

Históricas Digital



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Carlos Bosch García

“La unión de los dos océanos”

p. 85-124

México frente al mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre

Carlos Bosch García

México

Universidad Nacional Autónoma de México/
Coordinación de Humanidades/Instituto
de Investigaciones Históricas

1981

476 p.

ISBN 968-58-0083-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 30 de noviembre de 2023

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/180/mexico-mar.html>

D. R. © 2023, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



CAPÍTULO II

LA UNIÓN DE LOS DOS OCÉANOS

1. La flota sale de Sevilla
2. La defensa de la flota
3. El viaje de ida y vuelta
4. Las exploraciones del Mar del Sur complementaron el viaje
5. La ruta del oeste
6. La ruta hacia el norte
7. Se resolvió la derrota en el Pacífico
8. El comercio con las Filipinas
9. El viaje de las naos
10. Conclusión



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

1. La flota sale de Sevilla

Concluida la parte principal de lo que puede llamarse la conquista de México quedaba mucho por delante para organizar y colonizar el territorio ocupado. Había que expandirse y armar los mecanismos necesarios de gobierno y explotación de la colonia de manera que ésta pudiera, además de mantenerse, rendir lo necesario para la metrópoli.

Paralelamente se organizaría la evangelización y los sistemas de trabajo, que garantizarían la explotación de lo que podríamos llamar los recursos naturales, mineros, agrícolas y también su complemento, el trabajo relacionado con los indígenas y el servicio de los conquistadores. Todo ello planteó un sinfín de quehaceres a los gobernantes y también a los conquistadores, que fueron el vehículo para poner en práctica las órdenes remitidas desde la metrópoli por las autoridades.

Ello significó, para el tema que nos interesa, poner en marcha una maquinaria marítima de comunicación y acarreo de mercaderías en las dos direcciones, de manera que colonia y metrópoli quedaron perfectamente ligadas. El sistema no fue sencillo pues en él intervinieron la Casa de Contratación y el Consejo de Indias que impusieron una serie de requisitos burocráticos relativos a la carga y a los pasajeros. Hubo inspecciones a las naves con la intención de que estuvieran en forma para el largo viaje que iban a emprender; revisiones de la carga y de las personas que hacían el viaje. Todo estuvo reglamentado y previsto. Se hacían manifiestos ante el presidente, los jueces y los oficiales de la Casa de Contratación donde se registraban todos los productos y los pasajeros acarreados. Nada podía escapar a esos registros porque si algo no aparecía en ellos era confiscado de inmediato. Cualquier variación, tanto en la tripulación como en la carga o los bastimentos, debía declararse al dorso del documento, que llevaba el dueño o el maestro del navío, para que con arreglo a él el contenido de la nave se pudiera examinar en cualquier puerto.

Cerrado el registro, la nave se consideraba sellada y nada podía introducirse a bordo, bien fuera en el Puerto de las Muelas del río de Sevilla, en el río mismo, o en Sanlúcar, antes de hacerse al mar.

Después de preparado el navío y a punto de salir de Sevilla, el contra maestre o el dueño del navío pedía a la Casa de Contratación que hiciera la segunda visita para comprobar que había cumplido las órdenes de reparación o de carpintería solicitadas con anterioridad, y que no se habían destruido obras de carpintería anteriores para aumentar el cupo de la carga de la nave con peligro de su estabilidad. Se veía



**Carabela del siglo XVI.
Óleo sobre tela del autor.**



la disposición de la carga, que comprendía desde la ropa de pasajeros y marineros hasta la artillería, pasando por las aguadas y las bebidas y los bastimentos.

Terminada la segunda visita, bajaban los navíos por el Guadalquivir sin llevar exceso de peso por miedo a los bajos que se encontraban antes de llegar a Sanlúcar y se detenían a una legua de la población. En el lugar llamado Bonanza, se cargaba el resto de las mercaderías y se les hacía la tercera y última visita de inspección en España. Otras se harían en alta mar y al llegar a su destino en el nuevo continente. La navegación por el río y por la barra de Sanlúcar requería de pilotos especiales, de río y de barra, que supieran conducir la nao adecuadamente sin riesgo de ninguna clase. Entre muchas de las recomendaciones que se hicieron estuvo que no se diera vino a los pilotos, más que en pequeña cantidad y lo más aguado posible, pues muchos de ellos eran dados a la bebida. Cuando la nao pasaba la barra y estaba en alta mar era entregada por el piloto de barra al piloto de mar, responsable de la navegación de ahí en adelante.

Desde el 15 de marzo de 1509 hasta el 27 de agosto de 1535, por real cédula, se permitió que, para ir a América, los navíos pudieran hacerse a la vela desde el puerto de Cádiz, aun cuando fueran despachados por los jueces sevillanos, que se resistieron en contra de ese permiso, hasta que en 1550 lograron que se revocara el permiso de salida en Cádiz. Después de 1550 se permitió ininterrumpidamente que se volviera a de pacha desde Cádiz.

Más riguroso que el trato dado a las naos mercantes, fue el aplicado a las naves de la armada, pues la seguridad de la flota dependía de su buena operación y en las bodegas de la nave capitana y de la almiranta se acarreaban las más preciosas mercaderías, oro y plata o perlas, pertenecientes al tesoro real. Fueron el presidente y los jueces de la Casa de Contratación los responsables directos, tanto del estado de esas naves como de todo lo concerniente a su aprovisionamiento y armamento. Su función fue básicamente defensiva, pues los barcos de la armada debían custodiar a todos los que formaban la expedición y, además, defenderlos de los enemigos que encontraran a su paso.

A pesar de los reglamentos y disposiciones, la lucha entre los miembros de la Casa de Contratación y los dueños y maestros de las naves fue constante, porque cada uno pertenecía a un bando con intereses diferentes.

Los maestros comenzaban el desorden en la segunda visita a los barcos, al presentar ante los visitadores armas y municiones prestadas, que devolvían de inmediato para mostrarlas, de nuevo, en otra nave con el resultado de que varios navíos enseñaban las mismas armas y por ello la expedición no se cubría con el armamento necesario para su defensa. Las penas, por rigurosas que fueran, resultaron vanas para enmendar las trasgresiones de la ley.

Al llegar el momento de la tercera visita algunas naves pedían la segunda, estando todavía surtas en Sevilla. Las visitas, retrasadas por ausencia de los jueces, que se

hallaban en Sanlúcar haciendo la tercera, se hacían por personas residentes en Triana que no cumplían debidamente con los reglamentos.

La tercera visita era la más importante de todas, pues la nave salía al mar. Pero era la más irregular. En ella el tiempo apresuraba para que las flotas salieran en la mejor época del año y los visitantes no se daban abasto con su cometido cuando se trataba de flotas grandes; al auxiliarse de escribanos, éstos no ponían la atención necesaria a lo que hacían.

Al buscarse la manera de evitar trasgresiones legales pusieron vigilantes pagados en las naves, con el resultado de que “ordinariamente se emplea en esto, hombres vagabundos que lo consiguen por intercesiones, no sirviendo sino de mediaderos a los fraudes”.¹

2. La defensa de la flota

Por lo general las flotas fueron el conjunto de naves mercantes acompañadas de naves de la armada. Pero las únicas naves pertenecientes a la marina de guerra fueron la capitana y la almiranta que no llevaban mercaderías públicas y estaban fuertemente armadas para la defensa de todos. Sin embargo las naves mercantes también llevaban armas defensivas. El nombre de “armada” se reservó, por lo general, a las naves encargadas de vigilar las costas de América, y esa armada, cuando se formó por galeones, se llamó: “armada de galeones”. Aunque este tipo de naves, construidas por Pedro Menéndez de Avilés, se generalizó, la “armada de guarda costera” también incluía otros tipos de barcos como galeras, saetías, galeotas y otros. La armada de la guardia acompañaba a flotas de Tierra Firme en el Caribe, por temor a los piratas, a ésta se llamó “los galeones”, mientras la que iba de España a la Nueva España continuó llamándose “la flota”.

En España, la corona no poseyó una armada propiamente dicha en el siglo XVI, pero todas las naves estaban obligadas a contar con armas y artillería para su defensa.

Desde los Reyes Católicos, se dieron disposiciones y primas para incitar la construcción de navíos de mayor tonelaje, porque la corona tenía preferencia sobre el uso de esos navíos y, con ellos, mantenía su instrumento guerrero en el mar. Como no le pertenecían contrataba con los dueños que ponían las naves a la disposición de los reyes y los barcos contratados eran entonces armados y pertrechados directamente por la corona.

Al desatarse la piratería por la aparición de América en el mundo y disputarse la posesión y el comercio de las mercaderías americanas que monopolizaban los sevillanos, se impusieron medidas defensivas para resguardar los navíos españoles



Puerto artificial de Manzanillo.

¹ Federico de Castro y Bravo, *Las naos españolas en la carrera de las Indias* (Colección de Manuales Hispania, vol. II, serie A), Madrid, Ed. Voluntad, S. A., 1927, p. 35.



de la codicia ajena. En esa forma se dio origen a las flotas que iban a las Indias y su organización se reglamentó paulatinamente por medio de leyes que aparecieron a lo largo de la primera mitad del siglo xvi. Desde la presencia de los corsarios en el mar, poco después del descubrimiento de América, entre las medidas defensivas dispuestas se tomó en especial la de juntar grupos de naves en la Española a partir del año de 1526, con la intención de que el viaje hacia España se hiciera en forma de convoy. La misma orden rigió las naves que salieran de España hacia América.

Fue, sin embargo, en 1528 cuando por primera vez se armaron tres carabelas para escoltar once navíos hasta las Canarias, por temerse a los piratas franceses, y fueron los mismos mercaderes quienes pidieron a la corona que se estableciera una armada de policía en la carrera de Indias, con el fin de proteger el comercio que se llevaba a cabo en ese derrotero. Así se formaron varias flotas de defensa hasta que, en 1537, apareció la gran armada española de Blasco Núñez de Vela.²

Cuando tuvo lugar la guerra con Francia en 1543, Gregorio López, del Consejo de Indias, ordenó que sólo viajaran a las Indias los navíos que desplazaran cien toneladas y que se reunieran en grupos de ocho o diez barcos. Se reglamentaron, además, dos salidas por año, en marzo y septiembre; navegarían protegidos por un navío de armada que los acompañaría hasta la Habana, donde volverían las naves a juntarse para regresar.

Este procedimiento de convoyes se suprimió en 1552 y se mantuvieron dos armadas, una en la costa de Andalucía y otra en la de Santo Domingo, para proteger a quienes llegaban o salían.

A pesar de los reglamentos, los navíos también navegaron independientes y fuera de las flotas. Aunque la corona insistió en 1554 en que las licencias agruparan diez navíos para ir a América bien armados, el número de naves necesario para constituir el grupo se disminuyó.

La situación siguió con pocas variantes hasta que, después de varias discusiones relativas al costo que significaba la escolta, Felipe II ordenó el 16 de julio de 1561 y de manera tajante que nadie fuera a América excepto como parte de la flota que partiría dos veces al año, en enero y agosto, acompañada de un capitán general y un almirante. Al separarse los barcos que iban a la Nueva España de los que iban a Tierra Firme, los unos serían acompañados por el capitán general y los otros por el almirante para garantizar su seguridad. Cuatro años después tenía que ir una nao de guerra de 300 toneladas, con ocho piezas de bronce y cuatro de hierro, al servicio del convoy. En 1567 capitana y almiranta participaron en la flota de Diego Flores Valdés significando que la disposición de 1565 duró bien poco. La última forma de navegar fue la definitiva y se convirtió en la usual para ese tipo de viaje.

² *Ibidem*, p. 48.

3. El viaje de ida y vuelta

La necesidad, impuesta por el diferente régimen de las costas americanas, obligó a que se dividieran las flotas que iban a Tierra Firme y a la Nueva España, desde su punto de partida en Sevilla. Salían entonces en diversa fecha según el régimen del viento que hubiera en las costas de llegada. Para la Nueva España, se partía desde principios de abril hasta fines de mayo con el fin de no llegar a las islas del mar del norte después de agosto, cuando comenzaban los huracanes y los nortes que imposibilitaban la navegación.

