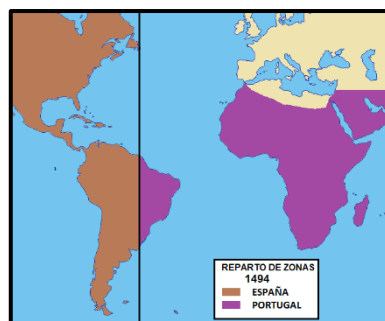


EL GALEÓN DE MANILA, HOMBRES DE HIERRO EN BARCOS DE MADERA

EXPLORACIONES

En el siglo XV existía en el mundo occidental una gran atracción por las especias. En Europa no existía el té, ni el café, ni el chocolate, y el azúcar era muy escasa, por lo que especias como el clavo, la pimienta o la canela eran muy codiciadas, no sólo como condimento culinario sino también como conservante de alimentos, para destilación de aceites esenciales en la fabricación de perfumes o como ingredientes medicinales. La caída de Constantinopla a mediados de ese siglo otorgó a los otomanos el dominio sobre el Mediterráneo oriental y sobre las zonas terrestres de paso obligado para la Ruta de la Seda, usada también para el tráfico de especias e inciensos desde el lejano Oriente. España y Portugal, principalmente, comenzaron a idear exploraciones marítimas para hacerse con el negocio de las especias por mar y evitar así a los otomanos. Portugal enfocó sus esfuerzos hacia África, y en 1488 Bartolomé Díaz dobló el cabo de Buena Esperanza, abriendo la puerta a las expediciones en el océano Índico.

En España, el visionario Cristóbal Colón se empeñó en llegar a las Indias Orientales y sus especias navegando hacia el oeste, y el 12 de octubre 1492 protagonizó uno de los mayores acontecimientos de la Humanidad, que ha influido decisivamente en la Historia posterior del mundo entero: el descubrimiento de América, que supuso un pistoletazo de salida para la conquista del doble continente, en la que España tuvo una participación mayoritaria. Hasta 1504 realizó cuatro viajes descubriendo diversos territorios. Para evitar que se inmiscuyeran los portugueses en esta Tierra de Promisión, se firma el Tratado de Tordesillas (1494), por el cual un meridiano situado 370 leguas al oeste de Cabo Verde separaba las dos zonas de influencia: la occidental para España y la oriental para Portugal. De esta manera la costa africana y el actual Brasil quedaron en manos portuguesas, y el resto de América en manos españolas. Hasta el momento se desconocía qué había más allá de los límites señalados en este mapa.



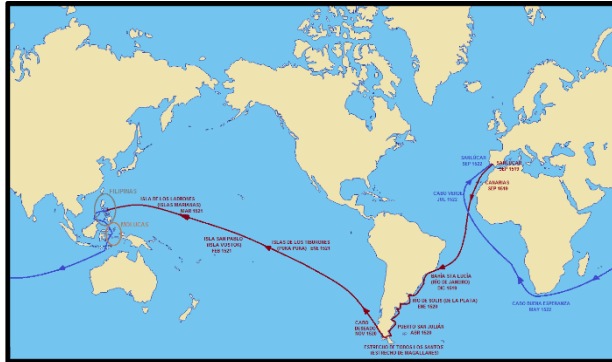
En los años siguientes, La Española fue sometida por Bartolomé Colón, Puerto Rico fue conquistado por Juan Ponce de León, que también descubrió La Florida, Cuba por Diego Velázquez de Cuéllar, Colombia y Panamá por Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Soto conquista La Florida, Hernán Cortés el imperio azteca, Francisco Pizarro el imperio inca, y un largo etcétera entrado ya el siglo XVI, en que las conquistas se extendieron desde América del Norte hasta la Patagonia.

Pero mientras, casi al principio de estas conquistas, el 25 de septiembre de 1513, sólo 21 años después del descubrimiento del nuevo mundo, se produce otro hecho determinante para el devenir de la Historia: Vasco Núñez de Balboa se asoma al océano Pacífico, al que pone el nombre de "mar del Sur" porque llega en un recodo de la costa sur de la actual Panamá, y esto supone a su vez el pistoletazo de salida para el descubrimiento y conquista de nuevos territorios en este océano, al que se denominó durante el siglo XVI "el lago español", pues nadie más lo surcaba por no encontrar accesos a él fuera de las costas dominadas por España.



Al mismo tiempo, los portugueses habían hecho sus conquistas en el océano Índico, conquistando diversos territorios en la zona árabe, India, Catay (la actual China), llegando en 1512 hasta las Molucas, las islas de la especiería, con lo que pasaron a dominar de momento el negocio de las especias, tan importante en ese momento como el del oro.

En 1519, Hernando de Magallanes inició por parte española un periplo que, rodeando la costa oriental de Sudamérica, cruzaría por primera vez desde el Atlántico hasta el mar del Sur, buscando un acceso a las Molucas desde el este sin tener que atravesar la ruta portuguesa. Descubrió el estrecho que lleva su nombre, al que llamó estrecho de Todos los Santos que además de acceder al Pacífico permite evitar el peligroso paso del Cabo de Hornos por el mar de Hoces. Continuó viaje por todo el Pacífico (al que dio este nombre) y recaló en 1521 en las islas Filipinas, de las que tomó posesión para España dándoles el nombre de San Lázaro, y murió en Mactán, isla de Cebú, donde se erige un monumento de 30 metros de altura ordenado por Isabel II en 1866. Su piloto, Juan Sebastián de Elcano, continuó viaje pasando finalmente por las islas Molucas, objetivo de viaje, y completó, a través de la ruta portuguesa, la primera vuelta alrededor del mundo, llegando a Sanlúcar en septiembre de 1522 con sólo 18 de los 216 hombres y uno de los cinco barcos que iniciaron el viaje, la nao Victoria. Una hazaña que costó muy cara.

