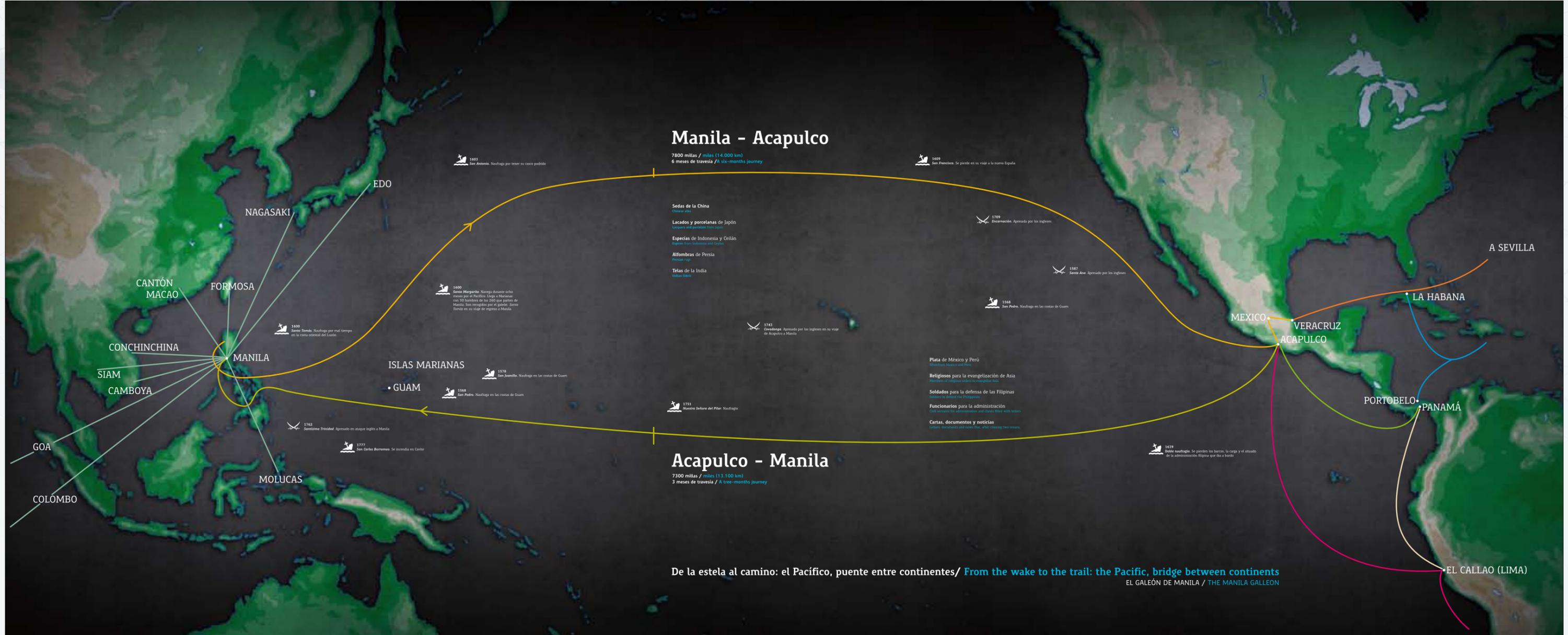


**El Galeón de Manila (1565-1815).** El hallazgo de la ruta del *tornaviaje* y el definitivo asentamiento en las islas Filipinas sientan las bases de una ruta oceánica de ida y vuelta, que durante 250 años mantendrá unidos Manila y Acapulco, extenderá sus redes hacia otros enclaves americanos y culminará con la llegada a Sevilla de los ansiados productos asiáticos.

Estas naves y esta ruta, conocida como "El Galeón de Manila", desafiarán anualmente la inmensidad del océano en "el más largo y terrible de todos los viajes", permitiendo un trasvase comercial y cultural entre tres continentes que cambiará la forma del ver y entender el mundo.

## 6. DE LA ESTELA AL CAMINO: EL PACÍFICO, PUENTE ENTRE CONTINENTES



De la estela al camino: el Pacífico, puente entre continentes / *From the wake to the trail: the Pacific, bridge between continents*  
 EL GALEÓN DE MANILA / THE MANILA GALLEON



**Botella globular tipo jiangxi. China, fines del siglo XVI.** Porcelana decorada bajo vidriado con óxido de cobalto. Hornos de Jingdezhen, provincia de Jiangxi. 30×8,9 cm. Comunidad de Madrid, depositada en el Museo Naval, Madrid, inventario nº 7317.

Pieza procedente de la nao *San Diego*, hundida en aguas filipinas a comienzos del siglo XVI. Este y otros objetos procedentes de este pecio se comentan en las páginas siguientes.

## CAMINOS EN EL OCÉANO

Fernando Serrano Mangas, Universidad de Extremadura, Cáceres

**Bajo la denominación de Galeón de Manila, Nao de Acapulco o Nao de China se conoció a la línea comercial, regular y directa, que unió el continente americano y a Extremo Oriente durante la época colonial, entre 1565 y 1815.** Aunque aparece en singular, lo cierto es que en muchas ocasiones eran varias las unidades protagonistas del tráfico entre Acapulco, en la Nueva España, y Manila, en Filipinas.

Puede decirse que estamos ante la conexión directa entre España y Asia, dejando a un lado el tamiz portugués o turco. Los cotizados productos orientales arribaban a Sevilla tras atravesar el Pacífico, hacer el camino terrestre entre Acapulco y Veracruz y navegar a bordo de la Flota de Nueva España a través del Atlántico, alcanzando estos demandados artículos en los mercados peninsulares precios exorbitantes que, a pesar de todo, resultaban menores que los trajinados por las rutas alternativas.

El tráfico indiano-filipino, practicado sin la conveniente regulación, resultaba tan provechoso que el comercio oficial sevillano, aferrado al monopolio y sintiendo lesionados sus rendimientos, especialmente en lo tocante a las especias, manifestó sus quejas a la Corona en 1593. Fruto de la protesta fue la limitación anual a dos embarcaciones, en lugar de las tres permitidas hasta entonces. Nunca se respetaron las restricciones sobre la capacidad de las mismas, 300 y 560 toneladas.

La esencia de las riquezas de Oriente y de las Indias navegaban a través del mar del Sur. En las bodegas del Galeón de Manila se transportaban los artículos de mayor valor de los dos continentes que flanquean al océano Pacífico, América y Asia, trasvasándose parte apreciable del comercio de retorno a un tercero, Europa.

Al crecer, ya desde los inicios, la población española de Manila, surgieron otras necesidades, derivadas de los gustos y las costumbres. El vino andaluz alcanzaba precios increíbles respecto a los de su venta en origen, después de llegar a Veracruz y atravesar el Pacífico. Lo mismo podría decirse del aceite de oliva. Ropa, calzado, papel, libros, aparte de una amplia gama de artículos y utensilios necesarios en la vida cotidiana de un occidental. También grana y otros tintes mexicanos. Sin embargo, el grueso abrumador de la carga, en lo tocante al valor y no al volumen, lo constituía los metales preciosos, especialmente la plata. Era habitual la forma de la época de designar a China: *La tumba de la plata española*.



Mapa de Manila y su bahía, con indicación de la ensenada de Subig y las poblaciones de Cavite y Manila. 15 de marzo de 1715. Papel manuscrito; dibujo a pluma, coloreado. 1 hoja de 42,5×59 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, MP-FILIPINAS, 146.

La ciudad de Manila se convirtió en un puerto internacional. Los barcos españoles fondeaban en su bahía junto a sampanes, juncos y demás embarcaciones asiáticas. De hecho, Manila era un enclave que centralizaba el comercio del sudeste asiático, al igual que Macao y Malaca lo eran para los portugueses o Batavia para los holandeses. Los enclaves europeos en estas aguas fueron centros comerciales de primer orden. A medio camino entre el Extremo Oriente continental y las islas ubicadas entre los océanos Índico y Pacífico, recibían productos de todo su alrededor, canalizándolos hacia sus respectivas metrópolis.

Manila fue el puerto español y por éste pasaron las porcelanas chinas, las especias de las Molucas o los tejidos y enseres de la India, China o Japón. Estos preciados productos se entremezclaban con los fardos y las tinajas repletos de víveres, maderas, metales y demás productos necesarios para la vida en la colonia y el abastecimiento de los galeones. De ahí que la ciudad y su entorno fueran un crisol cultural. El predominio hispano y filipino se combinaba con siameses y malayos, chinos y japoneses, naturales de Java, Sumatra o Borneo, e incluso algunos indios, iraníes y papúes. Pero este mapa no nos habla sólo del comercio. Los dominios insulares españoles requerían barcos, lo mismo que la navegación transoceánica. Por eso se proyectaron ensenadas y astilleros donde construir nuevas embarcaciones.



2

Relacion de cosas de Maluco)

Las Islas que tienen Clavo son cinco Terrenate, Cabica de Adas, Tidore, Maquien, Motiel y Bachan. Se cogia en ellas en un año que se de tres en tres años (por que se cogi en los años de intermedio es poco) Tres mil y seyscientos libras de Clavo que hacen Veinte y un mil y seyscientos quintales araban de seys quintales de a cien libras cada sellanas cada var en esta manera

Varas		quintales
840	en Terrenate	500 40
950	en Tidore	500 00
10500	en Maquien	900 00
250	en Motiel	105 00
60	en Bachan	03 60
<u>30600</u>		<u>2106 00</u>
600	Lo que se cogi entre mención y mención de san hasta seyscientos	306 00
<u>40200</u>	Varas Sezen 30600	<u>2502 00</u>

PATRONATO, 47, R. 24 (4)

Relación de las cosas del Maluco, con descripción de las islas productoras de clavo y la cantidad que se obtiene. 1607. Papel manuscrito. 1 hoja de 29,8x20,5 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, PATRONATO, 47, R. 24 (4).



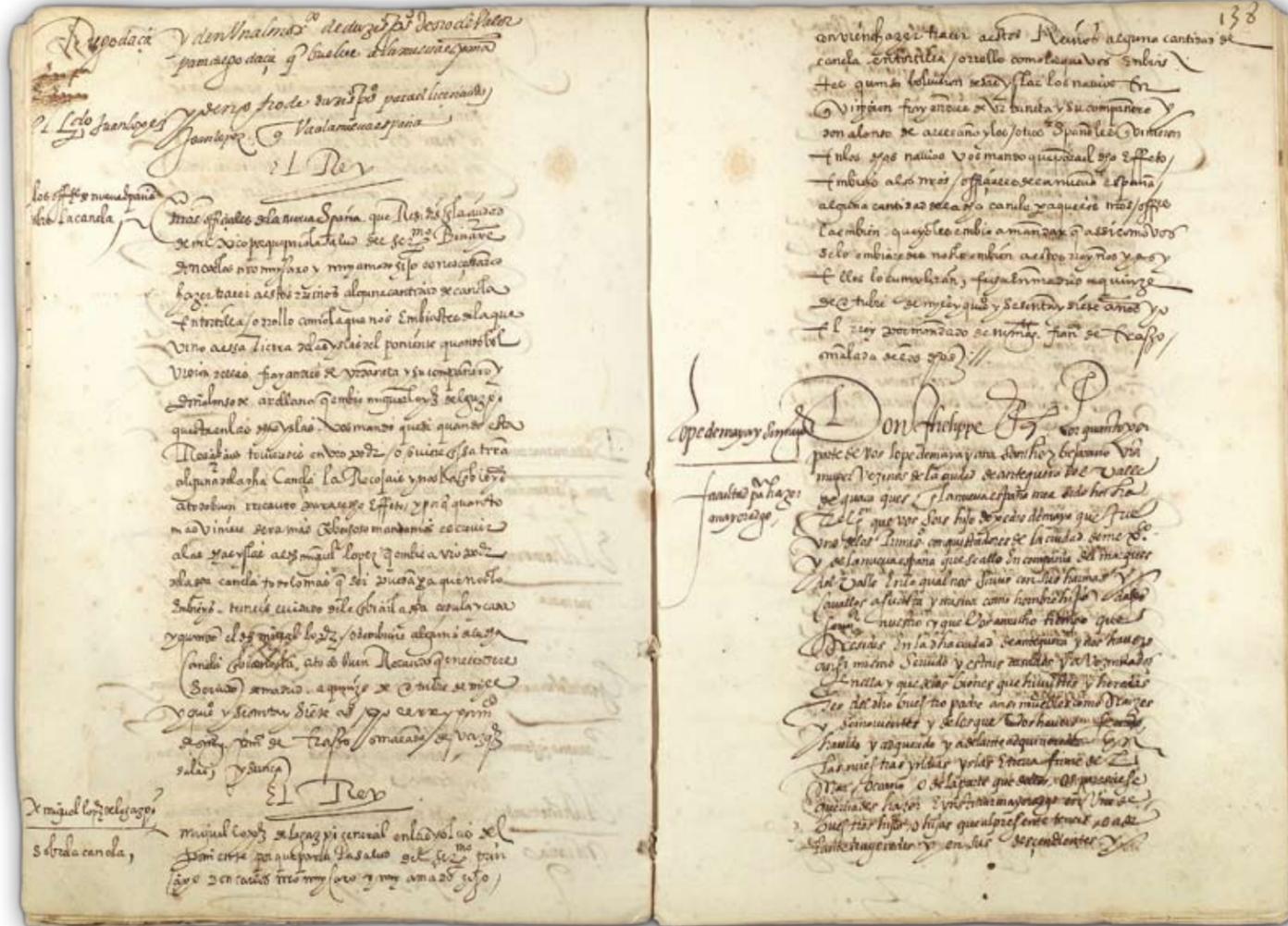
Fernando de los Ríos Coronel, procurador general de las Islas Filipinas, realizó este informe sobre la producción de clavo en las islas Molucas, prolijo en detalles. Las especias de Oriente había sido uno de los motores del avance español hacia Occidente y, por fin, las tenían a su alcance. Elcano trajo fardos de clavo en sus maltrechas bodegas y muchos de los conflictos surgidos entre españoles, portugueses e isleños del sur de las Filipinas y las Molucas tenían como trasfondo el control de su producción y comercialización.

Las sumas transferidas a Manila desde Acapulco sólo pueden calificarse de fabulosas. Dependiendo de las circunstancias, de los periodos, de los ciclos económicos, de la saturación de los mercados de ambas orillas, se incrementaban o se reducían las remesas, pero de lo que no cabe duda es de que cada año arribaban a las Filipinas, a bordo de la Nao de Acapulco, entre uno y varios millones de pesos, de reales de a ocho, que poco después se desparramaban por el reino de Siam y el resto de Indochina, Japón, Malasia, Ceilán, la India y el imperio chino. Porción significativa de esos capitales se trajinaba sin registrar, sin abonar los debidos derechos a la Corona, especialmente en lo que se refiere al oro. Cuando Anson rindió al *Covadonga* en 1742, en el viaje de ida, hasta en las suelas de los zapatos de marineros y pasajeros se habían escondido las pequeñas piezas de oro de los doblones de a dos escudos.

La cargazón de la travesía de vuelta a la Nueva España también era fascinante. Productos de lujo como la delicada porcelana china, tallas de marfil, piedras preciosas, sedas, el reparador alcanfor de Borneo, perfumes, bloques de cera (presente aún entre los restos de los naufragios), sándalo timorense y, por supuesto, las especias: el clavo de las Molucas, las diversas modalidades de la pimienta, de Java y de la India; la canela de Ceilán, la nuez moscada de las Molucas, el jengibre hindú y malabar y el oro trabajado en talleres orientales, la más preciada mercancía en camino de ida y vuelta.

Cuando el general Juan de Alcarazo, que lo fue del Galeón de Manila, que sucumbió junto a cientos de personas en otro naufragio célebre, el de la almiranta de la Flotade Nueva España *Nuestra Señora del Juncal* en el golfo de México, en 1631, de regreso a España, se percató que no había posibilidad alguna de salvar el navío, ofreció a algunos marineros, a cambio de un lugar en el único bote existente, una gran *cadena de filigrana labrada en China, eslabones ladrillada*. También es ilustrativo lo que contaron varios religiosos cuando, años después de estrellarse en los arrecifes de Saipán, en las Marianas, el galeón *Concepción*, hallaron que los habitantes de las islas tenían colgadas de los árboles cadenas de oro similares como adorno.