El viaje de las flotas entre España y la Nueva España seguía una derrota que llevaba desde Sanlúcar, donde se atravesaba la barra aprovechando el viento a propósito y las crecientes de las aguas vivas, siguiendo el piloto de barra las marcas que para ello se habían establecido. Pasada la barra tomaban rumbo a las Canarias navegando ocho o diez días y de allí partían a la Deseada o a la Dominicana tardando veinticinco días en la travesía. La aguada se hacía en la Guadalupe y desde ahí navegaban veinte días a la vista de Puerto Rico y de la Española, surcando entre Cuba y Jamaica y cuidándose de los bajos llamados Jardines para llegar a San Antón, al occidente de la isla de Cuba.

Desde San Antón se navegaba “por adentro” en verano desde mayo a septiembre, cuando no había nortes, o “por de fuera” en invierno. Este derrotero era treinta leguas más largo y más metido en altura.

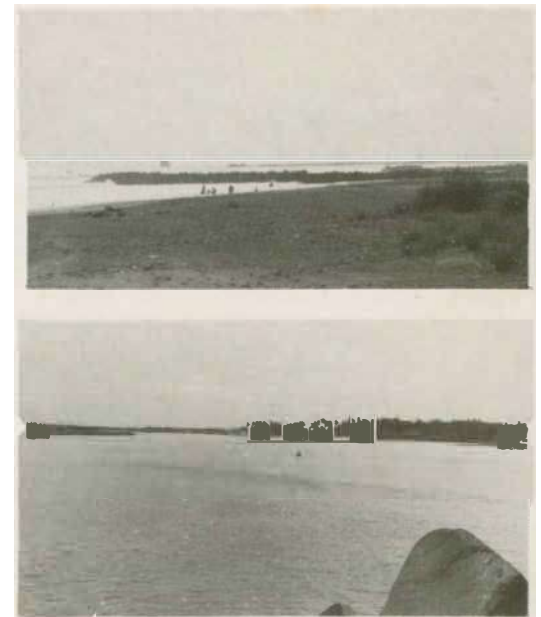
En la flota iban, además de las naves que aportaban a San Juan de Ulúa, las destinadas a Honduras y Yucatán que se apartaban de la flota en la isla de Pinos o en el cabo San Antón.³

La navegación no debió de ser fácil, todos los barcos debían ir a una distancia máxima de una milla sin adelantarse ni retrasarse y se mantenía comunicación constante entre ellos, debiendo mantenerse junto a su capitana aun en caso de ataques. A la vanguardia iba la capitana cuyo capitán general mandaba a todos los demás y a la retaguardia iba la almiranta. Entre ellas navegaban las naves mercantes que iban en disposición de batalla. De noche la capitana prendía faroles de hierro que servían para marcar el derrotero que seguían las demás.

Embarcarse no siempre fue un placer si hemos de seguir la narración de fray Alonso Ponce, visitador de las provincias franciscanas, que hizo el viaje a la Nueva España saliendo el 12 de junio de 1584. Al llegar a puerto encontró la flota zarpando de Sanlúcar de Barrameda y la nave Santa Catalina, en que disponía del camarote de popa, se había hecho a la mar y estaba saliendo de la barra.

Tuvo que navegar una legua en una embarcación chica para alcanzar y abordar su nave, surta en alta mar.

³ *Ibidem*, p. 61-6.



Bocana y fondeadero de San Blas.
Fot. C. B. G.



El paso hasta la nave se hacía en una chalupa que era batida por las olas y que en la mayoría de los casos llegaba llena de agua. Al abordar era zarandeada y golpeada contra el casco de la nave de tal manera que por la popa tenían que levantar a los pasajeros amarrados con las drizas para embarcarlos junto con sus equipajes. La maniobra, no se escapa, era peligrosa y los llevaba a bordo para esperar que se juntaran las demás naves participantes del convoy antes de partir.

En el caso de fray Alonso Ponce todo el esfuerzo sirvió para ponerlo a bordo, pero de nuevo, vino el temporal durante el que se debió variar la forma en que estaban anclados, alargando las maromas reventadas por la mar gruesa, a pesar de tener el grueso de la pierna de un hombre. Sin embargo se perdió el ancla y hubo que sustituirla. La maniobra se repitió otras dos veces. Y es que no hay peor forma de pasar un temporal que con el buque anclado. Por ello al no poder resistir la situación por más tiempo el capitán tomó la medida más segura, izar velas para barloventear en un tramo de aproximadamente una legua, entre la punta Salmedina y las Arenas Gordas. Ello fue posible hasta que se puso la luna y sobrevino la oscuridad total. En ese momento, largó el capitán su última ancla para evitar el riesgo de embarrancar y perderse en los bajos como sucedió con la nao capitana de la flota. Esperaron toda la noche con la esperanza de volver a puerto con el amanecer. Los funcionarios de tierra, que fueron en socorro de la nave, opinaron que no podría entrar en el puerto, porque los bancos arenosos de la barra durante el temporal carecían de los once y medio codos de calado que se necesitaban. Después del forcejeo entre el capitán y los oficiales el piloto consintió en la entrada y la nave entró en puerto “raspando por las peñas”.

El saldo de aquella noche fue que se perdiera la capitana, que muchas de las naves se refugiaron de la tormenta en Cádiz y que otras zozobraron, frente a Sanlúcar, junto a tierra salvándose de ellas la gente y una parte de la mercadería.

La Casa de Contratación tuvo que volver a organizar el convoy, avió una nueva capitana y otra almiranta y se procedió otra vez al embarque, que nuestro fraile repitió en alta mar con las mismas dificultades. Hubo que esperar de nuevo la reunión de la flota; volvieron las de Cádiz. Una noche entera barloventeando hasta que cesó, de momento, la tormenta y con buen tiempo se hicieron a la vela.

Antes de salir de los cabos hubo alarma de piratas y se pusieron las naves en pie de guerra, para defenderse, hasta que pasó el temor. Uno de los marineros fue aislado en una chalupa por padecer de un tumor, hasta que el pobre prefirió echarse al mar y ahogarse. Sobrevino otro vendaval y toda la flota estuvo en gran tribulación amainándose las velas y poniéndose “de mar a través” para pasar el temporal, después del cual la brisa los llevó hasta la Gran Canaria donde, a las doce del mediodía, entraron en puerto el 1 de julio de 1584.

Al salir dos días después, por el exceso de viento se perdieron dos bateles con sus hombres pero los elementos se sosegaron al fin y el 4 de agosto habían atravesado el



San Blas, Edificio de la Contaduría. Fot. E. V. L.



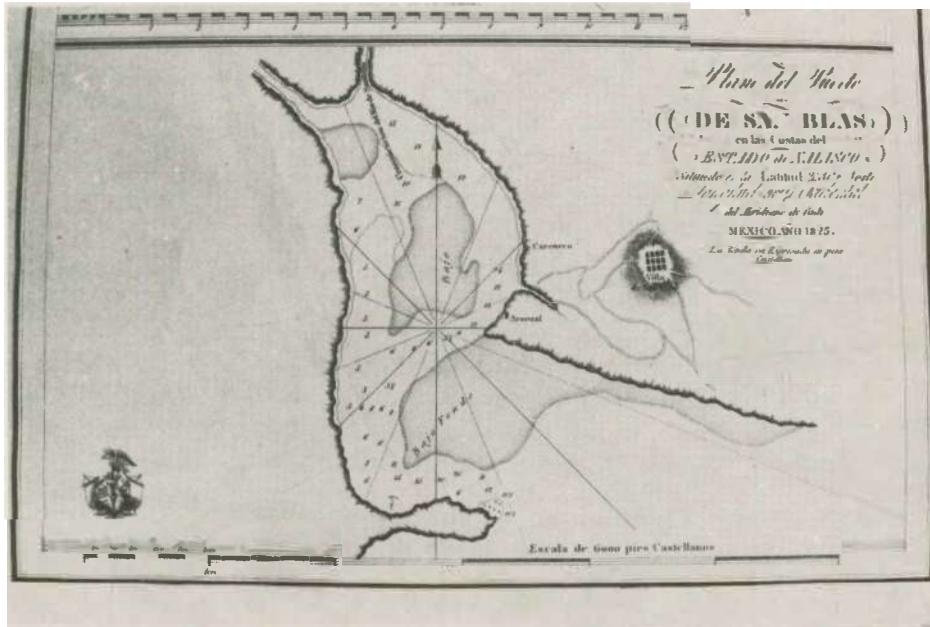


océano al avistar la isla Deseada. El 14 de agosto entraron en Ocoa, en Santo Domingo, donde utilizaron cuatro días para revituallar la nave de agua, carne, fruta y conservas y con buen tiempo navegaron para avistar la Nueva España el 9 de septiembre al amanecer. La Nueva España, sin duda, pero se había colgado la derrota desde Cuba y fueron a dar frente a las Sierras de San Martín treinta leguas al sur de San Juan de Ulúa. Poco a poco, se fueron acercando a San Juan hasta que, al anochecer, la flota estaba frente al río Alvarado todavía a catorce leguas de su destino. Navegaron con poca vela parte de la noche, con vigías destinados a descubrir los bajos y los arrecifes, mientras el piloto y el maestre estaban pendientes de las medidas de profundidad que marcaban las sondas, hasta que para las once de la noche las setenta brazas se redujeron, casi de golpe, a treinta y cinco. De inmediato procedieron a soltar las velas de gavia para alejarse de la costa, cuando uno de los marinos gritó que los bajos estaban en proa. Con violencia se cortaron las amarras de las anclas, una dio en el fondo, y se arriaron las velas y lograron detener la nave a un cuerpo de nave del arrecife Cabezas. La nave que iba al lado no logró la maniobra, dio con el arrecife y se perdió. De ella, se sacó una amarra y un ancla para asegurar mejor la de fray Alonso Ponce, aforrando los cables por dentro para que no se cortasen. Un disparo avisó al resto de la flota y todos los navíos, que venían detrás, derivaron mar adentro para ponerse a salvo. Al amanecer se dieron cuenta del peligro pues “los peñascos del fondo eran tan grandes y se veían tan claros que causaban horror”. En esa grave situación hubo que esperar la brisa hasta las tres de la tarde del día 10 de septiembre, pero tampoco lograron llegar al puerto, corriendo las cinco leguas restantes antes del anochecer para enfrentarse con el canal de San Juan. Hubo que largar anclas, de nuevo en la noche, y esperar. Todavía padecieron una nueva turbonada y, con ella, garrearon anclas más de ocho leguas abajo del puerto donde se encontraron al apuntar el día. Vuelta a navegar, para llegar a puerto donde entraron el día 11 de septiembre, después de que el timón tocara tres veces en las peñas del canal del puerto.⁴

El viaje a América exigía sin duda buenos arrestos en quienes lo emprendían, para llegar en “perfecto orden y concierto”, como decían, a San Juan de Ulúa donde, habiéndose amarrado las naves a puerto, se daba la noticia de la llegada de la flota al virrey y a la audiencia de la Nueva España y se apresuraba la descarga, previa visita, de acuerdo con el registro que se hizo en Sevilla.

Sin embargo, las debilidades humanas del siglo XVI nada envidiaban a las del XX y, por ello, las visitas, como vimos arriba, dejaban mucho que desear. Por otra parte surgían las dificultades de la deserción de marineros y también de oficiales, encubiertos por las autoridades del puerto; las luchas y las discusiones, que fueron pan de

⁴ Antonio de Ciudad Real, *Tratado curioso y docto de las grandezas de la Nueva España*, edición y estudio de Josefina García Quintana y Víctor M. Castillo Farreras, prólogo de Jorge Gurriá Lacroix, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1976, 2 vols., vol. I, p. 4-11.



Portulano de San Blas. Hecho en el siglo XVIII y reeditado por Guadalupe Victoria en 1825. Instituto de Investigaciones Históricas.

cada día, en cuestiones de competencia entre autoridades por razones de jurisdicción, dificultaron la estancia de la flota en el puerto.⁵

La descarga de las naves se hacía en veinte o treinta días, después de los cuales se procedía de inmediato a la carga, que debía hacerse a tiempo, con el fin de evitar que las naos regresaran en pleno invierno porque se causaban desastres.

Antes de salir se volvían a hacer todos los trámites de las visitas y de los documentos y zarpaba la flota hacia España.

El viaje de vuelta no seguía la misma derrota, pues debían salir a mayor altura, fuera de los trópicos, para favorecerse con los vientos frescos del norte que corrían de oeste a este. A mediados de junio las flotas, reunidas en la Habana, partían para llegar a España antes del invierno. Durante el trayecto de San Juan de Ulúa a la Habana las naves iban desprevenidas con la artillería bajo cubierta por ir muy cargadas y sin temor, a tal grado que, "si enemigos acometiesen entre San Juan y la Habana, la flota correría gran peligro, pues antes de sacar los tiros las desbaratarían".⁶

⁵ Federico Castro Bravo, *op. cit.*, p. 76 y siguientes para recabar ejemplos.

