

Capítulo VI.

El Galeón de Manila

... Ya la imagen del gran navío ha sido llevada en procesión alrededor de las murallas de la ciudad, las campanas de todas las iglesias siguen tañendo, y pronto el Arzobispo de Manila bendecirá al galeón y a quienes van a bordo, siete cañonazos le darán la despedida al zarpar rumbo a Acapulco, siete por ser número de suerte, ya que la necesitará para llegar sin novedad a su destino, aunque se ha escrito en cada bulto que forma la carga "Dios lo lleve a salvo". Hinchidas sus velas por el viento, la majestuosa nave pronto iniciará el tedioso¹ paso entre las islas del archipiélago hasta salir a mar abierto y poner proa al noreste ...²

El comienzo de la globalización comercial en el siglo XVI.

Aparte de las ambiciones de fama y riqueza, así como el impulso evangelizador que alentaban las expediciones hacia tierras y mares desconocidos, hay que tomar en cuenta el movimiento comercial que se generó entre Asia, Nueva España y Europa por medio de los galeones de Manila, como un catalizador más en los cambios geográficos e históricos que ocurrieron en California durante los siglos XVI y XVII. Desde 1522, Portugal tenía el monopolio de las rutas comerciales al oriente, por lo que España, Inglaterra, Francia y los Países Bajos se veían obligados a comprar a los portugueses las codiciadas mercancías orientales a elevados precios. Portugal controlaba los puertos de la India y las Islas Molucas pagándoles a los reyezuelos de la región un porcentaje sobre el valor del intercambio comercial efectuado; cuando alguna vez llegó a manifestarse la oposición de los gobernantes nativos, las unidades navales portuguesas sometían a los rebeldes y sus fuerzas ocupaban la zona costera³. En España, Carlos V había sido un gran constructor de imperios y un extraordinario soldado, pero un mal administrador, y cuando su hijo Felipe II heredó el vasto imperio español en 1556, recibió también un erario en bancarrota. Tal vez desde entonces surgió en la mente del joven emperador la idea no sólo de neutralizar la expansión portuguesa, sino también de obtener el dinero que tanto necesitaba comercializando los apetecidos productos de oriente, que podrían ser traídos directamente cruzando el Océano Pacífico hasta Acapulco, en la Nueva España, de donde podrían ser reembarcados para España y otros países europeos para venderse con buenas ganancias.



El Rey de España Felipe II ordenó el viaje del primer galeón de Manila.

Islas del Poniente llamaban los españoles a las Islas Filipinas, antes de que Ruy López de Villalobos llegara procedente de Navidad a Leyte, el 2 de febrero de 1543, y bautizara a la isla con el nombre

de Filipina, en honor al príncipe que pronto sería el Rey de España, Felipe II. Pero al igual que otros anteriores a él, el navegante español no pudo encontrar la ruta para el tornaviaje.

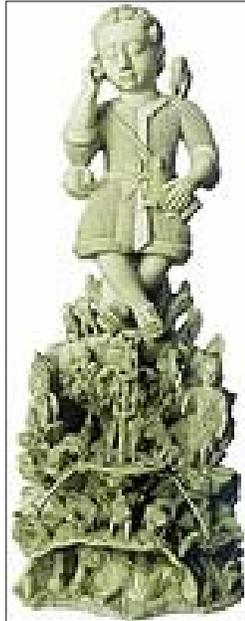
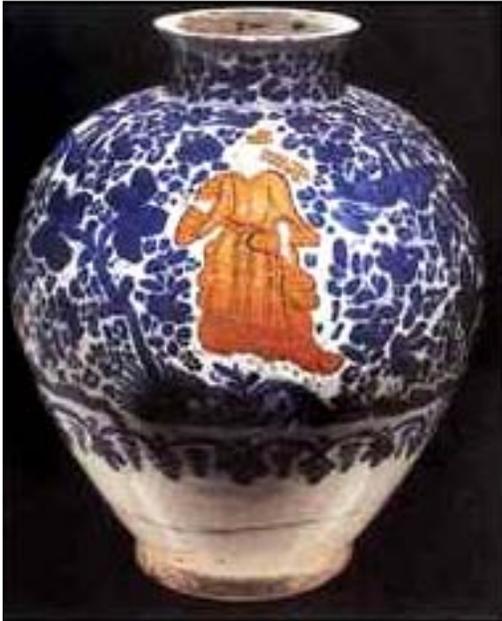


