

EL GALEÓN DE MANILA

Mariano JUAN FERRAGUT
Capitán de Navío (R)

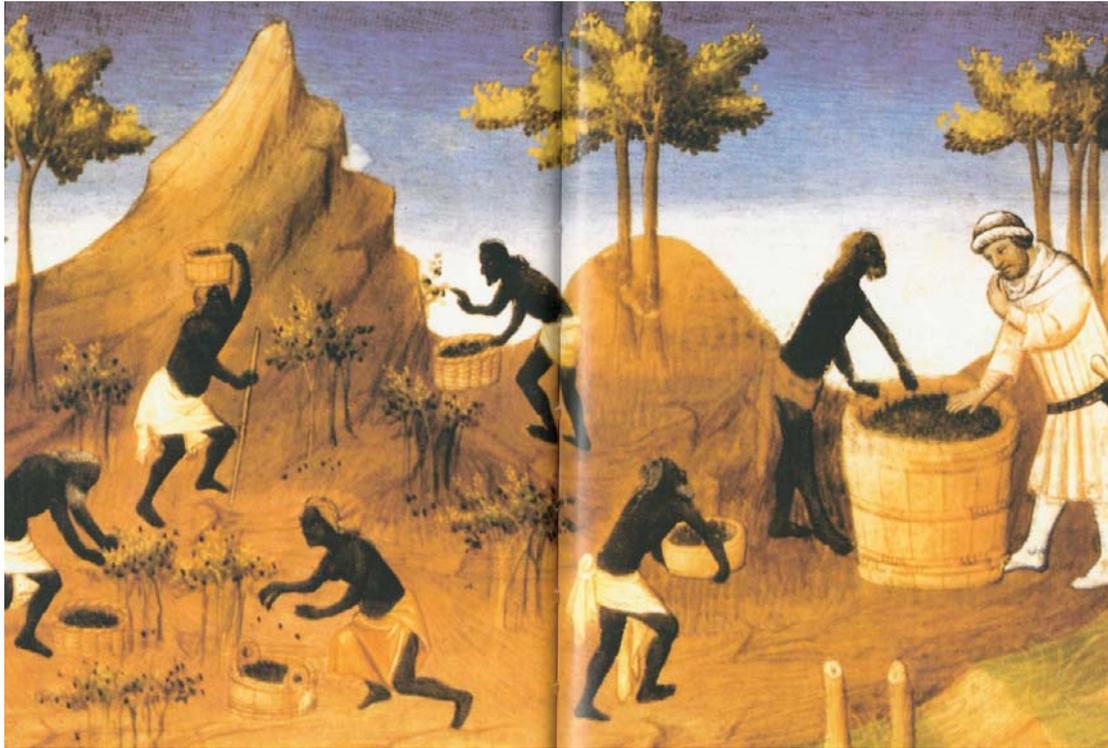
Introducción

Desde la antigüedad, las especias de Oriente —pimienta, canela, clavo, nuez moscada, jengibre, vainilla, etc.—, que llegaban a Europa para sazonar y conservar los alimentos, gozaron de una gran demanda. Su escasez y la dificultad para transportarlas motivaron su alto precio, superior en algunos casos al de los metales preciosos.

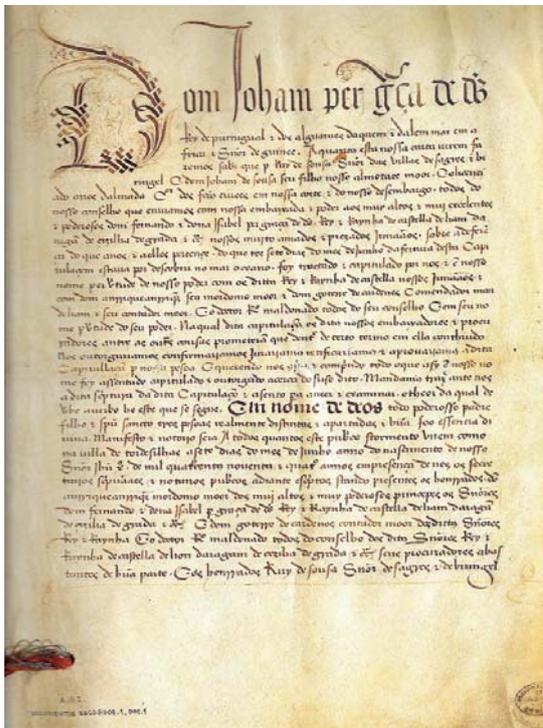
Durante siglos, los mercaderes de Oriente Medio fueron los intermediarios de este comercio, cuyo monopolio ejercía la república marítima de Venecia. La caída de Constantinopla en manos de los turcos en 1453 dificultó dicho comercio y lo encareció aún más, lo que propició las exploraciones marítimas en busca de la Especiería. Portugal, pionera de esas rutas, doblando el cabo de Buena Esperanza llegó primero a la India y después, en 1513, se estableció en las Molucas, haciéndose con el mercado de las especias y de los productos orientales.

Por su parte, España emprendió la aventura colombina para llegar a las Indias —a Catay y Cipango— por la ruta occidental, esperando encontrar esas riquísimas tierras referidas por Marco Polo en 1298 en su *Libro de las maravillas*. Pero Colón se encontró con un nuevo mundo. A partir de aquel 12 de octubre de 1492, fecha crucial en la historia de la humanidad, los marinos españoles emprendieron un proceso continuado de descubrimientos y conquistas.

