

# El Galeón de Manila en la California del Sur. Vientos de Oriente y Occidente



FOTOS: Internet

## Tierra Incógnita

Por Sealtiel Enciso Pérez

*La Paz, Baja California Sur (BCS).* Vientos del pasado llegan hacia nosotros y atraen con su suave brisa al famoso **Galeón de Manila** o **Nao de China**. En la actualidad, pocos son los que recuerdan la poderosa influencia que produjeron los viajes,

que por espacio de 250 años, se realizaron entre las **Islas de Filipinas** y la **Nueva España**, y menos aún rememoran que en la mayoría de ellos, el sitio de llegada, aunque sea de forma accidental o temporal, fue la punta austral de la península de **California**.

*Durante el siglo XVI, la búsqueda de una ruta rápida hacia las regiones del Oriente de **Europa**, básicamente los países que conforman el continente **Asiático**, enfrentó en una desesperada y ríspida carrera contra el tiempo a dos de las grandes potencias marinas en ese entonces: **España** y **Portugal**.*



***También te podría interesar: [Tres insignes sudcalifornianas](#)***

Después de que algunos viajeros empezaron a llevar desde los confines de Oriente hasta los reinos europeos una gran cantidad de alimentos, conocidos comúnmente como especias y hierbas aromáticas (pimienta, pimentón, chile, cardamomo, clavo, macis, casia, nuez moscada, canela, etc.), se causó un

gran revuelo en las clases adineradas, las cuales vieron modificados sus hábitos alimenticios al incorporarles estos condimentos, hasta ese tiempo desconocidos. Sin embargo, el gran problema que había era que estos productos sólo llegaban a través de caravanas que hacían largos viajes a pie o en caballo y que duraban más de un año en concretarse. Además, sólo podían transportar una carga muy limitada de estos productos. En ese entonces las rutas eran sumamente peligrosas, ya que estaban infestadas de ladrones que asaltaban las caravanas y robaban su preciada carga.

Fue entonces que los reyes de **España** y **Portugal** se enfrascaron en una serie de exploraciones, buscando una vía más rápida para hacerse de estos productos y, obviamente, obtener la supremacía en su comercio y en las pingües ganancias que se obtenían. Quienes tomaron la delantera fueron los navegantes portugueses, ya que consiguieron llegar a los países asiáticos rodeando el continente africano por el **Cabo de Buena Esperanza** y enfilar su rumbo hacia el Océano Índico para finalmente llegar a las islas y tierras donde abundaban las especias. El reino de **Portugal** estableció un férreo dominio sobre esta vía, la cual defendió incluso con acciones armadas. Fue por ello que **España** volvió sus ojos hacia los mares de occidente, con la firme idea de que si se viajaba lo suficiente hacia el oeste, dado que el planeta tierra era esférico, se llegaría hacia las codiciadas tierras de Oriente y su preciado tesoro de las especias.



Es así como los marinos españoles y otros más, que no eran nacidos en este país pero que alquilaban su trabajo a este reino, empezaron a surcar los mares buscando esta ruta. Si bien es cierto que a finales del siglo XVI (1592) el navegante **Cristobal Colón** había descubierto algunas grandes islas en su ruta hacia occidente (lo que posteriormente se aclararía que era **América**), no fue sino hasta ya entrado el siglo XVII, en el año de 1519, que el **Rey Carlos I de España** integra una flota con 5 naves capitaneada por **Fernando de Magallanes**, con el propósito de que llegara a las islas llamadas "**Molucas**" por los portugueses, y así definir una ruta de navegación que fuera propiedad del imperio español. No olvidemos que en el año de 1494, los reinos de **España** y **Portugal** había firmado un documento llamado **Tratado de Tordesillas**, en donde se comprometían a dividirse el mundo conocido, y por conocer, a través de los viajes de ultramar, en una línea imaginaria establecida a 370 leguas al oeste de las islas de **Cabo Verde**. Los portugueses conservaban para sí las rutas al oriente a

través del **Cabo de Buena Esperanza**, y dejaban para los españoles todo un extenso espacio de mar (o por lo menos así se creía) y lo que se encontrare hacia el occidente.

