

LA CARRERA DE ACAPULCO

El hallazgo de la ruta del *Tornaviaje* y el definitivo asentamiento en las Islas Filipinas sentarán las bases de una ruta oceánica de ida y vuelta, que durante 250 años mantendrá unidas Manila y Acapulco, extenderá sus redes hacia otros enclaves americanos y culminará con la llegada a Sevilla de los ansiados productos asiáticos.

Esta ruta, conocida como *Galeón de Manila*, desafiará 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 de ver y entender el mundo.

La travesía se realizaba en embarcaciones de gran tamaño: los galeones, preparados para largos trayectos transoceánicos para lo cual tenían que cumplir con dos condiciones: capacidad de carga y un fuerte armamento.

El cargamento que transportaban era muy variado, diferenciándose las mercancías cargadas en el viaje de ida y de vuelta, y las travesías debían hacerse dentro de una fechas concretas para aprovechar corrientes y evitar los famosos monzones que azotan el Pacífico.

Pero, aún en condiciones favorables, el comercio transpacífico fue una empresa aventurada: había que enfrentar los riesgos de una larga navegación cubierta de continuas tormentas y variados climas que afectaban la salud y el ánimo de los tripulantes, además de afrontar las consecuencias de un posible naufragio, arribada o ataque pirata.



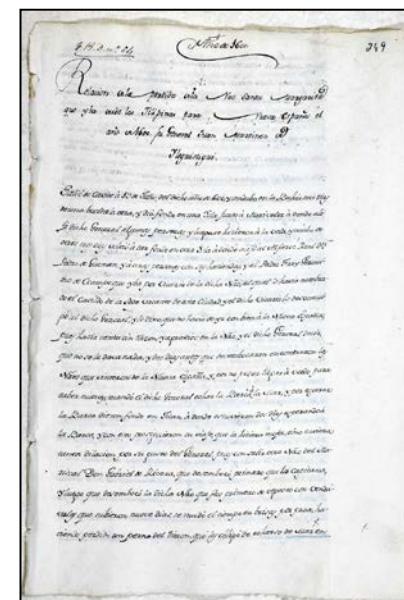
EL GALEÓN SANTA MARGARITA

La búsqueda de galeones hundidos se ha convertido en un tema de gran actualidad, y de ese interés por la recuperación de restos sumergidos hay diversos testimonios en los Archivos Navales.

El documento que aquí presentamos, referente a la pérdida del *Santa Margarita*, forma parte del fondo documental del Archivo del Museo Naval de Madrid.

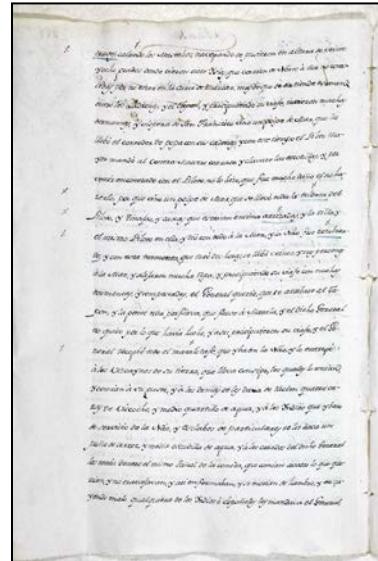
El Galeón *Santa Margarita* se perdió en medio de fuertes temporales al chocar contra los arrecifes de la isla de los Ladrones, Archipiélago de Las Marianas.

En 1600 los barcos destinados a la Carrera eran el *Santa Margarita* y *San Jerónimo*, que salieron de Cavite el 13 de julio del citado año siendo la *Capitana* el primero de ellos al mando de Juan Martínez de



Guillestegui, y figurando el segundo como *Almirante* al mando de Fernando de Castro.

El *Santa Margarita* naufragó en la isla de Rota, al norte de Las Marianas, y los supervivientes, rescatados por el galeón *Santo Tomás* al mando del general don Antonio Rivera Maldonado, hicieron una relación del trágico viaje de su nao que comienza con la salida del galeón el 13 de julio de 1600.



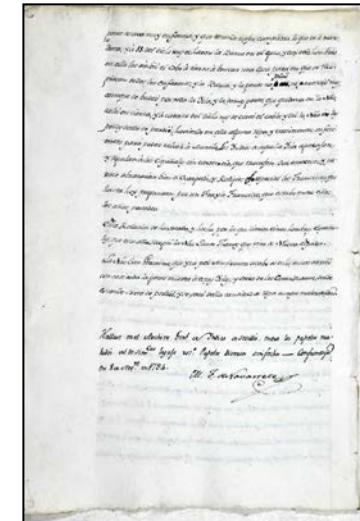
Al conocer el general lo sucedido, comprendió que el otro, el *San Jerónimo*, debía haber corrido una suerte parecida o que se había visto obligado a volver de arribada a Manila, aunque en realidad se había estrellado sobre la isla filipina de Cantduanes perdiéndose la carga y la tripulación.

Ambos buques llevaban más pasaje del

habitual y un cargamento que era el fruto de un año de comercio con China, Borneo, Malasia y las Célebes, además de cierta cantidad de oro, procedente de las minas del archipiélago, poco conocidas y peor explotadas.

La ruta era larga y peligrosa y siempre hubo "pleitos" entre los pilotos partidarios de buscar la salida a mar abierto por el norte, sobre Luzón, y los comerciales y funcionarios de Manila, que preferían que se siguiera por el derrotero tradicional. Pero ambas rutas presentaban ventajas e inconvenientes en cuanto a seguridad.

El relato finaliza con la muerte del capitán.



Realizado por: Dra. Carmen Torres López. Servicio Educativo y Cultural del Órgano de Historia y Cultura Naval.



CÁTEDRA DE HISTORIA NAVAL