Para evitar las fricciones entre España y Portugal con respecto a los futuros descubrimientos, el papa Alejandro VI se erigió en árbitro entre las dos naciones ibéricas promulgando en mayo de 1493 las famosas bulas *Inter caetera*, que delimitaban las respectivas zonas de descubrimiento y apropiación, señalando una línea de norte a sur cien leguas al oeste de las islas Azores y de Cabo Verde, de tal manera que todo lo que se hallaba a oriente fuese para Portugal y lo situado a occidente para Castilla. Pero después de unas laboriosas negociaciones diplomáticas, suscitadas, entre otros motivos, por el hecho de que las islas Azores y las de Cabo Verde estaban en distintos meridianos, los Reyes Católicos y Juan II de Portugal firmaron el tratado de Tordesillas (1494), por el que se acordó desviar la línea de demarcación 370 leguas a occidente de las islas de Cabo Verde.



Recolección de la pimienta. Grabado de *El libro de las maravillas*.



Magallanes, Elcano, Loaísa

Magallanes, portugués al servicio de España, convenció a Carlos V de que la Especiería se encontraba en el hemisferio español y no en el portugués, y de que se podía llegar al Moluco por poniente, buscando un paso a través del Nuevo Mundo. Así, en 1519 el navegante luso parte de Sanlúcar con 300 hombres en cinco naves. El descubrimiento del estrecho de Magallanes, al que bautizó «de Todos los Santos» —pero la posterioridad, haciendo esta vez justicia, terminó imponiéndole el nombre de su descubridor—, le condujo al Mar del Sur, al que, después de un mes de navegación muy placentera, casi perfecta, viento en popa con todas las velas desplegadas, dio el nombre de

océano Pacífico. Atravesaron ese inmenso océano y avistaron dos islas altas, Rota y Guam, a las que bautizó como «de los Ladrones» —las actuales Maria-

nas—. Desde allí, tras siete días de navegación, las cinco naves arribaron a las islas de San Lázaro, que luego se llamarán Filipinas en honor de Felipe II. Magallanes entró en el golfo de Leyte por el estrecho de Surriago, y después pasó a la isla de Cebú, donde fue muy bien recibido. El sultán y su séquito se dejaron bautizar y se declararon súbditos del Emperador. Pero en Mactán las cosas tomaron otro cariz. El régulo del lugar no quiso someterse, y en el enfrentamiento suscitado Magallanes encontró la muerte. A Lapu Lapu, que tal era el nombre de aquel sultán, le cabe el honor de ser el primer filipino en haberse resistido a la invasión extranjera.

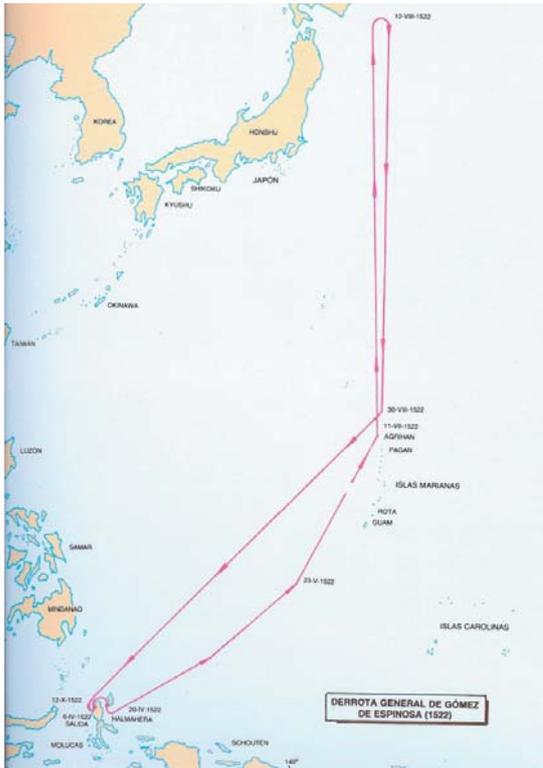


Fernando de Magallanes.

En noviembre de 1521, los dos barcos que quedaban, *Victoria* y *Trinidad*, navegaron a las islas del Moluco, el legendario archipiélago de la Especiería. El sultán de Tidore juró por Alá, sobre el Corán, eterna amistad al Emperador. La recepción a los descubridores fue muy lujosa, y entre fiesta y fiesta las dos naves se cargaron de especias, pero la *Trinidad* empezó a hacer agua. Se resolvió que la *Victoria* partiera inmediatamente hacia occidente para regresar a España. Y tres años después de su salida, con solo 18 supervivientes, arribó a Sanlúcar bajo el mando de Elcano, culminando aquella gran aventura que completó la primera vuelta al mundo. Mientras, la averiada *Trinidad*, mandada por Gómez de Espinosa, una vez reparada intentó regresar a América por oriente, objetivo que no logró. Cansada de lidiar con vientos adversos, regresó a Tidore y se rindió a los portugueses.