En la extraordinaria expedición que realizó **Magallanes**, logró la gran hazaña de rodear el vasto continente americano en su parte más austral, legando para la posteridad el famoso Estrecho que lleva su apellido, y que le permitió ingresar al Océano Pacífico (**Magallanes** fue quien le dio este nombre aunque ya había sido “descubierto” por **Vasco Núñez de Balboa** en el año de 1513). Prosiguiendo su ruta hacia el Noreste, al final logra desembarcar en la isla denominada como **Cebú** y decide bautizar a este conjunto de islas con el nombre de **Filipinas** en honor al **Rey Felipe II de España**. Lamentablemente, **Magallanes** muere en un enfrentamiento contra los naturales del lugar y es su piloto, **Juan Sebastián Elcano**, quien logra llevar a los pocos sobrevivientes de la expedición y a la maltrecha nave capitana de regreso a **España** a donde llegan en el año de 1522.



Ya con la seguridad de una ruta que ofreciera a **España** un pasaje hacia el codiciado “oro” de las especias en oriente, se inician expediciones buscando viajar desde las costas de la **Nueva España**, adquirir la preciada carga en las **Filipinas** y volver sanos y salvos al punto de partida. A partir del año de 1522 se realizaron diversas expediciones hacia las islas de oriente, entre las que sobresalen las encabezadas por **Ruy López de Villalobos** (1541) y **Miguel López de Legazpi** (1564). Lamentablemente, ambas escuadras no pudieron contar con pilotos expertos que pudieran encontrar una corriente marina que les ofreciera la posibilidad de regresar hacia las costas americanas, aún con la carencia de vientos adecuados. No hay que olvidar que en esa época los barcos dependían para su movimiento de los vientos, por lo que si encontraban una “calma” que durara varios meses, podría significar la muerte de todos los ocupantes del navío debido al hambre y la sed.

No fue sino hasta el año de 1565 que el marino y Frayle Andrés de Urdaneta logra encontrar la corriente marina conocida como Kuroshio la cual impulsaba los barcos hacia el noreste de las Filipinas, pasando cerca de Japón, para posteriormente unirse a la Corriente del Pacífico Norte la cual empuja a los barcos a partir del Cabo Mendocino para que desciendan hacia el sur del continente bordeando las costas del pacífico de la Nueva España. A esta ruta se le denominó “el tornaviaje” y fue la pieza que faltaba para armar el rompecabezas de los viajes de América hacia las islas de Oriente.



A partir del año de 1565 se inició un acelerado y exponencial comercio con todo el Oriente, puesto que los comerciantes o representantes de las casas comerciales que estaban establecidas en las **Filipinas** tenían contacto con comerciantes de todas las regiones del **Asia**, por lo que era común ver en la **Bahía de Manila**, capital de **Filipinas**, a cientos de barcos procedentes de casi todas las regiones alrededor del archipiélago buscando vender sus diversas mercancías, las cuales se extendieron desde las clásicas especias (pimienta, clavo y canela) a la porcelana, marfil, laca y elaboradas telas (tafetanes, sedas, terciopelo, raso), artesanía china, biombos japoneses, abanicos, espadas japonesas, alfombras persas, jarrones de la dinastía **Ming** y un sinfín de productos más.

Fue así como se empezaron a habilitar barcos que pudieran soportar las inclemencias de los largos viajes y los meses de estar bajo el sol abrasador, que lograran soportar grandes cargas (hubo **Galeones de Manila** con capacidad hasta de 2000

toneladas) y transportar a una gran cantidad de pasajeros y tripulación (se dice que la **Nao de China** "La Santísima Trinidad" pudo transportar hasta 1000 personas). Fue tanto el auge del comercio en estos años que llegaron a enviarse 3 o más *Naos* cada año para ir y traer su preciada carga.