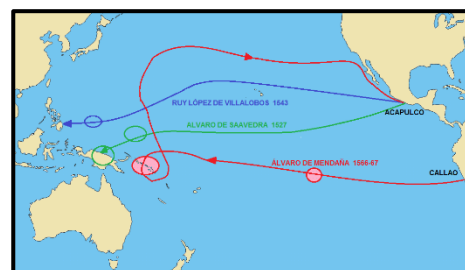


La Armada ha honrado su memoria poniéndole su nombre al buque escuela de Guardiamarinas que este año cumple 90 años de vida, algo insólito porque la vida máxima de un barco de este tipo suele ser de 40 años, aunque como pueden imaginar, tras las sucesivas reparaciones a que se ha sometido en todo este tiempo, no debe tener ya ninguna pieza original. Es el barco en activo que más millas ha navegado, más de un millón setecientas treinta y cuatro mil, y ha efectuado 89 cruceros de instrucción, 10 de ellos dando la vuelta al mundo.

Con las informaciones dadas por Juan Sebastián de Elcano, Carlos I ordenó a García Jofre de Loaysa conquistar las Molucas, ricas en especias, ya que se comprobó que en América no había tan rico material. En 1525 partió de La Coruña una expedición de siete naves a su mando, en la que también participó Elcano. Al cruzar el recién descubierto estrecho de Magallanes, ya no estaba tan pacífico, y los temporales hicieron volver a España a dos naves, y otra, la nao San Lesmes, mandada por Francisco de Hoces, se vio arrastrada al sur y descubrió el cabo de Hornos, atravesando el Mar de Hoces, que los ingleses llamaron posteriormente Paso de Drake (que pasó por allí 55 años más tarde), entre Sudamérica y la Antártida. En la expedición murieron Loaysa y Elcano, y muchos más, principalmente de escorbuto. El primero que regresó a España fue un marinero a quien el destino le depararía gran gloria años más tarde, Andrés de Urdaneta, que será protagonista de nuestra historia. En la misma expedición, Alonso de Salazar, que relevó a Loaysa, descubrió las islas Marshall, a las que llamó Los Pintados.

En 1527, Álvaro de Saavedra incorporó las islas Carolinas a la Corona española, haciendo lo propio con Nueva Guinea.

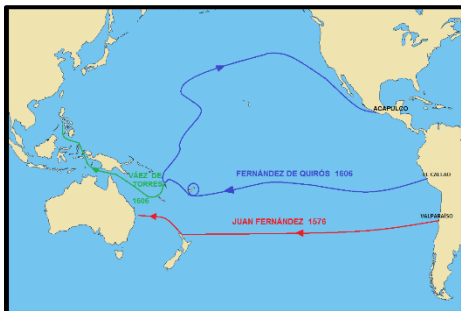
Ruy López de Villalobos incorporó Palao en 1543, y en la segunda mitad del siglo XVI, Álvaro de Mendaña incorporó las islas Salomón, Guadalcanal, las Marquesas, Tuvalu y otras islas de micronesia. Vanuatu fue incorporada en 1606 por Pedro Fernández de Quirós, que había viajado en dos viajes con Mendaña. Hubo otros muchos, y fueron muchas las islas de micronesia conquistadas.



Y ya que hablamos de descubrimientos, todavía hoy día hay quien sigue adjudicando al inglés James Cook la autoría de grandes descubrimientos en el Pacífico, alimentando la leyenda negra contra España y la ya exasperante atribución de falsos méritos a los pretenciosos ingleses.

Pues bien, James Cook, ni descubrió Australia, ni descubrió las islas Hawaii, los dos hitos de los que tan orgullosos están los británicos. Se equivocaron ¡nada menos que en doscientos años!

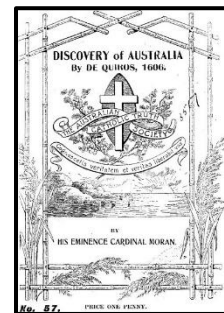
El cartagenero Juan Fernández, entre 1563 y 1574 descubrió una ruta alejada de la costa de Sudamérica que, evitando la corriente de Humboldt, tardaba 30 días en llegar de El Callao a Valparaíso, en lugar de los seis meses que hasta entonces se invertían debido a la corriente en contra. Así descubrió las islas San Félix y San Ambrosio y el archipiélago, hoy chileno, que lleva su nombre. Más tarde, en 1576, navegó treinta días desde Chile hacia el oeste manteniendo la latitud 40º sur, y llegó a Nueva Zelanda y a



Australia, conforme a los documentos presentados al rey Felipe II en 1580 por Rodrigo de Quiroga, gobernador de Chile, y a Felipe III en 1615 por Juan Luis de Arias. El primer documento no se ha encontrado.

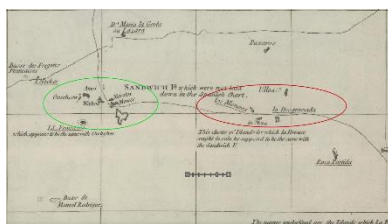
Pedro Fernández de Quirós en su tercer viaje en 1606, descubrió la isla de Vanuatu y la denominó Australia del Espíritu Santo, en un juego de palabras entre Austral (de Sur) y la dinastía de los

Austrias. Su segundo, Luis Váez de Torres, separado por un temporal, estuvo navegando entre Australia y Nueva Guinea, levantando una valiosa cartografía de la zona. El término Quirós sigue presente hoy día en Australia en múltiples referencias, que la sociedad protestante ha luchado por eliminar, aunque en 1874 el arzobispo católico de Sidney, Patrick Francis Moran documentó y defendió en este libro el descubrimiento por parte española.