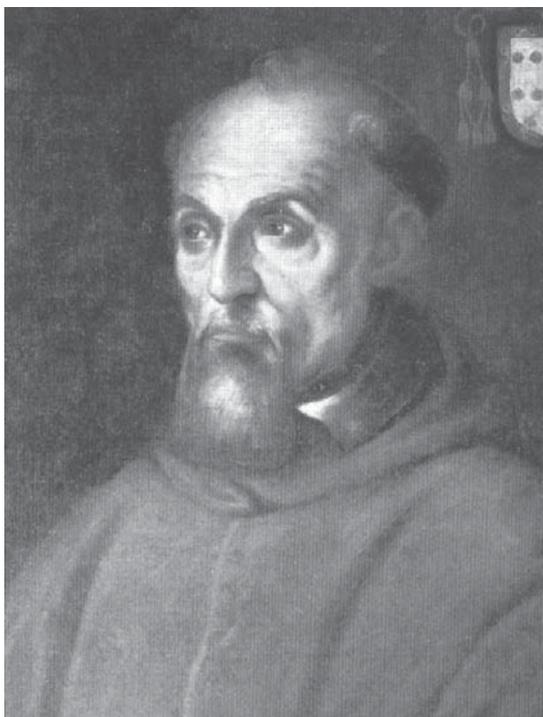
La gesta de Elcano reavivó los deseos del Emperador de disputar a Portugal los derechos sobre las Molucas. Después de que fracasaran las negociaciones para llegar a un acuerdo, el Emperador envió una armada de siete buques mandada por Loaísa. En uno de ellos, el *Espíritu Santo*, bajo el mando de Elcano, embarcó un joven guipuzcoano llamado Andrés de Urdaneta.

Después de un accidentado viaje en el que esta vez el Pacífico no hizo honor a su nombre, los temporales dispersaron los buques de la armada de Loaísa, quien murió en pleno océano. Su sucesor, Elcano, corrió idéntica suerte, y al Moluco solo llegó una nave, con 105 tripulantes. A la hazaña náutica siguió una gesta guerrera, al intentar aquellos hombres cumplir a todo trance las órdenes de su Emperador, disputando a los portugueses con las armas el



dominio sobre las Molucas. En las antípodas, España y Portugal libraron una guerra poco conocida de casi diez años de duración. Allí empezó a destacarse la figura de Urdaneta, tanto en la lucha contra los portugueses como en las negociaciones con ellos y con los indígenas.

Inesperadamente, en marzo de 1528 llegó la nao *Florida*, mandada por Álvaro de Saavedra, enviada por Hernán Cortés desde México en socorro de la expedición de Loáisá. Reparado el buque para que regresara e informara al Emperador del curso de la guerra y solicitase nuevos auxilios, después de dos intentos no pudo superar las corrientes y los vientos contrarios, de modo que regresó a Tidore cuando el conflicto ya había acabado tras la firma del tratado de Zaragoza, por el cual España vendió por 350.000 ducados «todo derecho, acción, dominio, propiedad y posesión o casi posesión y todo derecho a contratar y comerciar con el Moluco».



Fray G.^a de Loáisá, primer presidente de la Casa de Contratación.

El Tornaviaje o la obsesión de la Corona

Pero el pacto de Zaragoza solo afectaba a las Molucas, y España no renunció al comercio con Oriente ni a aumentar sus posesiones en aquellas tierras y, por añadidura, a ampliar los límites de la cristiandad en detrimento de los del islam. El problema era que, si bien todas las expediciones habían conseguido llegar a su destino, faltaba encontrar una ruta de regreso, pues una ruta comercial no puede ser de dirección única: debe tener una vuelta de longitud similar a la de la ida. Además, desde que España se

asentó en la costa occidental de México, establecer una ruta de ida y vuelta, es decir, el tornaviaje por el mismo Pacífico, era una tarea prioritaria. Este retorno ya se planteó desde el viaje de Magallanes y Elcano. Seis habían sido los intentos, que se saldaron con otros tantos fracasos. El último fue el de Villalobos en 1545. Encontrar la ruta de regreso se había convertido en una obsesión de la Corona y de los virreyes de Nueva España. Pero hubo que esperar todavía veinte años.



Juan Sebastián Elcano.

La expedición Legazpi-Urdaneta (1564-1565) y sus fines

Esta expedición fue impulsada por el virrey de México y ordenada por Felipe II, que fue quien eligió a Urdaneta para mandarla. Este tenía sobrada experiencia en la misión que se le encomendaba. Había participado en la aventura de Loaísa y pasado ocho años en las Molucas, lo que le procuró una gran experiencia en la navegación por el Pacífico y un cabal conocimiento de sus vientos y corrientes. Urdaneta no cesaba de proclamar que era posible tornamarinar desde Molucas a Nueva España por el camino de Oriente, atravesando el Pacífico. Además, afirmaba que él «haría volver no una nave, sino una carreta». Urdaneta, que entonces era fraile agustino en un convento en México, aceptó preparar la expedición y formar parte de ella, pero declinó la oferta regia de mandarla, cometido para el que propuso a Legazpi.

En cuanto a Legazpi, no era ni navegante ni guerrero, sino un escribano, un funcionario real. Había estudiado Leyes y desempeñado desde joven cargos burocráticos. Por entonces tenía sesenta años y llevaba veinte en México, donde fue directivo de la Casa de la Moneda y alcalde mayor de la capital del virreinato de Nueva España. Por su edad proecta y su carrera profesional, una mentalidad contemporánea le consideraría la persona menos idónea para una empresa tan arriesgada, pero a la postre resultó el hombre adecuado para mandarla. Demostró ser un gran capitán, un buen administrador y un prudente gobernador que logró aglutinar a las más de 7.000 islas del archipiélago filipino y convertirlas en una gran nación.

