

Este año se celebra el 200 aniversario del último viaje de la línea regular, estratégica, comercial y de intercambio cultural del Pacífico, que España abrió en 1565

EL GALEÓN MANILA o la ruta de las especias

MANILA-Acapulco-Manila, por el Mar del Sur, después rebautizado con el nombre de Océano Pacífico. Éste fue el trayecto que desde 1565 y hasta 1815 recorrieron buques españoles de forma regular con fines comerciales, estratégicos y de intercambio cultural y espiritual entre territorios de la Monarquía Hispánica, pero también entre dos continentes: Asia y América.

«La ruta se conoció como *Galéon Manila* o *Nao de la China*, y empleó galeones y naos por su capacidad de carga y potencial de guerra, ya que eran al tiempo buques comerciales y fuerza naval», explica la responsable del Área Cultural y Educativa del Subsistema Archivístico de la Armada —del Órgano de Historia y Cultura Naval—, Carmen Torres.

PUENTE MARÍTIMO

Además, completados con éxito los primeros viajes sin calendario previo, el *Manila* pasó a ser un puente marítimo con dos viajes fijos al año. Siempre con la previsión a favor de los monzones, de verano y de invierno, respectivamente. De Filipinas salían la primera semana de julio y llegaban a Acapulco, en Nueva España —hoy, México—, a últimos de diciembre.

La marcha del puerto novohispano debía ser, por su parte, como muy tarde en abril, para arribar al archipiélago asiático hacia julio o agosto.

Esos dos viajes se mantuvieron hasta mediados del siglo XVII, después y hasta



Mascarón de proa del modelo *Nuestra Señora de la Concepción*, buque que prestó servicio en la empresa oceánica.

su cierre se realizó sólo uno, entre otros factores, por el mayor calado y capacidad de carga de los buques empleados gracias a los avances en la construcción naval.

La empresa tuvo, por último, una conexión con Europa. Unió así tres de los cuatro continentes entonces conocidos.

Desde Acapulco, mercancías y tradiciones viajaban por tierra hasta la también novohispana Veracruz, en el Atlántico, y de ahí embarcaban hacia los puertos,

primero de Sevilla, y después de Cádiz, según creció la capacidad de los buques.

También en el destino asiático cambió el puerto de referencia. Manila dejó paso a Lampon, enclave de más fácil acceso desde el Pacífico. Su viaje piloto, no obstante, salió de Cebú, al este de la capital filipina, centro de intercambio comercial de la región y primer asentamiento español en las islas de las especias, nombre usado para referirse a estas tierras próximas a las Molucas, archipiélago situado más al sur, bajo la influencia de Portugal y primero en recibir el citado apelativo.

CANELA, CLAVO Y PIMIENTA

Eran precisamente los citados condimentos —muy apreciados, a veces, más que el propio oro, desde la Antigüedad—, en especial, canela, clavo y pimienta; la mercancía más perseguida, aunque de Filipinas también partieron sedas y mobiliario, entre otros productos. De Acapulco, por su parte, llegaron a Asia plata, grana, añil, jabón y paños, por ejemplo.

En total y en esos 250 años de intercambio, se ejecutaron entre 110 y 120 viajes. Expediciones que hicieron realidad el sueño hispano de contar con una ruta propia hacia Oriente y las especias. «Un fin —recuerda Torres— que ya persiguió Cristóbal Colón, patrocinado por la Corona de Castilla y su reina Isabel I en 1492».

El almirante no llegó a las Indias, como después se demostraría, pero sí a nuevas tierras que, a la postre, abrirían esa y otras posibilidades a la monarquía hispana; así



La nave —a escala— de la imagen fue una de las que cubrió el trayecto entre los continentes americano y asiático.

El Tratado de Tordesillas obligó a la monarquía hispana a buscar un nuevo camino hacia Asia y sus especias.



Archivo del Museo Naval



Archivo del Museo Naval

De Acapulco (izquierda), en la costa pacífica de Nueva España —hoy México— partían los transportes hacia Filipinas, primero a su capital Manila (derecha), después al puerto de Lampon, más accesible desde América. Ambas ciudades eran también la referencia para su retorno.