No puede afirmarse con exactitud, mas no es descabellada la estimación de que a la metrópoli sólo llegaba entre la mitad y un tercio de la carga estibada a bordo del Galeón, en Manila. El resto, se distribuía por el pudiente mercado indiano, especialmente el de la Nueva España. México y Filipinas aparecen integrando un núcleo económico complementario e indisoluble. Ya desde 1765 navíos y fragatas de la Armada habían hecho viajes directos a las Filipinas desde España, a pesar de la oposición del comercio establecido en la capital del archipiélago.



Pimienta, canela, clavo, genjibre, tamarindo y otras especias llenaron las bodegas de los navíos con la esperanza de aportar altos rendimientos. La Corona también le vio el beneficio y fomentó su introducción en América para ampliar la producción y abaratar los costes de su traída a España, pero no era una tarea fácil. Aunque en algunos casos hubo cierto éxito, en otros no y, además, tampoco anuló el comercio de los portugueses, que seguía abasteciendo las despensas europeas.

En todo caso, no perdieron su valor y reconocimiento como plantas aromáticas que facilitaban la conservación de los alimentos y a las que se le reconocían propiedades curativas. Por eso Felipe II, preocupado por la enfermiza salud del príncipe don Carlos, su inicial heredero, intentó disponer de toda la canela que pudo reunir.

**Real Cédula a los oficiales reales de México, por la que se les ordena que envíen a España toda la canela procedente de las Islas Filipinas de que dispongan en Nueva España, tanto "en rollos o en tortilla", para curar al príncipe Carlos. Madrid, 15 de octubre de 1567.**

Forma parte del Libro Registro Censual del Consejo de Indias, "Registros de oficio y parte" de la Audiencia de México. Papel manuscrito, encuadernado. Hojas de 29,7x21 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, MÉXICO, 1089, L. 5, fol. 137 vº-138 rº.

El último Galeón de Manila, el *San Fernando de Magallanes*, atracó en el puerto de Manila en 1815. No retornaría ya jamás a Acapulco, a aquella convulsa Nueva España afectada por los procesos emancipadores. A partir de entonces, la conexión con la metrópoli se haría a través de la ruta africana, sin la escala americana. México, el naciente país, se desentendió del ámbito oriental y del Pacífico, del que había sido indiscutible protagonista durante dos siglos y medio.

## EL TRÁFICO CLANDESTINO TRANSPACÍFICO

Como es de suponer, las posibilidades de enriquecimiento en este comercio superaban, con creces, a las del establecido entre la metrópoli y las Indias. Riesgo y beneficios se hallaban en estrecha sintonía.

Se tiene constancia de viajes ilegales, prohibidos, fuera del marco del Galeón de Manila. La identificación de enriquecimiento rápido con Oriente, Filipinas y su conexión novohispana caló tan hondo a nivel popular, que se consideraba el salto definitivo para el encumbramiento económico. Baste para comprenderlo, el pasaje de la novela picaresca *El Donado Habrador*, publicada hacia 1624-1626, de Jerónimo de Alcalá Yáñez y Rivera, compañero de armas en su juventud de algún general de la Nao de Acapulco, cuando pone en boca del protagonista de la obra, que había obtenido una fortuna mercadeando por el virreinato, que se decidió a invertirla en uno de esos viajes, en una embarcación rumbo a la China, atestada temerariamente de toda suerte de géneros:

*En la mar no hay cosa segura, y por buen viento que se lleve, no falta otro contrario que se oponga, como lo tuvieron cierto mis navegantes, que saliendo con gran prosperidad, a pocas leguas corrieron fortuna, de modo que, contentándose con las vidas, tuvieron por buen partido arrojar al agua cofres, fardelos, caxas, y la demás mercadería que llevaba la nave, que ya desembarazada de aquella máquina de riquezas de que iba preñada, ligera y libre, con más seguridad de perderse, dio vuelta a México.*





**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos III.**  
México, ensayador "FF", 1781, 26,5 gramos,  
38,25 mm. Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos III.**  
México, ensayador "MI", 1787, 26,5 gramos,  
39,79 mm. Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos IV.**  
México, ensayador "FT", 1803, 26,8 gramos,  
39,76 mm. Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos IV.**  
México, ensayador "TH", 1804.  
Colección Pablo E. Pérez Mallaina, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos III.**  
México, ensayador "FM", 1796.  
Colección Pablo E. Pérez Mallaina, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos IV.**  
México, ensayador "FM", 1798, 26,8 gramos,  
39,60 mm. Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos IV.**  
México, ensayador "FM", 1800, 26,7 gramos,  
39,21 mm. Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos IV.**  
México, ensayador "FM", 1800, 26,9 gramos,  
39,32 mm. Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.

## Monedas españolas para comerciar en China

Los reales de a ocho acuñados en las cecas indianas, sobre todo en el siglo XVIII, se convirtieron pronto en monedas aceptadas en todos los rincones del mundo, llegando a circular algunas en el Sudeste Asiático hasta la II Guerra Mundial. Por ello, se ha hablado de la primera globalización mundial en la circulación monetaria. Por la calidad de las monedas y por su valor intrínseco (27 gramos de plata de los ricos yacimientos indianos) fueron instrumentos de pago de aceptación universal. Circularon

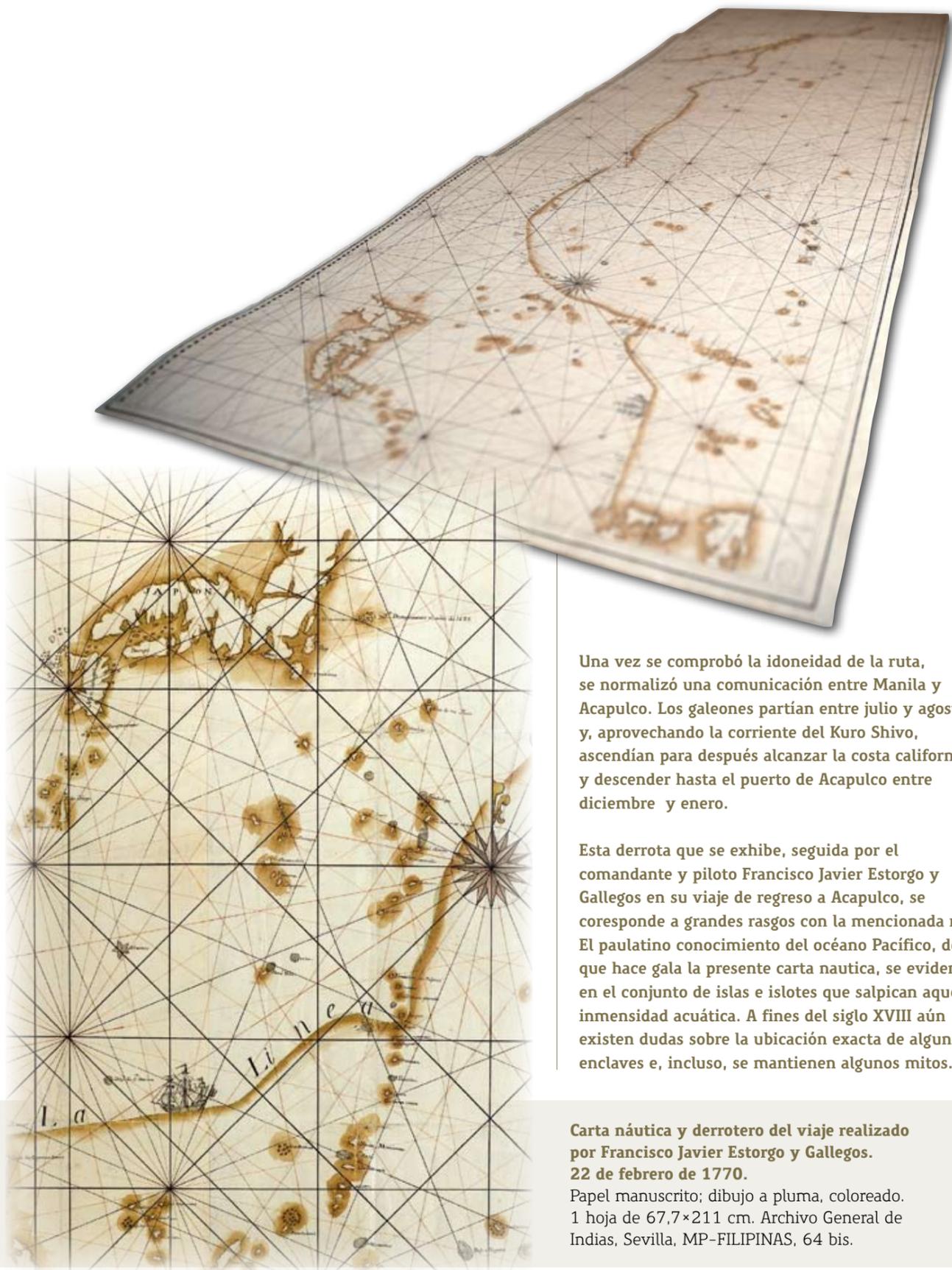
en el mercado africano, en las Trece Colonias (y después en los Estados Unidos), en el Medio Oriente y en el Extremo Oriente, pero sobre todo en los grandes centros comerciales y puertos de China, en donde estas cotizadas piezas eran reselladas y contramarcadas por ensayadores chinos para garantizar su pureza, punzonando sobre los anversos y reversos variadísimos caracteres de validación con objeto de evitar que fueran confundidas con los falsos reales de a ocho acuñados en Gran Bretaña. Algunos de los ocho ejemplares que exhibimos (de los reinados de Carlos III y Carlos IV, todos de la ceca de México, salvo uno de Lima) resultan espectaculares, con más de 60 resellos o marcas de reensaye. Con razón, pues, se ha dicho que China fue siempre la "tumba" última de la plata americana.

R. M. S.

## LOS DERROTEROS. EL ITINERARIO DE LA NAO DE CHINA

No puede pasar desapercibido que hubiera sido imposible articular esta línea comercial y cultural de no estudiarse y conocerse las características de la masa de agua más extensa del planeta. Viajar entre las costas americanas y Filipinas no planteaba problemas de consideración. El tornaviaje, el camino de vuelta entre el archipiélago asiático y los puertos indios, sin embargo, presentaba singularidades insalvables a causa de los monzones y corrientes y vientos adversos. La misma distancia, a la contra, prácticamente se multiplicaba hasta hacer inviable la navegación hacia América siguiendo la misma altura que en el recorrido de ida. Costó la resolución del enigma ingentes recursos, en dinero y navíos, además de innumerables vidas, en el decurso de más de cuatro décadas. Por fin, en 1565, Andrés de Urdaneta, integrado en la formación comandada por Miguel López de Legazpi, halló la forma de retornar a la Nueva España partiendo de Cebú. Consistió su innovación en aprovechar los vientos alisios y subir, en altura, hasta los 38° de latitud Norte y, después, poner rumbo hacia el Este, aprovechando la corriente del Pacífico Norte, el *KuroShivo*, accediendo a las costas de la Alta California y descendiendo por el litoral hasta Acapulco. En esencia, éste fue el derrotero seguido desde entonces, y a lo largo de 250 años, a partir de 1572, en que se inician las singladuras del Galeón de Manila, tal vez con las salvedades de que, con el paso del tiempo y con la experiencia adquirida, lo habitual consistía en situarse, en el tornaviaje, en los 40°, tras partir de Manila y colocar como referencia las islas Marianas, a la hora de alterar el rumbo hacia Levante. El inicio del viaje también dependía de los monzones, por lo que se imponía zarpar de Filipinas en épocas determinadas. Los intereses de los hombres de negocios y de los propios vecinos de Manila impidieron el cumplimiento de esta regla básica y se erigió en el origen de muchas desgracias.

Desde nuestra perspectiva, resulta asombroso la creación de una ruta comercial directa con Extremo Oriente, entre cuyos puertos terminales, Manila y Acapulco, mediaban 16.000 km. Para salvar la inmensa distancia, se navegaba entre tres y cuatro meses en el trayecto Acapulco-Manila y alrededor de cinco meses en el tornaviaje, afrontando los tifones asiáticos y los peligrosas tormentas del Pacífico Norte, causantes de las mayores calamidades de la Carrera de China. La vida a bordo de una embarcación durante 120-150 días, sin tocar tierra, necesariamente ha de ser durísima. En algún caso excepcional se rebasaron los 240 días de viaje. El escorbuto y la disentería hacían estragos, resultando de ello una altísima mortandad. No era extraño que sucumbiera en cada trayecto cerca del 20 por ciento de los marineros y pasajeros. Con estos presupuestos, resulta comprensible que, cuando se avistaban las costas americanas, se entonaba un *Te Deum*, que daba paso al *Tribunal de la Señas*, enjuiciamiento festivo por parte de la tripulación a sus superiores y pasajeros, consistiendo las sanciones en regalos de dulces, golosinas y vino. Cuando desde Acapulco se divisaba el Galeón de Manila, se encendían luminarias y tañían las campanas, convocando a la feria de la ciudad y a las transacciones comerciales.



Una vez se comprobó la idoneidad de la ruta, se normalizó una comunicación entre Manila y Acapulco. Los galeones partían entre julio y agosto, y, aprovechando la corriente del Kuro Shivo, ascendían para después alcanzar la costa californiana y descender hasta el puerto de Acapulco entre diciembre y enero.

Esta derrota que se exhibe, seguida por el comandante y piloto Francisco Javier Estorgo y Gallegos en su viaje de regreso a Acapulco, se corresponde a grandes rasgos con la mencionada ruta. El paulatino conocimiento del océano Pacífico, del que hace gala la presente carta náutica, se evidencia en el conjunto de islas e islotes que salpican aquella inmensidad acuática. A fines del siglo XVIII aún existen dudas sobre la ubicación exacta de algunos enclaves e, incluso, se mantienen algunos mitos.

**Carta náutica y derrotero del viaje realizado por Francisco Javier Estorgo y Gallegos. 22 de febrero de 1770.**

Papel manuscrito; dibujo a pluma, coloreado. 1 hoja de 67,7×211 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, MP-FILIPINAS, 64 bis.

**Petaca o maleta de viaje. Nueva España, siglo XVIII.**  
Cuero, madera, caña, ágave y hierro. 54×73×54 cm.  
Museo de América, Madrid, inventario n° 06702.



El viaje transoceánico era todo un reto. A su duración se sumaba un clima cambiante, susceptible de embravecer las aguas y hundir los navíos. Además, las estrecheces propias de navíos sobrecargados y con escasez de espacio, las enfermedades sufridas o a una alimentación deficitaria convertían la travesía en un duro trance.

Si los marinos los soportaban con mayor o menor profesionalidad, los pasajeros lo llevaban peor. Muchos no eran gentes de mar, aunque afrontaban este reto camino de una nueva vida que, en ocasiones, les marcaría para siempre.

Como símbolo de aquellas travesías se expone una pieza que en su día albergó enseres y hoy esconde su historia. Uno de tantos relatos personales que se empaquetaban en México y se desempaquetaban en Manila o viceversa. Sus materiales, suma de productos españoles y mexicanos, suma de influencias culturales, de nuevo nos recuerdan que el océano Pacífico fue puente entre España, América y Asia.