⁶ *Ibidem*, p. 81.



Una vez los navíos reunidos en la Habana, si no se retrasaban, pasaban las visitas de rigor, tendían las velas y se hacían a la mar, desembocando en el canal de Bahama donde el general hacía una nueva visita a cada una de ellas. Seguía después por el golfo del Norte o mar del Sargazo y en veinte días, de tiempo normal, seguían dos rutas, una para verano más subida, en altura, por los 38 o 39 grado de latitud para ir a las Azores y otra ruta de invierno, más baja, con el fin de evitar aguaceros y temporales. Se subía después hasta los 39 grados para llegar a la isla de Santa María en las Azores y un grado más para tocar en la Tercera.

Desde ahí comenzaba el peligro, y por ello se deshacían los camarotes y cámaras de los pasajeros, se desembarazaba de jarcia y de cuanto estorbara a la cubierta en caso de ataque. La nave se ponía en pie de guerra con la artillería preparada y con todo a punto para enfrentarse a los corsarios que abundaban por esas latitudes.

En la Tercera se recibían noticias de si se avistaron piratas y, si el camino estaba libre, se continuaba el viaje sin tocar a tierra, tomándose una ruta directa hasta Sanlúcar, distancia que navegaban unas veces en quince días y otras en treinta. Por lo general llegaban a España avistando la costa de Portugal y, doblando el cabo San Vicente, costeaban hasta Sanlúcar. La costa estaba henchida de guardas y barcos que vigilaban el posible envío a tierra de los productos no consignados debidamente. La llegada de la flota era un verdadero martirio de la burocracia pues, apenas amarrada, comenzaban las residencias, los interrogatorios, las cuentas y demás que involucraban a cuantos con la flota tenían que ver.⁷

Y todo esto sucedía después de que el viaje adolecía de muchos padeceres y entre los principales la comida, pues había generales proveedores y maestros de raciones desaprensivos que se enriquecían a costa de marineros y soldados. Acortaban las raciones, pero las cobraban como si las dieran enteras. Para el retorno de las flotas compraban buen bizcocho en Puebla de los Ángeles, pero de ése sólo comían quienes lo hacían en la mesa del general y los demás se conformaban con un bizcocho prieto y sin sustancia, que era barato. Lo mismo pasaba con el vino, que por norma general aguaban más de lo necesario y a los navegantes de más baja estofa daban vinos avinagrados comprados a muy bajo precio. Supuestamente el régimen normal en la comida de la gente de mar, según los reglamentos, nunca fue escogido pero era abundante y suficiente, dándose raciones iguales a todos, consistentes en libra y media de bizcocho y media azumbre de vino por día.⁸

Las flotas no perduraron por razones diversas ya expuestas. En primer lugar la reglamentación de las mismas duró hasta la segunda mitad del siglo XVI y al entrar el siglo XVII su régimen se sustituyó por el de los galeones.

Su decadencia puede relacionarse con los mismos motivos que provocaron la decadencia de España toda: se disminuyó la construcción naval, se desobedecieron

⁷ *Ibidem*, p. 87-9.

⁸ *Ibidem*, p. 165-6.

sistemáticamente las disposiciones que trataban de reglamentar situaciones, creció el contrabando que compitió con el comercio peninsular y mató el estímulo de los cargadores sevillanos.⁹

4. *Las exploraciones del Mar del Sur complementaron el viaje*

Pero ese fabuloso aparato marino que constituyó la base de la conquista del Nuevo Mundo no era otra cosa que el primer peldaño en la comunicación con el Oriente y la Especiería, objetivo primordial del viaje que produjo el descubrimiento de América. Visto en esta forma resulta natural que el instrumento marítimo del océano Atlántico, que conectó a España con América, diera lugar al nacimiento del otro instrumento, que enlazaría la Nueva España con el Oriente, principiando, como se hizo en la primera etapa, con una secuencia de acontecimientos previos como la llegada de la conquista al Mar del Sur, la construcción de los navíos y los descubrimientos marítimos sobre la costa occidental de la Nueva España, que proyectarían los ramales existentes de navegación hacia las Filipinas y el Lejano Oriente.

El ciclo completo de la navegación imperial aparece en el momento en que se eslabona la navegación del Atlántico con la del Pacífico de manera regular, por medio de las recuas de animales que unieron a Veracruz con Acapulco para dar continuidad al movimiento de la nao de la China con el Oriente. Así se cumplió con el objetivo principal del viaje de Colón que fue el de llegar a las Especierías.

Con ese fin se iniciaron las expediciones de exploración que vimos con anterioridad, resultantes del empeño de Hernán Cortés de ir en busca de un camino que, por tierra, lo pondría frente al Mar del Sur, para abrir la posibilidad de la navegación hacia la Especiería. Al efecto, le dijo al rey en su quinta carta de relación fechada el 3 de septiembre de 1526:

Mis navíos de la Mar del Sur están, como a vuestra majestad he dicho, muy a punto para hacer su camino, porque luego como llegué a esta ciudad comencé a dar prisa en su despacho, y ya fueran partidos, sino por esperar a ciertas armas y artillerías y munición que me trajeron de esos reinos, para lo poner en los dichos navíos, porque vayan a mejor recaudo, y yo espero en Nuestro Señor que en ventura de vuestra majestad tengo de hacer en este viaje un muy gran servicio, porque ya que no se descubra el estrecho, yo pienso dar por aquí camino para la



San Blas, Edificio de la Aduana.
Fot. C.B.G.

⁹ *Ibidem*, p. 195-6.



especiería, que en cada un año vuestra majestad sepa lo que en toda aquella tierra se hiciera.¹⁰

El proyecto fue ambicioso a más no poder; se nota en las proposiciones que Cortés hizo al rey la magnitud de la empresa que el Mar del Sur abría ante sus ojos y la importancia que se le estaba atribuyendo.

Y si vuestra majestad fuere servido de me mandar conceder mercedes que en cierta capitulación envié a suplicar se me hiciesen acerca de este descubrimiento, yo me ofrezco a descubrir por aquí toda la especiería y otras islas, si hubiese cerca de Maluco y Malaca y la China, y aun de dar tal orden, que vuestra majestad no haya la Especiería por vía de rescate, como la ha el rey de Portugal, sino que la tenga por cosa propia, y los naturales de aquellas islas le reconozcan y sirvan como a su rey y señor y señor natural. Porque no me ofrezco, con el dicho aditamento, de enviar a ellas tal armada, o ir yo con mi persona, por manera que las sojuzgue y pueble y haga de ellas fortalezas, y las bastezca de pertrechos y artillería de tal manera, que a todos los príncipes de aquellas partes, y aun a otros, se puedan defender. Y si vuestra majestad fuere servido que yo entienda en esta negociación, concediéndome lo que pido, creo será de ello muy servido, y ofrezco que si como he dicho no fuere, vuestra majestad me mande castigar como a quien a su rey no dice verdad.¹¹

Las ofertas y promesas de Cortés al rey, en este párrafo, proyectan la imaginación hacia el Lejano Oriente, de tal manera, que pueden considerarse consecuencia de la gran política imperial lanzada desde la Nueva España hacia el Pacífico que se apoyaba en el instrumental marino que se creaba en el Atlántico. De las diferentes expediciones de descubrimiento de la costa mexicana, que Cortés ordenó, la de Diego de Ordaz, que ya vimos según el relato de Bemal Díaz, fracasó por interponerse otros intereses al ocuparse al capitán en quehaceres aparentemente apremiantes para la pacificación de la Nueva España pero que, en realidad, eran menores en importancia si se considera el proyecto que se tenía en mente. Esa expedición fue retrasada porque aun cuando

hice saber a vuestra majestad como hacía ciertos navíos en la Mar del Sur para descubrir, y aunque aquello es cosa muy importante, por otras ocupaciones y cosas que se me han ofrecido, ha cesado hasta ahora que los navíos están ya a punto. Envío por capitán a una persona bien cuerda y experimentada, que es

¹⁰ Hernán Cortés, *Cartas y Documentos*, introducción de Mario Hernández Sánchez-Barba, México, Editorial Porrúa, S. A., 1963, p. 320.

¹¹ *Idem*.



Diego de Ordaz, el cual ha estado en esta corte de vuestra majestad por procurador de esta tierra; plega a Dios lo encamine; creo que hará a la vela en todo el mes de. . .¹²

Estos esfuerzos se combinaban con los que, aparte, se hacían desde España para el mismo propósito, pues por noticias que se recibieron desde Tehuantepec “que está a la Mar del Sur ciento y veinte leguas de esta ciudad, . . .” se supo de la llegada de una nao de las de fray García de Loayza que había llegado con el batel roto y maltratada la nave por el mar. Ese navío fue despachado desde la Coruña para dirigirse a las islas del Maluco y Cortés mandó socorrerlo en todo lo posible, pero a la vez le propuso que, si quería, siguiera u derrota en compañía pues estaban preparados los tres navíos que tenía para ir en busca de la Especiería “y que irían todos juntos”. Por carta del clérigo Juan de Arizaga supo que Loayza había salido de la Coruña atravesando el estrecho de Magallanes pero, al salir del mismo, el navío Santiago, donde viajaba, perdió la flota y llegó a Tehuantepec. Los otros dos navíos que componían el grupo eran uno apitanado por don Rodrigo de Acuña, y otro el navío llamado Nunciata, que no los siguieron.¹³

5. *La ruta del oeste*

En las instrucciones que Cortés dio el 28 de mayo de 1527 a Álvaro de Saavedra Cerón, para que hiciera el viaje a las islas del Maluco, se destaca —después de que le ordena llegar a Zacatula donde estaban los navíos, y de revisarlos en cuanto a su construcción, aparejos y personal— que se ocuparía de la organización de la hueste que en ellos viajaría, nombrando los capitanes necesarios y los oficiales que irían en la armada. Le ordenaba de manera muy especial que se castigaran las blasfemias y que se limitara el juego que era el causante de las mismas, pero a la vez reconocía que en los largos viajes de mar era necesaria la distracción y que parte de ella era el juego. Debía castigar de manera especial el juego de naipes y el de dados

que ninguna persona jueguen los dichos juegos, e ansimesmo lo castigad con todo rigor; y porque en los ejército , mayormente en los que se hacen por la mar, hay necesidad de algún género de recreación o pasatiempo, permitiréis que una cantidad moderada, que a vos os pareciere, se pueda jugar, con tal que sea en vuestra presencia. . . porque desta manera se evitarán las blasfemias, y la gente terná algund ejercicio.¹⁴

¹² *Ibidem*, p. 325.

¹³ *Ibidem*, p. 327-8.

¹⁴ “Instrucción dada por Hernán Cortés a Álvaro de Saavedra Cerón para el viaje a las islas del Maluco”, México, 28 de mayo de 1527, en Hernán Cortés, *Cartas y documentos*, p. 373.



Mazatlán, puerto viejo, bocana y escolleras modernas. Fot. E. V. L.

Se prohibía que en las naves fueran mujeres “porque suelen ser muy dañosas semejantes compañías” y luego se embarcaría a toda la gente para zarpar. Todos los navíos seguirían las instrucciones que diera el capitán, conforme al viaje que iban a hacer, dando la orden de navegación y la derrota que habían de seguir, detrás de la capitana. Todos los días a la hora convenida se comunicarían con el fin de que el pilotomayor indicara la derrota del día siguiente, firmando las instrucciones. Si algún barco se extraviara debían saber dónde volverse a encontrar o dónde debían esperarse los unos a los otros.