Los fines de la expedición eran cuatro:



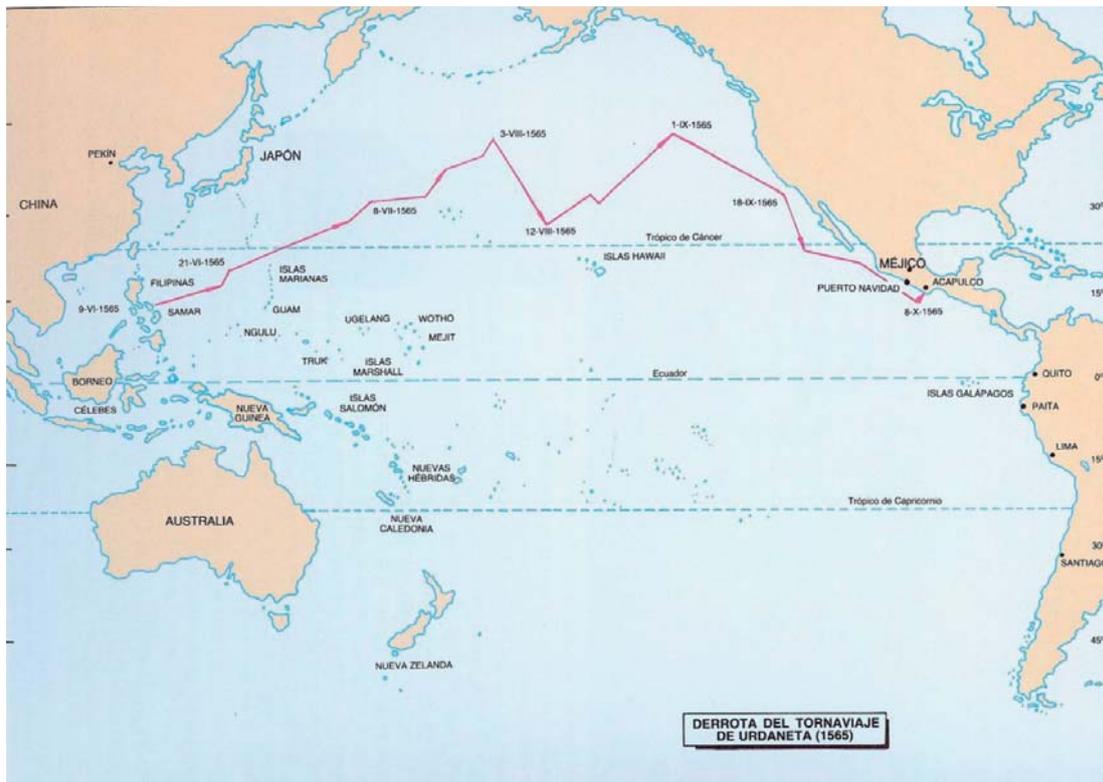
Miguel López de Legazpi

- encontrar la ruta de vuelta o Tornaviaje por el Pacífico, de cuya consecución dependían los otros tres;
- acceder al mercado de las especias;
- asentar la presencia española en Oriente;
- predicar la fe cristiana o evangelizar.

Los preparativos de la expedición se prolongaron más de cinco años. Los 360 tripulantes de los buques que componían la armada —naos *San Pedro* y *San Pablo*, pataches *San Juan* y *San Lucas*, y una fragatilla— salieron del puerto de Navidad el 21 de noviembre de 1564. Con su llegada cinco meses después a Cebú, el viaje de ida se dio por concluido y, sin pérdida de tiempo, se comenzó a preparar el retorno, que debería llevar a Nueva España atravesando el Pacífico, en busca de la ansiada ruta del Tornaviaje.

El primer Tornaviaje

Se preparó a la mayor de las naves, la nao *San Pedro*, de 500 toneladas de arqueo. Como capitán se designó a Felipe de Salcedo, un joven de apenas dieciocho años, nieto de Legazpi. También embarcaron dos experimentados pilotos, uno de los cuales murió en la travesía, mientras que el otro enfermó,



por lo que escasa fue la ayuda que pudieron prestar a Urdaneta, quien resultó el hombre clave, el alma de la expedición.

La *San Pedro* se hizo a la vela en el puerto de Cebú el 1 de junio de 1565. Arrumbó hacia el norte, costeando primero la isla de Leyte y después la de Samar. Navegó entre distintas islas, para desembocar en el océano abierto a través del estrecho de San Bernardino. El 9 de junio ya estaba a más de 13° de latitud, y el domingo 17 alcanzó los 18. Cuatro días después tiene lugar el único avistamiento de tierra en medio del océano: el del promontorio «Parece Vela», llamado así por asemejarse a un barco de vela. A rumbo nordeste va subiendo a mayor latitud y a primeros de agosto alcanza los 39° 30', la mayor altura de su derrota transoceánica. Posteriormente, los expedicionarios pierden latitud por mor de los vientos, y a primeros de noviembre vuelven a estar por encima de los 39°. Siguiendo rumbo al este, van bajando hasta los 33°, y el 18 de septiembre avistan, en las costas de California, la isla que denominan Deseada, la actual Santa Rosa, situada frente a la bahía de Los Ángeles.