Ruta de los galeones, 1573

En 1559, el rey inició la aplicación de un cuidadoso plan que se había elaborado con el mayor secreto⁴, y ordenó al recién nombrado virrey de la Nueva España, Don Luis de Velasco, que enviara una flota expedicionaria a las Islas del Poniente⁵, y tocó al marino vasco Miguel López de Legazpi, acompañado por el fraile agustino Andrés de Urdaneta, quien había declinado el mando, zarpar del puerto de Navidad el 21 ó 20 de noviembre de 1564, en el San Pedro como nave capitana y cuatro embarcaciones más.

La Corriente Ecuatorial del Norte en el Océano Pacífico y los vientos constantes hacia el oeste llevaron casi directamente a los navíos españoles a Cebú, en las Islas Filipinas, a donde arribaron a fines de abril de 1565⁶. Después de iniciada la colonización y conquista de las Filipinas, que se llevaron a cabo casi sin derramamiento de sangre, las

embarcaciones de Legazpi intentaron el regreso a Acapulco, pero ahora los vientos y corrientes contrarias lo impedían. Tocó al San Lucas⁷, navegando hacia el norte hasta la altura de Japón, encontrar la ruta de regreso impulsado por la corriente Kuro-Sivo hacia el este, llegó a las aguas de California y de allí puso proa hacia el sur rumbo a la Nueva España. Poco después, el primero de junio de 1565, zarpó de las Islas Filipinas el San Pablo, llevando como navegante a Urdaneta⁸; ascendió hasta los 36 grados, y al igual que el San Lucas, aprovechó la Corriente del Japón y los



vientos del oeste para llegar hasta las proximidades de Cabo Mendocino, dobló hacia el sur, y llegó a Acapulco el 3 de octubre de 1565, cuatro meses después de haber salido de Manila. La experiencia que se tuvo permitió al fraile científico elaborar una carta de navegación que fue de gran utilidad para el movimiento comercial entre los países de Asia y la Nueva España por medio de los galeones de Filipinas, debido a lo cual Urdaneta recibió al año siguiente merecidos honores en la corte española, aunque el navegante del San Lucas era acreedor a igual o mayor distinción.

Objetos de porcelana china como éstos solía llevar el galeón.

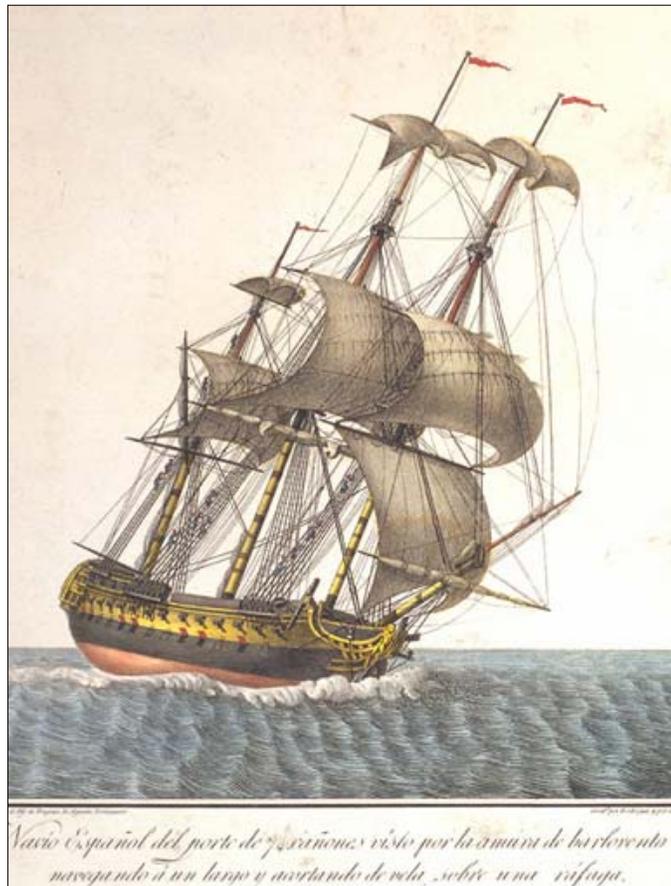
Mucho antes de que Legazpi fundara Manila en 1521, los mercaderes de varios países asiáticos habían llegado a las Islas Filipinas para intercambiar comercialmente sus productos, pero fue hasta 1571 cuando esta actividad se inició accidentalmente entre China y la Nueva España. En esa ocasión, los españoles rescataron a unos marinos chinos cuya embarcación había naufragado en aguas filipinas, el incidente parecía olvidado, cuando al año siguiente un navío chino fondeó en Manila, cargado con regalos para el gobierno español en agradecimiento y muestra de amistad. Muy pronto, los mercaderes españoles cargaron un barco con los obsequios y otras mercancías, entre los que destacaban las sedas, la nave llegó a Acapulco en 1573 y así comenzó uno de los tráficos comerciales más importantes de la época, que duraría 242 años. Manila fue el centro de una red comercial que traía productos de China, Japón, las islas del Pacífico, y hasta de la India. La carga típica del Galeón de Manila o Nao de China era clavo, canela, pimienta, sedas, terciopelos, raso, tafetanes, cuerdas, copra, cerámica china, oro en filigrana y joyas preciosas, maderas labradas, ámbar, harina, espadas, etc.; a cambio, los chinos pedían de la Nueva España plata, que les urgía para continuar su actividad comercial.