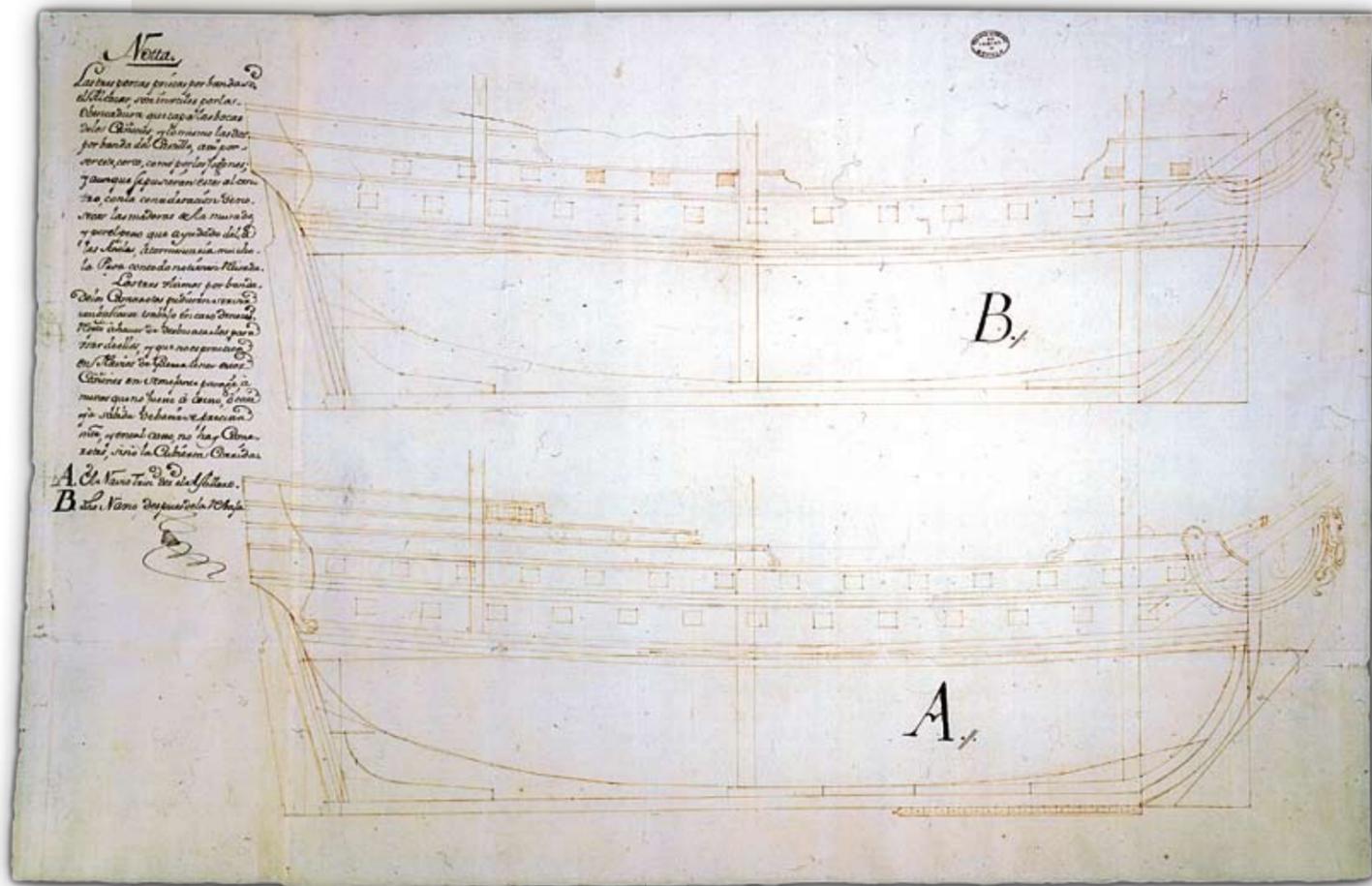
## EL PLANTEAMIENTO DE UN PROBLEMA Y SU RESOLUCIÓN. LA TECNOLOGÍA NAVAL APROPIADA

Fue la Monarquía Hispánica la primera potencia que afrontó el rompecabezas de la navegación sistemática por todas las aguas del globo. Cada océano, cada mar, requería un tipo de embarcación que garantizase los intereses en juego. De este modo, surgió la diferencia entre los galeones de la Armada del Océano y de la Carrera de Indias, o el distinto modo de aderezar, de preparar para sus travesías, las unidades de Tierra Firme y las de la Flota de Nueva España. La solución al reto planteado sólo puede calificarse de espectacular. Diseños y materiales se adaptaron a cada exigencia, a las características de cada caso, triunfando el empirismo.

Ya se ha señalado las peculiaridades y dificultades de la ruta entre Acapulco y Manila, a las que es necesario añadir las derivadas de la organización monopolística y comercial. Funcional respecto al medio; pragmático en lo comercial, así podríamos definir el esbozo del Galeón de Manila.

En una primera época, fue la nao el tipo de navío que cubrió la ruta transpacífica, aunque ya a finales del siglo XVI y principios del XVII se hallaba presente el galeón, con sus clásicas proporciones entre eslora, manga y puntal. Pero si algo llama la atención de una Nao de Acapulco respecto a las unidades empleadas en el resto de las Armadas de la monarquía es el tamaño, sensiblemente superior. El límite de navíos impuesto por la Corona para ejercer el tráfico indiano-oriental y el incremento de los negocios novohispanos con Filipinas, por otro lado, acarreó como lógica consecuencia el engrosamiento del tonelaje. Dicho de otra forma, se crece en capacidad de carga y no en número de vasos. Las Naos de la China o de Manila apenas sobrepasaban las 300 toneladas hasta finales del siglo XVI, como el *San Agustín*, el navío de la formación de Sebastián Rodríguez Cermeño que se estrelló en la costa de Point Reyes, California, de 200 toneladas de arqueo. Sírvanos como exponente significativo de aumento de capacidad de carga el galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, que naufragó en las Marianas en 1638, con 2.000 toneladas de capacidad y entre 43 y 49 metros de eslora. Cualquier capitana de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias o de la Flota de Nueva España difícilmente alcanzaría la mitad de su aforo y apenas lanzaría los 32-35 metros de eslora. Distintas necesidades, diferentes soluciones.

Atento a lo expuesto más atrás, necesario sería resaltar que un Galeón de Manila no se concebía como un navío de guerra. Su función consistía en encauzar el tráfico comercial, en transportar, con garantías y seguridad, las valiosas mercancías, tanto a la ida como a la vuelta. Naturalmente, contaba para ello con defensas, con piezas artilleras suficientes, aunque de corto calibre, para espantar a adversarios de escasa consideración que merodeaban por Filipinas, pero nunca para enfrentarse a navíos de línea, con gruesa artillería a bordo. La singularidad mercantil, y no militar, explica la captura del *Nuestra Señora de la Encarnación* tras su enfrentamiento con las fragatas de Woodes Rogers, en 1709.



**Diseños de estado y reformas del galeón *Santísima Trinidad*, que realiza la ruta entre Filipinas y Nueva España. 17 de mayo de 1760.**

Papel manuscrito. 1 hoja de 43,6×67,8 cm.  
 Archivo General de Indias, Sevilla, MP-FILIPINAS, 41.

El Galeón de Manila debía ser un barco poderoso, capaz de afrontar la navegación transoceánica y de desplazar su ingente carga. Las autoridades españolas se preocuparon desde un principio por disponer de madera adecuada e instalaciones seguras donde llevar a cabo las oportunas reparaciones e incluso construir nuevos navíos, de ahí que Manila, Acapulco y sus inmediaciones desarrollasen una industria naval adecuada a tales necesidades.

El galeón *Santísima Trinidad* fue uno de aquellos barcos. Construido en Manila en 1750, fue el mayor de su tiempo, destinado a enlazar Manila y Acapulco. No fue inmune a los daños de la navegación y por eso hubo de ser reparado, aunque no pudo evitar ni los daños de un tifón en 1762 ni la flota inglesa que lo apresó por sorpresa el 2 de octubre.

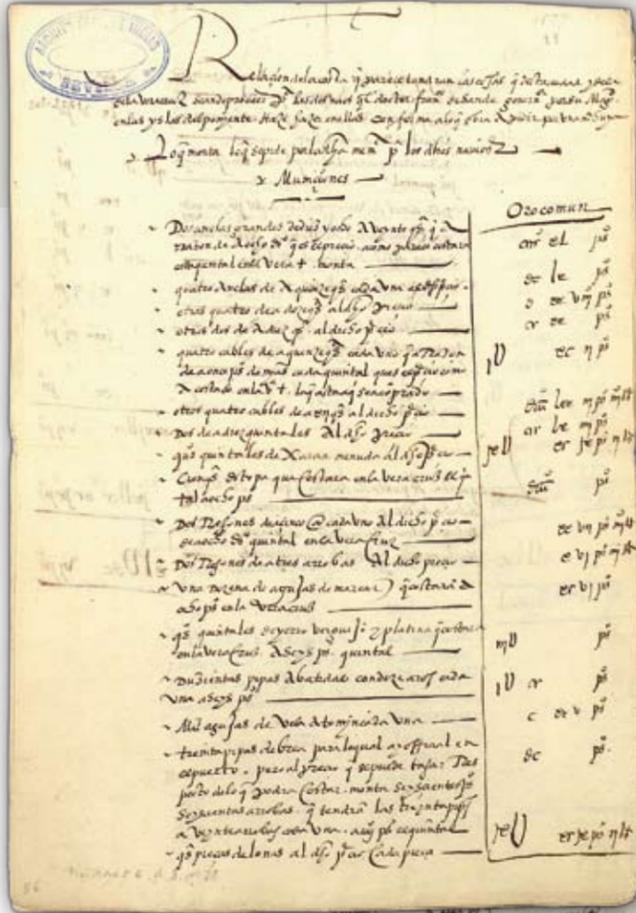
La situación se repitió en 1743, cuando George Anson impuso la superior capacidad de fuego de su navío de 60 cañones frente al *Nuestra Señora de Covadonga*, de 1.000 toneladas y armado con 50 piezas de muy reducida potencia, aunque sólo trece de ellas se hallaban operativas a la hora de entablar el combate. La captura del *Covadonga* reportó al inglés un botín de casi un millón y medio de pesos.

Consecuencia de la toma de Manila por los ingleses en 1762 fue el apresamiento del navío *Santísima Trinidad*, alias *El Poderoso*, de 2.000 toneladas y con 54 piezas en sus troneras. Su comandante ignoraba el estado de guerra entre Gran Bretaña y España.

**ASTILLEROS Y SISTEMAS DE CONSTRUCCIÓN NAVAL: LA RETRASADA EVOLUCIÓN HACIA EN NAVÍO DE LÍNEA**

Los astilleros novohispanos de la costa del Pacífico asumieron la construcción de los navíos del tráfico entre ese virreinato y Manila. Sin embargo, ya en el siglo XVII se imponen las atarazanas filipinas, merced al inferior costo del proceso y a la abundancia y excelencia de las maderas, propias para resistir en óptimas condiciones una travesía tan prolongada. El material, madera de teca, alargó la vida de los galeones de forma apreciable. En los astilleros de Cavite, de la isla de Bagatao y de Sual, en Luzón, se dieron forma a la mayoría de las embarcaciones que protagonizaron la ruta del Galeón de Manila. En 1679 se prohibió que las Naos de Acapulco se construyeran fuera de Filipinas, en previsión de la dependencia de este sector estratégico de las fábricas cercanas, constituyendo esta industria un aliciente más para la economía de las islas.

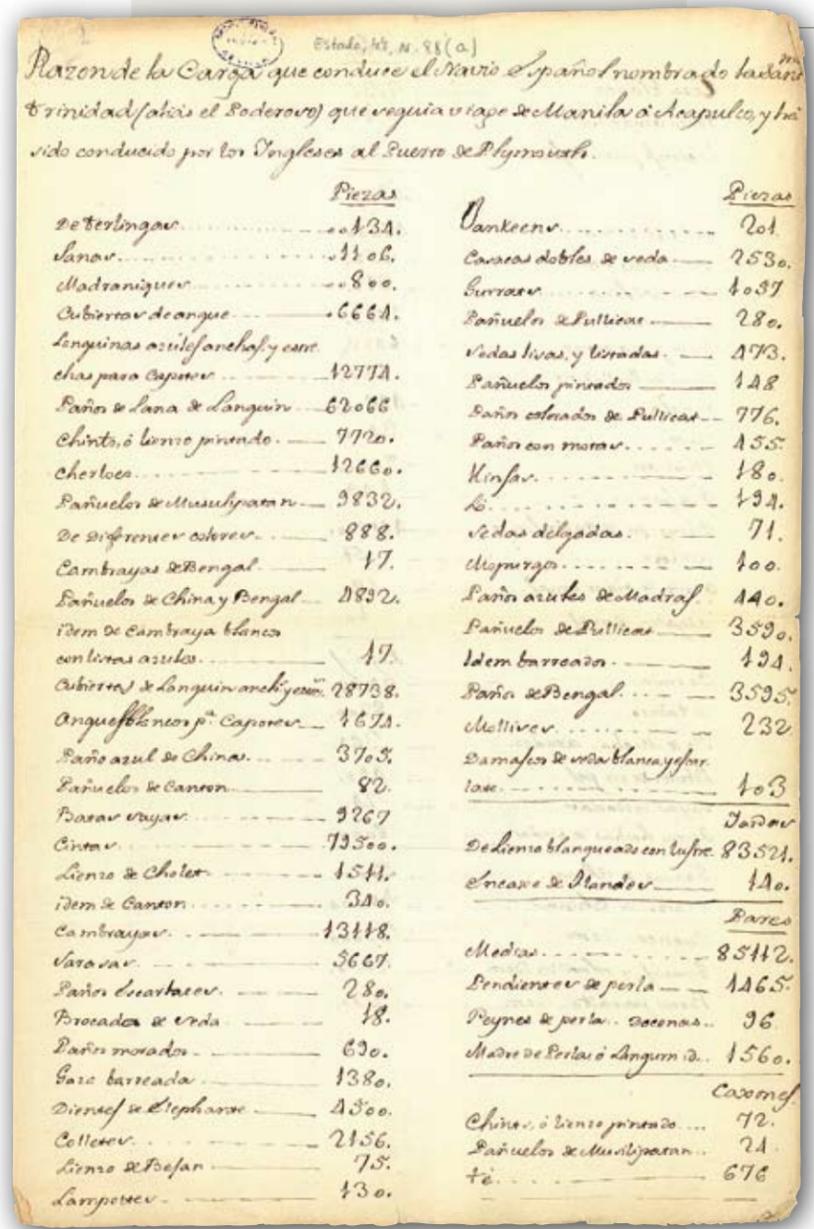
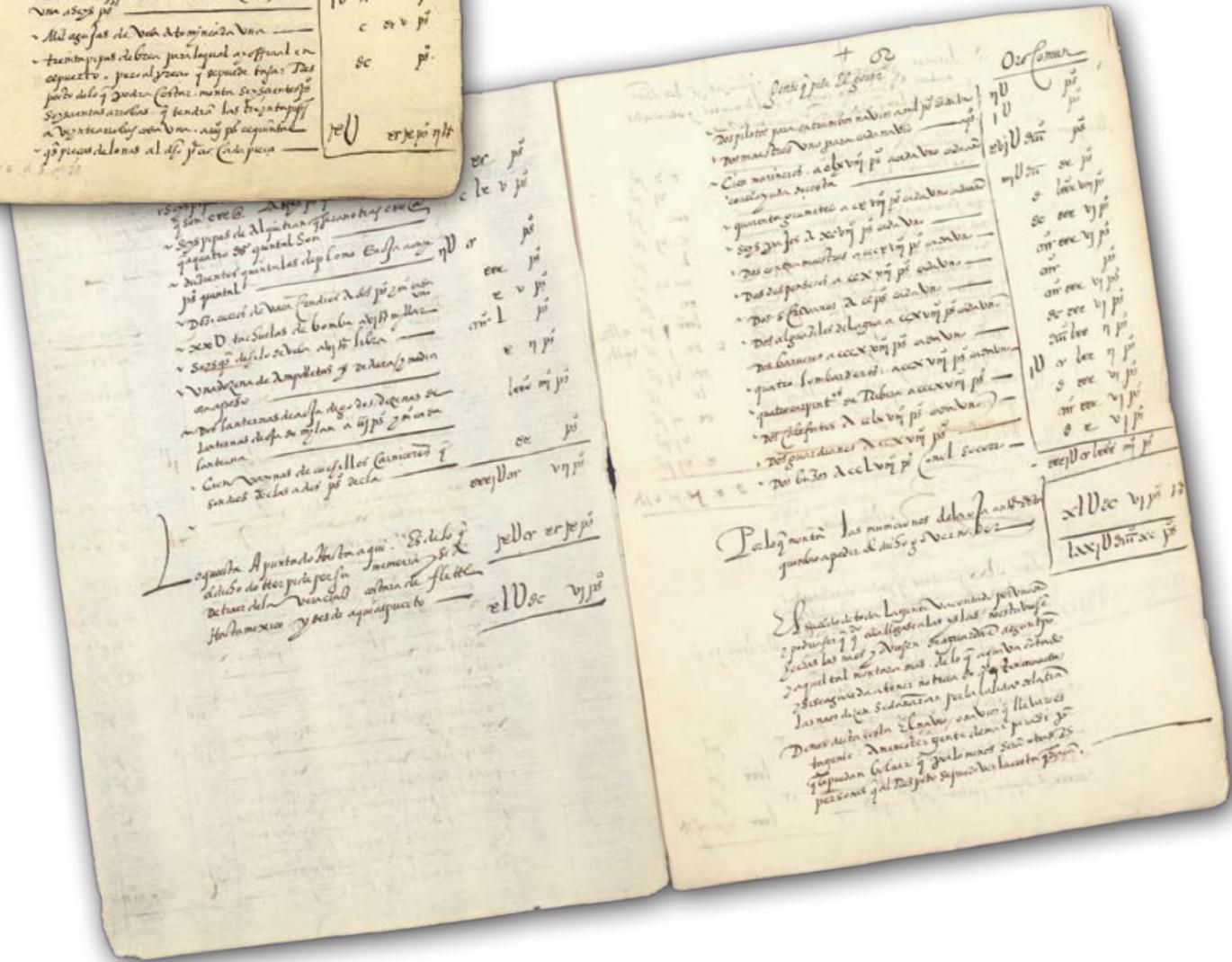
La construcción naval, bajo el esquema del galeón, aunque muy modificado, se mantuvo en Filipinas hasta bien entrado el siglo XVIII. La última unidad de estas características fue el *Sacra Familia*, que hizo su inicial viaje transpacífico en 1718. A partir de 1721 se aplicaron en el archipiélago las proporciones ideadas por Gaztañeta para navíos y fragatas. El primero de estas características, *La Guía*, se botó en 1727, realizando su primera singladura en 1728.