Navegan barajando la costa y a partir del 23 comienzan a producirse las primeras bajas. El 26 muere el maestre de la nave, y el 27, el piloto mayor. Pasan frente el puerto de Navidad, del que habían salido, pero Urdaneta decide continuar hasta Acapulco —por reunir mejores condiciones que aquel—, adonde llegan el 1 de octubre. De los 212 hombres que embarcaron en Cebú, murieron tan solo dieciséis. Tras cuatro meses de navegación, la gesta del Tornaviaje a través del Pacífico se había consumado con éxito.

Urdaneta, a su llegada, se encontró con la sorpresa de que uno de los barcos que se había separado de la expedición, el patache *San Lucas* —pilotoado por Alonso de Arellano—, el cual creían haber perdido camino de Filipinas, había llegado meses antes a Nueva España. Según su testimonio, el patache también había recalado en las Filipinas, pero decidió emprender la vuelta a México al no conseguir encontrarse con el resto de la expedición. Esta hazaña ha sido oscurecida por la historia dada la deslealtad del protagonista, según el propio Legazpi, quien aseguró que Arellano se había servido de una serie de datos proporcionados por Urdaneta. En cualquier caso, Arellano tampoco supo precisar las derrotas seguidas, ni la de ida ni la del Tornaviaje.

Los 250 años del Galeón de Manila

El hallazgo de la ruta del Tornaviaje abrió el camino a la gran aventura del encuentro con Oriente a través del Galeón de Manila, también llamado Galeón de Acapulco o Nao de la China. Con él se estableció la ruta más longeva que registra la historia de la navegación mundial. Durante 250 años (1565-1815) hizo de puente entre Filipinas y Nueva España, donde enlazaba con los sistemas de comunicación entre las Indias Occidentales y Sevilla, en la España peninsular

Propiedad de la Corona, el Galeón en principio nació como un servicio indispensable que se proporcionaba a los vecinos de Manila, que sufrían la incomodidad de vivir en tan lejanos parajes, y también a los misioneros que viajaban a las islas para evangelizar. Desde que se descubrió la ruta del Tornaviaje, las Filipinas quedaron supeditadas al virreinato de Nueva España, y el Galeón de Manila sirvió de unión entre unas y otros. A partir de entonces, el archipiélago sería como un apéndice de dicho virreinato, sujeto al control y manejo de los virreyes, bajo cuya competencia estaban la vigilancia del tráfico ilícito, la concesión de permisos para viajar al archipiélago y la modificación de los pasajes y los fletes.

Pasajeros y mercancías

Rumbo a Filipinas, el Galeón transportaba misioneros, oficiales reales, mercaderes y soldados, y en cuanto a las mercancías, la más valiosa era la plata, conseguida por sus ventas en la feria de Acapulco. También era muy importante el «real situado», asignación o subvención en metálico que, desde la época de Felipe II, la hacienda mejicana aportaba cada año para el sostenimiento del archipiélago, y que servía para abonar los gastos de mantenimiento y los sueldos del personal, así como para financiar las construcciones, infraestructuras y otras empresas. También se transportaban animales como vacas y caballos, y muchos tipos de plantas: maíz, cacao, tabaco, caña de azúcar, cacahuete, tomate, calabaza, papaya, pimiento...

De Manila a Acapulco, transportaba mercancías de China, India, Japón, las Molucas y otros mercados orientales. De Ceilán, las Molucas y Java procedían las

diversas especias; la seda, el marfil, la porcelana, las lacas y las madreperlas venían de Cantón y Amoy, en China; de Japón llegaban lacas y porcelanas también; de la India y el sureste asiático, alfombras y tapices y vestidos de algodón. El Galeón también transportaba productos como algodón, cera, mantas de la isla de Ilocos y canela de Mindanao, la única especia que se recolectaba en Filipinas.

Descripción de la derrota tipo

La nave se hacía a la vela, «en el nombre de Dios», en Cavite, en la bahía de Manila, a finales de junio, durante la estación de los vendavales. Navegaba por las aguas interiores del archipiélago, y después de 310 millas —entre 15 y 20 singladuras— llegaba al puerto de San Jacinto, al este de Ticao, o al de Sorsogón. Allí se completaba la aguada, la provisión de leña y de víveres frescos y se alistaba para la navegación oceánica. Se esperaba una colla de vendaval, para vencer las corrientes de San Bernardino, y se salía al Pacífico, después de otras 45 millas, entre 12 y 20 singladuras. Se gobernaba al esnoroeste y luego al noreste $\frac{1}{4}$ N y esnoroeste, hasta alcanzar la latitud de 38° N. En este trayecto se atravesaba una zona de grandes temporales (1). Ya en los 38° N, con la ayuda de vientos portantes y de la corriente de Kuro Sivo, se arrumbaba al este, y entre treinta y cuarenta días más tarde, después de navegar unas 3.100 millas, solían avistar las «señas», que anunciaban la proximidad de las costas americanas. Las *señas* eran unas algas o «...unas porras, o cabezas como Zebollas de Europa, y sus rabos de a tres a cuatro brazas, de color verde, y colorado; y el agua turbia a manera de lodo...». Era el momento de dar gracias al cielo con un Te Deum y de celebrarlo con fiestas, como la llamada «tribunal de las señas» en la que la marinería «juzgaba» a los mandos y pasajeros de la nave, imponiéndoles unas penas que se redimían con vinos y dulces. Se barajaba la costa, con la ayuda de la corriente de California, y si había que reponer leña, agua y provisiones, se recalaba en el surgidero de la misión de San José. Acto seguido se retomaba la navegación más cerca de la costa, y a la vista de la Navidad el navío disparaba tres cañonazos para avisar a tierra de su recalada. La noticia corría de pueblo en pueblo, por mensajeros y volteo de campanas, hasta llegar a Ciudad de México, que celebraba la llegada con un Te Deum en la catedral.