Una buena parte de los productos que llegaban a Acapulco, eran llevados a lomo de mula a México, y de aquí a Veracruz, para ser reembarcados a Europa, en donde eran altamente cotizados. Pero el auge económico que se empezaba a sentir tenía su costo; el viaje sencillo era de unos 16 500 Km.; los pesados galeones, construidos en los astilleros filipinos por trabajadores y artesanos chinos, fuertes y bellamente decorados, podían ser presa fácil de los piratas holandeses e ingleses que los llegaron a abordar y saquear, los tifones asiáticos y las tormentas del Pacífico Norte causaban accidentes y naufragios, y lo prolongado del viaje, unos cinco meses de ida y alrededor de cuatro al

regreso, hacía a la tripulación vulnerable a diversas enfermedades, como el escorbuto⁹; algunos años después, ya establecida la ruta, era frecuente que al acercarse el galeón a las costas californianas del norte, se le acercaran los nativos en pequeñas embarcaciones para ofrecer a los fatigados viajeros cítricos y otras frutas que se producían en las misiones¹⁰. El gobierno de la Nueva España sabía que para mantener y aumentar el beneficio económico de aquel intercambio comercial era necesario reducir el riesgo de naufragios que significaba pérdida de vidas y valiosas mercancías, por lo que los virreyes de esa época enviaron expediciones por mar y tierra a las costas occidentales de California, con el propósito de localizar buenas bahías en las que se pudieran establecer puertos de escala, que sirvieran de apoyo a la navegación de los galeones, y aunque nunca se logró para ese efecto el aprovechamiento real de las bahías tanto de la península como de la Alta California, con excepción de San José del Cabo en el extremo sur, aquellas exploraciones facilitaron la posterior colonización de estas tierras, al irse conociendo cada vez más.

Los piratas, el galeón y las californias. Otras exploraciones.

Dos de los piratas del siglo XVI que tocaron tierras californianas fueron Francis Drake y Thomas Cavendish, a quienes los españoles llamaban Draque y Candi, respectivamente. Drake había incursionado las colonias españolas por la costa del Atlántico, algunas veces con suerte por los botines logrados, y en otras apenas escapando con vida, pero en 1577, quizá el trece de diciembre, zarpó de Plymouth supuestamente hacia Alejandría, pero en realidad la reina Isabel patrocinaba secretamente el viaje de Drake en una flotilla de cinco barcos, con el Pelican como nave capitana, para que, siguiendo la ruta de Magallanes, ya en el Pacífico cumpliera con una triple misión: primero, golpear al imperio español saqueando sus galeones y poblaciones costeras; segundo, establecer un intercambio comercial con las islas Molucas, y tercero, encontrar el anhelado pasaje marítimo que supuestamente comunicaba por el norte el Océano Pacífico con el Atlántico. Drake pudo pasar por el Estrecho de Magallanes en el Pelican, que después llamó Golden Hind, y enfiló hacia el norte a fines de 1578. Para entonces, uno de los barcos se tuvo que regresar, otro se hundió y los dos restantes tuvieron que ser destruidos. Aun así, Drake saqueó con éxito algunas poblaciones y naves españolas desde las costas chilenas hasta Acapulco en la Nueva España, luego se adentró un poco en el Pacífico pero tuvo que acercarse a las costas californianas del norte en busca de un sitio adecuado para carenar su barco y proporcionar descanso a la tripulación. Ascendió posiblemente hasta el paralelo 48, cerca de la isla de Vancouver, quizá con la