Esta valiosa cartografía, junto a los mapas elaborados por Andrés de Urdaneta que daban la posición de la Terra Australis, fueron robados siglo y medio más tarde por el inglés Alexander Dalrymple, gobernador de Manila durante la breve ocupación británica de 1762, quien además de apropiarse de gran parte de los fondos documentales, destruyó el resto de los archivos españoles. Esta documentación sirvió a los británicos para que James Cook, con la excusa de realizar unas mediciones del tránsito de Venus, llegara a Australia doscientos años después que los españoles, arrogándose fraudulentamente su descubrimiento.

Pero tampoco descubrió Cook las islas Hawaii como afirman los británicos, pues los exploradores españoles llegaron a ellas más de dos siglos antes de la primera visita del inglés en 1778. Ruy López de Villalobos comandó una flota de seis barcos que partió de



Acapulco en 1542, en la que descubrió Palao como se ha citado antes, con un piloto de Torreperojil, Jaén, llamado Juan Gaetano o Gaytán.

De los relatos de Gaytán se deduce que las islas Hawaii no tenían recursos minerales como oro o plata, y por tanto no habría habido interés en colonizarlas. Existe una carta náutica elaborada a mano por este piloto que

muestra unas islas en la misma latitud de Hawaii, pero con un error en longitud de diez grados al este. En ese manuscrito, la isla de Maui aparece con el nombre de «La Desgraciada», y lo que parece ser la isla de Hawaii aparece como «La Mesa». Islas parecidas a Kahoolawe, Lanai y Molokai aparecen como «Los Monjes». De hecho, en

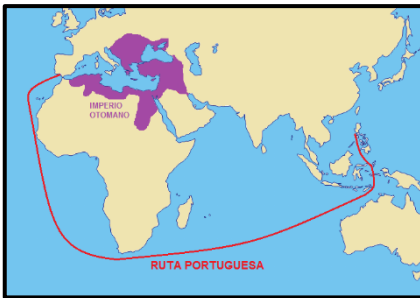
el célebre mapa de Ortelius de 1570 ya aparece el archipiélago de Hawaii gracias a la documentación aportada por Gaytán.

FILIPINAS

Desde el descubrimiento en 1521 de Filipinas por Magallanes, fueron numerosos los españoles que recalaron en el archipiélago, pero su colonización comenzó en 1565, cuando el explorador español Miguel López de Legazpi llegó desde Nueva España y fundó el primer asentamiento español en la actual Cebú. En 1571, después de tratar con las familias reales nativas durante la conspiración de Tondo y tras derrotar a las tripulaciones del pirata chino Limahong, los españoles establecieron en Manila la capital de Filipinas y de las Indias Orientales Españolas, convirtiéndola en Capitanía General dependiente del virreinato de Nueva España. Desde aquí, España pudo controlar durante más de dos siglos sus territorios incorporados en el Pacífico, como Guam, Palaos, Vanuatu, las Islas Carolinas, las Islas Marianas y otras pequeñas islas, así como las Molucas mientras fueron españolas.



Legazpi dio al archipiélago de San Lázaro su actual nombre de islas Filipinas en honor al rey Felipe II. Los anteriores visitantes españoles habían ya advertido las grandes posibilidades de comercio que tenían estas islas, pero si ya era una odisea llegar, mucho peor era el regreso. El retorno tenía que efectuarse por la ruta portuguesa, pero los lusos ponían todo tipo de obstáculos, y además la travesía por el cabo de Buena Esperanza llevaba un tiempo excesivo. Otra alternativa era la ruta terrestre de la seda, misión también peligrosa y prácticamente imposible por la expansión del Imperio Otomano, que habría que atravesar, y además no permitía traer las naves de vuelta a casa.



El regreso por el Mar del Sur se antojaba imposible, pues las naos y los galeones tenían aparejo redondo, que no ciñe al viento, limitando su andar a los vientos popeles o de través, como mucho a un descuartelar. Y en la zona del Pacífico en que transcurría la ruta hacia Asia, dentro de los 15° de latitud norte, reinan los alisios, vientos de componente de levante, normalmente nordeste. Imposible el retorno a México por la misma ruta.

Para resolver el problema, Legazpi pidió que le acompañara en la expedición su paisano, Andrés de Urdaneta, marino y cosmógrafo de gran experiencia, que había acompañado a Jofre de Loaysa y Elcano, dejando una amplia cartografía de todo el Mar del Sur, y que en 1553, a los 45 años, tras ocupar cargos políticos en Nueva España, se había retirado a la vida monástica como fraile agustino.

Urdaneta, con casi 60 años de edad, aceptó el reto y se fijó en que Colón, en sus viajes de regreso a España por el Atlántico, había tenido que ir muy al norte de las rutas de ida para encontrar vientos favorables, rodeando lo que ahora sabemos que es el anticiclón de las Azores, aprovechando los llamados vientos contralisios, que soplan del oeste.