Después de navegar más de 8.200 millas, en un plazo de 130 a 200 singladuras, el Galeón fondeaba en el surgidero de Santa Lucía, en la gran bahía de Acapulco. Terminada la feria, y embarcada la plata, las mercancías y el personal, se alistaba para salir a la mar. La salida se realizaba en marzo, para conseguir un Tornaviaje seguro y rápido. Se bajaba al paralelo 10° N en busca de los alisios del este, a través del llamado «Mar de las Damas», dado lo placen-

(1) En esas aguas tormentosas, la Task Force 38, de EE.UU., fue sorprendida en 1944 por un tifón que ocasionó la pérdida de tres destructores, barrió 186 aviones de las cubiertas de los portaaviones y acabó con 800 hombres. La película *El motín del Caine* recrea aquel trágico episodio.

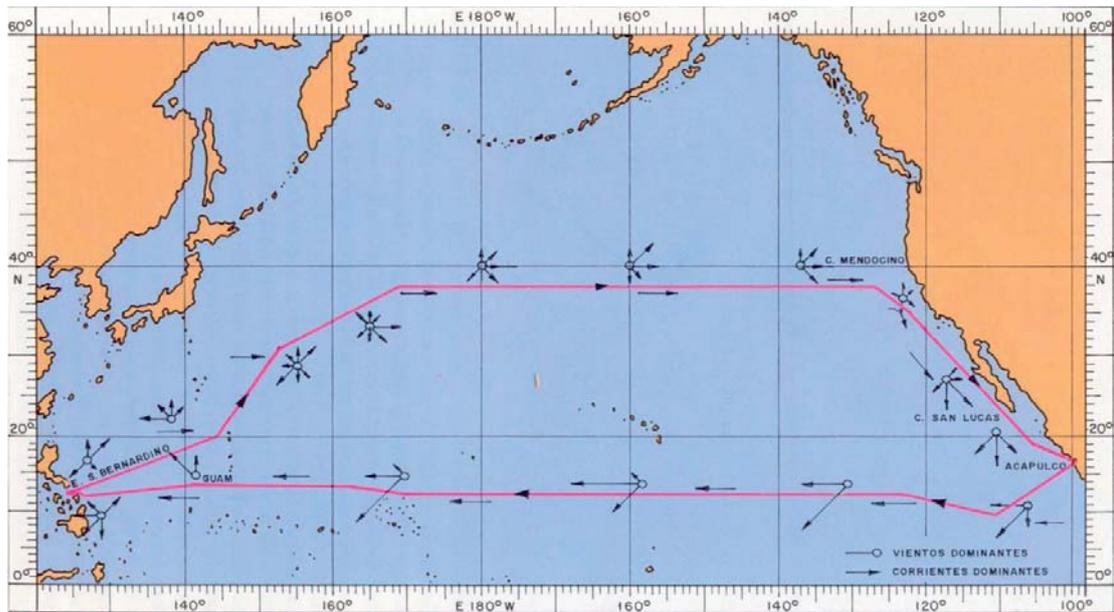


Gráfico extraído de *Retrato de un navío*, de Jesús García del Valle.

tero de esa derrota. Se mantenía el rumbo oeste u O 1/4 NO hasta recalar en la isla de Guam, donde se fondeaba si había que hacer aguada. Desde allí, se proseguía con rumbo O 1/4 SO hasta recalar en el cabo del Espíritu Santo, donde se disparaba una salva de tres cañonazos. Embocado el estrecho de San Bernardino, se gobernaba hasta tocar en la bahía de Manila. Después de recorrer unas 8.350 millas, en 100/140 días, se fondeaba en «este Deseado Puerto de Cavite alabando la misericordia de Dios, y dando gracias al patrocinio de María Santísima», entre salvas de cañón y volteo de campanas.

Tipos de buques utilizados y sus astilleros

Como quiera que los buques que realizaban esta travesía quedaban englobados bajo el rótulo del «Galeón», se ha incurrido en el error de creer que siempre se utilizó ese tipo de buque, cuando en este caso *galeón* se usa en sentido genérico. Los primeros buques eran naos, pero pronto fueron desplazados por galeones y, en algunos casos, por pataches. Los galeones se emplearon hasta finales de la década de 1730 —el último fue el *Sacra Familia*—, cuando fueron sustituidos por navíos, buques con mayor capacidad de carga y de ataque y defensa. Para este servicio se construyeron seis barcos de esta clase, y a partir de la baja del último navío del Galeón de Manila, la travesía comenzó a realizarse con fragatas hasta la desaparición de este monopolio en 1815. A título de ejemplo, señalaremos que durante el siglo XVIII sirvieron en la Carrera de Filipinas 7 galeones, 6 navíos, 3 pataches y 7 fragatas. El número total de buques que se emplearon lo largo de este cuarto de milenio fue de 108.