Sin embargo, a pesar de que la ruta estaba asegurada en cuanto a que ya se conocía la cartografía de la misma, no estaba exenta de graves peligros. Por un lado, la gran cantidad de tiempo que se invertía para ir hacia **Filipinas** (3 meses aproximadamente) y regresar a la **Nueva España**, que por lo general desembarcaban en **Acapulco** (6 meses o más), provocaba que solamente aquellas personas con una gran resistencia al hambre y las enfermedades (sobre todo al mal de Loanda o escorbuto) pudieran sobrevivir. La mortandad era grande, ya que aproximadamente sólo el 20% de los que viajaban en el barco lograban retornar. Además de lo anterior, en muchas ocasiones las *naos* zozobraban debido a las malas condiciones en que zarpaban. La voracidad de los comerciantes obligaba a



los capitanes de los barcos a realizar la ruta sabiendo que los barcos tenían podrida una gran parte de su superficie y que seguramente naufragarían en cualquier momento. Preferían cobrar el cuantioso “seguro” del barco antes que velar por la seguridad de pasajeros y tripulación.

Y por si esto fuera poco, durante los 250 años que duró el tránsito del **Galeón de Manila** por el Pacífico, ocurrieron una gran cantidad de ataques de corsarios que buscaban hacerse de sus fabulosas riquezas aún a costa de su propia vida. La fama que daba a estos bandidos del mar el haber capturado a uno de los **Galeones de Manila** les aseguraba su pase a la posteridad, además de grandes sumas de dinero.



La península de **California** salta a la luz del interés de la **Corona Española**, precisamente durante el siglo XVII y XVIII de la mano de la ruta del **Galeón de Manila**. Como ya se ha explicado, la **Nao de China** en su viaje de retorno hacia el puerto de **Acapulco** pasaba de forma paralela a nuestra

península. En su interior llevaba una gran cantidad de pasajeros enfermos, hambrientos y otros más casi agonizantes. Era de imperiosa necesidad para la **Corona Española** (mejor decir para los inescrupulosos comerciantes españoles) el encontrar algún punto de desembarco en donde se les pudiera surtir de agua y alimentos para continuar el viaje (y llevar su preciada carga a sus bodegas en **Acapulco**) y que se pudieran recuperar los muchos enfermos que transportaba.

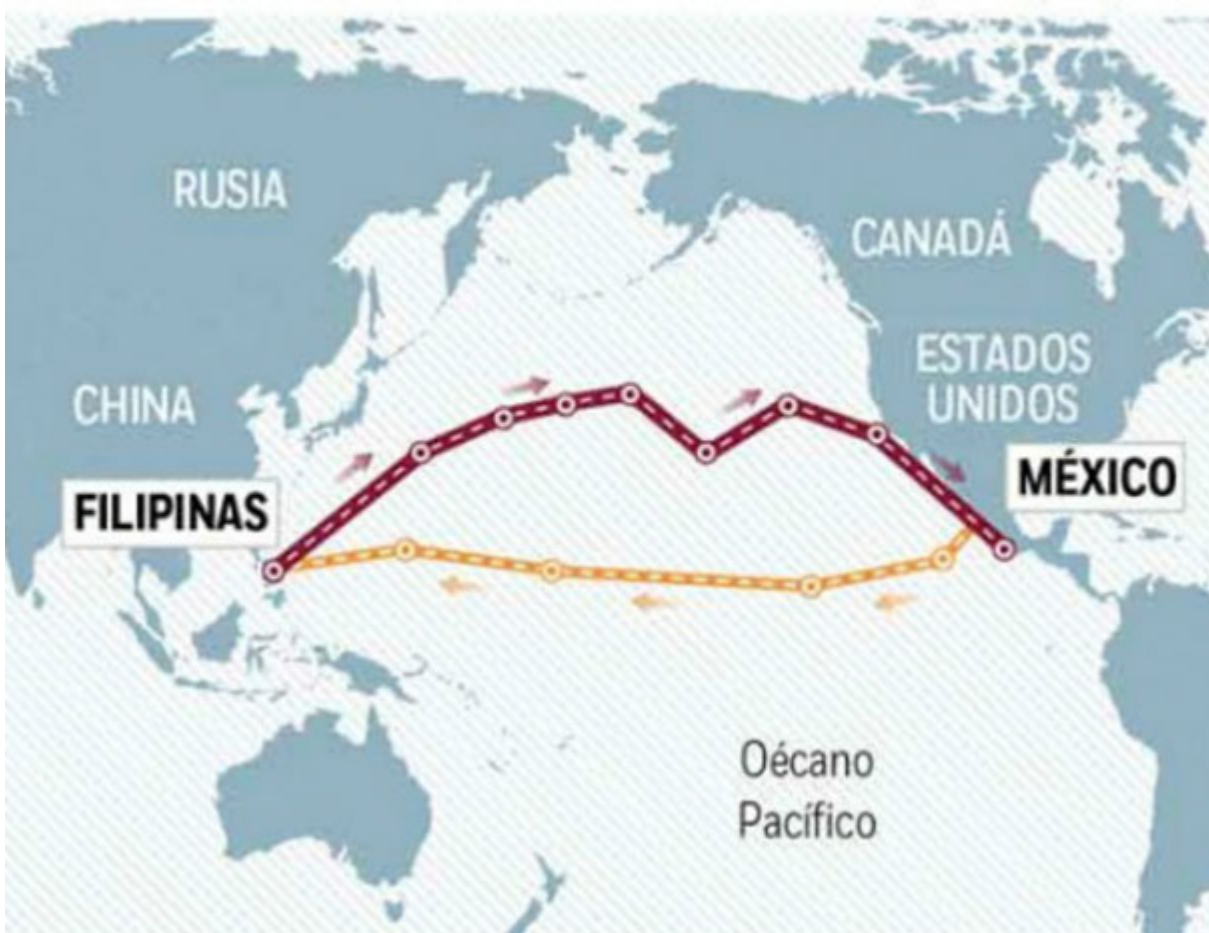
De hecho, el intento fallido de fundar un enclave permanente en la **California** por parte del explorador **Isidro de Atondo y Antillón** en el año de 1683, fue motivado por la apremiante necesidad que tenía la **Corona Española** de reducir las graves pérdidas de los **Galeones de Manila** en su tornaviaje. En la expedición de **Atondo** se realiza la primer incursión hacia la parte de **Bahía Magdalena** (costas occidentales de la **California**) en busca de un sitio favorable y con agua para la llegada del **Galeón de Manila**, sin embargo, no se encuentra un espacio que cubriera estas condiciones. Durante los años en que los Jesuitas estuvieron realizando su labor evangelizadora en la **California**, fueron constantes las presiones de la **Corona Española** para que exploraran y establecieran un sitio en las costas occidentales de esta península y que dieran salvataje a la **Nao de China**.