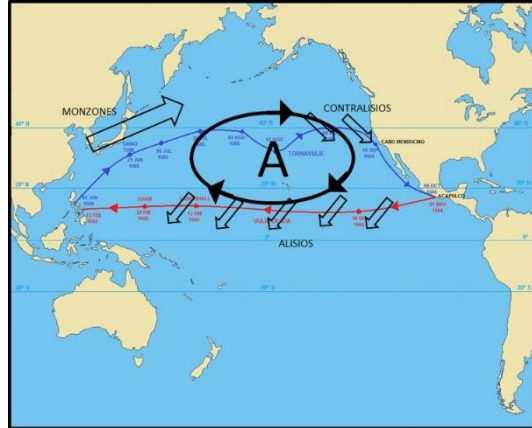


Intuyó que en el Pacífico ocurriría algo parecido y, cuatro meses después de llegar a Filipinas, a primeros de junio de 1565, dejó a Legazpi colonizando las islas y partió del puerto de San Miguel en el “*San Pedro*”, una nao de sólo 30 metros de eslora, al mando de Felipe de Salcedo, que tenía 18 años, remontando latitud hacia Cypango (Japón), alcanzando pronto los 22º de latitud gracias al monzón del suroeste. Llegó a casi 40º de latitud empujado por el viento y por la corriente de Kuro-Siwo, y recaló en América en el cabo



Mendocino (nombre que le puso en honor al virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza). Desde allí descendió de latitud costeano la península de California gracias a la corriente favorable y a los contralisios, llegando a Acapulco el 8 de octubre. La nao *San Pedro* había recorrido 7.644 millas náuticas, medidas con la corredera de barquilla ya existente en esa época.

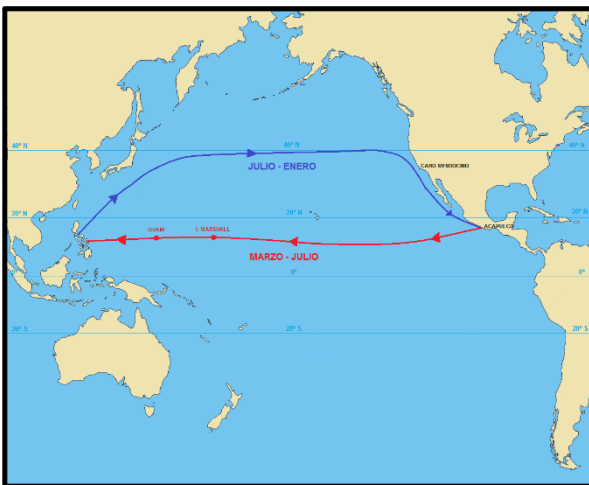
Urdaneta no sólo había descubierto el Tornaviaje, que facilitaría un considerable ahorro de tiempo y mayor seguridad respecto a la ruta portuguesa, también había descubierto el anticiclón de Hawaii, y la circulación de los vientos predominantes en el Pacífico Norte, similar a la del Atlántico Norte.



Lo cierto es que cuando llegó Urdaneta a México se encontró con que Alonso de Arellano, que había salido de Acapulco con otro de los barcos de la expedición de Legazpi y se perdió por las islas Marianas, había llegado antes que él gracias a la información que le había usurpado, pero no pudo demostrar si había pasado por Filipinas, ni pudo documentar la ruta que siguió. Se contentó con no ser procesado.

LÍNEA REGULAR TRANSPACÍFICA

A partir de 1565, la ruta descubierta por Andrés de Urdaneta permitió inaugurar una línea regular de galeones entre México y Filipinas estableciendo un comercio transpacífico, línea que recorría 15.500 millas náuticas y duraría dos siglos y medio, la más duradera de la Historia. El derrotero exacto de esta ruta se mantuvo en secreto para proteger a España de la competencia comercial de otras potencias europeas, y a



los galeones de los piratas ingleses y neerlandeses. Esta política de discreción fue probablemente el motivo por el que se mantuvo en secreto el descubrimiento de las islas Hawaii por navegantes españoles, antes citado.

El Galeón de Manila o Nao de China, por lo general navegaba una vez al año en cada dirección. El viaje de Acapulco a Manila solía partir en marzo, y duraba unos tres meses, incluyendo una corta escala en Guam. Era un viaje tranquilo, a través del que se denominó Mar de las Damas. En la dirección opuesta requería de cuatro a cinco meses, a

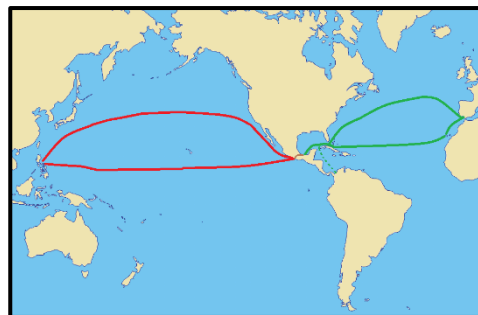
veces incluso seis, debido a los inevitables temporales y tifones de esas latitudes. Lo peligroso de la ruta aconsejaba salir de Manila en julio o agosto, una vez entrados los monzones. Después de este mes era imposible realizar la travesía, que había que

postergar durante un año, debido al viento en contra. La esperada recalada en Acapulco se realizaba entre noviembre o enero. Inicialmente un Real Decreto ordenaba que navegaran dos galeones juntos de Manila a Acapulco. Sin embargo, después de 1650 el convoy fue reducido a uno, con objeto de que representara una menor inversión para los comerciantes de Manila, que podrían encajar toda la carga en un galeón más grande. En 1702 un nuevo decreto ratificó esta práctica.

El comercio entre Manila-Acapulco duró hasta 1815, cuando la revolución estalló en México, llevando a la independencia del país, y Fernando VII ordenó la supresión de la línea. Así, durante 250 años de los 333 que Filipinas fue español, operó a través del Pacífico una notable ruta comercial, que llevaba grandes cantidades de plata de México a Filipinas, y mercancías procedentes de todos los rincones de Asia a las Américas, y de allí a España. Tan extraordinario intercambio comercial convirtió a Manila en el mayor centro comercial de Oriente, lo que fue la principal fuente de ingresos de Filipinas.