La mayoría de los barcos se construyeron en Filipinas, donde abundaba la madera de gran calidad, lo que, junto con la gran destreza de los operarios autóctonos para trabajar tanto esta materia prima como los metales, dio lugar a unos magníficos buques. Solo en casos concretos se eligieron astilleros foráneos (Japón, Siam, etc.), prohibiéndose en 1679 que las naves para la línea de Acapulco se construyeran fuera de las Filipinas. La mayoría de los buques se fabricaron en los astilleros de Cavite, aunque en ocasiones se hicieron en Bagatao, Sual, Sorsogón, etc.



Apresamientos y naufragios

En general, el Galeón de Manila sufrió pocas incidencias, teniendo en cuenta la extensión de la derrota, tanto en tiempo como en distancia, y el hecho de que, a diferencia de las naves de la Carrera de Indias, no solía ir escoltado por buques de la Armada. Solo fue protegido en periodos de gran tensión o de guerra, como con ocasión de la declaración de hostilidades contra Inglaterra en 1796, que obligó a los buques de la carrera a navegar en conserva de fragatas y navíos de la escuadra que, bajo el mando de Álava, se envió a aquellos mares con este fin y que permaneció seis años en Filipinas.

Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza, de la Carrera Manila-Acapulco. Óleo de Esteban Arriaga

De los 108 buques que hicieron la Carrera de Filipinas —o sea que oficiaron de Galeón de Manila— en 250 años, solo cuatro fueron capturados:

El *Santa Ana*, en 1587, cerca de las costas de California, por dos naves del pirata inglés Cavendish.

El *Nuestra Señora de la Encarnación*, en 1709 (durante el siglo xvii no hubo ningún apresamiento), por el pirata inglés Wooden Rogers. Dicho buque había salido de Cavite junto al *Nuestra Sra. de Begoña*, pero cerca de las costas de California ambos buques se habían separado. Las dos fragatas de Rogers atacaron, por dos veces, al *Begoña* —armado con solo 24 cañones—, pero este entró en Acapulco con únicamente ocho muertos.

El navío *Nuestra Señora de Covadonga*, en 1743, que fue avistado, cuando estaba cerca de Filipinas, por el navío inglés *Centurion*, de la escuadra de Anson. Después de un encarnizado combate —con 120 bajas y 60 muertos—, el navío español y su carga fueron presa de la superioridad artillera del inglés. Anson vendió el *Covadonga* en Macao y se hizo a la vela para Europa.

El navío *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*, alias *El Poderoso*, el buque de mayor porte de la Carrera de Filipinas. Por su tonelaje era un navío de 2.^a clase, y de cuarta en lo que respecta al armamento. En agosto 1762 partió de Cavite hacia Acapulco. Debido a los vientos contrarios y a un tifón que abatió su palo mayor y el de mesana, el 2 de octubre su capitán decidió regresar a Filipinas, ignorante de que Inglaterra y España estaban en guerra y Manila había caído en manos británicas. En su viaje de regreso fue atacado por el navío *Panther*, de 60 cañones, y la fragata *Argo*, de veintiocho. Al ser acometido, el navío español solo pudo emplear diez de los 50 cañones que llevaba pues, con el fin de aprovechar al máximo el espacio, la mayoría de las veces los cañones se estibaban en el fondo de las bodegas. El *Santísima Trinidad* se rindió y fue conducido a Portsmouth (Inglaterra), donde su venta procuró una verdadera fortuna a sus captores.

En cuanto a los hundidos y desaparecidos, fueron veintiséis. Debemos tener en cuenta que cada uno de estos buques realizó muchas carreras de Filipinas. Es de destacar el naufragio del navío *Nuestra Señora del Pilar*, magistralmente narrado en *Historia de un navío* por el doctor ingeniero del ICAI Jesús García del Valle (2).

Legislación

En los primeros años se despachaban tres o cuatro galeones anualmente, si bien no existía legislación que regulase su número o tamaño. Pero a partir de 1593, a instancias de los comerciantes de Sevilla, su número se limitó a dos, que al principio arqueaban 300 toneladas y navegaban en conserva. En 1702, una real cédula aumentó el arqueo de las dos naves a 500 toneladas. En la práctica estas disposiciones se cumplieron muy pocas veces y, por falta de naves, el viaje solía realizarlo un único buque. Las restricciones sobre el tonelaje tampoco se respetaron, y a veces el límite fijado se sobrepasó considerablemente, como ocurrió con el *Nuestra Señora del Rosario*, que desplazaba 1.700 toneladas, y el *Santísima Trinidad*, que alcanzaba las 2.000.