No fue sino hasta el año de 1730 que el sacerdote jesuita **Nicolás Tamaral** logra establecer una Misión en el sitio que se denominó **San José del Cabo**, en la región que los pericúes llamaban "Añuití"). Hasta este sitio llegaron varios **Galeones de Manila** a surtirse de agua en el famoso humedal que ahí se encuentra y a recargarse de provisiones, para culminar con el trecho que les quedaba para llegar a **Acapulco**. El sacerdote **Francisco Xavier Clavijero** nos narra en sus crónicas misionales que en el año de 1734 arribó a la bahía de **San Bernabé (San José del Cabo)** un enorme **Galeón de Manila** con una gran cantidad de enfermos. Después de permanecer varios días y surtirlo de agua y cuidar de sus enfermos, dejaron en la Misión a cuatro de los pasajeros más afectados y el galeón continuó su viaje hacia **Acapulco**.

Tres de los enfermos se restablecieron totalmente y sólo uno de ellos, debido a su avanzada edad y grave condición, falleció. Los tres regresaron a la **Ciudad de México**, donde a la par del capitán del galeón, contaron al Virrey de la

atención recibida por el Misionero del lugar. Fue entonces que se recomendó a todos los **Galeones de Manila** hacer una parada para obtener “refrescos” en su regreso al puerto de **Acapulco**.



Sin embargo, no siempre fueron bien recibidos los tripulantes del **Galeón de Manila** en las **Californias**. Se sabe que en el año de 1589 el corsario inglés **Thomas Cavendish** capturó y saqueó a uno de los galeones, de nombre **Santa Ana**, frente al **Cabo California** (hoy **Cabo San Lucas**) lo cual lo volvió el corsario más rico de todo el mundo en esa época. En el año de 1709, otro corsario de nombre **Woods Rogers** atacó al galeón de nombre **Nuestra Señora de la Encarnación**, sin lograr su captura; sin embargo, dejó a 8 marinos muertos y otros heridos. También se sabe que, en una ocasión que arribó un **Galeón de Manila** para surtirse de agua y bastimento en **San José del Cabo**, al desembarcar una canoa con varios soldados, fueron atacados por un grupo de pericúes los cuales les dieron muerte.