**Relación y coste de las cosas necesarias para hacer dos navios en Manila, incluidas las que han de adquirirse en Veracruz. 1577.**

Papel manuscrito. 4 hojas de 30,8×21,5 cm.  
Archivo General de Indias, Sevilla, FILIPINAS, 6, R. 3, N. 28.

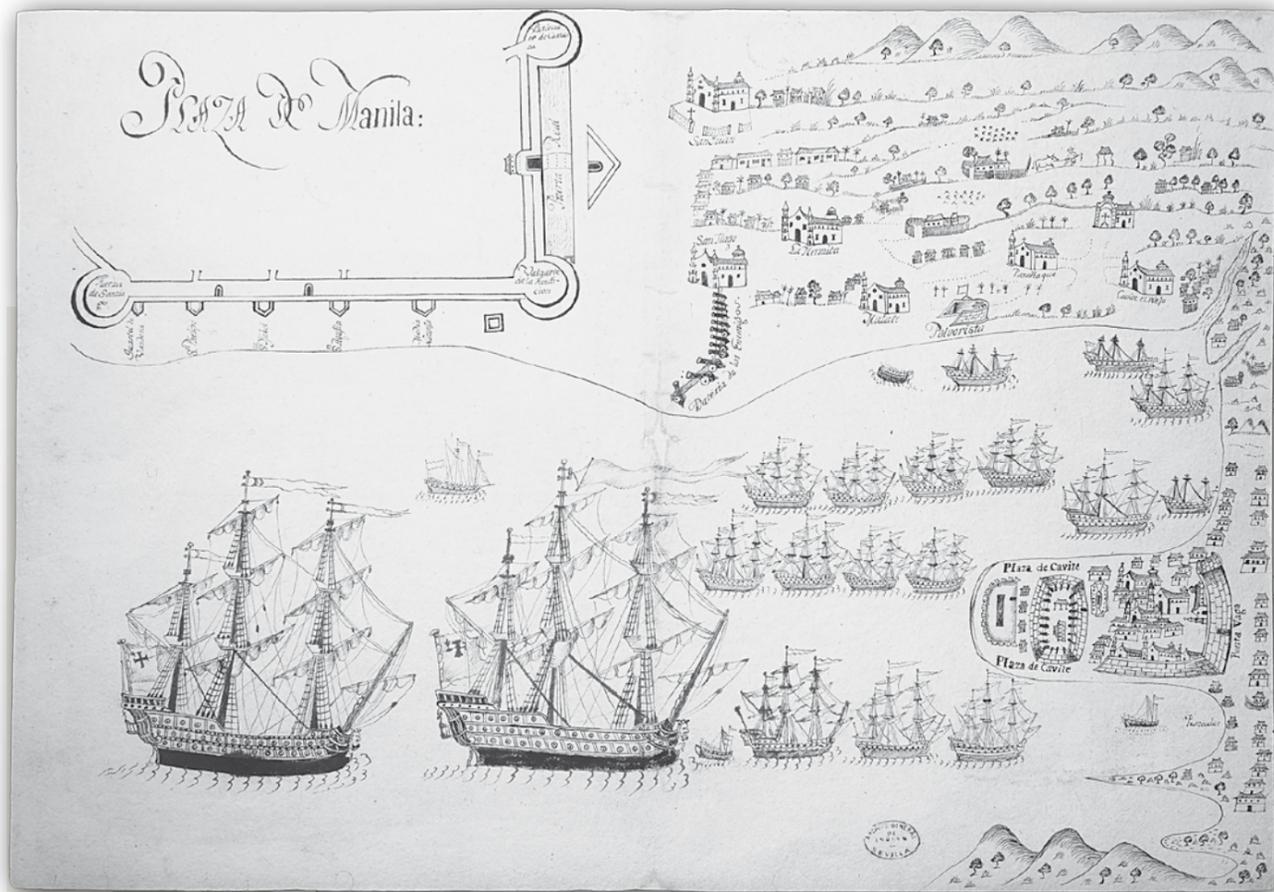
Las autoridades españolas de las islas Filipinas se las ingeniaron para localizar metales, víveres o maderas exóticas con que abastecer sus astilleros. Si en Borneo, Siam o incluso las Filipinas se obtuvo madera, se acudió a los holandeses asentados en Batavia para comprar anclas, pero hubo productos más específicos que había que traer de Nueva España. Así lo evidencia el documento que se exhibe, que lista toda una serie de objetos adquiridos en Acapulco y Veracruz, síntoma de que algunos provenían de la misma España. Junto a ellos viajó incluso mano de obra especializada.



**Carga del navio Santisima Trinidad, apresado por corsarios ingleses cuando se dirigia a Acapulco, 1764.**

Papel manuscrito. 2 hojas de 31,7×20,8 cm.  
Archivo General de Indias, Sevilla, ESTADO, 44, N. 88 a.

La caída de Manila en poder inglés fue el contexto en el que fue apresado el galeón *Santisima Trinidad*, aquél que había sido contruido hacia algo más de una década en los astilleros filipinos y que fue revisado y reparado según el diseño aquí expuesto. Había partido de Cavite con destino a Acapulco el 1 de agosto de 1762, poco antes del asedio inglés a Manila, pero debido a los daños sufridos por un temporal se vio forzado a regresar. Fue entonces cuando lo descubrió la flota inglesa, que lo capturó tras una tenaz resistencia. El botín fue grandioso y el barco fue conducido a Plymouth en 1764, donde fue desguazado.



**Plano de la bahía de Manila con las plazas de Manila y Cavite y sus alrededores, con ilustración de las posiciones de las tropas inglesas. 1764.**

Papel manuscrito; dibujo a pluma. 1 hoja de 30×43 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, MP-FILIPINAS, 153.

Manila, Acapulco y los barcos que viajaban de una a otra ciudad eran un atractivo irresistible para piratas y corsarios. Ya citamos el ataque a Manila del pirata Li Ma Hong y, respecto a los navíos, Olivier de Noort protagonizó el hundimiento de la nao *San Diego* en 1600, no lejos de Manila, y Cavendish capturó, saqueó e incendió del galeón *Santa Ana* frente a la costa de California en 1587. No sólo robó su cargamento de oro, almizcle, sedas, perlas y demás lujosos productos, sino que se cebó contra su tripulación y pasaje, matando a algunos, raptando a otros y abandonando al resto en una isla desierta.<sup>1</sup>

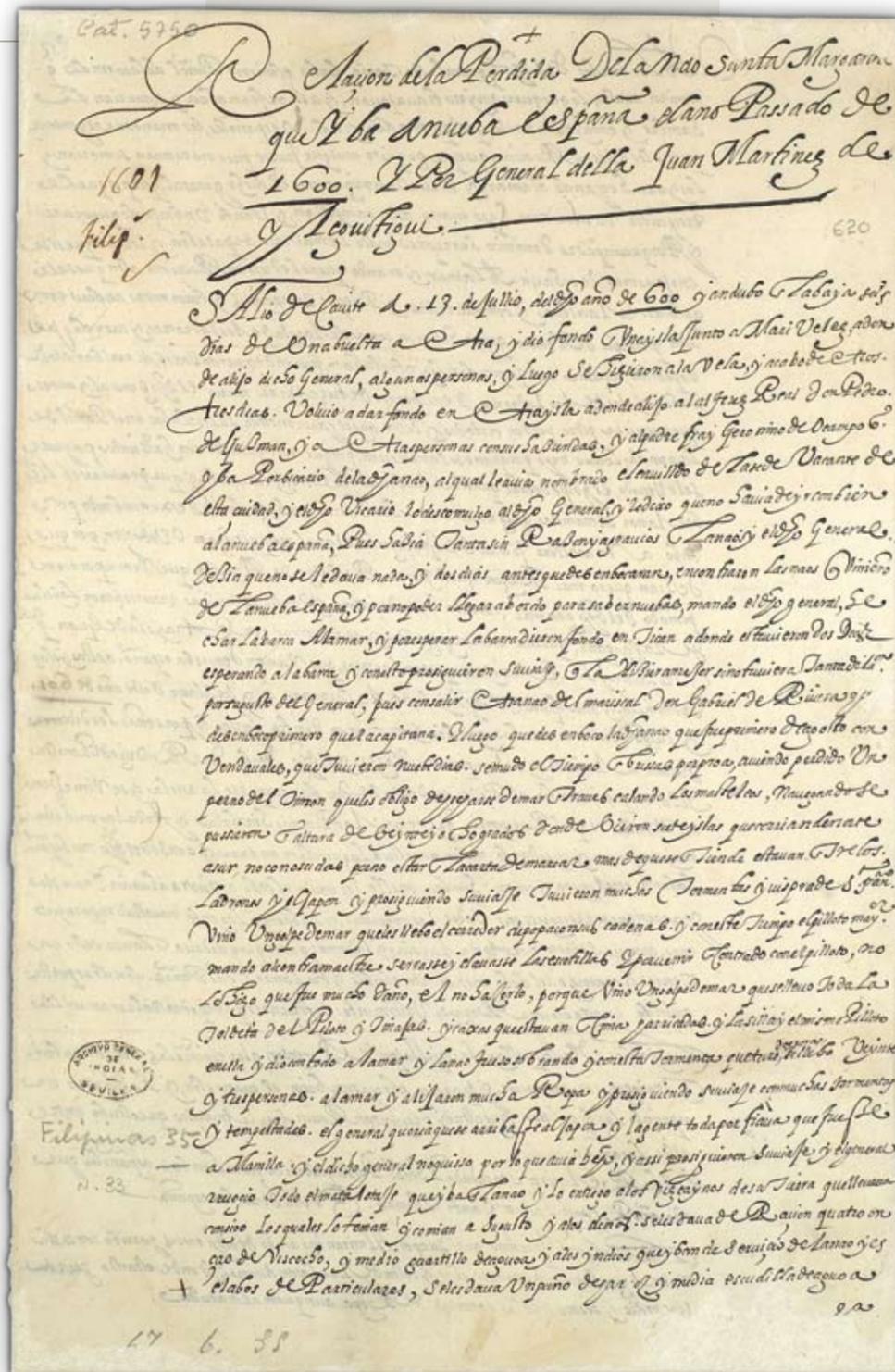
Más de un siglo después aún persistía el peligro, y en 1762, en el contexto de las hostilidades anglo-españolas, Manila fue ocupada por los ingleses tras una tenaz resistencia, según ejemplifica este documento que se exhibe. La pérdida de la plaza no supuso más que un temporal control de la ciudad y su puerto, pues la resistencia hispano-filipina impidió una expansión inglesa por las islas. Finalmente, el tratado de París de 1763 forzó la devolución de Manila a los españoles.

<sup>1</sup> Carta del gobernador de Filipinas sobre el ataque del corsario Cavendish al galeón *Santa Ana*. 1588. AGI, FILIPINAS, 34, N. 79.

## GENERALES Y ALMIRANTES, GUÍAS EN MEDIO DE LA INMENSIDAD

El mando supremo en el Galeón de Manila, ya fuese un navío o varios, lo ostentaba un capitán general, siendo su segundo en la escala el almirante. Aunque todo lo referente a la ruta de Filipinas dependía del virrey de la Nueva España, lo cierto es que el nombramiento de puesto tan relevante y delicado quedaba en manos del gobernador del archipiélago, que elegía a los individuos más capacitados de entre los vecinos de Manila. De la buena gestión del general se derivaba el éxito del complicado viaje y hasta de las operaciones mercantiles en Acapulco. El *general de la China* o *general de Filipinas*, como se le conocía popularmente en la Nueva España, era diestro en el arte de navegar por el Océano Pacífico y debía gozar de dotes de mando indiscutibles para controlar a una tripulación que, generalmente, sobrepasaba los 450 hombres, en coyunturas durísimas, extremas. De hecho, el naufragio del galeón *Concepción*, en 1638, fue la consecuencia directa de la merma de autoridad del general Juan Francisco Hurtado de Corcuera, familiar directo del gobernador de Filipinas, Sebastián Hurtado de Corcuera. Defendían los intereses de sus convecinos durante la travesía y en el mercado de Acapulco. El general se manifestaría como militar, mareante, matemático, hombre de negocios y factor, además de juez, capitán general, en suma, de marineros, soldados, clérigos y negociantes. La Nao de la China era algo privativo de los vecinos de Manila, hasta tal punto que la embarcación, por toda identificación, portaba el escudo de armas de la ciudad. Ni siquiera conocemos los nombres de todos estos generales, y mucho menos de los almirantes, personajes singulares y extraordinarios. Pertenecían, en gran medida, a las familias radicadas en Filipinas o con intereses en las islas. A veces se aprovechaba el desplazamiento de una persona cualificada a México o a la metrópoli para endosarle la obligación de la capitania general, como fue el caso de Juan de Alcarazo, antiguo gobernador de Formosa y prestigioso hombre de armas. Sólo la sospecha de que el nombramiento de general o almirante podía recaer en alguien ajeno al comercio de Manila podía provocar la irritación de esta microtalasocracia del Mar del Sur, como ocurrió en 1630, precisamente con el segundo de Alcarazo, Diego Lopes Lobo, al que se le acusaba de *ser portugués*, o lo que es lo mismo, extranjero.

La historia de la nao *Santa Margarita* es una de tantas que ilustran el trance de la navegación transoceánica y el afán de la administración española por superar los problemas, evidencia del interés por mantener en funcionamiento esta ruta intercontinental. Partió de Cavite con destino a Acapulco el 13 de julio de 1600 y no se libró de varios contratiempos y temporales durante la travesía. A principios de enero alcanzó las islas de los Ladrones, donde murió el general que la comandaba, y después naufragó junto a la isla de Zarpana, cercana de la de Guam, el 9 de marzo de 1601. Se perdió la nao y parte de su carga y bastimentos, pero se salvó la tripulación y el pasaje. Allí permanecieron, hasta que los recogió la nao *Santo Tomás*, que venía de Nueva España, y los llevó sanos y salvos a Manila.



**Informe sobre el hundimiento de la nao *Santa Margarita* y del rescate de los supervivientes. [1602].**

Papel manuscrito. 2 hojas de 30,5×19,9 cm.  
 Archivo General de Indias, Sevilla,  
 FILIPINAS, 35, N. 33.

