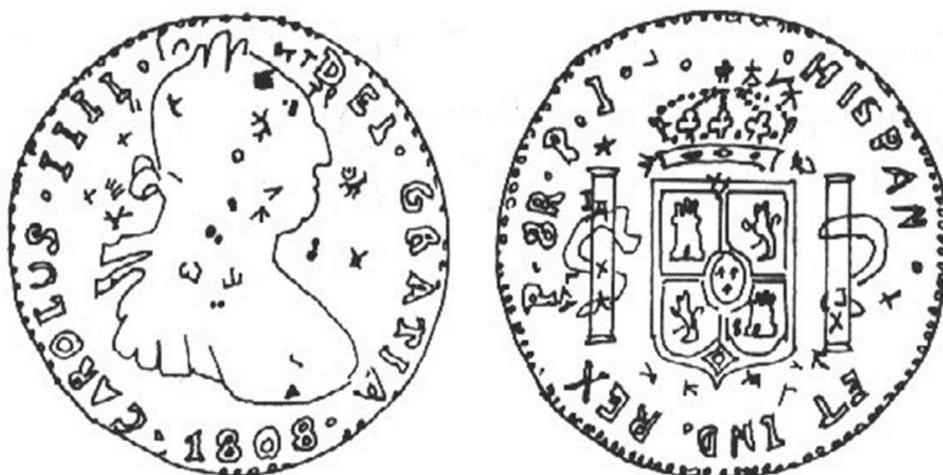
inoperativa a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. Durante la regencia de María Cristina en nombre de Isabel II, la compañía fue disuelta.

26 Ducoudrau Holstein, H.L.V.: *Memorias de Simón Bolívar y de sus principales generales*.

desde sus colonias, mercancía de todas las descripciones. En la Tierra Firme, ni el capitán general ni el virrey podían alterar los precios fijados por la compañía. Penas capitales eran ordenadas contra cualquiera que llegara a comerciar con los habitantes locales sin tener la autorización de la compañía. Los habitantes locales eran forzados a vender sus cultivos al precio fijado. La compañía tenía buques armados llamados *Guarda Costas*, empleados para impedir el intercambio con cualquier otro buque o individuo no autorizados por la compañía. Su ganancia neta era alrededor del trescientos por ciento y así, este modo de manejar sus negocios puede solamente servir para mostrar la condición tan lamentable en la que se encontraba Tierra Firme.

Puede decirse que el declive de la ruta comercial del galeón de Manila comenzó en 1802, cuando los galeones *Casualidad*, *Montañés* y *Rey Carlos* regresaron a Manila con el cargamento sin vender.

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.



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



El peso duro de plata, o dólar de los pilares, fue la moneda global durante centurias.

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.

Autógrafo de Urdaneta

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 ya he tocado en algún 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*.

No sólo se deshizo el extendido mito de su imposibilidad, sino que fue un *tornaviaje* rápido y sin contratiempos, en el que nada se improvisó. Los frutos directos de aquel viaje perduraron hasta marzo de 1815 en que zarpó el último *galeón de Manila*; los indirectos, se siguen materializando en una de las principales rutas marítimas del mundo moderno.

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.

España no puede permanecer al margen de tales eventos mientras desde dentro el separatismo destroza la historia común de todos los españoles y los territorios de la Hispanidad, ante la que tanto la Jefatura del Estado como el propio Gobierno de la nación tienen una ineludible responsabilidad para mantener la memoria de los miles de hombre y mujeres que primero intentaron, y luego descubrieron y mantuvieron con su esfuerzo esa vía comercial por más de 250 años.

* *Coronel de Infantería en situación de Reserva.*