

LA CARRERA DE ACAPULCO

El hallazgo de la ruta del *Tornaviaje* y el definitivo asentamiento en las Islas Filipinas sentará 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.



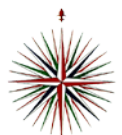
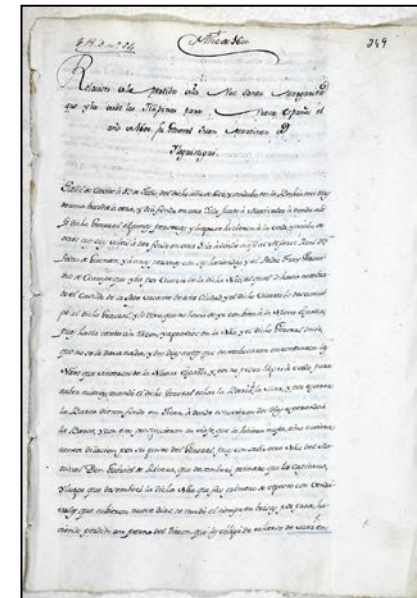
EL GALEÓN SANTA MARGARITA

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.

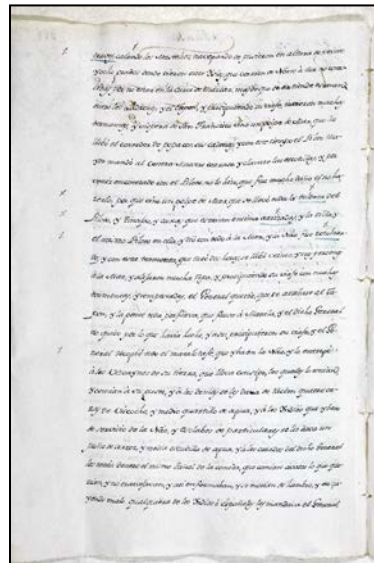
El Galeón *Santa Margarita* se perdió en medio de fuertes temporales al chocar contra los arrecifes de la isla de los Ladrones, Archipiélago de Las Marianas.

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 **Almiranta** al mando de Fernando de Castro.

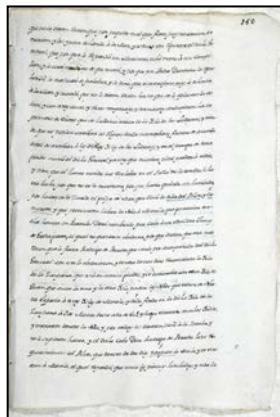
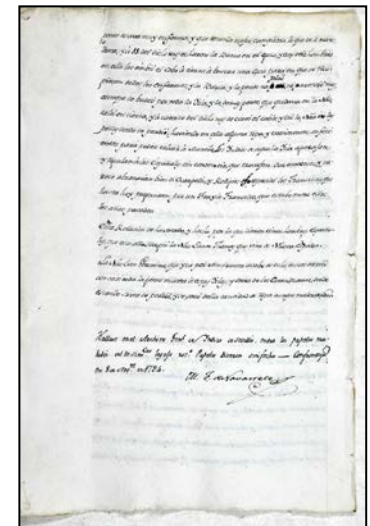
El **Santa Margarita** naufragó en la isla de Rota, al norte de Las Marianas, y los supervivientes, rescatados por el galeón **Santo Tomás** al mando del general don Antonio Rivera Maldonado, hicieron una relación del trágico viaje de su nao que comienza con la salida del galeón el 13 de julio de 1600.



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.



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 Cantuduanes perdiéndose la carga y la tripulación. Ambos buques llevaban más pasaje del

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