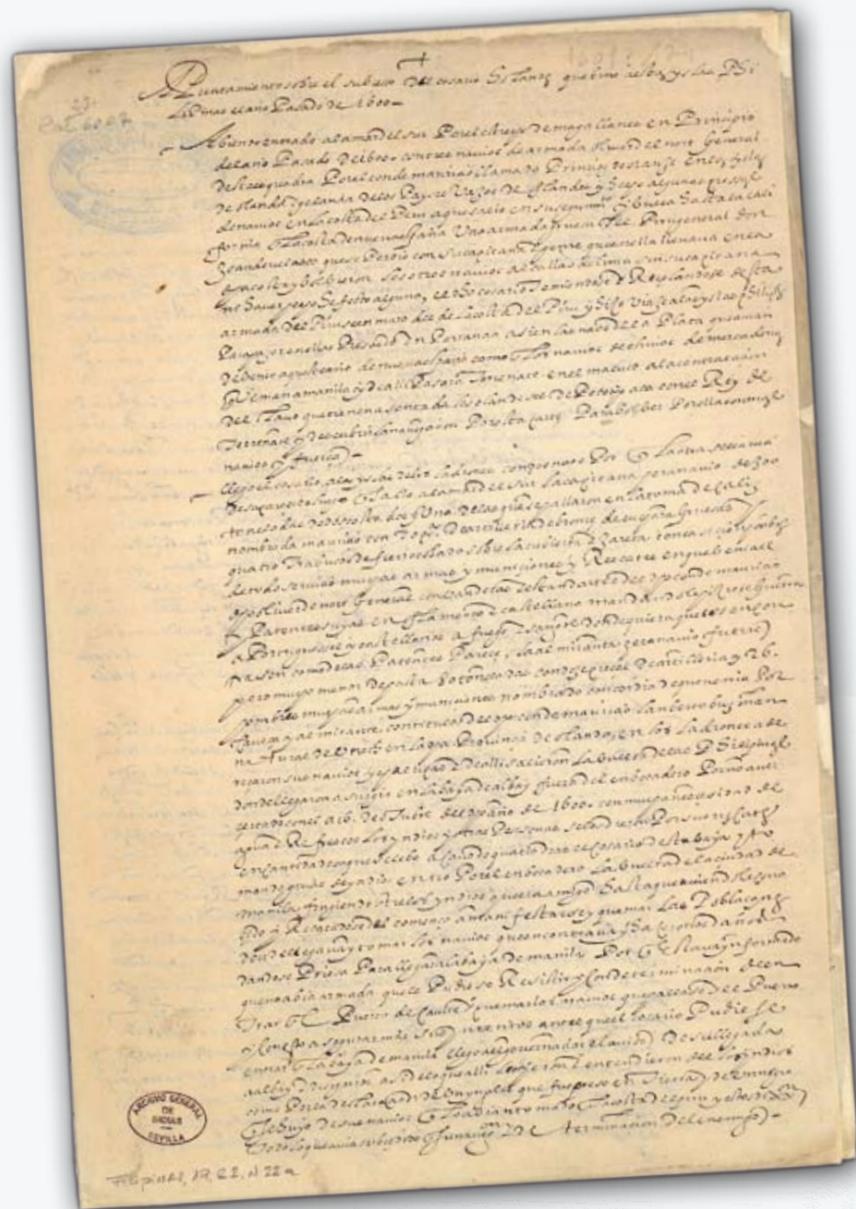
**EL ONEROSO PRECIO A PAGAR. LOS NAUFRAGIOS Y LOS MISTERIOS DE LA CARRERA DE LA CHINA AÚN POR DESCUBRIR**

Las pérdidas de navíos a lo largo de los 250 años de existencia de la ruta del Galeón de Manila se han estimado en 26, entre desaparecidos y hundidos. Creo que son más, pues se despacharon varios que no constan en los incompletos registros. De todos modos, dadas las características y lo dilatado de la navegación, puede considerarse una cifra demostrativa de la eficiencia del sistema, pericia de navegantes y adecuada tecnología naval.

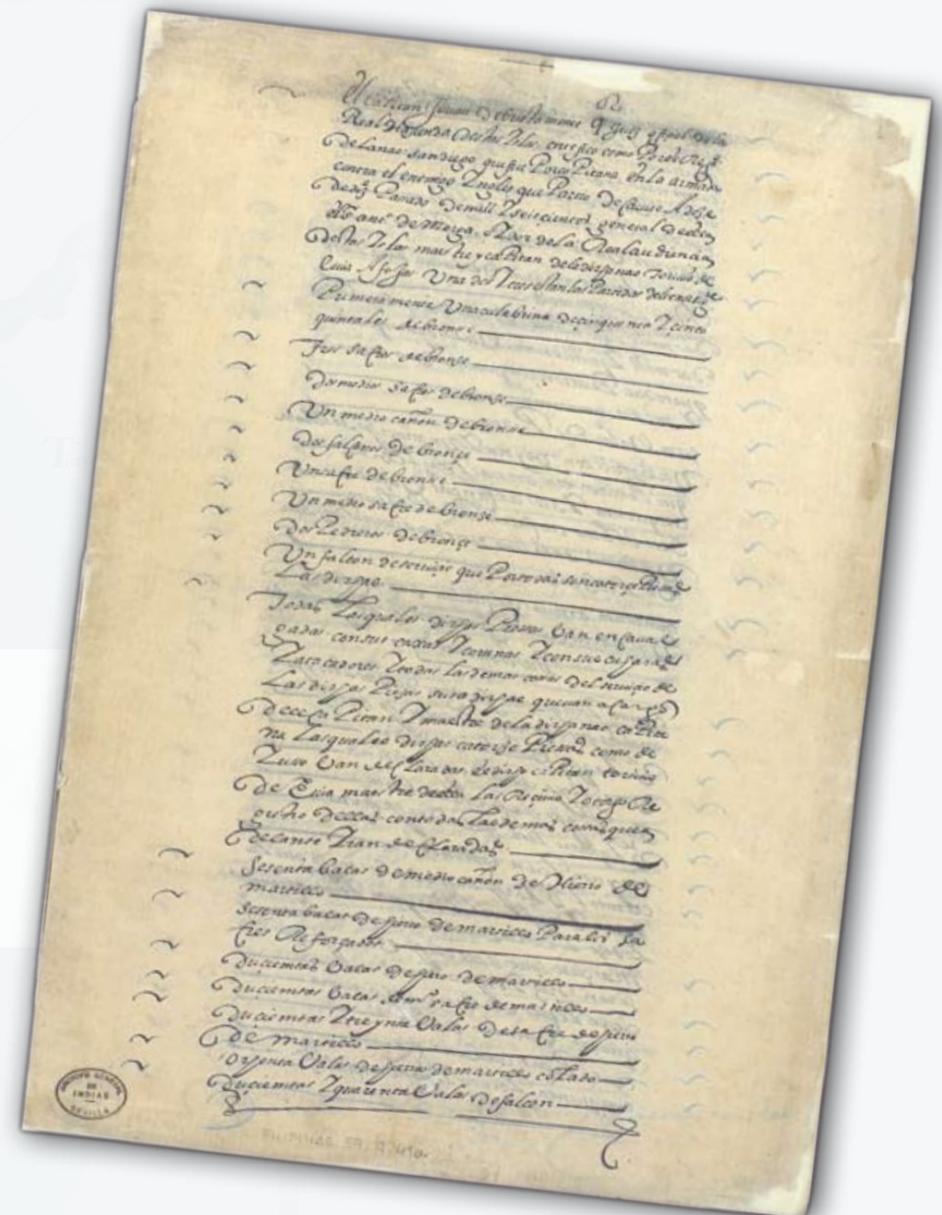
Uno de esos naufragios, el del *San Francisco*, en 1609, en Chiba, inmediaciones de Tokio, dio lugar al establecimiento de las primeras relaciones diplomáticas entre España y Japón. Destacan, así mismo, los siniestros del *San Agustín*, 1595, en California; del *Santa Margarita*, que desapareció en la isla de Rotta, en las Marianas del Norte. El galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, en 1638, encalló en Saipán, islas Marianas. En 1674 se envió, desde Manila, una expedición con el fin de recuperar la valiosa artillería de bronce. Sus restos fueron saqueados por buscadores de tesoros entre 1988 y 1999. En 1690 el *Nuestra señora del Pilar*, de 300 toneladas, se fue a pique en la isla de Guam.

Hubo supervivientes en los casos descritos y, por lo tanto, noticias sobre la suerte del navío. Sin embargo, otros galeones de Manila desaparecieron sin dejar rastro. Se los tragó el océano Pacífico sin que nunca más se supiera de ellos, como fue el caso del *Santo Cristo de Burgos*, en 1693, y del *San Francisco Xavier*, en 1705. El *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, de 1.000 toneladas y 32 cañones, salió en 1750 de Manila, perdiéndose su rastro para siempre.

Aparte de los restos localizados en California pertenecientes al *San Agustín* (1595); en Saipán (islas Marianas), correspondientes al *Nuestra Señora de la Concepción* (1638), y del *Santa Margarita* (1601) y del *Nuestra Señora del Pilar* (1690), en Guam, se han hallado otros vestigios pertenecientes a galeones de Manila en la Baja California (siglo XVI) y en Oregón (finales del XVII-principios del XVIII). Sea como fuere, la arqueología nos deparará agradables sorpresas en el futuro.



**Informe o relación de lo sucedido a la nao San Diego, que se perdió en las costas de Manila tras ser apresada por corsarios holandeses. [1601].**  
 Papel manuscrito. 2 hojas de 32x21,5 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, FILIPINAS, 19, R. 2, N. 22a.



**Certificación de la artillería y bastimentos que llevaba la nao San Diego. 1601.**  
 Papel manuscrito. 4 hojas de 32x22,5 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, FILIPINAS, 59, N. 41.



## El hundimiento de la nao San Diego

El 14 de diciembre de 1600 tiene lugar el primer combate naval entre potencias europeas en aguas filipinas. La nao *San Diego* y el patache *San Bartolomé*, mandados por Antonio de Morga, se enfrentan a las naves holandesas *Mauritius* y *Eendracht* de Olivier de Noort en la isla de Fortuna, cerca de Manila. Tras seis horas de lucha el combate se inclina en favor de los españoles, pero minutos después el *San Diego*, dañado en el abordaje, se hunde rápidamente llevándose con él a 350 hombres.



**Plato. China, fines del siglo XVI.**

Porcelana decorada bajo vidriado con óxido de cobalto. 1,6 cm de alto, diámetro superior de 20,7 cm e inferior de 10,8 cm. Museo Naval, Madrid, inventario n° 6686.



**Fuente. China, fines del siglo XVI.**

Porcelana decorada bajo vidriado con óxido de cobalto. 6 cm de alto, diámetro superior de 28,4 cm e inferior de 13,6 cm. Museo Naval, Madrid, inventario n° 6655.



**Octavo de cañon. Siglo XVI.**

Bronce. 112 cm; calibre de 7 cm. Museo Naval, Madrid, inventario n° 1404.



**Cuenco. China, fines del siglo XVI.**

Porcelana decorada bajo vidriado con óxido de cobalto. Hornos de Jingdezhen, provincia de Jiangxi. 4×8,5 cm. Comunidad de Madrid, depositado en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7436.



**Cuenco. China, fines del siglo XVI.**

Porcelana decorada bajo vidriado con óxido de cobalto. Hornos de Jingdezhen, provincia de Jiangxi. 4×8,5 cm. Comunidad de Madrid, depositado en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7428.



**Jarrón tipo guan. China, siglo XVI.**

Porcelana decorada con óxido de cobalto. Hornos de Jingdezhen, provincia de Jiangxi. 35×21 cm. Comunidad de Madrid, depositado en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7438.



**Jarrón tipo guan. China, siglo XVI.**

Porcelana decorada con óxido de cobalto. Hornos de Jingdezhen, provincia de Jiangxi. 29×16 cm. Comunidad de Madrid, depositado en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7507.

**San Diego**

El galeón de 300 toneladas, construido en Cebú, prepara su viaje a Acapulco cuando es requisado por el presidente de la Audiencia, Antonio de Morga, para hacer frente a las naves holandesas que amenazan Manila. Nave mercante sin cualidades para el combate, se arma con los cañones del fuerte de Manila y 400 soldados entre los que se encuentran españoles, chinos y mercenarios japoneses. Mal lastrado y sobrecargado de hombres, artillería y pertrechos, el *San Diego* no resiste el abordaje al *Mauritius* y se hunde tras el combate.

**El rescate**

En 1991 el arqueólogo francés Franck Goddio localiza el pecio de la nao *San Diego* a media legua de la *isla de Fortuna*. Un año después comienzan las excavaciones bajo el patrocinio de de la Fundación Elf y la colaboración del Museo Nacional de Filipinas. Durante dos campañas se extraen 5.262 objetos, muchos de los cuales se exponen hoy en el Museo Naval de Madrid y el Museo Nacional de Filipinas. Los objetos extraídos del pecio de *San Diego* son una muestra del crisol comercial de Manila y de la variedad del origen de la carga de los galeones. En el pecio se encontraron piezas provenientes de Siam, España, México, China, Camboya y Japón.

A.F.T.



**Tinaja ovoide de cuello, corte y labio reforzado con cuatro asas sobre los hombros, con decoración de dragones. China, fines del siglo XVI.**

Pasta de gres de color grisáceo y cubierta con un vidriado hoy muy desgastado. 38×28×15 cm. Fundación Caja Madrid (Bankia), depositada en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7932.



**Tinaja tipo martaban. Siam, siglo XVI.**

Gres. 54×45×18 cm. Fundación Caja Madrid (Bankia), depositada en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 8122.



**Tinaja tipo martaban. Siam, siglo XVI.**

Gres. 56×41×16 cm. Fundación Caja Madrid (Bankia), depositada en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 8020.



**Anillo colgante de la buena suerte. China, siglo XVI.**

Concha, 2,8×1,5 cm, para ensartar en un cordón. Comunidad de Madrid, depositado en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7734.



**Anillo colgante de la buena suerte. China, siglo XVI.**

Concha, 2,5×1,4 cm, para ensartar en un cordón. Comunidad de Madrid, depositado en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7735.



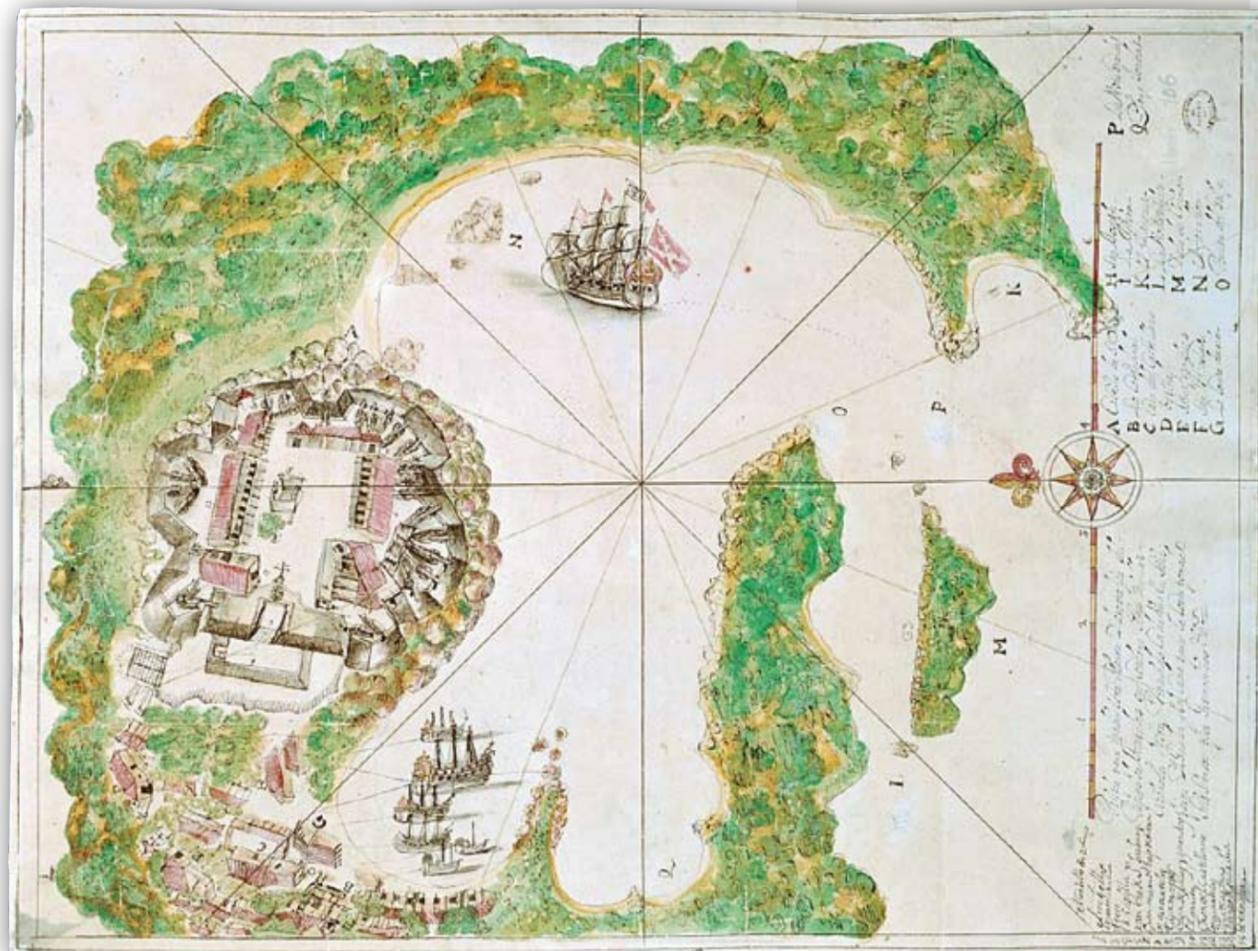
**Tinaja Española. Jaén, último cuarto del siglo XVI.**

Barro cocido. 28×22,5×8,7 cm. Fundación Caja Madrid (Bankia), depositada en el Museo Naval, Madrid, inventario n° 7965.