En la actualidad se conoce que, durante el tiempo en que el **Galeón de Manila** realizó su ruta y llegada a las costas de la **Baja California**, se llevó a cabo un gran intercambio y contrabando de mercancías. La **Corona Española**, precisamente para evitar que las mercancías que traía el **Galeón de Manila** se vendieran sin pagar los impuestos correspondientes, tenía una fuerte prohibición al capitán de estos barcos para que comerciara con los productos; sin embargo, la corrupción ya se había enseñoreado también en estas lejanas tierras, por lo que de forma descarada los comerciantes avecindados en la **Baja California** acudían en sus botes hacia la **Nao de China** y compraban diversos productos como especias, porcelanas, estatuillas, etc. a cambio de lingotes de plata. Aún en la actualidad se puede apreciar en el **Museo de las Misiones**, en **Loreto, B.C.S.**, una gran cantidad de objetos que fueron adquiridos en la **Baja California** y procedían de las bodegas del **Galeón de Manila**.



Se cree que unos 110 barcos tuvieron el honroso título de

**Galeón de Manila** o **Nao de China** y que pudieron surcar los mares desde la **Nueva España** hacia su destino en el archipiélago **Filipino** y volver con sus grandes riquezas, sin embargo, no todos tuvieron esta suerte. Con la llegada del siglo XIX y los movimientos independentistas que se dieron en todas las posesiones españolas, **México** entre ellas, los viajes del galeón se suspendieron (en la **Nueva España** en el año de 1815). Aunado a lo anterior, la invención de los buques de vapor permitió que la **Corona Española** iniciara viajes por vías alternas hacia sus posesiones en **Filipinas**, perdiendo todo interés de que se hiciera por **Acapulco**. Una vez consolidada la independencia de **México**, oficialmente en el año de 1821, se dio por finalizado el comercio con el sistema de los **Galeones de Manila**.

La historia de la **Antigua California** es plena en sucesos que marcaron la vida de nuestra nación y que impactaron en su destino actual. Mucho hay aún por descubrir y dar a conocer, para que las generaciones de todos los tiempos se sientan orgullosos de su pasado y celebren la vida de este paraíso natural. Como colofón del escrito dejo a ustedes un inspirado verso basado en los legendarios **Galeones de Manila** o **Naos de China**:

*A las aguas de Acapulco llegando desde Manila con su gran riqueza enfila un gigantesco galeón; por él vienen los ingleses armados para la guerra, cuando se aleje de tierra encontrará al Centurión (El Galeón de Manila – Musador)*

Bibliografía:

*Almazin M. A. El galeón de Manila. Artes de México, n.º 143, 1971.*

*León Guerrero, María Montserrat (2000). «El gran logro descubridor del reinado de Felipe II. El hallazgo de Tornaviaje de las Filipinas por el Pacífico hacia Nueva*

*España». XIII Coloquio de Historia Canario-Americana ; VIII Congreso Internacional de Historia de America:*

*Martín-Ramos, Clara. Las Huellas de la Nao de la China en México (La Herencia del Galeón de Manila). 2007.*

*Ibarra y Rodríguez, Eduardo (1892). Don Fernando el Católico y el descubrimiento de América. Imprenta de Fortaner, Madrid. pp. 184.*

*Fernández de Navarrete, Martín (1837). Expediciones al Maluco, viage de Magallanes y de Elcano. Imprenta Nacional.*

*LEÓN GUERRERO, Montserrat (2000). El segundo viaje colombino. Universidad de Valladolid (tesis doctoral)., pp. 20-28.*

*Rodao, Florentino, Islas del Pacífico: El legado español. Madrid: Lunweg, 1998, pp. 27-35*

*John D. Neville. «History of Thomas Cavendish», Heritage Education Program, US National Park Service.*

*La Historia de la Antigua o Baja California. IV tomos. Francisco Xavier Clavijero.*

—

*AVISO: CULCO BCS no se hace responsable de las opiniones de los colaboradores, esto es responsabilidad de cada autor; confiamos en sus argumentos y el tratamiento de la información, sin embargo, no necesariamente coinciden con los puntos de vista de esta revista digital.*