Las porcelanas, vasijas y recipientes de las vitrinas superiores son parte del rescate de los restos del naufragio de la nao *San Diego*, otro de los barcos oceánicos enrolados en estas expediciones y que se hundió en combate cerca de la entrada a la bahía de la capital filipina en 1600.

como un nuevo dibujo de los equilibrios geoestratégicos de aquel mundo.

Un documento imprescindible en este sentido es el Tratado de Tordesillas (Valladolid), por el que Castilla y Portugal, potencias marítimas del momento, se repartieron el Océano Atlántico. «El 7 de julio de 1494 ambas coronas pactaron una línea de demarcación a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, quedando el oeste para Castilla y el este para Portugal», apunta Torres.

Ese trazado supuso de facto una frontera entre ambos reinos. En unos años, daría a Lisboa una valiosa llave para abrir sus puertas americanas: la primera expedición lusa tocó tierras hoy brasileñas en 1500; pero ya, desde el primer momento, obligó a Castilla a mantener su objetivo original de hallar una ruta directa y propia a las especias por el oeste.

EL MAR DEL SUR

En esta búsqueda hubo un factor básico: en 1513, Vasco Nuñez de Balboa descubrió nuevas aguas, a las que bautizó con el nombre de Mar del Sur, el actual océano Pacífico (ver RED número 300).

Las Indias de Colón, renombradas América por primera vez en 1507 e integradas ya en la Monarquía Hispánica de Carlos I —el nieto de la reina Isabel I—, eran ahora también un puerto avanzado en ese camino.

Tras el hallazgo del nuevo mar, en 1519 llegó el primer intento de alcanzar Asia por el oeste. De Sevilla, partió la expedición de Fernando de Magallanes, primero, hacia tierras americanas, hacia Brasil, después continuó rumbo sur hasta encontrar el paso que le comunicara con el Pacífico. Cruzado el estrecho que hoy lleva su nombre, alcanzó las actuales Filipinas, a las que denominó Islas de Poniente o Archipiélago de San Lázaro.

El marino portugués no alcanzó Manila, pero sí la citada Cebú, donde falleció y no pudo culminar su viaje. Tampoco lo logró uno de sus pilotos, Gonzalo Gómez, quien a bordo de *La Trinidad* intentó volver a América por el Mar del Sur. Sí lo logró Juan Sebastián de Elcano, que continuó viaje hacia el oeste, hacia el Índico y la costa africana y completó así la primera vuelta al mundo.

Más allá del hito que supuso tal expedición, «ésta fue un acicate más para buscar esa ansiada ruta propia al comer-

Partida de La Coruña de la expedición de Loaysa. Abajo, astrolabio, instrumento de navegación.



Archivo del Museo Naval



La cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia recuerda al Manila



Archivo del Museo Naval

A la izquierda, ejemplo de buque que cubrió la ruta durante el XVI. A la derecha, muestra de los empleados en el siglo XVII.

cio de las especias», comenta Carmen Torres. «El propio Elcano participó en la nueva empresa, que comandó García Jofre de Loaysa en el año 1525», añade.

SEGUNDO INTENTO

La expedición partió con siete naves de La Coruña el 24 de julio. Siguió los pasos de Magallanes y alcanzó el archipiélago filipino, sin sus dos principales protagonistas, que perdieron la vida en el intento.

Ésta fue la última vez que se abordara la empresa bordeando América y, además, en ella descubrimos al principal artífice de la futura ruta *Galeón Manila*: el marino guipuzcoano Andrés de Urdaneta.

Él fue uno de los sobrevivientes del viaje. Paso nueve años en las Islas de Po-

niente, tiempo que aprovechó para estudiar las condiciones para la navegación de aquellas aguas, sus corrientes, clima...

El siguiente intento de completar la ruta, de hallar ese regreso por el Pacífico a América, llegó dos décadas después. El punto de partida fue Nueva España, en concreto el puerto de Navidad, de donde partió el marino malagueño Ruy López de Villalobos en 1542. Falleció dos años después y tras dos ocasiones fallidas de encontrar ese retorno. No obstante, su nombre ha pasado a la Historia por ser quien renombró el Archipiélago de San Lázaro (de Magallanes) como Islas Filipinas en honor al futuro Felipe II.