**Morrión de infantería. Siglo XVII.**

Cobre. 20×28,5×24,5 cm. Museo Naval, Madrid, inventario n° 7524.



La ciudad de Acapulco vivía por y para el comercio con Manila. Languidecía tras la marcha de los galeones y bullía a su llegada, como si la preciada carga que se desembarcaba fuera el aporte de energía y la felicidad que necesitaban sus habitantes. La llegada de los barcos con sus bodegas repletas ponía en marcha a la población: Había que cuantificar los bienes, saldar las cuentas, detraer los ingresos de la Corona y organizar el envío de productos en las caravanas que atravesaban Nueva España. Pero Acapulco no era sólo puerto de llegada. Las comarcas circundantes abastecían los barcos que retornaban a Manila, reparaban los daños del viaje y acompañaban a los marinos en su descanso y disfrute, hasta que la partida de la flota era precedida de la carga en los navíos de los productos destinados a las Filipinas. La ciudad se transformaba durante unas semanas, aumentando sus habitantes con pasajeros, marinos, comerciantes y toda suerte de personas cuyas vidas giraban en torno a la travesía transoceánica.

**Mapa del castillo y puerto de Acapulco.  
7 de noviembre de 1712.**

Papel manuscrito; dibujo a pluma, coloreado. 1 hoja de 49×38 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, MP-MÉXICO, 106.

## DE PRIMORES, CURIOSIDADES Y MARAVILLAS DEL ORIENTE

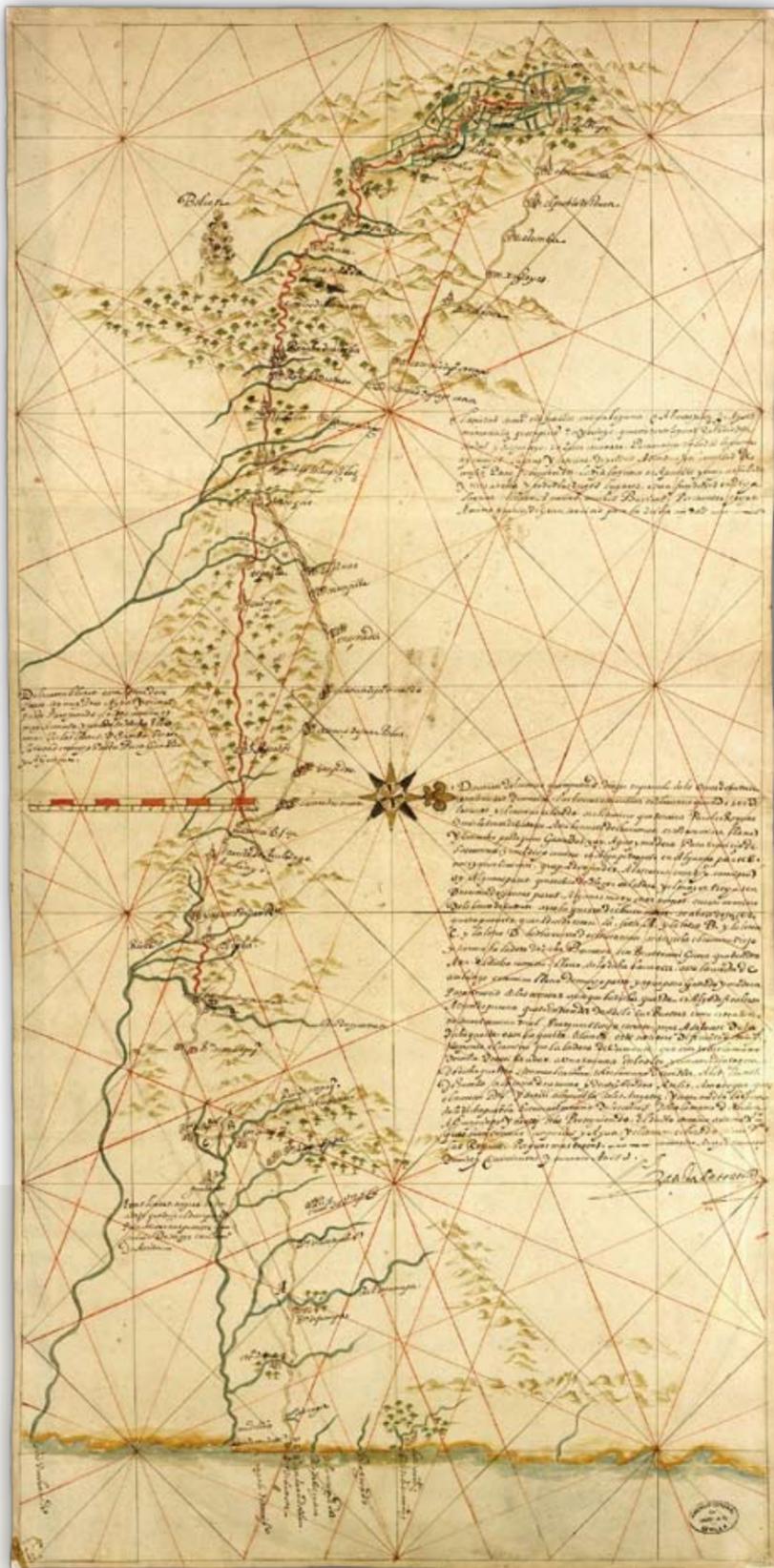
Gustavo Curiel, Universidad Nacional Autónoma de México

Nadie pondría en tela de juicio que el reino de la Nueva España tuvo un papel crucial en la era de los descubrimientos modernos y las formidables avanzadas marítimas que realizó el imperio español en la Mar del Sur a lo largo del siglo XVI. A partir del descubrimiento de la llamada ruta del *tornaviaje* en 1565, por Andrés de Urdaneta, y la fundación de la ciudad de Manila en 1571, por Miguel López de Legazpi, la monarquía española transportó al continente Asiático, en numerosas embestidas de todo tipo, el enorme bagaje de la cultura occidental o, mejor dicho, una suerte de *Europa portátil*.<sup>1</sup> Se trató de un peldaño más en la construcción del andamiaje de la primera globalización del mundo moderno. Las empresas de conquista y colonización españolas en Asia vinieron a unir naciones y ensanchar fronteras en los confines de una ecúmene que se desbordaba hacia el levante. Fue, hay que destacar, un complicado y muy largo proceso de intercambios a todos niveles (ideológicos, raciales, comerciales, artísticos, gastronómicos, etcétera). Como resultado de las anteriores acciones, España transportó, primero, al virreinato novohispano, y luego a la península Ibérica, una "Asia portátil". Este incesante trasiego de ida y vuelta de personas, objetos suntuarios, nuevas concepciones del mundo y lenguajes artísticos en tránsito —por mencionar sólo los aspectos más relevantes— fue posible gracias a la ruta interoceánica que mantuvo por más de 250 años el Galeón de Manila, llamado también Galeón de Acapulco o Nao de la China.<sup>2</sup> En las bodegas de los navíos españoles se transportaron toneladas de objetos útiles de carácter suntuario, muchos de ellos considerados ahora como obras de arte.

Cada vez que fondeaba el Galeón de Manila en la majestuosa bahía de Acapulco se movilizaban y salían de un aparente letargo un sin número de personas que allí se habían apostado (autoridades civiles y religiosas, comerciantes de todo tipo, estibadores, arrieros de caminos de herradura, guardias, etcétera). Por unos cuantos días, un inusitado revuelo invadía a Acapulco; todo giraba en torno a las mercaderías asiáticas, a las noticias epistolares, a los encargos concretos que se habían hecho con antelación, a los fardos con destinatarios específicos, al comercio formal y al contrabando, a los reales de plata, a las especias, a los deslumbrantes y maravillosos objetos de la mítica y lejana China. Una vez realizadas las primeras componendas comerciales, los pocos habitantes que residían en la bahía de Santa Lucía quedaban otra vez inmersos en el aburrimiento, la insoportable humedad, el sopor que produce el aplastante calor del trópico, los de-

<sup>1</sup> Término acuñado por escritor español del Siglo de Oro, Baltasar Gracián.

<sup>2</sup> Véase el magnífico trabajo de William Lytle Schurtz, *El Galeón de Manila*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.



Si la ruta marítima concluía en Acapulco, ya hemos visto que la terrestre se prolongaba hacia México y Veracruz, enlazando con la flota que surcaba el Atlántico. Había pues que organizar el camino con la preciada carga, y por eso las autoridades se preocuparon por mejorar y agilizar su transporte. El mapa que se exhibe, proyectado por el arquitecto Juan Bautista Antonelli, es buena prueba de la importancia dada a la vía terrestre, de la que aquí se dibuja tan sólo un tramo, el que terminaba en la capital mexicana.

**Mapa del camino que se pretende hacer entre la venta de Butrón y la ciudad de México, último tramo del camino que comunica Acapulco y México. Por Juan Bautista Antonelli. 8 de marzo de 1590.**  
Papel manuscrito; dibujo a pluma, coloreado. 1 hoja de 82,3×42,2 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, MP-MÉXICO, 39

vastadores efectos de las tormentas y los nocivos ataques de las alimañas, a la espera del arribo del siguiente navío —que atracaba, si todo iba bien, una o dos veces por año—, en una especie de *rueda de la fortuna* que traía, en cada vuelta, variedad de objetos curiosos, raros, maravillosos o peregrinos, en un repetitivo acto que servía para reafirmar el prestigio social de las élites dominantes. Finas porcelanas de las dinastías Ming y Ch'ing (reinados K'ang-hsi, Yung-cheng y Ch'ien-lung), coloridas vajillas cantonesas con apacibles escenas palaciegas, muebles de finos maques del país del Sol Naciente y la China, deslumbrantes biombos, finísimas mantillas del Japón, sorprendentes textiles de la India, quimonos de lustrosas y crujientes sedas, níveos marfiles de Goa, China y las Filipinas, cajas embutidas de madreperla del Guzarat, armas de templados metales de lujo extremo (como los wakizashi y las katanas), suntuosas colgaduras y floridos papeles tapices chinos sembrados de aves e insectos, además de elaboradas joyas de oro, tumbaga y calain, viajaban miles de millas hasta llegar a los interiores de los palacios y las mansiones novohispanas.

Muchos de estos bienes de lujo continuaban sus derroteros, al ser de nueva cuenta transportados desde el puerto de la Veracruz, en el golfo de México, con destino a la península Ibérica en los cargamentos de la flota indiana, la cual extendía la ruta asiática hasta la ciudad del Guadalquivir. Con el arribo de los preciados cargamentos americanos, el mismo revuelo de personas se daba en el Arenal de Sevilla, la marinera Triana, Sanlúcar de Barrameda o Cádiz. Tanto en la ciudad de México como en las numerosas tiendas de Sevilla se podían adquirir con facilidad las maravillas del Oriente.

Por su privilegiada situación geográfica, la Ciudad de México se convirtió en *la mitad del puente* entre el puerto de Cavite y la ciudad del Guadalquivir. En la cosmopolita ciudad de Manila los españoles podían adquirir, en el barrio de los sangleyes y las tiendas especializadas intramuros de la ciudad, obras utilitarias de carácter suntuario de las costas de Malabar y Coromandel, Goa, Cambaya, Ceilán, Corea, Java, Siam, Camboya, las Molucas, el Japón, y la China continental, además de las producidas en la ciudad de Manila. En las tiendas del Parián de la Ciudad de México (mercado cerrado a imitación del de Manila) y las de las principales ciudades del virreinato los bienes asiáticos de lujo se apilaban a la espera de los ricos compradores que tuvieran los reales de plata necesarios para adquirir estos soberbios bienes de importación. En los estrados, salas de visita de cumplimiento, recámaras, asistencias y otras habitaciones de las mansiones novohispanas se desplegaron novedosos artefactos como lo fueron los biombos de reluciente maque; finas colchas de la India cubrieron los lechos y cielos de las maqueadas camas de potentados; variadas *piezas de forma* de vajillas de lujo, salidas de los hornos de porcelana de Jindezhen, Fujian, Zhejiang y las provincias de Guangdong (Cantón), se dispusieron en mesas, escaparates y mostradores.<sup>3</sup> Algunas de estas piezas fueron dignas de ostentar prestigiosas figuras del lenguaje heráldico de las familias de mayor

<sup>3</sup> George Kuwayama, *Chinese Ceramics in Colonial Mexico*, Los Angeles, Los Angeles County Museum of Art, University of Hawaii Press, 1997.



**Tibor de cerámica realizado en los talleres de Tonalá, Guadalajara, México. Siglo XVII.**  
Barro cocido y policromado.  
96×36 cm. Parroquia Mayor de Santa Cruz, Écija, Sevilla.