Navío español de 74 cañones con el cual España protegía sus barcos en el siglo XIX.

esperanza de localizar el legendario estrecho de mar que lo llevara al Atlántico, regresó hacia el sur y finalmente, el 17 de junio de 1579, llegó a una bahía que pudo haber sido la actual bahía Drake, unos 48 Km. al norte de San Francisco. En este lugar permaneció 36 días, fue muy bien tratado por los indios pomo, que vinieron desde lejos a conocer a aquellos hombres de tez blanca que habían desembarcado en sus playas. Drake y los marineros levantaron una tienda con un pequeño muro de piedra en su derredor, y así, en las pláticas informales con los indios, se mantenía fuera de su muralla, y sólo en ocasiones formales les permitía el ingreso a la habitación. Los nativos simpatizaron con el inglés, lo festejaron con discursos y danzas, y hasta le colocaron un adorno de plumas en la cabeza, lo cual fue interpretado equivocadamente por los piratas como una coronación. Drake tomó posesión de aquellas tierras a nombre de la reina, y les puso por nombre Nueva Albión, luego ordenó que se hiciera una inscripción en una placa metálica que proclamaba el derecho de la soberana sobre el nuevo territorio, con un hueco en la esquina superior derecha en la que colocó una moneda con la efigie de Isabel I; y después de que la tripulación se repuso e hizo las reparaciones necesarias a su barco, regresó a Inglaterra en donde fue nombrado caballero por la Reina Isabel.

Thomas Cavendish¹¹ o Candi, como le decían los españoles, había seguido la ruta de Drake; al principio no logró botines importantes, pero en la Nueva España la suerte le cambiaría. En octubre de 1587 se apostó en la bahía de San Bernabé¹², cercana a las aguas de Cabo San Lucas, para esperar la llegada del Galeón de Manila. El 14 de noviembre, el Santa Ana, muy sobrecargado y sin capacidad para defenderse, ya que se habían dejado sus cañones en Manila, fue abordado por los corsarios de Cavendish y llevado a San Bernabé, hoy San José del Cabo, en donde desembarcó a los españoles sobrevivientes de la batalla que se dio en el abordaje del galeón; cabe mencionar que los españoles pelearon bravamente, usando arcabuces, espadas y piedras, y rechazaron a los piratas en un primer asalto, pero finalmente se impuso la superioridad de sus armas y el capitán Tomás de Alzola tuvo que rendirse; uno de los héroes españoles de la batalla fue don Juan de Almendrales, canónigo de la catedral de Manila, quien por haber peleado contra sus captores y lanzarles insultos aun después de la rendición, fue colgado por los ingleses y su cadáver arrojado al mar. El pirata permaneció en este lugar hasta el 19 de noviembre, sus hombres descansaron, convivieron con los españoles e hicieron una fiesta el día 17 conmemorando la coronación de la reina¹³, a la que asistieron los tripulantes del galeón. Después de haber cargado sus barcos con las riquezas obtenidas, el pirata ordenó que se incendiara el galeón saqueado y se hizo a la mar en el Desire, la nave capitana y el Content, de menor tonelaje, aunque éste se perdió en el mar con toda su tripulación. En el Santa Ana venía el soldado y comerciante vasco Sebastián Vizcaíno con mercancías que había adquirido en Manila, y cuando el galeón fue incendiado y sus mástiles derribados por los piratas, organizó junto con el piloto de origen portugués Sebastián Rodríguez Cermeño¹⁴ el salvamento de la nave aprovechando que una tormenta lo había acercado a la playa; a pesar de los daños sufridos, entre todos improvisaron unas velas y pudieron después conducirlo hasta Acapulco. En algunos relatos históricos se ha exagerado el daño que los piratas causaron a España con los ataques a los galeones de Manila, pues en los 250 años transcurridos entre la travesía del primero en 1565 y el último en 1815, sólo cuatro fueron capturados por piratas, todos ingleses, el primero fue el Santa Ana que ya se ha mencionado, y el último fue el Santísima Trinidad, que se rindió al almirante Cornish durante la guerra anglo española (1762-1763).

