

## URDANETA Y SU TORNAVIAJE

En este año 2015 conmemoramos el segundo centenario del final del trayecto del galeón de Manila que pudo llevarse a cabo gracias al descubrimiento de la “vuelta de poniente” que fray Andrés de Urdaneta alcanzó con la nao capitana “*San Pedro*” (1565), perteneciente a la escuadra del Adelantado don Miguel López de Legazpi.

Urdaneta destacará como navegante, religioso, servidor del rey, y descubridor del “*tornaviaje*”, que constituyó un éxito, gracias a sus profundos conocimientos de cosmografía y a su minucioso espíritu de observación.

Fundará una ruta transoceánica que se conservará durante 250 años y, con ella, iniciará el intercambio comercial entre La Nueva España y las Islas Filipinas; será recordada como expansión e impulso de la Nueva España y como despertar de las Filipinas, pueblos hermanos que unirán sus destinos a través del itinerario del “*Galeón de Manila*”.

## EL GALEÓN DE MANILA

La ruta del *Galeón de Manila* fue el puente de comunicación entre España y Filipinas a través de México desde el último tercio del siglo XVI hasta los primeros años del siglo XIX (1571-1815).



El *Galeón de Manila* constituyó el último tramo de una ruta más dilatada, la Carrera de Indias, que arrancaba de Sevilla y llegaba cruzando el Atlántico hasta el puerto mexicano de Veracruz, desde donde, a través de la ciudad de México, se prolongaba hasta el Pacífico, siguiendo el llamado camino de Asia.

La fundación de Acapulco y de Manila permitió el establecimiento de una red regular de intercambios entre ambas orillas del Pacífico. La denominada Carrera de Acapulco, servida por el *Galeón de Manila o Nao de China*, fue la vía por la que circularon los géneros remitidos por los comerciantes instalados en una y otra orilla del Océano pero, también, aquella que permitió la llegada de la lengua castellana, la religión católica y las instituciones españolas a Filipinas y otras regiones del Pacífico, como las islas Marianas y las Carolinas.

Vino a significar una línea regular de intercambios, comerciales sin duda pero, también, culturales y, más ampliamente, espirituales, que unió a México con Filipinas.

El *Galeón*, en su ruta de Acapulco a Manila, transportaba esencialmente frailes y plata; frailes para llevar a cabo la evangelización del archipiélago y plata en forma de objetos suntuarios, pero sobre todo en forma de monedas para pagar

Facilitado por:



CÁTEDRA DE HISTORIA NAVAL

los productos de China. En sentido opuesto, el *Galeón* transportaba una completa gama de productos orientales; entre otros muchos artículos estaban las especias moluqueñas, biombos y lacados japoneses, abanicos, porcelanas, tejidos de seda chinos y muebles, y materias primas filipinas, como la canela de Mindanao.

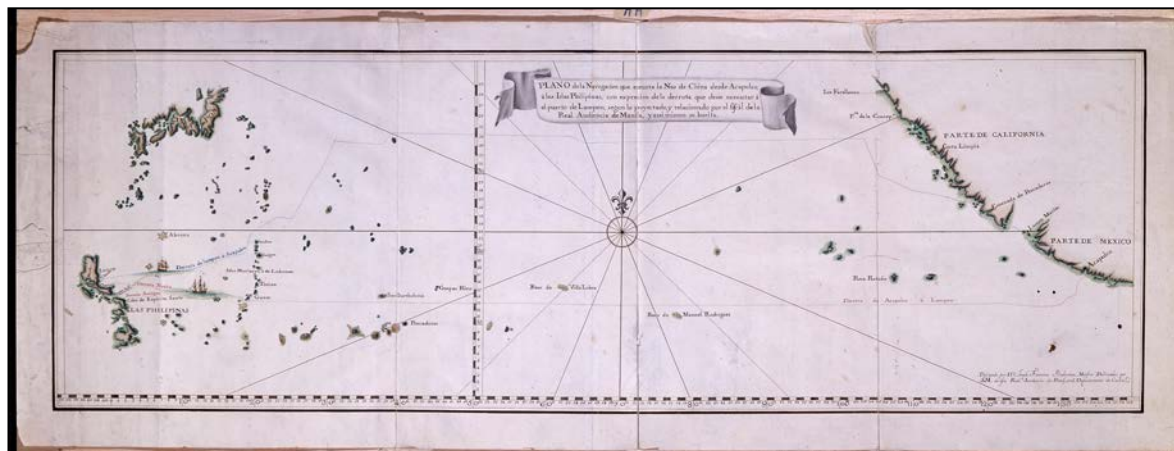
La ruta era larga y compleja; y los viajes de Acapulco a Manila debían realizarse entre los meses de marzo a junio, en tanto que la tornavuelta tenía lugar de julio a enero, ya que en su conjunto eran meses ideales para realizar la siempre peligrosa travesía.

Hasta 1593, zarpaban tres o más barcos al año de cada puerto. El comercio de Manila se llegó a convertir en algo tan lucrativo que los comerciantes de Sevilla elevaron, al rey Felipe II, una queja sobre sus pérdidas y consiguieron que, en 1593, una ley estableciese un límite de sólo dos barcos navegando cada año, partiendo de cualquiera de los puertos, con uno quedando en reserva en Acapulco y otro en Manila.

Con tales limitaciones se hizo necesario construir un galeón lo más grande posible. Pero el aumento del tonelaje fue convirtiendo a Sevilla en un puerto inútil para el comercio indiano ya que impedía la subida por la barra del Guadalquivir. En 1680 se decidió que los galeones partieran y llegaran a Cádiz, puerto que tenían mejores condiciones.

La línea Manila-Acapulco-Manila fue una de las rutas comerciales más larga de la historia, funcionando durante dos siglos y medio. El último barco zarpó de Acapulco en 1815 cuando la Guerra de la Independencia de México interrumpió el servicio.

Realizado por: Dra. Carmen Torres López. *Órgano de Historia y Cultura Naval. Subsistema Archivístico de la Armada*



*Plano de la navegación que ejecuta la Nao de China desde Acapulco a las Islas Filipinas. AMN. Inv. 58-15*

El autor, José Francisco Badaraco, era piloto de la Real Armada que trabajaba como maestro delineador en la Academia de Pilotos del Departamento de Cádiz.



Facilitado por:



CÁTEDRA DE HISTORIA NAVAL