UNA RUTA GLOBAL

Pero la ruta transpacífica que hemos visto no era más que una parte del viaje completo de la línea comercial Manila-Acapulco-Veracruz-Sevilla y regreso, que recorría un total de 25.000 millas náuticas, cruzando tres continentes y dos océanos. En el Pacífico hacía la ruta que ya hemos visto. En el Atlántico, la Flota de la Carrera de Indias vinculaba Sevilla, vía Canarias, con la Habana, donde se dividía en dos: la Flota de Indias, que se dirigía a Veracruz, y la llamada Flota de Galeones que iba hasta Tierra Firme, llegando a Portobello tras hacer escala en Cartagena de Indias, donde recogía las riquezas provenientes del Perú. En el viaje de regreso a España, ambas flotas se reunían de nuevo en La Habana y cruzaban el Atlántico en convoy protegidas por la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, llamada también Armada de la Avería, para recalcar en Sanlúcar y desde allí subía el Guadalquivir hasta Sevilla. En 1717 el punto de partida y destino de estas flotas se cambió de Sevilla a Cádiz, de más fácil acceso, al trasladar allí José Patiño la Casa de Contratación de Indias, evitando tanto la alta siniestralidad como el contrabando que se producía con las mercancías en el tránsito por el Guadalquivir.



Las dos largas rutas marítimas que operaban simultáneamente en los océanos Atlántico y Pacífico, se conectaban por una ruta terrestre que enlazaba Veracruz con Acapulco vía Ciudad de México, conocida como Camino de China. Incluía una sub-ruta a Zacatecas y Potosí, que suministraban la plata para Filipinas. El Camino de China fue el único trozo terrestre en toda la ruta Manila-Sevilla, necesario para enlazar las rutas del Atlántico y del Pacífico.

En Filipinas, la salida hacia Acapulco comenzaba en Manila y Cavite, saliendo de la bahía por Corregidor para navegar hacia el sur, atravesando el estrecho de la isla de Mindoro en demanda de las islas Masbate y Burias, hasta enfilear el Pacífico por el Embocadero o Estrecho de San Bernardino, entre las islas de Luzón y Samar. Durante este trayecto interinsular que duraba casi un mes, el rojo de la figura de abajo, algunos comerciantes manileños, de acuerdo con algunos responsables de los galeones, tenían preparado el embarque furtivo de mercancías, no registradas ni en los manifiestos ni en

las boletas que preparaba la Junta de Repartimiento. Puro contrabando que evitaba a los comerciantes implicados el pago de los correspondientes almojarifazgos y alcabalas, tanto en Manila como en Acapulco, con el correspondiente aumento del beneficio de la venta. Antes de la llegada del Galeón a Acapulco, se sospechaba que en algún lugar de la costa californiana se procedía al desembarco de esas mercancías ilegales, para no ser controladas a la llegada.



Ante esta corrupción de comerciantes, agentes de Aduanas, personal del Galeón, etc., el gobernador D. Fernando Valdés y Tamón intentó reaccionar en 1730, planteando al rey un cambio en la derrota de salida, que tras caer al Norte en las islas Corregidor barajase la costa occidental de Luzón por el mar de la China, hasta doblar por el cabo Bojeador y saliese por el cabo del Engaño, la ruta verde. Ambas derrotas fueron alternándose debido a las influencias de los comerciantes manileños, que aducían que esa nueva derrota exponía al Galeón y sus mercancías al ataque de los japoneses, aunque realmente buscaban el contrabando impune, al que por otra parte se oponían los comerciantes sevillanos, ya que provocaba exceso de stocks en los mercados. Era una lucha comercial sin piedad.

Que las líneas combinadas Manila-Acapulco y Veracruz-Sevilla constituían una ruta global se explica por dos factores principales.

En primer lugar, si bien ambas líneas se gestionaban por separado, a efectos administrativos las dos pertenecían a la jurisdicción única de la Casa de Contratación española, dependencia gubernamental que supervisaba todas las cuestiones de navegación y comercio entre España y sus territorios. La Casa misma era supervisada por el Consejo de Indias, que ejercía la autoridad suprema en todos los asuntos tanto en América como en Filipinas, a través de los virreinos. La Casa ejercía un monopolio sobre todo el comercio en las colonias y autorizaba o prohibía las rutas marítimas. Así, una institución del gobierno central controlaba la ruta comercial completa entre Manila y Sevilla.

En segundo lugar, gran parte de las mercancías y de los pasajeros eran transportados durante todo el trayecto de Sevilla a Manila o viceversa, lo que la convertía en una ruta única y global.



Merced a esta línea, grandes cantidades de reales de plata de a ocho españoles entraron en los mercados asiáticos vía Manila, a cambio de todo tipo de artículos de lujo. Llegaron a convertirse en moneda de curso legal en países como China o en las colonias inglesas de Norteamérica, y en los Estados Unidos desde su independencia hasta 1857, donde le llamaban Spanish Dollar, de donde viene el actual símbolo del dólar,

la S de Spanish y las columnas de Hércules de nuestro escudo. En el extremo opuesto, Sevilla se convirtió en uno de los centros comerciales más importantes de Europa, consiguiendo un extraordinario crecimiento de la actividad manufacturera. En las Américas, la ruta global también produjo un gran desarrollo del comercio interno en los virreinos de Nueva España y de Perú.

MERCANCIAS

Podemos decir que España inventó la globalización, pues el galeón desempeñó un papel crucial en el desarrollo del comercio, y en el intercambio entre los tres continentes implicados de artículos hasta entonces desconocidos en alguno de ellos. A Manila llegaban productos españoles como vinos y aceite de oliva en grandes jarras de barro, y productos manufacturados como utensilios domésticos, herramientas de construcción y agrarios, armas y textiles.