La prolongada estancia de Cavendish en San José del Cabo y su despreocupada conducta, evidencian el aislamiento en que se encontraba la península, lo cual fue durante siglos una de las causas de su lento desarrollo y reducida población. La presencia de los corsarios ingleses en el Pacífico, hizo que el gobierno colonial considerara prioritario para la seguridad de los galeones de Filipinas un puerto de escala en la costa occidental de California. En 1584, el arzobispo y virrey de la Nueva España, Pedro Moya de Contreras, ordenó al gobernador de Filipinas que el cartógrafo y navegante Francisco Gali, piloto del Galeón, hiciera un viaje de exploración por el Océano Pacífico, por lo que el marino español, procediendo de Manila, vía Macao, llegó a las costas americanas en

lo que actualmente es la bahía de Santa Cruz, en 1585; Gali presentó su relación al virrey, y como dato extraordinario hizo mención de la existencia en el Pacífico norte de dos islas muy ricas en oro y plata a las que llamó Islas Armenias, las cuales debieron ser producto de su fantasía¹⁵. Entusiasmado con el informe, don Pedro Moya lo comisionó para que ahora, con más recursos, organizara otra expedición para localizar el legendario estrecho de Anián, que supuestamente comunicaba los dos océanos, encontrar un lugar adecuado para establecer el anhelado puerto, y recabar todos los informes que pudiera sobre las islas Armenias.



Francis Drake, en su barco Pelican, llamado después Golden Hind, tocó las costas de Alta California en su viaie alrededor del mundo.

Gali regresó en marzo a las Filipinas para organizar el viaje a California, lo que no pudo hacer porque en enero de 1586 murió repentinamente. Pero el proyectado viaje debía realizarse, y el lugar del fallecido capitán lo ocupó Pedro de Unamuno, también piloto del galeón, quien en julio de 1587, procedente del oriente, llegó a guarecerse en la actual bahía El Morro, al norte de San Luis Obispo; allí desembarcó con 12 soldados y algunos filipinos; avanzaron tierra adentro sin encontrar a nadie, algunos españoles, por el calor que sentían, se quitaron parte de la armadura, cuando fueron repentinamente atacados a flechazos por un grupo de indios, un soldado español y un filipino murieron, y varios resultaron heridos, por lo que los restantes se replegaron tan rápido como pudieron hacia la playa, abordaron su navío y regresaron a la Nueva España. La existencia de las islas Armenias, el estrecho de Anián y otros mitos de aquella época fueron desacreditándose después de los fracasos en tantas exploraciones, pero la urgencia de un puerto de escala en la costa de California continuaba.

Ocho años después, el virrey Luis de Velasco, dispuso que Rodríguez Cermeño comandara una nueva expedición a California¹⁶; zarpó el navegante de Manila a principios de julio de 1595 en el San Agustín, llevando a bordo como una innovación en el equipo acostumbrado, las partes de una barcaza que después pudiera ensamblarse y permitir una exploración más cercana al litoral californiano. Llegó el San Agustín a la costa de América a una altura de 41 ó 42 grados de latitud, hizo rumbo al sur, pasó por Cabo Mendocino el 5 ó 6 de noviembre, y para entonces, las tormentas invernales y el cansancio de la tripulación hicieron que Rodríguez Cermeño buscara refugio en algún lugar adecuado¹⁷; por fin, el 6 de noviembre de 1595 ancló al sur de Punta de los Reyes, la actual bahía Drake, y que entonces bautizó con el nombre de San Francisco; los españoles

permanecieron en este lugar 32 días, tiempo durante el cual recibieron buen trato de los nativos, se alimentaron muy bien, aprovechando, entre otras cosas, la carne de venados que cazaban con facilidad, y así pudieron reponerse de la fatiga ocasionada por tan prolongado viaje.