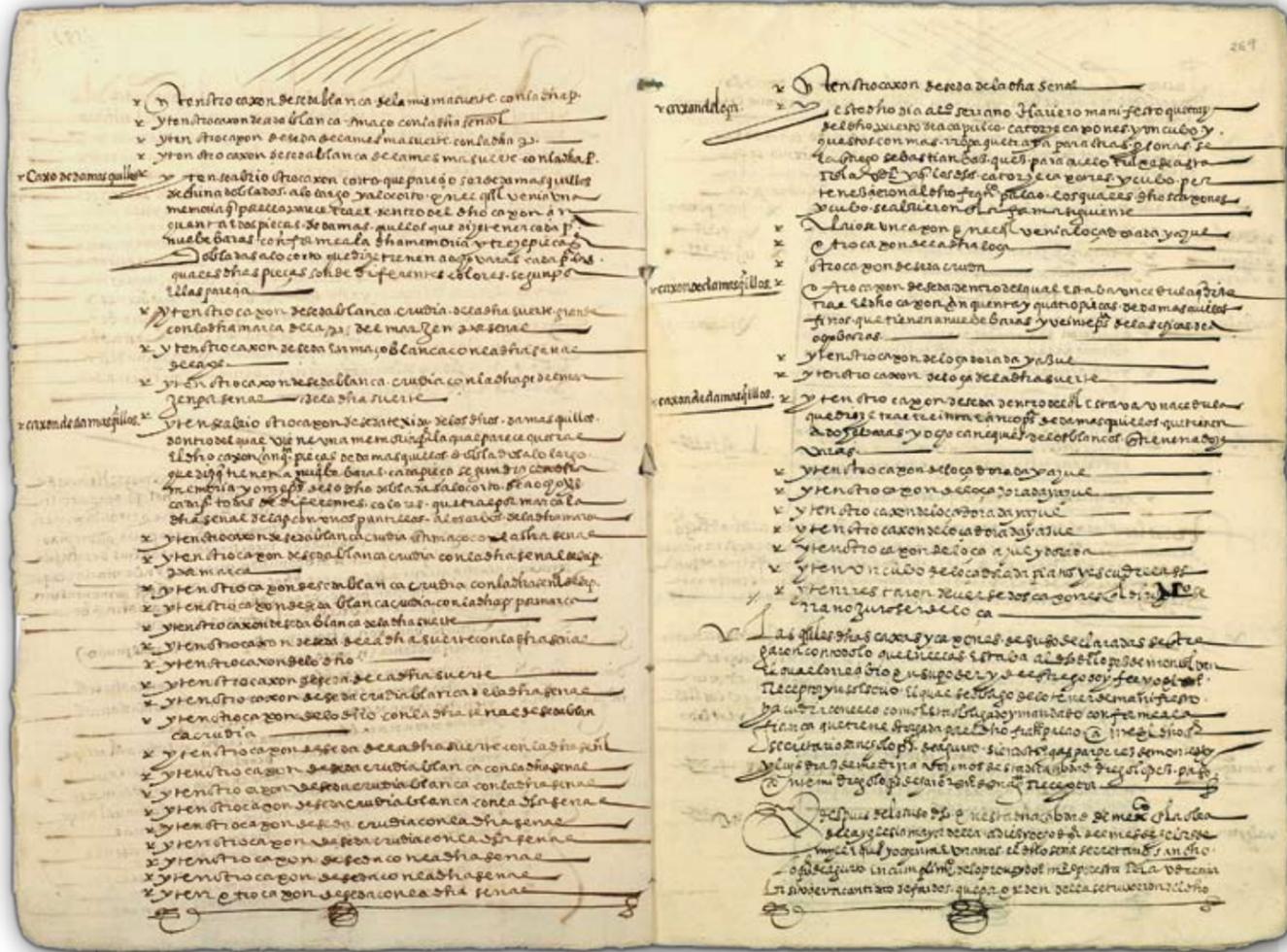
El prolongado trasiego de productos, con su exotismo y variedad, influyeron en los gustos y las costumbres de Nueva España. Si en Acapulco se importó el gusto por el tamarindo para endulzar el paladar, en los talleres de Tonalá, Guadalajara, México, se imitaron modelos de cerámicas orientales para el transporte y la conservación de los alimentos. Los tibores, de origen asiático, fueron redefinidos y adaptados al gusto novohispano, aportando unos diseños originales que tuvieron bastante éxito. Se convirtieron de hecho en un elemento a la vez práctico y ornamental, como atestigua la pieza que aquí se exhibe. Hasta tal punto fue tenida en consideración que viajó hasta España y acabó adornando una iglesia de Écija.

lustre social, tanto de España como del reino de la Nueva España. Hubo, pues, encargos específicos a los hornos de porcelana chinos; con un año de antelación se pedían las llamadas *vajillas de proclamación*, que incluían iconografía festiva específica, alusiva a actos políticos especiales.

Vale la pena recordar que en el norte del virreinato novohispano, concretamente en la bahía de Drake en la Alta California, en Santa Fe, Nuevo México, y en Chihuahua, se han encontrado numerosos fragmentos de porcelana china; por el sur, se tiene documentada la llegada de ricas piezas de porcelana a la capitania general de Guatemala y los virreinos sudamericanos. Desde el puerto de San Blas, en la costa nayarita, se llevaron tierra adentro, hasta la meseta del Nayar, suntuosas piezas de porcelana china para uso de un gobernante indígena (Tonati).<sup>4</sup> A falta de vajillas enteras, los estratos medios de la población trataban de conseguir aunque sea unos platos de porcelana. Para el caso de Europa hay que señalar que la porcelana asiática había llegado tiempo atrás con Marco Polo. La nueva cascada de porcelanas en España se debió principalmente al comercio que la metrópoli mantuvo con el reino de la Nueva España.

Por lo que toca a los intercambios artísticos, nuevas iconografías de carácter devocional, como las de la Virgen de Guadalupe, el Santo Niño del Cebú, y el Buen Pastor sobre la Fuente de Gracia, fueron talladas en costosos marfiles por artistas asiáticos, creándose, en consecuencia, una especial mezcla de los rasgos físicos locales con las fisonomías occidentales tradicionales. Los niños Dios de marfil chinos para el mercado occidental resultan ser figuras regordetas ensimismadas, con ojos rasgados en forma de media luna y pelo lacio, que recuerdan muy de cerca a los budas chinos. Los muebles asiáticos de maque japonés con incrustaciones de madreperla dieron paso a reinterpretaciones propias por parte de los artistas del virreinato novohispano; así se produjeron nuevos bienes de lujo, donde las técnicas occidentales y las asiáticas convivieron y se entremearon sin problema alguno. Los talleres de la Nueva España resultaron ser crisoles donde se practicaron sobre labase de pruebas de acierto y error las nuevas técnicas mestizas. Sobre todo en el siglo XVIII es común encontrar en el mobiliario novohispano y otros bienes suntuarios tres expedientes formales, a saber: el asiático, el de la propia tierra y el europeo. Puerta adentro de toda casa de importancia social se dispusieron: biombo; trípticos y papeleras de arte namban; pinturas con incrustaciones de cocha nácar y técnicas de pintura europeas (mal llamadas enconchados); petacas con fibras de la Tierra (hilos de pita) e iconografías asiáticas (*chinoiserie*); mobiliario inglés, flamenco alemán y castellano; baúles encorados de las Filipinas (llamados de alcanfor); bateas de maque con escenas de montería, sauces, peonías y crisantemos; colorados barros de olor de fina arcilla de Tonalá (Guadalajara de Indias) con aves fènghuáng (aves fénix chinas); loza esmaltada tipo Puebla con imágenes de mandarines, faroles de papel y

<sup>4</sup> Thomas Calvo, *Colección de documentos para la historia del Nayar*, Universidad de Guadalajara. Apud, Gustavo Curiel, "Cuatro Inventarios de bienes de particulares del Real y Minas de San José del Parral, siglo XVIII", en *Actas del Segundo Congreso de Historia Regional Comparada*, Ciudad Juárez, Chihuahua, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, 1991.



Francisco de Sande fue un extremeño que surcó los océanos. Pasó por diversos destinos en Sevilla, México, Manila, Guatemala y Santa Fe de Bogotá, aunque el documento que aquí se exhibe nos habla de una de sus etapas vitales: la del gobierno de las islas Filipinas. Arribado tras el desastroso ataque del pirata Limajón, no sólo pacificó la región sino que se atrevió a atacar al sultán de Borneo e incluso a planificar la posible conquista de China, que se quedó en tentativa. También fundó una ciudad a la que dio el nombre de su villa natal, pues la llamó Nueva Cáceres. En 1581 regresaba hacia Acapulco con un equipaje repleto de especias, porcelanas, sedas y demás preciados productos, tal y como detalla el inventario que se expone. Era el fruto de su trabajo y de sus negocios, pues algunos interpretaron en voluminosa carga un excesivo celo por el beneficio personal. Sea como fuere, lo cierto es que este documento es muy rico en la descripción de los productos importados por el gobernador.

**Inventario de bienes de Francisco de Sande, gobernador de Filipinas, remitidos al puerto de Acapulco. 17 de febrero de 1581.** Papel manuscrito. 8 hojas de 31,4×21,5 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, FILIPINAS, 34, N. 35.

parasoles; escritorios de maque novohispano con escenas mitológicas, tomadas de las *Metamorfosis* del poeta Publio Ovidio Nasón, conviviendo con contrahechos elefantes; cobres esmaltados chinos; plata novohispana, inglesa y española; todo esto, en una suerte de escaparate globalizado poblado de productos suntuarios procedentes de las *Cuatro Partes del Mundo*. Desde la India llegaron a los virreynatos americanos nagas y naginis en un copioso intercambio de formas (deidades religiosas fuera de los contextos culturales originales que a su vez se fundieron con nuevos seres polimorfos, tales como sirenas y grutescos de estirpe clásica).<sup>5</sup>

Con el objeto de tener una idea más amplia en cuanto a la importación de los bienes suntuarios asiáticos que transportaron los navíos a Acapulco, se puede mencionar que en inventarios de bienes de particulares de personas de escasos recursos de la Ciudad de México, como es el caso de esclavos libres, pueden aparecer en los listados de sus exiguas pertenencias un pequeño plato o una tacita de porcelana china, lo que demuestra el alto valor que daban a la porcelana de importación los estratos sociales menos favorecidos.

En contraposición con lo anterior, se debe traer a la memoria que la formidable y monumental reja del coro de la catedral de México fue fundida en 1724, en Macao, siguiendo el diseño del pintor novohispano Nicolás Rodríguez Xuárez, el mismo que reinterpretó en esa ciudad de China un sangley de nombre Quiauló con el auxilio de un franciscano italiano. Desde Macao —vía las islas Filipinas— la pesada reja coral fue enviada al puerto de Acapulco, en 125 cajones y fardos, no sin antes perderse en el puerto de Cavite dos pesadas hojas que cayeron al mar. Posteriormente, la reja fue transportada a lomos de mula desde Acapulco hasta el mencionado templo, donde todavía hoy se conserva. Los miembros del cabildo de la iglesia metropolitana lucían en las funciones del coro elaboradas vestimentas de seda china; desde las misericordias de sus sitiales cantaban las partituras que contenían los enormes libros corales que se colocaban en un grandioso facistol engalanado con esculturas de marfil del Oriente.

A través de todo esto, la lejana China se hacía presente en el máximo templo de la América Septentrional. En los palacios de la España dieciochesca se crearon espectaculares salones, saletas y gabinetes de porcelana o con decoraciones de *chinoiserie*; pueden mencionarse los siguientes: el Real de Madrid, el de Aranjuez, y el de la Granja de San Ildefonso.

Otros rubros mercantiles que abultaron las arcas de los miembros del Consulado de Comerciantes de México con magros dividendos fueron la ropa y los textiles de lujo. No había persona de alta calidad social que no tuviera en su guardarropa

<sup>5</sup> Esteban García Brousseau, *Nagas, naginis y grutescos. La Iconografía fantástica de los púlpitos Indo-portugueses de Goa, Daman y Diu en los siglos XVII y XVIII*. México, tesis doctoral del Posgrado en Historia del Arte. Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2012.



Los damasquillos a que se refiere el inventario de Francisco de Sande bien pudieran ser un antecedente del mantón de Manila. Al parecer, las chinas sangleyes y, por extensión, las mujeres de Manila, gustaron de lucir mantones de seda adornados de vivos colores, que no tardaron en ser conocidos en el ámbito colonial hispano. Sus dimensiones y diseños evolucionaron, y fue en el siglo XIX cuando se convirtieron en prenda de moda en la sociedad española. Si en sus inicios fueron de dimensiones más modestas, aunque siempre amplios, para poder cubrir la cabeza y espalda de la dama, su decoración siempre fue vistosa. Los hubo de motivos florales y animales que se recargaban en las cuatro esquinas de la prenda cuadrangular, caracterizada además por disponer de largos flecos en todos sus extremos, pero también de temática costumbrista china. Las prendas que aquí se exhiben responden a estos dos patrones. El primero de fondo negro y con decoración floral, probablemente de principios del siglo XIX. El segundo, de realización algo más tardía, reproduce escenas costumbristas a todo color y de clara inspiración china, en este caso sobre tejido de color marfil.

**Dos mantones de Manila. Siglo XIX.** Tejidos de seda con bordados a color del mismo material sobre un baúl de madera de alcanfor procedente de Indonesia. Colección Dacal-Asín, Huelva.



un gran volumen de prendas confeccionadas con sedas chinas o indumentos manufacturados, bordados o deshilados en el Oriente. Destacan, en este punto, los mal llamados "mantones de Manila", en realidad mantones chinos de seda bordada comprados en la ciudad de Manila.

Muy pronto, las damas novohispanas adoptaron los abanicos asiáticos; los chinos eran los más cotizados, tenían varillaje de marfil o madera de sándalo y países pintados sobre seda o papel; en ellos viajaron fastuosas escenas con ajenas costumbres asiáticas, vistas de ciudades y ríos, aves, cerezos en flor y etéreas mariposas. En inventarios de bienes novohispanos hay registros de docenas de abanicos en posesión de las damas que vivían en el palacio de los virreyes. El resto de la población copió, como pudo, esta costumbre y el críptico lenguaje de los abanicos al servicio del galanteo cortesano. Para el caso de España puede citarse la magnífica colección de abanicos resguardada en el Museo de la Villa de Madrid. En las posesiones españolas los cuencos de porcelana fueron aumentados con labores de plata como asas y pies, transformándose en berne-gales. Si en China los cuencos servían para beber té, en Nueva España se usaron para beber chocolate y en España vino.

Un ejemplo paradigmático de los complejos e interesantes intercambios artísticos que se dejaron sentir en el Nuevo Mundo, de los nuevos usos que se dieron a los objetos y los valores especiales que éstos adquirieron fuera de Asia, es la llamada fuente del risco en la villa de San Ángel, al sur de la Ciudad de México (casa Isidro Fabela). En el patio principal de esta mansión de campo, una colosal fuente de arquitectura fingida apila, unas sobre otras, cientos de porcelanas asiáticas, platos y cuencos de loza esmaltada de la Tierra, además de relucientes y tornasoladas valvas de conchas de abulón en un monumental y colorido risco. Como se observa, el uso de la porcelana no estuvo restringido a comedores y cocinas, también se usó en las macetas de patios y corredores, fuentes y la arquitectura de paisaje. Los navíos españoles y el comercio por tierra llevaron la porcelana y otros bienes suntuarios a sitios emblemáticos como el palacio del Quirinal, en Roma. Los jesuitas novohispanos que durante su destierro se entrevistaron con el papa, se maravillaron que en la antesala donde esperaban ser recibidos por su santidad estuvieran dispuestos dos riscos, uno de porcelana y otro de rojos barros de Guadalajara de Indias (Tonalá) en igualdad de circunstancias.

Como se puede observar, los bienes transportados en el Galeón de Manila eran de variadas layas. Predominan los textiles, la ropa confeccionada allende los mares, las frágiles porcelanas, el mobiliario y las joyas. Muchos objetos de porcelana y muebles fueron aumentados en tierras americanas con costosas labores y prótesis de plata occidentales para hacerlos aún más ricos; recuérdese que estos bienes proporcionaban el anhelado prestigio social al que aspiraban sus poseedores. Uno puede imaginar los embalajes de los cajones y fardos que atestaban las bodegas de los navíos y la desmedida codicia de los piratas extranjeros por los botines en los cruentos asaltos a las flotas y ciudades costeras, amuralladas y fortificadas hasta los dientes. El comercio con las islas Filipinas trajo consigo, en las superficies decoradas, bordadas, pintadas, lacadas,



**Arqueta relicario indo-portuguesa.**  
**Siglos XVI-XVII.**  
Nácar, teca y plata. 21,5×36×24,5 cm.  
Catedral de Sevilla.

repujadas o embutidas de los bienes utilitarios, las raras formas de la flora y la extraña fauna del continente asiático, mismas que se integraron rápidamente a los expedientes artísticos novohispanos y españoles a través de reinterpretaciones y apropiaciones de los lenguajes artísticos en tránsito.<sup>6</sup>

En frasqueras, tibores, biombos, sedas, mantillas, colchas, colgaduras y baldaquinos, quedaron plasmadas los referentes de la "Asia portátil". También pasaron figuras con contenidos religiosos, las mismas que, al perder el libreto cultural que permitía hacer las lecturas ideológicas originales, no ofrecieron peligro para la religión católica (perros de Fo o leones de Foukien), además de diosas, como la compasiva Guan Yin, o escenas de los doce inmortales daoístas. Los escaparates, muebles de estrado, mostradores, aparadores y gabinetes de las casas novohispanas funcionaron como cámaras de maravillas (*Wunderkammer*), y en algunos casos concretos se puede hablar de un coleccionismo incipiente.

Ahora bien, no hay que perder de vista que los calificativos "de China" o "de la China" que aparecen en inventarios de bienes virreinales de los siglos XVI, XVII y XVIII, pueden no referir de manera certera los sitios en que se manufacturaron los objetos, pues en "lo chino" se englobaba todo lo producido en Asia; ante tal indefinición de lo que era propiamente "lo chino" y "la China", he acuñado el concepto de "la amplitud de la Gran China" para referirme a este peculiar fenómeno artístico-geográfico que generó, desde el siglo XVI, como reguero de pólvora, influencias asiáticas de todo tipo a nivel mundial.