De esa forma harían el viaje “y seguiréis vuestro camino para las dichas islas del Maluco, donde Fernando de Magallanes fue, conforme a las figuras e cartas que lleváis del viaje qué él hizo”.¹⁵ En el camino tendrían que preocuparse de levantar mapas de cualquier tierra que avistaran pues se sabía que había muchas no descu-

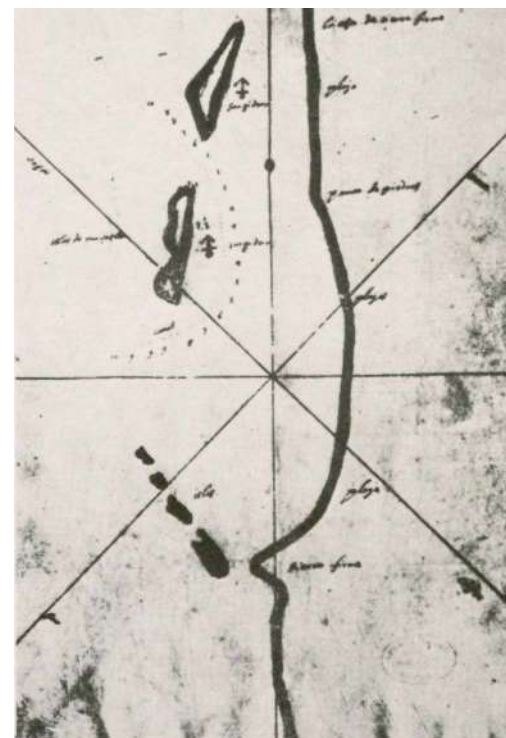
¹⁵ *Ibidem*, p. 374.

biertas. De ninguna manera saltarían a tierra pero, en cambio, darían todos los pormenores de lo que en ella vieran, pues la razón principal del viaje era lo ordenado por el rey que consistía en “buscar el comendador fray García de Loayza e a Sebastián Caboto, capitanes que por mandado de su majestad son idos a las dichas islas del Maluco”.¹⁶ En caso de hallarlos les entregarían las cartas que llevaban e informarían de todo lo que les hubiera sucedido, tanto a sus personas como a sus navíos y armadas. De la misma manera informarían si encontraran a la gente que llevaba Fernando Magallanes que se había quedado con la nave capitana la Trinidad en la isla Tidori, cargada de mercaderías y también artillerías y bastimento. Pero, de manera especial, se ordenaba que averiguasen si cualquiera de ellos había descubierto o avistado otras tierras o islas. Asimismo debían hacer lo posible para llegar a la isla de “Cibú” con la intención de averiguar qué había sucedido con Juan Serrano el piloto y con otros que fueron apresados, de manera que, si estaban vivos, pudieran rescatarlos averiguando de paso todo lo posible sobre los naturales que allí se encontrarán.

Por otra parte, se sabía que en una de las islas del Maluco los portugueses habían construido una fortaleza supuestamente situada en los límites territoriales de la corona. Utilizaría toda clase de ardid, poniendo sus naos fuera de la vista de la fortaleza para acercarse con lanchas y, si fuera posible, capturar alguno de sus pobladores para requerir las noticias necesarias. Si juzgara conveniente debía tomar la fortaleza y artillarla lo mejor posible siempre que se pudiera mantener en ella el tiempo necesario para mandar aviso por medio de dos navíos. Cortés prometía hacer fuerte a Saavedra, e incluso ir en persona en su ayuda. Mientras tanto, establecería contacto con los naturales haciéndoles ver la ventaja que sacarían de la nueva dependencia. Si no pudiera tomar la fortaleza, entonces trataría de convencer al alcalde de la necesidad que había de que se retirara, pues se encontraba dentro de la demarcación de su majestad.

Si no encontrara a fray García de Loayza y a Sebastián Cabot, buscaría una isla donde pudiera asentarse sin riesgo y despacharía navíos cargados con especiería y productos de la tierra avisando dónde se hallaba. Convencería a los naturales para que se sometieran al rey y contrataría con ellos comerciando de rescate, y todo se haría en torno a una fortaleza que construiría. Si hallara a otros navegantes les haría saber que estaba apoyado por la Nueva España, presta a acudirlo ante cualquier necesidad.

Con especial atención se ordeno que se averiguara dónde había más tráfico de especies y de drogas, averiguando la forma en que los naturales cultivaban las



Portulano de Mazatlán. Publ. por Michael Mathes.

¹⁶ *Idem.*



plantas que las producían; incluso se pedía que cargara, en los envíos que se hicieran, algunas plantas que cultivar en la Nueva España. Ideal sería que pudiera mandar, con las plantas, a un esclavo que supiera cómo cuidarlas y curarlas. Al regresar de la expedición se detendrían en todas las islas del camino para tomar posesión de ellas en nombre del emperador y ante escribano. Los navíos debían volver al puerto de Aguatán, en Colima, o a Mazatlán, dando noticia inmediata de la llegada sin descargar los barcos hasta recibir la orden necesaria para ello.

El optimismo, en cuanto al establecimiento que se iba a hacer, era de tal naturaleza que, mientras los navíos volvían a la Nueva España, haría la mejor labor de atracción de los naturales de manera que

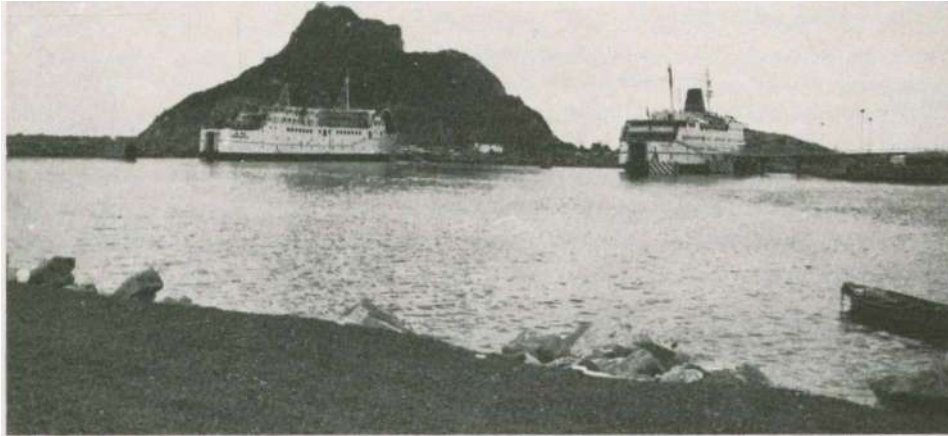
con mucha brevedad yo os despacharé todo lo que enviades a pedir muy cumplidamente; y ya sabéis cómo en la provincia de Teguantepeque quedan en astilleros tres navíos los cuales está haciendo Francisco Maldonado para ir en vuestro socorro; si se acabaren antes que vos enviéis respuesta, irán en vuestra busca. Conviene que en todas las islas donde llegades y pudieren aportar o tocar los dichos navíos, les dejéis señales en árboles o en otras partes conocidas, por manera que conozcan que habéis pasado por allí, y aun dejarles cartas en ollas o calabazas, habiéndoles relación de vuestro camino e a dónde pensáis ir; e si no fueren llegados estos navíos antes que vos despachéis los que lleváis, mandarles que en la boca del arcipiélago, en las islas donde más aún pueden tocar, les dejen señales e avisos de dónde quedades asentado, para que más largamente os hallen.¹⁷

El proyecto de expansión al Pacífico desde la Nueva España, no hay duda, estaba en pie y esta expedición que se mandaba por delante para establecer una cabeza de puente se apoyaba en la incipiente construcción naval que se llevaba a cabo en tierras de México. La concepción del plan concordaba con los lineamientos políticos de la corona y convertía las tierras mexicanas en el punto de partida de los descubrimientos y conquistas subsiguientes.

6. *La ruta hacia el norte*

En consenso con toda esa política estuvieron también las instrucciones del propio Cortés a Diego Hurtado de Mendoza al que se le dio orden de ir a Acapulco, en la costa y Mar del Sur de la Nueva España, donde tenía aprestados dos navíos para que siguiera la siguiente derrota:

¹⁷ *Ibidem*, p. 381.



El surgidero de Mazatlán en la actualidad. Fot. C. B. G.

Engolfaroséis en la mar, ocho o diez leguas al Sur, y en aquel parage seguiréis la costa desta tierra la vía del Nordeste como la dicha costa se corriera, de manera que no la perdáis de vista, y llevaréis mucho cuidado, e así lo amonestaréis a los pilotos e a las otras gentes, de mirar a las mañanas y tardes cuando sale y se pone el sol, de mirar hacia la mar por si alguna tierra viéredes, e si alguna se viere, marcarleéis por el aguja e pornéis la proa en ella hasta la ver e descubrir.¹⁸

En todo momento la tarea de información parecía especial en esta expedición y se tomaron todas las prevenciones necesarias, como las de no llegar a tierra durante la noche, averiguar si los naturales tenían navíos e instrumentos para navegar, si había agresividad o no, y sobre todo se cuidaría no “ser dellos tomados, porque sería muy gran daño a causa que tomándoos, demás de perderos, se perdería la noticia de la tierra”.¹⁹

Si el viaje se mostraba seguro porque los naturales no tenían naves para agredirlos entonces

seguiréis la costa del norte de la dicha tierra por manera que vayáis entre ella y ésta, y andaréis tanto cuanto os pareciere que podréis deteneros siempre

¹⁸ “Instrucción que dio Hernán Cortés a Diego Hurtado de Mendoza para el cumplimiento del viaje al descubrimiento del Mar del Sur”, en Hernán Cortés, *Cartas y Documentos*, p. 386.

¹⁹ *Ibidem*, p. 387.



llegándoos a tierra, y viendo los puertos y entradas della, e haciéndoles asentar las figuras que los pilotos han de hacer con toda la manera de señas dellos, y en el paraje en que están, para que cuando vaya armada gruesa tengáis sabido dónde pueden surgir, y las recuestas que hay en la costa, y todos los más secretos que pudiéredes saber della.²⁰

En caso de que al navegar desde Acapulco hasta Zihuatanejo no hubieran visto tierras nuevas entonces seguirían otras veinte leguas, navegando diez leguas mar afuera a lo largo de la costa y, pasada esa distancia, tomarían rumbo al oeste navegando otras doce o quince mar adentro, cuidando de los bajos que se decía existían muy adentro del mar. Si llegara en su navegación por los límites a que llegó Nuño de Guzmán, que distinguiría por las cordilleras que rematan en el mar, entonces:

doblaréis la punta de las dichas sierras, y meteroséis en la costa desta dicha tierra, y saltaréis en ella, y tomaréis la posesión en la manera susodicha, e informaroséis si es poblada y de qué gente, y qué manera de tierra es, y cómo se corre la costa della, y desta manera seguiréis la dicha costa hasta cien o ciento e cincuenta leguas, entrando siempre por todos los puertos y ríos que por ella hobiere, y tomando la posesión, como dicho es, e informándoos muy particularmente de todas las calidades de la tierra e gente della, y todas las costumbres, leyes o ritos que tuvieren por manera que de todo traigáis muy particular e larga relación.²¹

Después de esa larga navegación y habiendo levantado todos los planos necesarios tanto de la costa como de los puertos, regresaría a la Nueva España y mandaría noticia desde el primer puerto que tocara, poblado de españoles. Junto con estas instrucciones iba también una autorización para que pudiera contratar y comerciar con los naturales, si fuera posible, pero en todo caso debía hacer relaciones exactas y extendidas ante escribano.²²

Mientras que las instrucciones anteriores lanzaban la navegación y el descubrimiento al oeste del Pacífico, las de Hurtado de Mendoza planteaban la continuación del reconocimiento de la costa mexicana hacia el norte y la posibilidad del reconocimiento de la costa occidental del continente norte. Estas fueron las dos líneas de proyección que se convirtieron en tradicionales para la exploración y luego navegación marítima desde la Nueva España, que de hecho bifurcaban el derrotero este-oeste que venía desde España a Veracruz.

²⁰ *Ibidem*, p. 388.

²¹ *Idem*.

²² *Ibidem*, p. 399.

Saavedra zarpó con los tres navíos construidos en Zacatula de los que sólo llegó el Florida, mandado por el mismo Saavedra, a su destino, y después de intentar el tornaviaje por dos veces murió Saavedra. El marino Lazo tomó el mando del navío y volvió a las Filipinas donde también terminó su vida. Otro de los navíos de la expedición descubrió el puerto de Manzanillo, que se llamó Santiago.