Cabe mencionar que nunca encontraron indicios de que otros marinos hubieran llegado al lugar, lo que refuerza la idea que sostienen algunos investigadores de no aceptar este sitio como la bahía que Drake tocó en California 16 años antes. Con el fin de explorar los accidentes geográficos del litoral, desembarcaron las partes del lanchón que traían y comenzaron a ensamblarlo, pero no habían terminado de hacerlo cuando debido a una fuerte tormenta, el viento y el oleaje arrojaron al San Agustín contra la costa, dos marinos murieron, el barco quedó

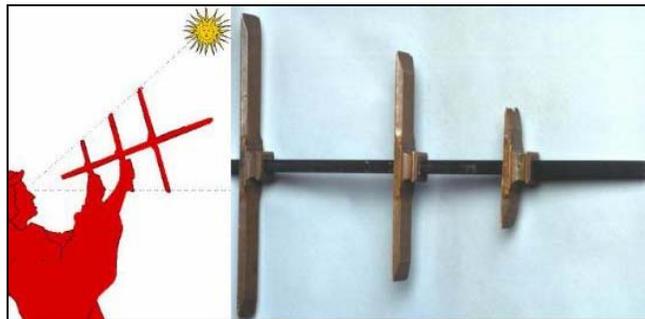


Astrolabio español del siglo XVI para medir la altura del Sol sobre el horizonte y que, años después, con la ayuda del cronómetro marino, permitía al navegante conocer la longitud geográfica en que se encontraba.

destruido y casi toda la carga se perdió. Después de este desastre, acabaron de armar la barcaza llamada San Buenaventura, obtuvieron de los indios todos los alimentos y el agua que pudieron cargar, y abordaron la embarcación 70 hombres en total. Se

hicieron a la mar, pero al poco tiempo la comida se fue acabando y tuvieron que alimentarse de pescados que ocasionalmente podían atrapar; de vez en cuando, los indígenas de las rancherías costeras se acercaban en sus pequeñas embarcaciones a intercambiar con los hambrientos marinos “pan de bellota” o pescado, la situación se tornaba cada vez más difícil, y aun así, el capitán ordenó que se detuvieran en cada cabo, en cada ensenada, para hacer los registros necesarios. En una ocasión, casi muertos de hambre, encontraron un pez de gran tamaño varado entre unas rocas, que más bien pudo haber sido una ballena, el cual sirvió de alimento a los 70 hombres durante una semana; por fin, escuchando la petición unánime de los marineros, Rodríguez Cermeño ordenó que navegaran directamente y sin interrupciones hacia el sur; el 7 de enero de 1596 pudieron llegar al puerto de Navidad, de donde el capitán se dirigió a la ciudad de México para informar al conde de Monterrey, sucesor de don Luis de Velasco en el gobierno de la colonia, todo lo acaecido en el desafortunado viaje. No le valió al valiente marino haber entregado una detallada descripción de la costa californiana que facilitaría posteriores exploraciones, e injustamente se le culpó por la pérdida del galeón y su cargamento, sin otorgarle crédito alguno por las valiosas informaciones que aportó, a costa de tantos sacrificios., pareciendo que lo más importante para el gobierno colonial y la corona española eran el oro y la plata, más que la actualización geográfica.

Aparato para medir la altura del Sol, o el ángulo de la Estrella Polar sobre el horizonte, siendo éste igual a la latitud geográfica del lugar.





S. Diego Maritime Museum

Pintura alusiva al Naufragio del San Agustín

¹ El difícil estrecho que tenía que librar el Galeón de Manila se llamaba Paso de Acapulco, que en ocasiones requería un mes de maniobras de la pesada nave para poder salir a mar abierto.

² El ceremonial religioso que se hacía cada vez que un galeón zarpaba de Manila rumbo a Acapulco era un ruego a Dios de parte de todo el pueblo para que la nave llegara a salvo a su destino, según los datos recabados por el historiador Eugene Lyon, Ph. D., especializado en la América Colonial.

³ “Phillip II Orders the Journey of the First Manila Galleon”; “The Journal of San Diego History” Abril 1966, Vol 12, No. 2.

⁴ James R. Moriarty y Mary S. Keistman, U.C.S.D., p. 2.