De Acapulco a Manila se enviaban fundamentalmente grandes cantidades de plata de Zacatecas y Potosí a cambio de valiosas mercancías asiáticas. También se transportaron animales como vacas y caballos, y muchos tipos de plantas americanas: maíz, cacao, caña de azúcar, tabaco, cacahuete, tomate, calabaza, papaya, pimiento, aguacate, vainilla, además de tintes, zarzaparrilla, cueros. Pero en general, se decía que esta ruta iba cargada de plata y de frailes... La plata mexicana y peruana se convirtió en la base de un lucrativo comercio entre Filipinas y países de la zona como China, las Molucas, Japón, Formosa, Siam e incluso la India. Los comerciantes de Filipinas compraban valiosas mercancías a los comerciantes chinos y junto a las de los fabricantes locales, las cargaban en el Galeón según un sistema de boletas o permisos de carga concedidos a los residentes españoles de Filipinas.

Los terminales de Manila y Acapulco constituyeron en su tiempo emporios comerciales de artículos exóticos y sus ferias eran más pintorescas que ninguna. En Manila se cargaban bellísimos marfiles y piedras preciosas hindúes, sedas, jade y porcelanas chinas, sándalo de Timor, utensilios y muebles de laca japonesa, especias como clavo y nuez moscada de las Molucas, canela de Ceilán, alcanfor de Borneo, jengibre de Malabar, así como damascos, lacas, tibores, tapices, perfumes, etcétera. Tras pagar los royalties de importación a la Real Hacienda, se exponían en la Feria de Acapulco, que se reglamentó en 1579 y duraba un mes.



Un año más tarde, el galeón regresaba a Manila repleto de Reales de a ocho o lingotes de plata, que eran entregados a los comerciantes manileños por las mercancías anteriormente dispensadas, quienes la reinvertían en nuevas mercancías, haciendo florecer un lucrativo negocio. También se enviaba desde Nueva España el Real Situado, que era el Socorro a las autoridades de Filipinas para sufragar los gastos de la defensa de tan codiciada provincia.

Una parte de las mercancías de Filipinas se quedaba en Nueva España o iban a Perú, pero la Casa de Contratación se encargaba de que gran parte de las mercancías fuera enviada a Veracruz y cargada en la Flota de las Indias para España. Esta afluencia de productos asiáticos dio lugar a algunas influencias culturales en España que han permanecido hasta nuestros días.



El ejemplo clásico es la adopción del mantón de Manila en el tradicional vestido flamenco, inherente a la moda andaluza. A medida que las vestimentas de seda llegaban a Sevilla a bordo de los galeones, el chal se convirtió pronto en popular entre las mujeres, y con el tiempo, incorporado al traje de sevillana, siendo el icono de la moda flamenca. La finura de su seda y el encanto de sus diseños enamoró pronto a las mujeres españolas, convirtiéndose con el tiempo en un distintivo propio muy apreciado.

Otro ejemplo es el paipay, que se hizo popular en España como abanico. Algunos términos filipinos fueron incorporados a la lengua española, como carabao, pantalán, abacá o sampaguita.



REPERCUSIONES DEL GALEÓN DE MANILA

La influencia española en la cultura mexicana y filipina fue mucho más fuerte que al contrario, ya que España era el poder colonizador, y por lo tanto llevó su propia cultura a los territorios que estableció. Los españoles llevaron a las islas nuestra religión católica, nuestra arquitectura, artes y la lengua. El trabajo misionero condujo a la difusión del cristianismo a finales del siglo XVII, y hoy Filipinas es uno de los dos países predominantemente cristianos en Asia, el otro es Timor Oriental. Los métodos y estilos



de construcción españoles transformaron el paisaje urbano en las islas, y condujeron a un genuino estilo filipino de arquitectura, que combina elementos españoles, nativos y chinos, y que aún perdura. El "Bahay na Bato" o casa tradicional filipina hecha de piedra y madera, generalmente palma nipa o bambú, es un buen ejemplo.

El galeón de Manila también introdujo el idioma español en Filipinas. A pesar de que inicialmente no era una prioridad enseñar el idioma a los filipinos nativos, diferentes órdenes religiosas establecieron desde el principio instituciones educativas importantes que utilizaron el español como medio de instrucción. Los primeros ejemplos son el Colegio de San Ildefonso (Cebu) fundado en 1595, que más tarde se convirtió en la Universidad de San Carlos, la Universidad de Santo Tomás (Manila) fundada en 1611, la Escuela San Juan de Letrán (Manila), establecida en 1620, rehabilitada tras haber sido destruida por los bombardeos japoneses en la segunda guerra mundial. En 1859 se fundó la Universidad Ateneo de Manila. En el siglo XIX la clase ilustrada filipina hablaba español con fluidez, y surgió la literatura filipina en español. En 1863, casi cincuenta años después del fin del comercio de galeones, la reina Isabel decretó la creación de un sistema de educación pública en Filipinas, que condujo a la construcción de numerosas escuelas por todo el archipiélago.

En la década de 1890 una gran parte de los filipinos de clase media tenía al español como su primera o segunda lengua. De hecho, cuando se logró la independencia filipina de España y la Constitución de Malolos estableció la Primera República en 1899, se eligió el español como lengua oficial del país. Más tarde, durante el período de la administración estadounidense que duró hasta 1946, el idioma español fue marginado, y declinó gradualmente.