En cuanto a la expedición de Diego Hurtado de Mendoza ésta partió de Acapulco el 30 de mayo de 1532 incluyendo las dos naves, San Miguel y San Marcos, procedentes de Perú, que llegaron en 1531 a ese puerto, y las dos construidas por Cortés. Al cumplir sus instrucciones de descubrir las islas del Mar del Sur y la costa occidental del noroeste encontró las islas Magdalenas (hoy Marías), prolongó el viaje hasta Sinaloa donde se amotinaron los marineros del navío, mandado por Francisco Cortés, y naufragaron frente a Navidad. Casi todos fueron muertos por los indios de la costa. Sin embargo el navío de Hurtado siguió hasta el golfo de California y penetró en Tamazula, donde Hurtado de Mendoza murió de un flechazo. El resultado de la expedición fue desastroso en el sentido de que todas las naves se hundieron y pocos de sus tripulantes se salvaron, pero representó pasos importantes en el conocimiento de la costa mexicana. Todavía hubo otra expedición el 30 de octubre de 1533 que zarpó de Manzanillo y terminó trágicamente. Los dos navíos que la formaron, construidos por Cortés, zarparon para reconocer las costas del norte. Ellos fueron el Concepción y el San Lázaro. Hernando Grijalva en la nave San Lázaro se alejó de la costa y llegó a las islas Santo Tomás, hoy Socorro, y a la San Benedicto de las Revillagigedo volviendo a Puerto Santiago. Entretanto el piloto de la nave Concepción, Fortún Jiménez, asesinó al capitán Diego Becerra de Mendoza frente a la costa de Sonora y descendió con el navío hasta la costa de Jalisco donde embarrancó la nao cerca de Compostela.²³

Cuánto contratiempo y naufragios, además de arrojó, costó el conocimiento de las costas mexicanas. Marineros, en su mayoría olvidados, pues sólo sabemos de quienes capitanearon las naves y las expediciones, poco de los demás que participaban y de sus vidas ha llegado hasta nosotros. Todos ellos, hombres valientes y duros que, con su muerte, apoyaron a los que lograron los éxitos. A cambio de sus vidas, como siempre, obtuvimos los conocimientos.

Para Hernán Cortés los datos geográficos no parecieron ser un justificante suficiente de las expediciones que había mandado y por ello decidió participar personalmente en ellas. Zarpó de Chiamehla el 18 de abril de 1535 con intención de ir a la isla del Cardón (según García Cubas, esta fue la de Cálida Fornax, nombre que degeneró en California). Los navíos, de nueva construcción, que fueron utilizados se llamaron Tehuantepec, primer símbolo de mexicanización, Sta. Águeda, San Lázaro y Santo Tomás. En ellos llegó al golfo de California y fundó la ciudad de Santa Cruz,

²³ Raciél García Arroyo, *Biografía de la Marina mexicana*, Secretaría de Marina, 1960, p. 40-2.



Isla de Cedros. Fot. A. P.



actualmente la Paz, recorriendo las costas durante un año. La pobreza de la tierra descubierta no le hizo perder el interés en ella pues mandó dos de sus navíos a Santiago en busca de más víveres. Los dos naufragaron y Cortés, como dijimos antes, piloteó el barco que le restaba, hasta Acapulco.²⁴ Al año siguiente, en 1536, Francisco de Ulloa y Hernando de Grijalva zarparon del puerto de Acapulco con auxilios que Cortés mandaba a Pizarro en el Perú y desde allí salieron para las Molucas en otro intento de establecer la ruta a oriente.²⁵ Todavía en 1539 el capitán Francisco de Ulloa fue el último enviado de Cortés que logró recorrer las costas interiores del golfo de California y también las del Pacífico hasta la altura de la isla de Cedros. Ulloa se perdió pero uno de sus barcos, al regresar, trajo una relación de la que se deducía, por vez primera en mayo de 1540, que la famosa tierra de las perlas no era isla sino península. Ello se confirmó con el testimonio de Francisco Alarcón quien enviado por el virrey Mendoza llegó hasta el extremo norte del golfo y, remontó las aguas del río Colorado, de acuerdo con lo que declaró a final de 1540. Aunque estas expediciones enriquecieron el conocimiento de la costa mexicana y también de la geografía californiana no alcanzaron a concretar, como tampoco lo hizo la expedición de Juan Rodríguez de Cabrillo por las costas del Pacífico hasta arriba del cabo Mendocino (1542-43), la duda de si California era isla o península y de si existía un paso que uniera en esa zona el Atlántico con el Pacífico.²⁶ Mientras tanto, Hernando de Alarcón y su piloto Domingo del Castillo habían levantado la primera carta de las costas de la Nueva España en el Mar del Sur.²⁷

7. Se resolvió la derrota en el Pacífico

Sin embargo, el gran momento de la navegación desde la Nueva España en el Pacífico fue el año de 1564, cuando desde el Puerto de Navidad (hoy Barra) salió el 21 de noviembre de 1564 la nave capitana San Pedro llevando a Miguel López de Legazpi y a fray Andrés de Urdaneta a bordo, acompañados por los galeones San Pedro, Almirante y San Pablo capitaneados por el maestre de campo Mateo del Saz, además de los pataches San Juan y San Lucas que acarreaban una tripulación total de 400 a 600 hombres.²⁸ El viaje* obedeció a que Felipe II ordenó al virrey de la Nueva España en 1559 que preparara una expedición que, saliendo de algún puerto del

²⁴ *Ibidem*, p. 42.

²⁵ *Ibidem*, p. 41.

²⁶ Miguel León-Portilla, "Viajes a California de Francisco Ortega", *Estudios de Historia novohispana*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 1970, vol. III, p. 85.

²⁷ Raciél García, *op. cit.*, p. 42.

²⁸ *Ibidem*, p. 72.

* Este viaje produjo en 1567 el primer planeamiento de la infraestructura portuaria de Acapulco; véase apéndice II.



Mar del Sur, encontrara la ruta de la especiería, descubierta desde 1521 por Magallanes, de manera que por esa ruta se pudieran poblar aquellas tierras.

Andrés de Urdaneta, antiguo grumete, participante en varias expediciones, fraile agustino, fue nombrado jefe de la expedición, pues era tenido por persona gran conocedora del arte de la navegación. Como Urdaneta no aceptó otra cosa que pilotear la expedición recayó el nombramiento de capitán en Miguel López de Legazpi. La expedición descubrió las islas de Poniente (Filipinas) el 13 de febrero de 1565, que antes pertenecían a los reyes de China. El propio Legazpi fue quien fundó Manila en la isla de Luzón en 1572. Esa armada llevó un número considerable de personas nacidas en la Nueva España y uno de sus tripulantes escribió sobre ese descubrimiento: “ello es cosa grande y de mucha importancia y los de México están muy ufanos con su descubrimiento que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo”.²⁹

De hecho el final del viaje, con el descubrimiento de las Filipinas el 13 de febrero de 1565, puede ser considerado como la mitad del viaje. Legazpi se estableció en la isla Cebú para poblarla y Urdaneta trató de resolver el tomavajaje a la Nueva España. Para ello salió el 1 de junio de 1565 en la nao mayor, San Pedro, con doscientos hombres y al mando de Felipe Salcedo. “La navegación fue hecha con todo método y sistema para cada día, consultando el piloto una carta que para el efecto había minuciosamente dibujado el padre Urdaneta; iban por consiguiente con toda tranquilidad”.³⁰ Cruzó el archipiélago de las Filipinas y se encaminó al noroeste para llegar al grado 34 norte. Conservó esa altura y descubrió el 3 de septiembre del mismo año la isla Deseada al llegar a 35°45'. Siguió su navegación manteniendo un rumbo este y el 26 de septiembre llegó a California en la Nueva España.³¹

Tanto Rodrigo de Espinosa en su *Diario* como Alonso de Arellano en su *Relación* describieron su paso frente a las costas de California. Al llegar al extremo de la península, Espinosa escribió:

de la tierra alta va una punta de tierra baja de dos leguas hacia el sureste, que es donde se remata la dicha tierra de California y sobre la punta hace un pan redondo que parece isla y es todo tierra firme, y en la parte de la tierra hace otro mogote a manera de pan de azúcar.³² A esas alturas empezaron las tribulaciones de los navegantes: el escorbuto entró en el navío y empezó atacando a personas muy importantes, como que ese mismo día murió el contramaestre y lo echaron al

29 Copia de una “carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia, la cual narra el venturoso descubrimiento que los mexicanos han hecho navegando con la armada que su majestad mandó hacer en México”, en Mariano Cuevas, *Monje y marino*, México, Galatea, 1943.

30 Mariano Cuevas, *Monje y marino*, p. 269.

31 Raciél García, *op. it.*, p. 72-3.

32 Miguel León-Portilla, *op. it.*, p. 86, nota 8.



Isla de San Martín. Fot. A. P.

mar; y otro día murió el piloto mayor Esteban Rodríguez, entre las nueve o las diez de la mañana.³³

Desde ahí costearon hacia el sur hasta llegar el 1 de octubre a Puerto de Navidad al amanecer.

El domingo 30 de septiembre cuando amaneció —refiere Espinosa—, vimos la costa y no conocí la tierra por no haber estado en ella, mas hallé que no estaba entre el puerto de la Navidad y el cabo de Corrientes. Toda esta costa cerca de la mar es arenal blanco y sobre Chamela están dos o tres farellones cerca de la tierra y allí dicen que están las pesquerías.

Lunes cuando amaneció a primero de octubre, año del nacimiento de nuestro Señor Jesucristo de 1565, amanecimos sobre el puerto de la Navidad, y a esta hora me fui al capitán y le dije que a dónde mandaba que llevase el navío y el me mandó que lo llevase al puerto de Acapulco y obedecí a su mandado, aunque en la nao al presente no había más que dieciocho hombres que pudiesen trabajar porque los demás estaban enfermos y otros diez y seis se nos murieron.

Llegamos a este puerto de Acapulco, lunes 8 de este presente mes de octubre, con harto trabajo que traía toda la gente. Tanto fue el trabajo que el propio P. Urdaneta tuvo que andar personalmente haciendo las maniobras de anclaje y amarre para atracar.³⁴

El tornaviaje encontrado por fray Andrés de Urdaneta, resolvió la navegación de ida y de vuelta de las Filipinas. El viaje de la Nueva España hacia las Filipinas era relativamente fácil y rápido, pues los navíos aprovechaban vientos alisios en popa que desde Acapulco los trasladaban directamente hasta las Filipinas. Bastaba salir de Acapulco, con la brújula al sudoeste oeste por unas cuantas horas, hasta llegar a los 20 grados tres minutos de latitud. Desde ahí en rumbo oeste llegaban hasta las Filipinas con las velas hinchadas por el viento continuo de popa. Lo difícil era la vuelta. En esas latitudes el viento venía de proa y se hacía necesario escarcear y bordear durante la mitad de la distancia existente entre las Filipinas y el cabo Mendocino. En la última bordada las naos salían del trópico y encontraban las corrientes frescas norteñas y los contralisios que los llevaban de un tirón hasta California. Urdaneta resolvió el problema al salir del cabo del Espíritu Santo en las Filipinas con rumbo nornoreste y subir hasta el grado 30 de latitud. Ahí se encontraba fuera de la zona tropical y encontraba los vientos de regreso y la corriente del Kuro Sivo que los empujaba directamente hasta el punto donde las naos solían hacer

³³ Mariano Cuevas, *op. cit.*, p. 220.

³⁴ *Ibidem*, p. 270.

la última bordada; desde ese punto se reproducía la misma ruta hasta el cabo Mendocino. De hecho, la solución que Urdaneta dio al tornaviaje en el Pacífico es la misma que dieron las flotas en el Atlántico al suyo. Allí salían por el canal de las Bahamas y subían hasta salir de la zona tropical para que los vientos frescos del norte los empujaran hasta España. El mapa que trazó Urdaneta, describiendo su tornaviaje, resultó un documento de importancia extrema, cuyas instrucciones siguieron todos cuantos en el periodo colonial viajaron entre Acapulco y Luzón y viceversa. Por estas rutas viajaron las naos de la China y se abrió el comercio con las Filipinas y con China que, a través de la Nueva España, llegó a la metrópoli en años subsiguientes, utilizando el tramo terrestre Veracruz-México o Puebla-Acapulco.

Nunca se insistirá lo suficiente en la importancia del tornaviaje de las Filipinas si se tiene en cuenta que, aparte de lo que significó en sí, abrió el derrotero de la comunicación y del comercio entre Asia, América y Europa que, por siglos, se ha mantenido en pie. Para asegurarlo, en tiempos modernos hubo incluso que abrir el canal de Panamá, convertido hoy en el punto clave de toda navegación, que representa a la vez la afirmación de lo adecuado del derrotero establecido en el siglo XVI para la comunicación horizontal del globo.

Costa del Pacífico de California. Fot. A. P.