Hubo que esperar otros veinte años para que se lograra el tan perseguido fin.



Archivo del Museo Naval

Manuscrito con las indicaciones de la derrota que hizo posible el regreso de Asia por el Pacífico.

Urdaneta y el tornaviaje

ANDRÉS de Urdaneta, militar, cosmógrafo, marino, explorador y religioso agustino, nació en Ordizia (Guipúzcoa) en el año 1508. Su principal logro fue hallar y documentar la ruta de regreso de las Islas Filipinas al virreinato de Nueva España en América, en concreto, al puerto de Acapulco. Este camino de vuelta recibió el nombre de «tornaviaje» y fue la base para establecer la ruta que fue conocida como *Galeón Manila*.

Pero además, Urdaneta fue explorador, llegó al archipiélago asiático por primera vez en la expedición de Loaysa a las islas de las especias (1526). En él vivió durante nueve años, un tiempo en el que hubo de combinar sus dotes de militar y diplomático e incrementó sus conocimientos como marino y cosmógrafo.

Regresó a España y se enroló en la frustrada expedición de Pedro de Alvarado, de vuelta a las islas asiáticas. Ésta no salió, y Urdaneta encontró un nuevo camino en su vida: ingresó en la Orden Agustina en 1553.

No olvidó, no obstante, sus interés por la astronomía y volver a Asia. Lo que consiguió, como asesor de Miguel López de Legazpi en 1564. De esta expedición, ya regresaría haciendo uso de su «tornaviaje» hasta Nueva España, y de ahí a informar al rey Felipe II de su descubrimiento. Volvería a México, una vez más, donde falleció el 3 de junio de 1568.

Con Urdaneta de regreso en España, el ya monarca Felipe II buscó su consejo para organizar una nueva empresa que lideró Miguel López de Legazpi y a quien acompañó el propio Urdaneta.

Y EL SUEÑO SE CUMPLIÓ

Nueva España fue de nuevo la base de salida, aunque el puerto elegido fue Acapulco, al sur del de Navidad, con una abrigada bahía. El 21 de noviembre de 1564 cuatro navíos partieron hacia Filipinas, a donde llegaron 74 días después.

Sin embargo y lo que es más importante, es que el 1 de junio de 1565 la *San Pedro* partió de regreso por el Mar del Sur a Acapulco, a donde arribó con éxito el 8 de octubre de ese mismo año.

Ahora que el camino de vuelta o «tornaviaje» —como lo llamaron— era una realidad, la ansiada ruta dejaba de ser una meta casi quimérica para convertirse en esa realidad que fue el *Galeón Manila* o *Nao de la China* hasta 1815, año de su cierre y del que ahora se cumplen 200 años.