Sin embargo, el español permanece hoy día en miles de palabras en el idioma nativo, el tagalo, derivadas o copiadas directamente del español como resultado de la

VOCABLOS ESPAÑOLES EN TAGALO		
HERRAMIENTAS	MUEBLES/UTENSILIOS	ROPA/CALZADO
Martillo: Martilyo	Cuchara: Kutsara	Camiseta: Kamiseta
Machete: Machiyete	Tenedor: Tinidor	Pantalón: Pantalon
Tirabuzón: Tribuson	Cuchillo: Kutsylio	Calzoncillo: Kalsonsilyo
Llave: Lyabe	Silla: Silya	Zapatos: sapatos
Barrena: Barena	Banqueta: Bangketa	Calcetín: kaisetin
Cepillo: Sipilyo	Ventana: Bintana	Medias: Medyas
Tornillo: Turnilyo	Mesa: Mesa	Abrigo: Abrigo
Cadena: Kadena	Libro: Libro	Lana: Lana
Cubo: Kubo	Vaso: Baso	
	Toalla: Tuwalya	CAMPO/ANIMALES
AGRICULTURA	Grifo: Gripo	Añil: Anyil
Patata: Patatas	Lente: Lente	Azúcar: Asukal
Cebolla: Sibuyas	Lámpara: Lampara	Algodón: Algodón
Pera: Peras	Reloj: Relo, Relos	Oliva: Oliba
Pimiento: Paminta		Vino: Bino
Guisante: Gisantes	ARMAS	Vaca: Baka
Repollo: Repolyo	Sable: Sable	Caballo: Kabayo
Pepino: Pipino	Daga: Daga	Mula: Mola
Maíz: Mais	Pólvora: Pulbura	Pato: Pato

introducción, a través del comercio de los galeones, de productos manufacturados hasta entonces desconocidos, como armas, herramientas, utensilios y vestimentas, así como productos agrícolas o animales. Algunos se reflejan en la pantalla como curiosidad, aunque hay muchísimos más. Actualmente, en cualquier local de comidas regentado por filipinos, por ejemplo en el Golfo Pérsico, es muy fácil entenderse utilizando palabras españolas relacionadas con la hostelería.

EL "GALEÓN".



La construcción de los buques de la Carrera de Filipinas comenzó a hacerse en astilleros de Nueva España (Aulán, Jalisco), pero el mejor emplazamiento de los astilleros filipinos y la superior calidad de las maderas existentes, desplazaron a aquellos. En los de Cavite, Bagatao o Sual se empleaban maderas como el "molave", la "banaba", "lauan" y el "guijo", "apitong" para las cubiertas y "mangachapuy" para la arboladura.

El galeón de Manila tenía un carácter militar, pues aunque era un mercante estaba supuestamente armado, ya que su navegación era de interés gubernamental. Iba al mando de un Comandante de la Real Armada y frecuentemente embarcaba un Oficial General por encima de él, y llevaba una cierta dotación de soldados. Solían viajar también numerosos pasajeros, que podían ayudar eventualmente en la defensa del buque. En total iban unas 250 personas a bordo, al principio, unas 600 cuando se aumentó el tamaño de los barcos. Como primaba su carácter de buque de carga, no solía llevar montada toda su artillería, con objeto de aumentar al máximo su capacidad.

Los primeros barcos utilizados en la ruta del Galeón de Manila eran Naos, de hasta 500 toneladas, o Carracas, muy similares pero más reforzadas. Fueron pronto desplazadas por los galeones, más adecuados por su mayor capacidad de carga y mejores condiciones marineras, sin olvidar su mayor capacidad defensiva y ofensiva. Los galeones eran la evolución de las naos por las mejoras introducidas en la navegación. Se caracterizaban por poseer dos grandes castillos, en proa y popa para dificultar su abordaje y facilitar la navegación con mala mar, y podían estar armados con cuarenta o cincuenta cañones. El llamado galeón español era un prototipo que tenía 40 metros de eslora y 10 de manga y disponía de espolón, como las galeras, pudiendo llegar a las mil toneladas de desplazamiento.

El Galeón Español se usó hasta 1740, siendo el último de los construidos en Filipinas el Sacra Familia, que realizó su primer viaje en 1718.

A partir de entonces se utilizaron navíos, construidos según las proporciones dictadas por Antonio Gaztañeta, resultando barcos más grandes, con más diferencia entre eslora y manga, más estables y maniobrables. Tenían entre 40 y 50 metros de eslora, 60 cañones y su desplazamiento pasaba sobradamente de las 1.000 toneladas.

Sólo se usaron seis navíos, durante 34 años, entre 1728 y 1762, y a partir de 1763, una vez recuperada Manila de manos inglesas, se comenzó a utilizar fragatas, menores pero mucho más rápidas que los grandes navíos.

Estos seis navíos fueron el "*Nuestra Señora de la Guía*", *Santo Cristo de la Misericordia* y *San Francisco de las Lágrimas*", llamado "*La Guía*", operativo entre 1728 y 1740 en que naufragó llegando a Filipinas, tras haber hecho ocho travesías de ida y vuelta.



El "*Nuestra Señora de Covadonga*" hizo su primer viaje en 1731, y en su sexto viaje, en 1740, fue apresado por el Comodoro Anson, como luego veremos.

El "*Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*", que compartió varios viajes con su gemelo el "*Covadonga*", hizo su primera travesía en 1733, y en su octavo viaje en 1750 salió de Filipinas rumbo a las Marianas y no se volvió a saber de él.



El “*Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes*”, operativo entre 1743 y 1750, en su primer viaje luchó en las Marianas infructuosamente y tuvo que regresar. Debido a la guerra del Asiento se dedicó a buscar al Comodoro Anson integrado en una escuadra y a patrullar las posesiones españolas, armado con 56 cañones. En el 46-47 hace por fin su primera travesía como nao de China. En su segundo viaje vuelve a encontrar temporales que le hacen regresar. Finalmente en el 49 hizo otro viaje exitoso y al regresar se ordenó su desguace.