Para el caso de la Nueva España, cabe advertir que los códigos artísticos del Oriente no sólo llegaron en las mercaderías que transportó el Galeón de Manila; como se ha visto, se trató de un fenómeno de adopción, reinterpretación y apropiación de alcances mundiales. Numerosas naciones occidentales reelaboraron a su vez, fuera de los contextos asiáticos, las formas del Oriente, especialmente las chinas y las japonesas. Corresponde, pues, a la *chinoiserie* europea y americana, y al *japanning* inglés, contribuir a la diáspora y globalización de los códigos artísticos que se comentan. Se podría decir que se trató de una enorme mesa de billar, en donde a través de hábiles carambolas de tres o más bandas, llegaron a la América hispana las formas del Oriente. Así, tanto por la costa del océano Pacífico, como por el puerto de la Veracruz, arribaron al virreinato de la Nueva España los expedientes asiáticos, ya en influjos directos de primera mano —bienes manufacturados por los asiáticos—, ya en objetos útiles europeos, producto de una reinterpretación, en una dispersión artística sin precedentes. Vale la pena recordar que de España se enviaron al virreinato finos cristales de la Real Fábrica de la Granja de San Ildefonso con figuras de chinos, saucos y aves asiáticas; lo mismo sucedió con la cerámica de Alcora (Castellón de la Plana).

<sup>6</sup> Gustavo Curiel, "Perception of the Other and the Language of 'Chinese Mimicry' in the Decorative Arts of New Spain", en *Asia & Spanish America. Trans-Pacific Artistic & Cultural Exchange, 1500-1850*, Denver Art Museum, Mayer Center for Pre-Columbian & Spanish Colonial Art, 2006.



Fotos Jaime Martínez

**Alegoría del Buen Pastor. Siglo XVII.**

Escultura que representa a Jesús en su advocación del Buen Pastor, también denominada "El Risco".

Marfil, 59,5×44,5×14 cm.

Monasterio de San Andrés,

Madres Mercedarias Descalzas,

Marchena, Sevilla.

El desbordado gusto dieciochesco por lo asiático y las chinerías dio como resultado que en el siglo XIX las casas de potentados americanos tuvieran salones chinos u orientales, producto del exotismo romántico de esa centuria, en que Europa volvió de nueva cuenta los ojos hacia China, el Japón, Turquía, el norte de África y Asia Central. Fue entonces cuando los valores de lo exótico, a través de ambientaciones y recreaciones domésticas de tipo orientalista, como por ejemplo los salones fumadores, cobraron un inusitado auge dentro de las mansiones del eclecticismo decimonónico.

Por último, el 10 de marzo de 1785, Carlos III llevó a cabo la fundación de la Real Compañía de Filipinas. Fugaz intento de la Corona por controlar de manera directa el comercio con las Filipinas, pues el Galeón de Manila siguió surcando los mares y atracando en los litorales novohispanos. Tiempo después, en 1813, las Cortes de Cádiz decidieron suprimir el comercio con Acapulco. Esta orden se aprobó en 1816, dejando a la legendaria línea de navegación de Legazpi-Urdaneta en manos de buques de particulares.<sup>7</sup> Después de la Independencia de México los objetos asiáticos siguieron llegando, vía las nuevas rutas comerciales que se tendieron con el sur de los Estados Unidos, Nueva Orleans y los puertos de la costa Este de esa nación. Desde San Francisco, California, se enviaron al México independiente mercaderías asiáticas, como resabio de una legendaria ruta comercial que se negaba a morir y que de hecho aún no ha concluido.

<sup>7</sup> Francisco Santiago Cruz, *La Nao de China*, México, Editorial Jus, 1962.

**Moneda de 8 reales (macuquina). Potosí, ensayador "E", 1664.**

Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales (columnario). Lima, ensayador "JM", 1761.**

Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales (columnario). Potosí, ensayador "JR", 1770.**

Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos III. Potosí, ensayador "PR", 1778.**

Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales (macuquina). Potosí, 1680.**

Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



**Moneda de 8 reales con el busto de Carlos III. Lima, ensayador "MJ", 1774.**

Colección Ramón M. Serrera, Sevilla.



## El trasiego de la plata indiana

Uno de los productos aportados por los españoles al continente asiático fue la plata indiana, que abasteció las arcas españolas en los tres continentes. Ésta procedía de diversos yacimientos mineros y era fundida y acuñada en cecas americanas, como las monedas que, desde Nueva España, cruzaron el océano Pacífico para acabar siendo reselladas en China. Pero no fue la única plata que navegó por la Mar del Sur. La plata andina, de gran calidad, cubrió con creces las necesidades monetarias de la Monarquía hispana, aunque nunca las colmó.

Con objeto de ilustrar el envío de remesas monetarias desde el puerto de El Callo a Panamá para enlazar en Portobelo con los Galeones de Tierra Firme, se exhiben seis piezas de reales de a ocho de tres periodos distintos en los tipos de acuñación. Las

dos primeras son monedas macuquinas batidas en Potosí: una del año 1664, con tres fechas visibles, y otra del año 1680, con dos fechas visibles. Acuñadas a martillo, son piezas toscamente labradas y con perfil irregular, aunque manteniendo el peso legalmente establecido de 27 gramos. Las dos siguientes son bellos ejemplares de las legendarias monedas columnarias (una de Lima de 1761 y otra de Potosí de 1770), ya acuñadas con troquel y ajustadas a una normalización en su proceso de elaboración, con cordoncillo, gráfila y las célebres dos columnas coronadas con la leyenda "Plus Ultra" en el reverso, jalonando los dos mundos sobre las ondas del mar. El modelo, inaugurado en México en 1732, se mantuvo hasta 1772, cuando Carlos III ordenó batir moneda con los bustos regios de perfil representados a la romana, con cabeza laureada, clámide y coraza. Se presentan las acuñadas en Lima (1774) y Potosí (1778), habiendo labrado las matrices del retrato carolino el gran grabador Tomás Francisco Prieto.

R.M.S.

# Las islas Galápagos, un prodigio de la naturaleza y un foco de piratería

Para mediar en las controversias que mantenían Almagro y Pizarro, partió fray Tomás de Berlanga desde Panamá, de la que era su obispo. El dominico ya estaba curado de espanto con los abusos y problemas de los gobernantes del Nuevo Mundo. De Nombre de Dios escribió al Rey que era *cueba de ladrones y sepultura de pelegrinos por que certifico a vuestra majestad que es grima ver las estorçiones e ynjusticias que allí se hazen.*<sup>1</sup>

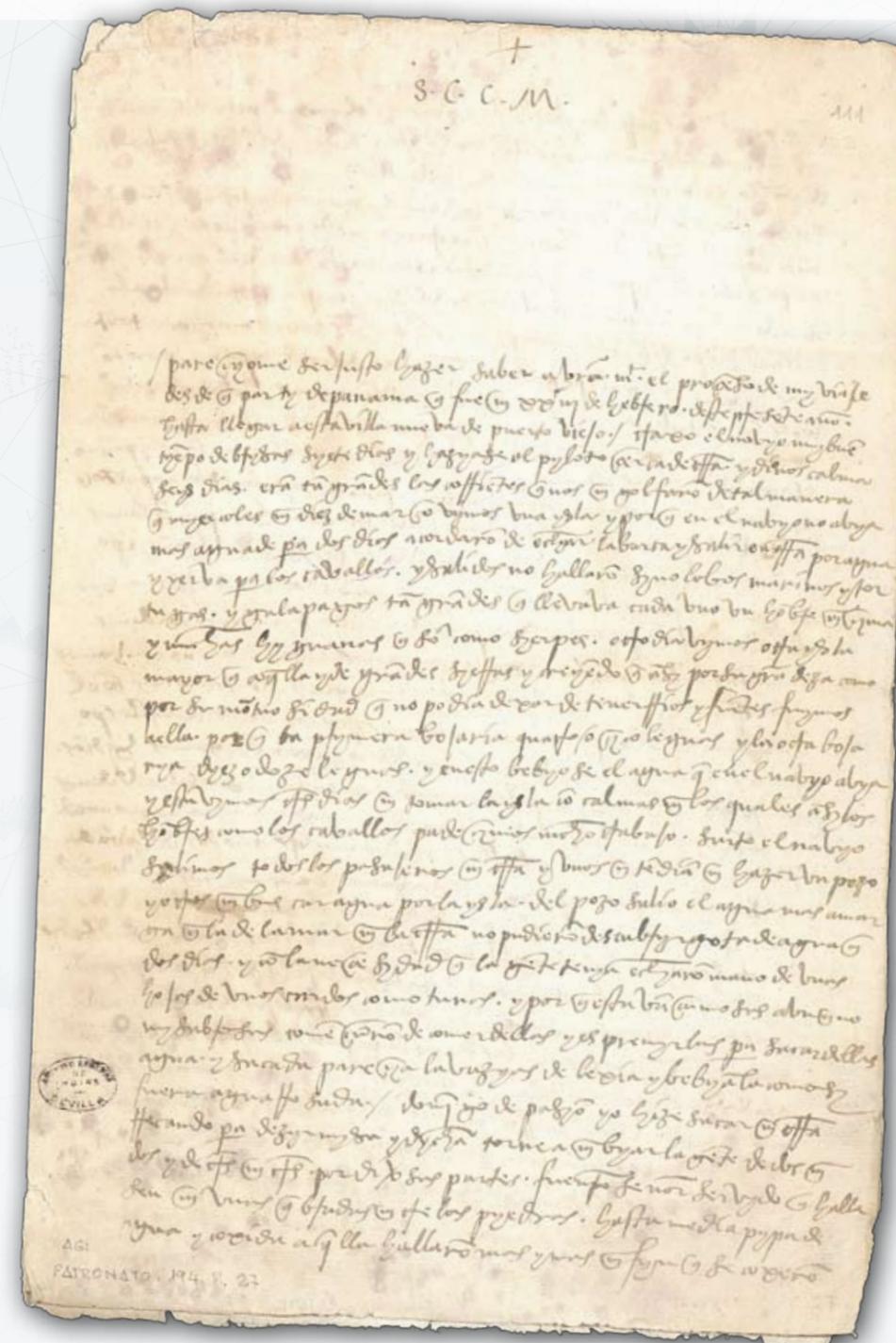
Pero lo que no sabía fray Tomás es que durante el viaje hacia Lima y merced a las fuertes corrientes, llegarían a divisar unas islas en las que encontraron muchos lobos marinos, iguanas, enormes galápagos y muchas aves de las de España pero tan bobas que no sabyan huyr,<sup>2</sup> así como en algún pozo del que manaba un agua *mas amarga que la de la mar.* El diez de marzo de 1535 habían llegado a las islas Galápagos.



Ilustración de iguana. Códice de Trujillo o de Martínez Compañón. Original en la biblioteca del Palacio Real de Madrid. Facsímil. Archivo General de Indias.

Carta de fray Tomás de Berlanga, obispo de Panamá, en la que describe su viaje desde Panamá a Puerto Viejo, con escala en las Islas Galápagos. Puerto Viejo, 26 de abril de 1535.

Papel manuscrito. 3 hojas de 31×20,5 cm. Archivo General de Indias, Sevilla, PATRONATO, 194, R. 27 (2).



<sup>1</sup> Carta de fray Tomás de Berlanga al Rey informando de los peligros de Nombre de Dios y la conveniencia de trasladar la población a la embocadura del río Chagres. Panamá, 22 de febrero de 1535. AGI. PATRONATO, 194, R. 27.

<sup>2</sup> Carta de fray Tomás de Berlanga al Rey describiendo su viaje a Perú y narrando su llegada a las islas Galápagos. Puerto Viejo, 26 de abril de 1535. AGI. PATRONATO, 194, R. 27.

C. R. M.

Con el navio de cauisso que des Pachó don xpoual. deeraso. escriui A. V. M. Todo lo que  
 Toraca. auia subcedido hasta entonces y de como yo auia. deyr a Bar. Lo beno, des Puc s.  
 Parecio adon xpoual. que fuese el almirante. Con seys nauios. Los dos gruu fros. La uetia. tres  
 fragatas. Una lancha. y que yo que dasse cerca. de superuisiona. Por parcorle. quateria al  
 quana espiencia de las costas y de las consultas. que Vbo sobre esto. de las ruinas que auia  
 de Carlo Venio. Seran legadas. Pocos dias auia dos nauios franceses. y como ellos que da  
 ban. esperando siete. y como don aluaro auia arribado a Namayca. Sin arribar. y la  
 nao abierta. con siete codos de agua. y que se auia saluado. y semetio en dos fragatas y  
 auia seguido su via. y de todo esto. Hizo yn formacion don xpoual deeraso.  
 A tres de este Vno de laudencia depp. Una nueua. de que auia tomado. el scapp. fran de  
 nation. francesa y casado en y galaterra. de laudencia. franisco que esta de bap. de la  
 linea. y ciento y cinquenta. Leguas. de panama tres nauios. Los nombres de los quales. V. M.  
 Vera. por la Melacion. Laudencia de panama onuja onto dos tomo. qui ni entos y dig  
 yochomil. y seis cientos y cinquenta. Pessos. de plata en la ayada. que el oro nos saue. Por  
 q como Una barca. Venia de quito. nueba. que era. me San colia. adado entro dos.  
 estos Reynos y no menos. al con carar. alla. algunos Particularis. no digo A. V. M. quien  
 son Por Louera. en laminuta que enuia a la audienca A. V. M. escassa. que es.  
 Panta el cammo. y de ex m. n. a. cion. Un Hombre bajo. Hijo de Padres Vices y segun  
 d. on. fue ca patero supadr. y es cierto Verdad. que consi dorando lo que anduio y la  
 nauigacion. que se acometio. a Hazer y Porque les trecho Pordon de el. Pass o  
 Quets. el demagacianer. de mas desor el. Cammo. muy y nusitado y e les trecho tan amposito

PATRONATO 266 R.24

Pero las grandes tortugas de este archipiélago no fueron únicamente motivo de asombro junto con el resto de su fauna, sino que sirvieron igualmente como víveres para piratas y corsarios que utilizaron estas islas como refugio y escondite. Así lo hicieron desde finales del XVI figuras como Richard Hawkins, John Oxeham, Henry Morgan, William Dampier o Lorenzillo, que fueron azote de muchas ciudades y sus presas provocaron cuantiosas pérdidas en los caudales hispanos. Estos piratas, que infectaban el Mar del Sur al decir de los documentos, en ocasiones *habían hecho surgidero en alguna de las islas más apartadas de nuestras costas que se discernía ser en las que llaman de los Galápagos*<sup>3</sup> u otras como las de Coiba o Mocha.

Tal vez el más famoso de todos ellos fuera Francis Drake, una auténtica pesadilla para los españoles que lo conocían como *el Dragón*. Primer inglés en dar la vuelta al mundo, tal era su audacia que en 1579 el almirante Miguel de Eraso informaba cómo Drake *no tiene mas que hurtar pues a hecho tan buena pressa y de buenos corsarios es después de auer Hecho La Pressa esconderse y quitarse de parte donde sea descubierto Aunque en esta mar del sur no ay navío que le ofenda*.<sup>4</sup>

M. A. C.

**Informe del almirante sobre los robos efectuados por el corsario inglés Francis Drake en diversas poblaciones y costas de la Mar del Sur. 1579.**

Papel manuscrito. 2 hojas de 29,3x20,5 cm.  
 Archivo General de Indias, Sevilla,  
 PATRONATO, 266, R. 24. PANAMÁ, 232.

<sup>3</sup> Real cédula al marqués de la Mina, presidente de la Audiencia de Panamá, respondiendo a su carta sobre la presencia de piratas en el Mar del Sur y su posible refugio en las islas Galápagos. Madrid, 1 de octubre de 1692. AGI. PANAMÁ, 231, L.9, F.279 v-280v.

<sup>4</sup> Carta del almirante Miguel de Eraso al rey informando de los robos efectuados por Francis Drake en diversas poblaciones y costas de la Mar del Sur. Cartagena, 10 de mayo de 1579. AGI. PATRONATO, 266, R.24.