8. *El comercio con las Filipinas*

La solución de la navegación y la organización de una verdadera flota comercial constituida por naves que tradicionalmente se llamaban las “naos de las Filipinas” llevaron a la Nueva España y a Acapulco grandes beneficios, ingresos al erario, comercio, incluso la mariguana, ocupación y trabajo a los hombres del puerto. Tan importante era la llegada de los galeones que, para descargarlos, hacía falta orden del virrey y presencia del gobernador y oficiales reales. Al entrar a puerto se hacían ferias a las que llegaban los compradores del interior que, en pocos días, aseguraban sus actividades comerciales de todo el año. El desarrollo de este comercio fue tan rápido que de una nave que anualmente hacía el viaje, pronto hubo de hacer viajes cada tres o cuatro meses.³⁵ Todas utilizaron la derrota de Urdaneta, con muy pocas variantes desde 1565, en que principiaron, hasta 1815 en que zarpó el Magallanes, último galeón de Filipinas.³⁶

Hubo que resolver problemas, incluso de salud de los navegantes; entre ellos, uno de los más importantes fue, como vimos, el escorbuto que contraían en los ciento dieciocho días que duraba la navegación desde Filipinas. Ello se consiguió al establecerse una misión de los jesuitas primero, y de los franciscanos después, en el cabo San Lucas donde se cultivaron cítricos para el alivio de los navegantes y viajeros atacados por esa enfermedad. Al fin del siglo xvii los franciscanos establecieron su cadena de misiones en Alta California, donde cultivaron naranjas y limones para consumo de las tripulaciones y pasaje de los galeones procedentes de Manila, lo que fue el origen de la industria cítrica moderna de California.³⁷

Al final del siglo xvi, 1593, el tráfico se hizo con dos navíos que no excedían de trescientas toneladas cada uno, autorizados a traer a la Nueva España mercancías por la cantidad de un cuarto de millón mientras que, hacia Manila, acarreaban medio millón, en plata, que servía para pagar las mercancías y también los gastos de la población.³⁸ Da idea de la importancia y del significado de esa línea de navegación, fijarse en el cupo variante de las naves autorizadas. En un principio eran dos o tres naves y hasta cuatro las que hacían el viaje, pero en 1593 se decretó que viajaran sólo dos naves al año con trescientas toneladas de desplazamiento. Comparar este dato con la autorización que se dio en 1720 en el sentido de que las naves fueran de quinientas sesenta toneladas significa un incremento importante. La nao El Rosario, que navegó de 1746 hasta 1751, desplazaba mil setecientas toneladas y transportaba dieciocho mil seiscientos sesenta y siete fardos cuando solamente cuatro mil se permitía trasladar. En su viaje de 1762 fue apresado por los ingleses el Santísima Trinidad, de dos mil toneladas, que era el orgullo de la flota mercante española y que

35 Raciél García, *op. cit.*, p. 74-5.

36 Almazán, “El Galeón de Manila”, *Artes de México*, núm. 143, p. 10-11.

37 *Ibidem*, p. 12.

38 *Ibidem*, p. 17.



Mar Bermejo (de Cortés). Fot. A. P.

causó admiración por su tamaño.³⁹ Pocas veces se logró apresar a estas naves. En los tres siglos que viajaron apenas cuatro de ellas cayeron en manos enemigas.

Estos galeones fueron contruidos primero en la Navidad; en Zihuatanejo y en Acapulco después. Más tarde su construcción se hizo en Cavite (Manila) por razones técnicas en el sentido de que la madera, allí conseguida, era a propósito por su fortaleza muy especial que beneficiaba las quillas. En los timones, por su dureza, se usaba madera de molave de las Filipinas. En cambio para los cascos se utilizaba la de lañang que era elástica. Cuerdas y aparejos se tejían con cáñamo filipino, que se llamaba abacá. Las velas se hacían en la isla de Ilocos, mientras que los metales se compraban en la China, en Japón y en Macao y se elaboraban por chinos y malayos que dirigían españoles. Esa forma de escoger los materiales de construcción resultó que los barcos así contruidos tuvieran una gran solidez.⁴⁰ Se calcula que un galeón de Filipinas costaba en el siglo xvii alrededor de treinta mil ducados, pero esos precios oscilaron, pues en 1762 El Filipino costó sesenta mil, o sea, el doble, y el Santísima Trinidad, que fue el más caro, costó ciento sesenta mil, y en cada viaje transportaba mercaderías por cinco veces su precio.

Todos ellos iban artillados, aunque se consideraban barcos mercantes. Esta necesidad se hizo cada vez mayor por los ataques que sufrían; sin embargo, nunca llevaron la cantidad de armamento requerido, pues su lugar lo sustituían con carga.

³⁹ *Ibidem*, p. 15.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 17.



Cuando el Santísima Trinidad fue apresado por naves chicas del almirante británico Anzón, en 1762, sólo alcanzó a disparar diez cañones de los sesenta que llevaba a bordo, pues los demás estaban obstruidos por los fardos que contenían la carga.⁴¹

9. *El viaje de las naos*

El viaje de las naos filipinas era penoso y azaroso, tanto para la tripulación como para el pasaje, aparte de todo lo que pudiera suceder a las mercaderías por motivo de ataques piratas. Desde la costa de California hasta Acapulco el peligro de tempestades era relativo para el galeón, pero no deben dejar de considerarse los comentarios que hacía Pedro Cubero, viajero en 1678, porque en ese tramo del viaje hacían crisis las epidemias y las enfermedades:

Aunque es mayor la mortandad de la gente del galeón, y todos los que vienen tocados del berbén, o mal de Loanda, que son los achaques más pestíferos, que dan en aquella navegación y luego de desintería, es raro el que se escapa; por allí nos sucedía echar tres o cuatro muertos al agua cada día; de tal manera que en menos de quince días echamos noventa y dos muertos; con que ajustado el viaje, sin los que murieron en Acapulco, que fueron nueve, de cuatrocientas personas que vendríamos entre marineros y grumetes, llegamos ciento noventa y dos, y muchos dellos tan achacosos que en muchos días no volvieron a restaurar la salud. . .⁴²

Por otra parte, conocemos el trágico informe de otro viajero, italiano, Gamelli Carreri, que comentaba cómo cuando viajó entre 1696 y 1697 “era el viaje donde toda incomodidad tiene su asiento” pues pasaban del calor al frío, ninguna isla se atravesaba en el camino, y a los tres o cuatro meses se agotaban los víveres frescos, y el agua, y aparecía el escorbuto. Comían galletas agusanadas, tomaban agua podrida y tasajo tan duro que tenía que ser ablandado a martillazos. Esa era la dieta normal de aquellos puñados de hombres zarandeados por las olas y azotados por la nieve y la lluvia durante meses enteros. Al término del viaje, las ratas infestaban los galeones, y los famélicos tripulantes y pasajeros las pagaban a precio de oro a quien había tenido la suerte de cazarlas.⁴³

El viaje desde las Filipinas, en sí, requería de toda la fortaleza psicológica humana para soportarse y es el aragonés Pedro Cubero Sebastián, viajero muy práctico por haber sido quien primero dio la vuelta al mundo de occidente a oriente para llegar

41 *Ibidem*, p. 17.

42 José Miguel Quintana, “Un viaje de Filipinas a la Nueva España en el sigloxvi”, *Artes de Mexico*, núm. 143, p. 41.

43 Almazan, *op. cit.*, p. 12.

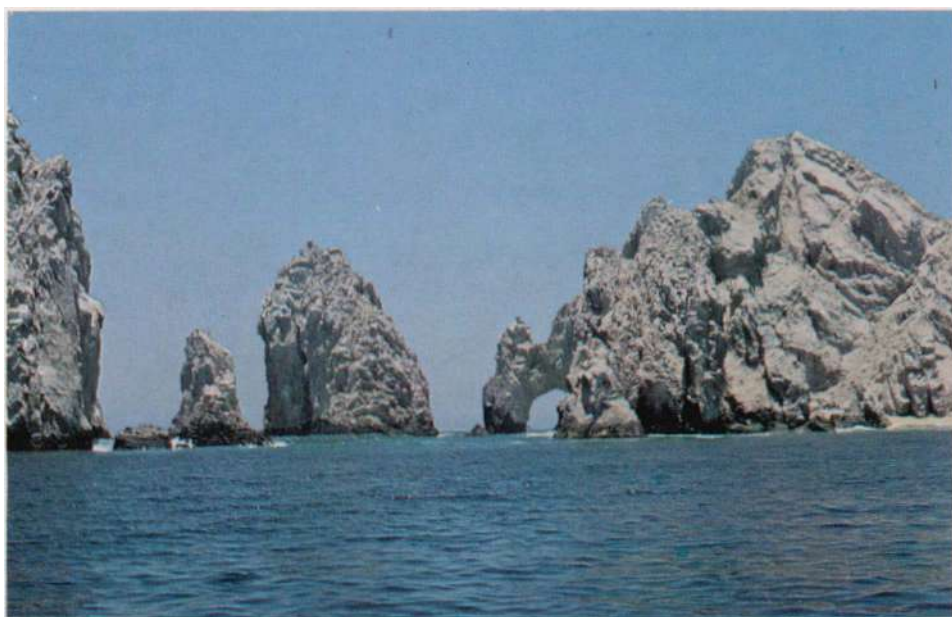
por Acapulco, quien nos ofrece una relación de lo que en esa navegación sucedía. Vale la pena seguir su relación con todo detalle.

Me embarqué, dice, en el galeón capitana de Filipinas, San Antonio de Pádua Venía por capitán general D. Felipe Montemayor y Prado, hijo del gobernador. Por sargento mayor Juan Ventura de nación catalán, por capitán y maestro Baltazar de Lerma, que fue compañero mío de camarote. Por piloto un vizcaíno llamado Juan Ramos. Por contraestre Francisco Rodríguez, que murió en la mitad del viaje y otros muchos que venían en dicho galeón con puestos.

Salimos de Caviete el día de San Juan Bautista a veinte y cuatro de junio, a las cinco de la mañana, y desembocando por la estrecha canal de Marivelez, con próspero viaje llegamos al puerto de Tycao, esperando la Colla del Vendabal, a 15 de julio desembocamos por S. Bernardino, y aquel día dejándole por la popa, caminó el galeón de diez hasta diez y ocho leguas.

El día 29 de julio observamos el sol y nos hallamos en altura de diez y ocho grados, y treinta y tres minutos, desde 20 hasta 30, anduvo la nao quince leguas al noroeste, y este día no hubo sol. En este día avistamos las islas de Ladrones (Islas Marianas). Sábado a las dos de la tarde, víspera del gran patriarca San Ignacio de

Cabo San Lucas, B. C. Fot. A. P.





Acantilado de la costa de B. C.
Fot. A. P.

Loyola, por altura de diez y nueve grados, donde la isla que vimos a la banda del norte a sur, y tajada por la parte del norte y a los últimos del mes íbamos pasando por entre las dos islas, con poco viento. . . Este día observamos el sol y nos hallamos en altura de diez y nueve grados y once minutos, y desde las dichas islas fuimos prosiguiendo nuestro viaje, que comenzó desde los primeros de agosto, y hasta el 6 del dicho mes, no perdimos de vista las islas por estar en calma. En este día las perdimos de vista al rumbo del noroeste, y anduvo la nao esta singladura, hasta 7 de dicho mes, dieciséis leguas. . . [de ahí en adelante no verían sino cielo y agua por más de dos meses.]

En primero de septiembre observamos el sol, y nos hallamos en altura de treinta grados y un minuto, y anduvo la nao en esta singladura desde 31 de agosto hasta primero de de septiembre doce leguas. . .

[El 3 de octubre que observaron el sol, estaban a la altura de treinta y siete grados tres minutos, y anduvo la nao en esta singladura veintiocho leguas, y el 4 ni hubo sol, ni anduvo nada la nao.

El 9 estaban a treinta y siete grados y cincuenta minutos y anduvo la nao veintiocho leguas. Esta fue la mayor altura que registraron en su viaje.]