⁵ España no quería despertar las sospechas de Portugal, país sobre el cual, después de años de regateos legales, había obtenido ciertas ventajas en los derechos de colonización que se determinaban por la Línea de Demarcación, la cual era el límite que separaba las tierras que cada país podía conquistar y colonizar. Fue por esto que en carta de Felipe II al virrey Luis de Velasco fechada el 24 de septiembre de 1559, en relación con el viaje que se estaba planeando a las Islas Filipinas, terminaba diciendo: *...En negocios como éste no hay razón para divulgarlo a muchas personas...será usted más circunspecto en similares ocasiones, porque de estas divulgaciones anteriores han resultado algunos inconvenientes...*

⁶ “Envíe dos barcos del tamaño y tipo y con el número de personas que usted considere necesarios...ellos procuren y traten de traer algunos tipos de especias para probar y como ejemplo...” Moriarty y Keistman, op. cit., p. 4.

⁷ Los viajes de Ruy López de Villalobos y Miguel López de Legaspi de México a las Islas Filipinas, aun considerando que el primero no encontró la ruta para el retorno y que los viajes se realizaron sin contratiempos graves, deben considerarse entre las grandes hazañas de las exploraciones marítimas del siglo XVI, ya que abrieron el camino para la comunicación y el movimiento comercial entre Asia y América.

⁸ Zoeth S. Eldredge y James R. Moriarty afirman que Legaspi mandó al San Pedro de regreso a la Nueva España, al mando de su nieto Felipe Salcedo; pero Pablo L. Martínez, y el historiador Eugene Lyon, cuya especialidad es la América colonial española, aseguran que el barco en el que regresó Urdaneta era el San Pablo. Martínez, op.cit., p. 152; N.G., Track of the Manila Galleons, Lyon, Sept. 1990, p. 9.

⁹ Fray Andrés de Urdaneta fue un notable astrónomo y navegante que vivió por años en las Islas de las Especias.

¹⁰ El escorbuto es causado por deficiencia vitamínica cuyos síntomas aparecen después de algunos meses que una persona ha estado consumiendo cantidades inadecuadas de ácido ascórbico (vitamina C) en su dieta. Los síntomas son: hemorragias en órganos o tejidos, más frecuentemente en las encías, piel, músculos, y bajo el periosteos de los huesos, lo que produce los síntomas de encías inflamadas y sangrantes, amoratamiento en partes de la piel, dolor de articulaciones, y otros más relacionados con hemorragias internas. La enfermedad antiguamente se presentaba en las personas que hacían prolongados viajes asociada frecuentemente con el beri beri, cuya causa es la deficiencia de vitamina B.

¹¹ “Track of the Manila Galleons”, “National Geographic”, Sept. 1990. Eugene Lyon, p. 27.

¹² Cavendish era un joven de 26 años cuando inició su carrera de corsario.

¹³ El lugar era conocido como Aguada Segura, ya que los piratas llegaban allí con frecuencia para proveerse de agua.

¹⁴ Pablo L. Martínez; op.cit.; p. 161.

¹⁵ Héctor Santos señala en su artículo “The sacking of the galleon Santa Ana” (1996-97), que Rodríguez Cermeño y Alonso de Valladolid fueron llevados por el pirata en su barco hacia las Molucas para que lo ayudaran en la navegación. También se ha dicho que Alzola, Cermeño, Vizcaino y otros de los sobrevivientes zarparon de Cabo San Lucas el 21 de diciembre de 1587 en el reparado galeón, y que llegaron el 2 de enero de 1888 no a Acapulco, sino a Santiago, Colima.

¹⁶ Los casos de las islas Armenias y el Estrecho de Anián, son ejemplo de cómo la fuerza de la fantasía, algunas veces ha sido más poderosa que las realidades demostradas por muchos navegantes, al grado de que durante siglos, diversos gobernantes se negaron a ver esas realidades y no sólo gastaron la fortuna del erario, sino que se provocó la pérdida de vidas humanas en los viajes que se organizaban para localizar los sitios mencionados.

¹⁷ Parte de los gastos fueron por cuenta de los comerciantes que traían mercancías por cuya venta sacarían buena ganancia.

¹⁸ La tripulación pidió a Rodríguez Cermeño que iniciaran el regreso de inmediato debido al cansancio y el peligro que representaban las tormentas, a lo que el capitán se negó.