El “*Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista*”, conocido como “*el Filipino*” para no confundirlo con el anterior, estuvo quince años operativo, y en su noveno viaje, al llegar a Filipinas en 1762, enterado de que los ingleses habían tomado Manila y que la escuadra de Cornish andaba por la zona, se refugia en el puerto de Palapag, donde su comandante lo hace encallar, después de poner a salvo los caudales, unos dos millones de pesos de plata, y la artillería.

Y finalmente el “*Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*”, llamado *el Poderoso*, el mayor que se había visto por esas islas con 1350 toneladas, fue capturado en su sexto viaje en 1762 por Cornish, como luego veremos.

APRESAMIENTOS

En los 250 años que duró la línea regular del Galeón de Manila, ingleses, franceses y holandeses quisieron hacerse con las riquezas que transportaba, pero lo secreto de la ruta y la flexibilidad de las fechas en que navegaba, unido a lo extenso de su trayecto, propició que sólo fuera apresado en cuatro ocasiones.

El primer Galeón apresado fue el “*Santa Ana*”, de 600 toneladas, en noviembre de 1587 por el pirata inglés Thomas Cavendish, en el momento de máxima tensión entre Felipe II y la reina de Inglaterra. El apresamiento se produjo cerca del Cabo San Lucas, y el “*Santa Ana*” no pudo oponer resistencia ya que, para poder cargar más mercancías, había dejado sus cañones en tierra.

En enero de 1710, en plena Guerra de Sucesión española, en que España apenas tenía barcos de protección, el pirata inglés Woodes Rogers con tres buques apresó también cerca del cabo San Lucas al galeón “*Nuestra Señora de la Encarnación*”. De sólo 400 toneladas, era pareja del “*Nuestra Señora de Begoña*”, de 900 toneladas, al que atacaron a continuación los ingleses sin conseguir apoderarse de él, a pesar de contar sólo con 24 cañones mientras que entre las tres fragatas inglesas triplicaban ese número. Consiguió zafarse de sus enemigos, a los que causó graves daños, y entrar en Acapulco sin novedad.

En 1743, en plena Guerra de la Oreja de Jenkins y tras el estrepitoso fracaso del Almirante Vernon en Cartagena de Indias, cuando el navío “*Nuestra Señora de Covadonga*” iniciaba la travesía de vuelta a Manila de su quinto viaje, y se encontró con el almirante George Anson en el navío de 60 cañones “*Centurión*” que llevaba un mes apostado junto a otros tres barcos esperándole frente a Acapulco. A pesar de ser el “*Covadonga*” un navío de 50 cañones, sólo llevaba a bordo cinco de a 12 libras y ocho de a 6 libras, para poder llevar más mercancías, resultando fácilmente apresado.



Posteriormente, durante el asedio inglés a Manila en el año 1762, en la última fase de la Guerra de los Siete Años entre Francia e Inglaterra, en la cual España quedó implicada por el Pacto de Familia, el navío “*Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*”, alias el “*Poderoso*”, salió de Manila hacia Acapulco tras once años haciendo la ruta, sin saber que se había entrado en guerra con Inglaterra. Varios temporales le

hacen perder el palo mayor y sufrir varias vías de agua, por lo que a los dos meses regresa a Cavite con la tripulación enferma, sin saber que los ingleses han tomado Manila y La Habana, y a la llegada se encuentra con los buques del vicealmirante Cornish. No pudo defenderse porque sólo llevaba montados 5 cañones de a 8 libras y 4 de a 4 libras, y cae apresado.

Hay que insistir en que el armamento de estos navíos, entre 50 y 60 cañones, era puramente nominal, y se instalaba sólo cuando ejercía como buque de guerra. En el rol de Galeón de Manila llevaban el armamento mínimo, cuatro o cinco cañones, con objeto de dejar espacio para la máxima carga que pudiera llevar. Fue una auténtica suerte que la extremada dificultad del tornaviaje y el mantenimiento en secreto de la derrota exacta hacía desistir a otros enemigos de atacarles.

Y, en definitiva, ésta ha sido la historia del Galeón de Manila, la línea regular más larga de la Historia, tanto en distancia como en duración, que unió Filipinas con España atravesando dos océanos para unir tres continentes. Durante 250 años, el tránsito transpacífico utilizó 192 barcos diferentes con suerte dispar, pues aunque sólo fueron apresados 4 de ellos, hubo hasta 26 naufragios o desapariciones en el tornaviaje hacia Acapulco, expuesto a tifones y temporales, y los que llegaban a México lo hacían frecuentemente con muchos muertos por hambre o escorbuto, ya que a veces se prolongaba el tránsito hasta seis meses. Se estima que de cada diez personas embarcadas sólo llegaban a Acapulco cuatro. Eran auténticos hombres de hierro en barcos de madera.

En 1815 se interrumpió la línea transpacífica debido a la rebelión mexicana para su independencia. Entonces las Cortes de Cádiz y luego Fernando VII liberalizaron el comercio de Filipinas, que pasó a hacerse de manera privada entre Manila y el Callao, mayoritariamente por la Real Compañía de Filipinas, ya creada en 1785.

Esto no importó demasiado a España, ya que desde 1765 había tráfico directo con Filipinas mediante fragatas rápidas que rodeaban el Cabo de Buena Esperanza en un tiempo prudencial, y a mediados del siglo XIX los barcos de vapor y el canal de Suez redujeron la travesía por el océano Índico a sólo 40 días.