En 22 [octubre] no hubo sol y la nao anduvo al mismo rumbo [este] diez leguas; y este mismo día nos hallamos poco adelante de Doña María Lexana. [Durante un mes más no verían tierra.] En 23 de dicho, observamos el sol y nos hallamos en altura de treinta y cuatro grados dieciséis minutos. Este día nos entró a las once del día un furioso temporal por el sureste; mandó el piloto echar abajo los masteleros, las vergas mayores, aferrar todas las velas y que se pusiera a la jarcia del trinquete la boneta. A la una del día se obscureció de tal manera y se entoldó el cielo, que parecía ser de noche. Calmó un poco que es la peor señal que puede haber. Al temporal, la agua de la mar estaba caliente. Todas las señales del furioso 'vagio' [tifón] deshecho que nos entró a las tres de la tarde; comenzó la tempestad tan furiosa, que todos los del galeón se confesaron conmigo, hasta el mismo piloto, y me dijo después de haberse confesado, a mí a solas, por no afligir a los de la nao: Señor padre, muchos mares he navegado; pero en mi vida he visto tal temporal y vagio deshecho. En fin, entró tan horrible que, yendo corriendo el galeón con la boneta, las olas entraban por medio del combés, de una y otra parte y algunas de ellas por la popa; con tal estrépito y ruido que cada ola que daba al costado de la nao parecía una pieza de artillería; la noche tan lóbrega y oscura que parecía un caos. Pidiéronme todos los de la nao que desconjura; yo les dije que de buena gana lo haría, pero lo que les pedía era, que todos se conformasen e hiciesen un acto de contricción de todo corazón, pidiendo a Dios Nuestro Señor misericordia de sus pecados, porque allí no había más remedio que el de Dios. Dos balances dio el galeón por la proa, en que se sumergió todo el árbol del bauprés, que llevó al agua hasta la mitad del combés; comenzaron a gritar: ¡Misericordia Señor!



¡Mi ericordia! y pidiéndome todos la absolución, confesaron a voces sus pecados y echándoles la absolución general los animé diciendo: 'Ánimo que somos criaturas de Dios, y bautizados...' Allí era el llanto, allí las lágrimas y sollozos. Duró el temporal ochenta horas y quedaron todos los de la nao atemorizados, que en muchos días andaban temblando, como si fueran azogados. . . En este temporal con la boneta de corre, anduvo la nao más de cincuenta leguas, camino de leste y lesnordeste. . .

Debió ser verdadero solaz descubrir las señales de cercanía a tierra después de semejante viaje, y continúa Pedro Cubero haciendo la descripción:

En este día, que fue 27 de noviembre, como entre ocho y nueve de la mañana, en altura de treinta y siete grados largos, descubrimos las señas. . . estas señas nos señalan haber ya pasado del golfo del archipiélago [llamaban al océano Pacífico archipiélago de San Lázaro] y hallarnos a cincuenta o sesenta leguas de la tierra firme de la Nueva España, porque tanto salen estas señas a la mar; llámanles los marineros porras, porque son unas raíces a manera de gaves coloradas que es lo mismo que si aquí dijéramos remolachas; éstas tienen unas hojas muy anchas a manera de penca de palma, y éstas vienen a la mar arrojadas de aquellos caudalosos ríos que salen de aquella tierra incógnita de la Nueva España, que está en 38 a 40 grados, corriendo la cordillera de la costa de Californias del norte; estas hojas y raíces cuanto más nos vamos llegando a tierra, vienen juntas en cantidad y los marineros les llaman balsas. Encima de estas balsas vienen unos pescados a manera de molinillos, que los marineros llaman lobillos, y por mis ojos los vi; juegan encima de las balsas y luego se zambullen dentro del agua; éstas son las señas y es tanta la alegría que causan a los navegantes del aquel galeón, más que el día que llegan al puerto, porque desde el día que se descubren estas señas, hasta el puerto de Acapulco no hay que recelarse de tempestad, porque vamos ya guardados de la costa aunque es mayor mortandad de la gente del galeón. . .

La tranquilidad de la navegación permitía que los marineros emprendieran el vejamen.

El día que se descubren las señas, los marineros vestidos ridículamente hacen un tribunal y traen presos a toda la gente de más importancia del galeón, comenzando desde el general, y a cada uno le toman residencia de lo que ha pasado, y haciéndole cargo, le echan la condenación, según su persona, con que es un día para todos de mucha fiesta; al general le acumulan que no quería dar licencia para que se abriese el escotillón para sacar agua, con que los había hecho padecer sed; el sargento mayor, que también era doctor, que había derramado mucha sangre humana, porque había hecho sangrar a más de doscientas perso-



Costa general de B. C. Fot. A. P.

nas; al piloto, que siempre andaba en pleitos con el sol. A mí, que sentado en una silla siempre les andaba reprendiendo y que era el lazarillo de la muerte. . . y fue un día de mucha alegría, con que luego nos condenaban y sentenciaban, uno que diese chocolates; otros bizcochos, otros dulces. . .⁴⁴

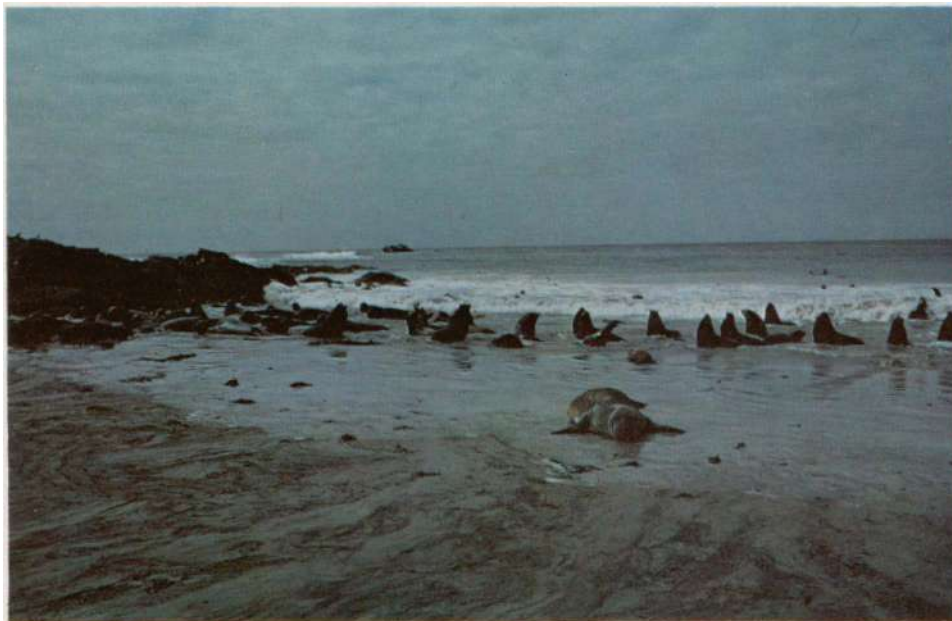
Desde la isla de Cedros enviaban avisos de que iban llegando, y mientras se hacían preparativos en tierra para recibir el galeón se hacía el viaje hasta Acapulco

que era uno de los puertos más hermosos [según Pedro Cubero], que era célebre por el galeón y muy seguro porque se puede cerrar con una cadena y por gran tempestad que haya el galeón está muy seguro porque es una abadía rodeada toda de montes.⁴⁵

La llegada de la nao a Acapulco producía la salida de comerciantes, animales de carga, soldados y vigilantes y movía cuantas personas estaban interesadas en la

⁴⁴ José Miguel Quintana, *op. cit.*, p. 36-42.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 42.



Bahía de San Benito B. C. Fot. A. P.

Llegada de los productos de las Filipinas, no sólo de la capital de la Nueva España sino también de otras ciudades como por ejemplo Guadalajara y Puebla. Tal era el movimiento al anunciar el virrey la llegada y lanzar las campanas al aire y hacer que se dijera un tedéum, que los caminos se atascaban materialmente entre Cuernavaca, Taxco, Chilpancingo y Acapulco, pues llevaban una verdadera invasión de gente de todo género al puerto, que iba a escuchar las salvas que se disparaban a la llegada del galeón y el júbilo cundía por todas partes.

El galeón aparecía en el horizonte. Su velamen como si fuera un punto blanco. Se formaba el tumulto en la playa para presenciar la forma en que el punto crecía hasta que, agrandándose, se delineaba el imponente galeón, empavesado, con banderas desplegadas en señal de triunfo sobre el terrible mar que había recorrido. Enfilaba por la isla de Roqueta. Aparecía, finalmente, en la bocana del puerto, donde saludaba con salvas que se contestaban desde el fuerte de San Diego. Al atracar la nave, amarraba en una vieja ceiba y quedaba a salvo. Subían a bordo los oficiales reales para seguir los trámites relativos a las mercaderías y a los pasajeros y tripulantes que sobrevivieron el viaje y que, al poner pie a tierra, iban en acción de gracias a la iglesia del pueblo llevando el santo patrón de la nave que los protegió en el camino. Seguía después la feria en que se comía y se bebía y se comerciaba, con



gran alboroto ante las ricas mercaderías de Oriente y las talegas de oro y plata, extendidas sobre la arena bajo el sol tórrido del trópico.

No faltaban deserciones a la llegada de la nao en uno y otro extremo de su viaje. Muchos de los nacidos en la Nueva España quedaron en las Filipinas y viceversa, produciéndose un nuevo mestizaje a la par que los nombres españoles se extendieron por el Pacífico y nombraron las islas.

Las mercancías y dinero que cambiaban de manos en las ferias acapulqueñas fueron muy importantes. En Acapulco se descargaban sedas, marfil, porcelanas, perlas, plata labrada, cerámica fina, especias, sustancias aromáticas, mantones, que después de venderse, a lomo de mula y durante varias semanas enfilaban la ascensión hacia la ciudad de México, y de ahí se distribuían al interior de la Nueva España y se mandaban a España por Veracruz donde se volvían a embarcar.

De ida hacia las Filipinas los galeones cargaban barras de plata y recios doblones que producían las minas mexicanas y la Casa de Moneda de México; ello mantuvo a las Filipinas durante dos y medio siglos, pues desde el siglo *xvi* hasta el *xix* las Filipinas dependieron administrativamente de México y, cuando el galeón era apresado por piratas, se causaba la ruina para las islas. En esa corriente comercial se entrelazó también la cultura, pues se exportaron libros e imprenta a las Filipinas a donde se habló el español de México y no el de España.

A pesar de que el tráfico, beneficioso, enriqueció una multitud de gente, Carlos II autorizó la formación de la real compañía de las Filipinas destinada a llevar a cabo el tráfico directo entre España y Filipinas sin pasar por México. Poco después se autorizaron factorías inglesas, norteamericanas y holandesas en Manila, que traficaron con el resto del mundo y ello fue un golpe de muerte al monopolio del viejo galeón. Los movimientos independentistas de la Nueva España interrumpieron las comunicaciones y la ruta de las naos perdió su utilidad, suprimiéndose el tráfico de la nao en 1813 por mandato de las cortes de Cádiz, a la par que las islas podían traficar libremente en buques particulares. El decreto se hizo efectivo en 1815 cuando, en el mes de marzo, a los doscientos cincuenta años de haber partido de las costas mexicanas Legazpi y Urdaneta, zarpó el Magallanes, último galeón que salió del puerto de Acapulco.⁴⁶

Volvamos atrás con objeto de seguir el viaje de Pedro Cubero, que llegó en 1679, para darnos cuenta del significado que tenía Acapulco y los caminos de herradura que de ahí llevaban hacia el centro del país.

Por muy seguro que fuera el puerto para la nao, lo cierto es que Acapulco tenía pocos atractivos para el viajero. Quedaba prácticamente vacío en cuanto la nao salía. Sigamos a nuestro viajero:

46 Almazán, *op. cit.*, p. 12-9.



el lugar es muy pequeño, de muy malísimo temple; sus habitantes son negros, a manera de cañes; la tierra es tosca, estéril y seca de agua; no tienen más que la de los pozos y es mala por ser pesada y salobre; a poca distancia de allí hay una fuentecilla muy tenue, que apenas sale un hilo de agua que le llaman el Chorrillo, que para llenar una botija, es menester dos horas. En medio de la plaza hay una iglesia pequeña que es la parroquia; hay dos ermitas, una de San Francisco y otra de san Nicolás; esto es lo que tiene el tan celebrado Acapulco, lo demás tan caluroso por no bañarle los vientos, que no se puede asistir en él, y en entrado el invierno que allá llaman, es tan tempestuoso de truenos, relámpagos y rayos, que es horror el habitar en él.⁴⁷

Abandonar Acapulco y emprender el viaje por tierra no era empresa fácil pues se hacía un viaje duro y arduo porque al haber “entrado las aguas y ser el camino de los más ásperos que he andado [decía Cubero] en mi vida, porque no hay otra cosa que barrancos, montes, peñascos y despeñaderos de los más profundos que hay en el mundo”⁴⁸ el peor tramo parece haber sido el que llegaba a Atlixco, pues Cubero se dirigió directamente a Puebla sin pasar por la capital novohispana.