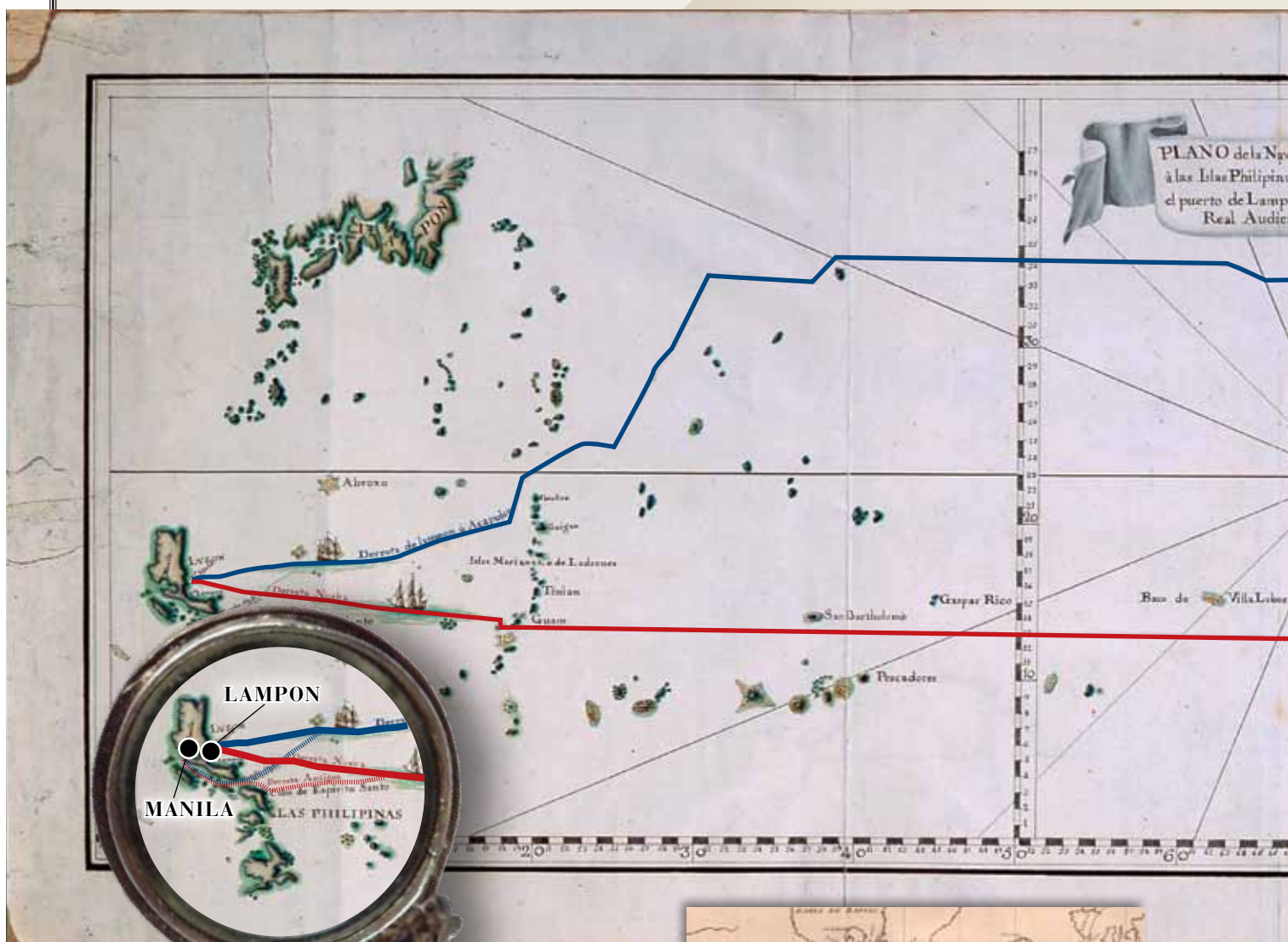
«Para celebrar la efeméride y poner en valor la historia del *Manila*, la cátedra de Historia Naval de la Universidad de Murcia (www.um.es/catedranaval) va a dedicar sus actividades el *Documento del mes* y *Difundiendo el patrimonio documental de la Armada* de marzo y abril, respectivamente, a esta ruta», avanza Carmen Torres, coordinadora de ambos espacios.

Esther P. Martínez

Fotos: Héléne Gicquel





DE FILIPINAS A NUEVA ESPAÑA

La ruta que abrió una comunicación permanente entre Asia, América y Europa



DERROTAS NUEVA Y VIEJA

En Filipinas, la ruta *Galeón Manila*, o *Nao de la China*, como también fue denominada, tuvo dos puntos de referencia básicos: la capital, Manila, primero y el puerto de Lampon, después.

-  Ida nueva
-  Ida vieja
-  Regreso nuevo
-  Regreso viejo



LA CONEXIÓN CON ESPAÑA

El viaje de ida y vuelta entre Manila y Acapulco se completaba con una segunda ruta que conectaba con España. Primero iba por tierra hasta Veracruz, en la fachada atlántica mexicana, y de ahí continuaba hacia los puertos de Cádiz y Sevilla.