Como generalmente la demanda de espacio de los comerciantes de Manila para embarcar sus mercancías excedía de la capacidad de carga de las bodegas del Galeón, esta era cuidadosamente medida y dividida en «piezas», equivalentes a unos «fardos» de determinadas dimensiones, representados por unos certificados llamados «boletas». En el reparto de boletas existía un solapado tráfico de influencias, reservándose un buen número de ellas para las autoridades de Manila, aunque también se concedían a las viudas de los cargadores de la nave y al clero. Para la dotación se reservaba un número de piezas que, en el caso de los navíos,

(2) En la obra se recoge también un inverosímil acopio de datos sobre su construcción y sobre la carrera del Galeón de Manila, acopio que ha sido fundamental para el presente trabajo. Mucho de lo que aquí exponemos — gráficos y descripciones de derrotas — está extraído de ese magnífico trabajo.

era de cien. Las boletas se expedían al portador y podían venderse al mejor postor—siempre que ya figurase en el reparto—, que solía ser alguno de los grandes comerciantes de Manila. A pesar de este sistema de control, y de las muchas leyes que se promulgaron con el fin de evitarlo, no fue posible erradicar el contrabando.

El final del Galeón de Manila

En 1765 se empezaron a realizar viajes directos desde la Península con navíos y fragatas de la Armada, aunque siempre con la oposición de los comerciantes de Manila. En 1784, un real decreto confirma la creación del estanco de tabaco, impulsado por el gobernador, capitán de navío José Basco y Vargas, con el objeto de que Filipinas costeara sus obligaciones con sus propios recursos, para así aliviar la pesada carga constituida por el numerario que anualmente se enviaba para cubrir las atenciones del archipiélago. Un año después se crea la Real Compañía de Filipinas, para establecer relaciones mercantiles entre España y el archipiélago, en la línea Cádiz-Manila, a través del cabo de Buena Esperanza y, en ocasiones, del de Hornos. Dicha sociedad se hizo con la concesión del monopolio en el comercio, con exclusión del tráfico directo entre Manila y Acapulco. El puerto de Manila se declaró libre y franco, abierto al tráfico de otras naciones, en unos años en que Carlos III impulsaba el libre comercio, régimen que unas décadas después acabó con el sistema de flotas del Atlántico y con el Galeón de Manila en el Pacífico.

La insurrección mejicana fue el principal de los factores que acabaron con el Galeón. En efecto, cuando la fragata *Magallanes* llegó a Acapulco en 1811, no pudo descargar. Así las cosas, se dirigió a San Blas, donde su cargamento fue vendido a duras penas y a precios muy bajos. Filipinas no solo fue privada de la plata que retornaba de la venta de mercancías, sino también del «situado», asignación en metálico que la hacienda mejicana aportaba para el sostenimiento del archipiélago.

En las Cortes de Cádiz, la cuestión del Galeón fue objeto de debate, en el que se distinguió el único diputado electo por Filipinas, Ventura de los Reyes, que llegó a Cádiz en diciembre de 1811. Tenía setenta años cuando emprendió el viaje, junto con su numerosa familia, a través de China e Inglaterra (3). Las Cortes promulgaron una real orden por la cual se suprimía la Nao de Acapulco y se habilitaba a los comerciantes de Filipinas para que hiciesen «su comercio por los puertos de Acapulco y San Blas en buques particulares bajo el permiso de 500.000 pesos y un millón de retorno». Con el regreso de Fernando VII, que abolió la Constitución, se ratificó la supresión del Galeón y se habilitaron

(3) En el ínterin fue sustituido por diputados suplentes, cuyos nombres figuran junto al suyo en una placa que cuelga de la fachada de la gaditana iglesia de San Felipe Neri, la cual acogió las sesiones constituyentes.

los puertos de El Callao y Guayaquil, pertenecientes al virreinato de Nueva Granada, para el comercio filipino.

En 1815 llegó a Manila procedente de México la fragata *Magallanes*. Arribó vacía, porque la poca plata conseguida de la venta de las mercancías había sido requisada por los rebeldes mejicanos. Definitivamente, este fue el último viaje del Galeón de Manila.

Consideraciones finales

Cuando hablamos del «Galeón de Manila» nos referimos a una ruta comercial más que un barco propiamente dicho, pues como hemos visto, además de galeones, cubrieron dicha ruta naos, pataches, navíos y fragatas. La heterogeneidad de naves en este aspecto fue tal que incluso una goleta llegó a hacer esa carrera.

Los puertos de Manila y Acapulco fueron en su tiempo emporios de artículos exóticos, y sus ferias, las más importantes del mundo. En ambos puertos, la llegada del Galeón era el acontecimiento por excelencia del año.

El Galeón de Manila fue el primer gran ejemplo de globalización e integración del comercio a escala mundial. Conectaba Manila con Acapulco, y por vía terrestre, con Veracruz, que a su vez enlazaba con la Flota de Indias y, por conducto de esta, con los puertos de Sevilla o Cádiz, en la España peninsular. En definitiva, la Carrera de Filipinas se convirtió en el complemento de la de Indias.

El Galeón de Manila no solo era portador de mercancías, sino que tuvo un gran impacto espiritual, social, económico y cultural, influyendo en la arquitectura, el arte, la religión, las costumbres, la gastronomía, etc. de los países a los que enlazaba.

El Galeón de Manila es un tema que ha despertado más interés entre los historiadores extranjeros que entre los españoles. La centenaria *Revista General de Marina* no ha publicado ningún artículo sobre él.

Existe una opinión bastante extendida, sobre todo en ambientes filipinos y mejicanos, que considera que el papel que jugó España en el Galeón fue marginal y que sus verdaderos artífices fueron México y Filipinas.