Salí de Acapulco y pasando diversas montañas al segundo día llegué a la celebrada cuesta del Papagayo, que sobre su aspereza de subida y bajada, tiene más de tres leguas; en lo alto de la cumbre nos cogió una gran tempestad de truenos, relámpagos y aguas, que entendimos que el cielo se venía abajo. En lo alto de la cuesta, apeándome para ponerme debajo de un árbol, porque los arroyos de agua que bajaban eran tan grandes y con tanta furia que las cabalgaduras no podían de ninguna manera caminar; vi un árbol cuya corteza olía a bálsamo y reparé que entre aquella arboleda debía haber muchos árboles aromáticos, porque era grande la fragancia que allí había. Luego bajamos para pasar el río del Papagayo, y lo que yo más me recelaba era que no hubiese crecido, porque es de los ríos más temidos de toda la Nueva España, por haberse tragado tantos hombres; su corriente es muy veloz y a treinta pasos del vado tiene un despeñadero, tan alto y profundo, que en cayendo allí no tiene humano remedio.

Al otro día pasamos aquel tan profundo arroyo que llaman de la Imagen, por un peñasco muy alto donde hay una peña que parece de mármol blanco que desde el arroyo se ve y representa una Imagen muy grande como de nuestra Señora de la Concepción, que la misma naturaleza labró ahí.⁴⁹

47 José Miguel Quintana, *op. cit.*, p. 42.

48 *Idem.*

49 *Ibidem*, p. 42-3.



Cabeza de Navidad, entrada a la Barra. Fot. A. P.

El camino seguía por algunos pequeños poblados de indios y llegaba a Tixtla, a Chilapa, y pasaba por Atlixco.

De Atlixco, sin ir a la capital, se pasaba a Puebla que estaba en auge de su esplendor y de ahí se iba a Veracruz. La primera jornada de camino se hacía hasta Dos Arroyos, donde solían reunirse varias personas para atravesar lo que llamaban el Mal País, donde robaban a los viajeros; se pasaba por Perote y Jalapa, donde de nuevo eran frecuentes las tempestades y luego se acercaban a la costa donde empezaba la tortura de los mosquitos, llegando a la Antigua y finalmente al puerto de Veracruz que era

poco saludable para los españoles por seco y cálido, así como arenoso y que los cuerpos sudan tanto que se origina una enfermedad llamada pasom de la que mueren las personas a las veinticuatro horas. Dice que durante su estancia en Veracruz se trajo nieve para resfriar las bebidas, aun en contra de la opinión de los médicos de que esto no podría ser provechoso: parece que desde aquella época se continuó la práctica.⁵⁰

⁵⁰ *Ibidem*, p. 43-4.



Uno de los recuerdos más penosos de Veracruz que quedaron a nuestro viajero Cubero fueron

unas sabandijas como a manera de pulgas, que los naturales llamaban niguas, y se entran en los pies, y poniéndose entre el cutis y la carne causan mucho dolor y aun me aseguraron que pasan el calzado.⁵¹

A través de las vicisitudes narradas por los viajeros, tanto respecto a su viaje marino desde las Filipinas a Acapulco como al viaje terrestre desde Acapulco a Veracruz, bien fueran por Puebla o por Taxco hasta la capital, y desde ahí a Puebla para ir a Veracruz, notamos cómo se enlazaron los dos grandes viajes marinos, el Pacífico y el Atlántico, que constituyeron el espinazo del imperio español cuyo mejor aliado fueron los vientos alisios que movieron estas navegaciones en que los hombres recios del mar pudieron llevar a cabo sus proezas. Mismas que levantaron graves rivalidades entre naciones y entre hombres, que continuamente trataron de interrumpir el paso de las naves españolas y los derroteros establecidos, que llevaron las importantes mercancías y productos de los territorios enlazados de un lado a otro; así como también las órdenes, las leyes, la evangelización, la política o el arte.

La influencia del comercio efectuado a través de la nao pronto se hizo patente en México y su impacto apareció en las artesanías, como en el caso de la decoración orientalizante de las lacas de Pátzcuaro y en la cerámica de Puebla o en épocas más tardías en las filigranas mexicanas influidas por piezas chinas de la misma época en los siglos XVIII y XIX. El mobiliario chino que se destinaba a occidente era numeroso, hecho en madera oriental con laca e incrustaciones, gabinetes, bargueños, escritorios, cajoneras, cajas, baúles que mostraban la fauna y la flora del oriente. Pátzcuaro, que fue la sede de las aduanas que revisaban los cargamentos procedentes de Filipinas, no sólo absorbió la influencia artesanal sino que también la proyectó hacia otros confines de la Nueva España y también al Perú, pues las naos piruleras ancladas en Puerto Marqués cargaban la artesanía mexicana que terminaba en Perú y Sudamérica. Salvador Solchaga dejó, inconclusa, una batea que representaba una nao de la China descargando en el puerto y su orla representaba recuas que acarreaban barriles y fardos. Se supone que esa obra de arte fue pintada por el maestro en recuerdo de su antepasado Domingo, que llevaba lacas al puerto de Acapulco para venderlas a comerciantes peruanos. La ejecución de su dibujo original correspondió a José Manuel de la Cerda, indio noble de quien se dijo que sus trabajos excedían en primor y lustres a los mejores de la China. Las huellas de la nao se encuentran también en Quiroga, donde en una de sus iglesias se encuentran incrustados unos platos de porcelana que, posiblemente, fueron exvo-

51 *Idem.*



Costa general de Jalisco. Fot. A. P.

tos de viajeros o navegantes.⁵² No debe dejarse de recordar la leyenda de la “China Poblana” que vino por el mismo camino. Indudablemente la inmensa cantidad de cargamentos de objetos traídos de las Filipinas, desde que se abrió la comunicación regular, tuvo que afectar la sensibilidad y el gusto de la población de la Nueva España a partir del regreso de Urdaneta en 1565, y esa corriente de gusto oriental se mezcló también con otras de diverso origen, entre ellas la francesa. Un elemento clásico de la importación procedente de las Filipinas fue la porcelana, pues se hizo presente en la mayoría de las casas. Llegaban a Acapulco empacadas en barricas las vajillas y los grandes jarrones de adorno monocromos y decorados, corrientes unas veces y de gran calidad las otras. Sin embargo, no eran mercancía barata pues parece ser que por el fin del siglo xvi, según un inglés, se pagaba por una pieza su peso en plata. Para el siglo xvii fue común que se encontraran piezas orientales en la mayoría de las casas mexicanas y las mejores piezas se consideraban de mucha importancia en los avalúos de la época. El investigador Manuel Romero de Terreros cita inventarios de la casa del conde de Xala del siglo xviii, según los cuales la sala principal de la casa estaba adornada con grandes jarrones de China.⁵³ Hasta tal punto fueron importantes estas porcelanas en México que, cuando se rompían, su pedacería se utilizaba para construir conjuntos monumentales llamados “riscos” que resultaban característicos del gusto barroco mexicano, tal como se puede apreciar en la fuente de pedacería que se encuentra en la casa de don Isidro Fabela en el barrio de San Ángel de la ciudad de México.⁵⁴

Otro de los tradicionales productos importados fueron las sedas orientales, de mejor calidad y menos precio que las producidas en la Nueva España. Estas llegaron en tres formas, sedas lisas para forros, bordadas, y piezas de vestidos bordadas tales como casacas, chalecos, faldas, chales, tápalos, pañoleta y también colchas, sobremesas y ornamentos para iglesias. No faltaron tampoco los objetos de marfil labrado y sobre todo los objetos religiosos, cristos, vírgenes, plaquetas, niños dios e incluso arconillos. Como uno de los objetos más importantes puede considerarse la reja de la catedral capitalina que fue elaborada en Macao por artesanos japoneses, con diseño de Juan Rodríguez Juárez.⁵⁵

10. Conclusión

La conquista de México, apenas terminada, significó establecer el eslabón necesario para plantear el segundo tramo de la navegación de altura del imperio español.

52 Antonio Francisco Garabana, “El comercio del oriente en la provincia mexicana”, en “La nao de Manila”, *Artes de México*, núm. 143, p. 67.

53 Gonzalo Obregón, “El aspecto artístico del comercio con Filipinas”, *Artes de México*, núm. 143, p. 74, 83.

54 *Ibidem*, p. 90.

55 *Ibidem*, p. 90-7

Las flotas, salidas de España, lograron un nivel de vigilancia y organización, aún burocrático, que fue necesario tanto para su protección material y para mantener su significación económica, como de manera especial para asegurar la persistencia de la colonia novohispana. Por ello, la corona estableció reglamentos que definieron la forma de navegar y los periodos en que se debían hacer las salidas, y los marinos los llevaron explícitos en el padrón real. Pero los marinos fueron responsables de perfeccionar los viajes y de buscar las singladuras adecuadas a las estaciones y a los vientos.

Debe observarse cómo, en el viaje de regreso a Europa, buscaron la forma de salir del ámbito tropical para aprovechar los vientos frescos de oeste a este a los 38 y 39 grados de latitud, que los llevaron directamente a las costas europeas.

La navegación iniciada por las exploraciones en el Pacífico se bifurcó, tomándose en la costa mexicana el rumbo del oeste pero, además, el del norte. En ambos casos los progresos fueron evidentes pues en la primera mitad del siglo XVI se contó con un caudal de información sobre las costas de México y aun sobre las californianas, pero además se abrió una mayor visión en cuanto a la expansión sobre el Pacífico que surgió desde México, como se vio en las instrucciones de Cortés a Saavedra Cerón.

El punto culminante de la navegación de altura consistió en el tornaviaje resuelto por Urdaneta. Éste utilizó el mismo método aplicado por los navegantes del Atlántico pues subió al grado 35 de latitud para salir de la zona tropical y encontrar los vientos directos hasta California, cosa que los navegantes anteriores sólo lograban, al navegar en dirección nordeste desde las Filipinas, al llegar a la mitad del Pacífico. Urdaneta, al elevar su ruta hasta el grado 35, puede decirse que, alargó el viaje, pues tomó los dos catetos del triángulo en lugar de la hipotenusa. Con ello obtuvo la ventaja de navegar todo el Pacífico con vientos directos y con la ayuda de la Kuro Sivo.

Se complementó así el ciclo atlántico de navegación, a través de México, con el ciclo pacífico.

El comercio de las Filipinas, junto con el establecimiento de la línea de navegación resultante, de las naos de las Filipinas, fue la consecuencia de unir los dos ciclos, atlántico y pacífico, con lo que el imperio español abrió un nuevo ámbito económico apoyado en las costas mexicanas y en la travesía del territorio virreinal, con la consecuencia de afectar el gusto mexicano y también el europeo con los productos orientales.

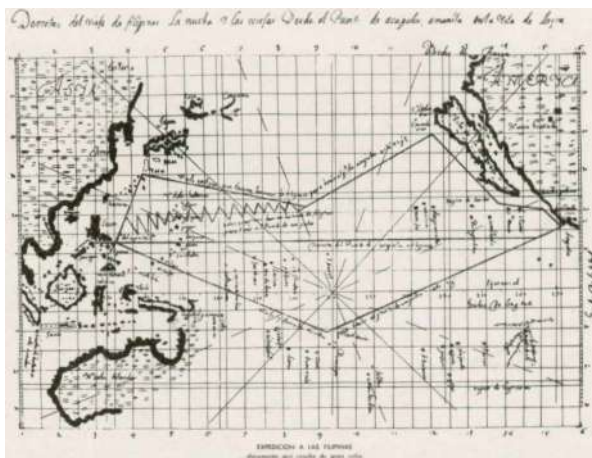
Esa empresa de gran navegación tuvo, de por fuerza, que depender de la gente de mar. La lidia con las tormentas y los peligros o con la fatalidad de las enfermedades, no podía ser enfrentada por hombres de carácter terrestre. En las situaciones difíciles marítimas no tenían significado las leyes, ni las instituciones, ni la burocracia, ni las previsiones, y los problemas tenían que resolverse a fuerza de elasticidad, de apertura, improvisación, tolerancia y experiencia. Sólo en esta forma pudo erigirse el



Acantilado de la costa de Jalisco. Fot. A. P.

gran puente de comunicación entre la vieja España y las Filipinas, que forzosamente afectó sus dos extremos pero también su punto medio de apoyo, el de la Nueva España. Contrastó así el sentido de la empresa marítima que requería un carácter humano divergente con el que se hacía necesario en la empresa terrestre.

La derrota de tornaviaje de Urdaneta.



Se cerró el puente entre La Rábida y las Filipinas.

LAS SOLUCIONES PARALELAS EN LA NAVEGACION ATLANTICA Y PACIFICA