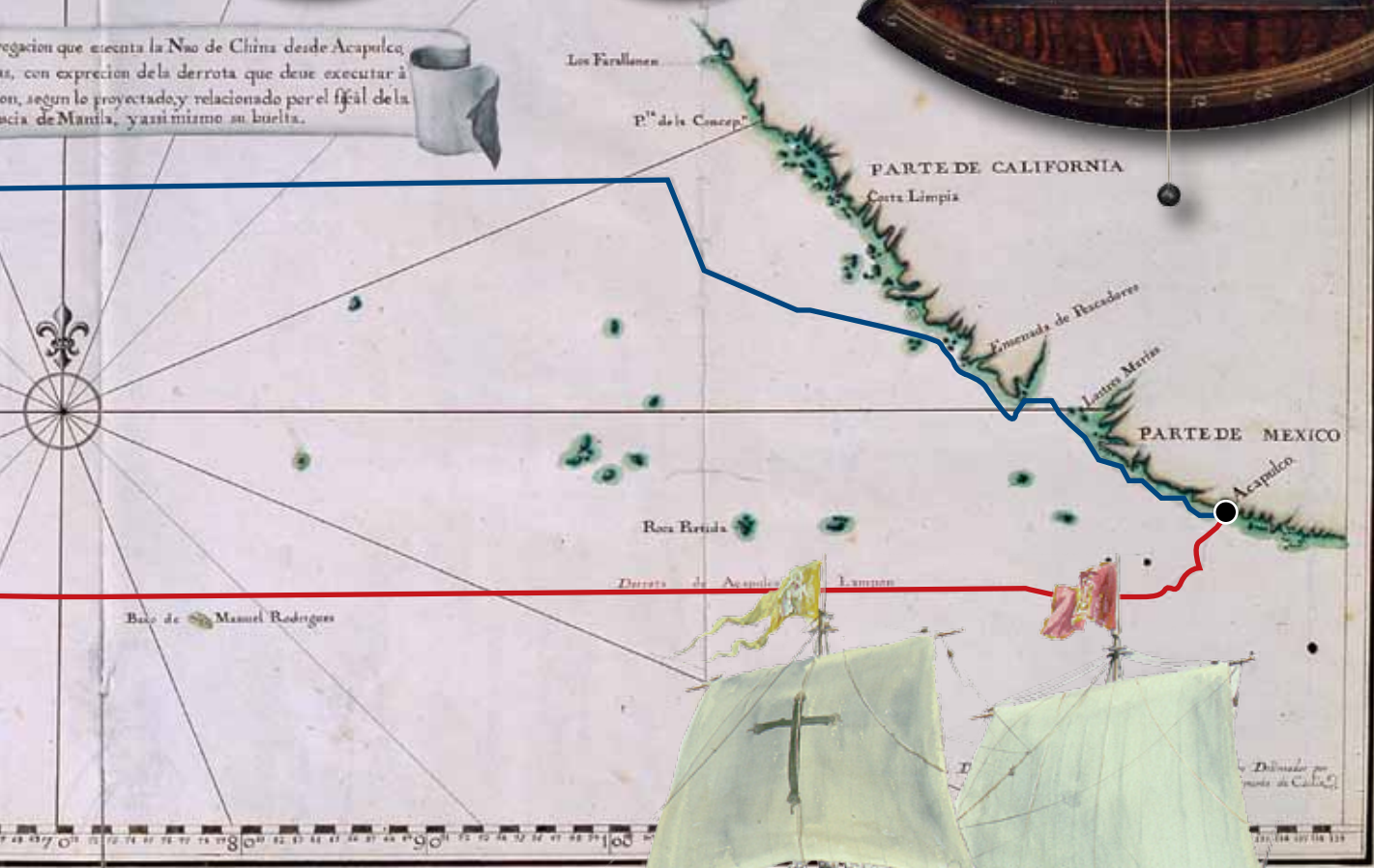
Manila



Acapulco



legación que ejecuta la Nao de China desde Acapulco, con expresión de la derrota que deve executar à on, según lo proyectado y relacionado por el fiscal de la de Manila, y así mismo su buelta.



Rafael Navarro / Revista Española de Defensa / Fuente: Archivo del Museo Naval

GALEONES Y NAOS

En los 250 años que la ruta *Galeón Manila* estuvo operativa, desempeñó su misión con galeones y naos por su capacidad de carga y de autodefensa, ya que debían ser al mismo tiempo naves comerciales y de guerra.

Durante ese tiempo, completaron entre 110 y 120 viajes. Portaron gran número de cañones y estaba en sus bodegas para albergar la mercancía, en la que había, según destino, plata, añil... y, sobretodo, especias.

