



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

Salvador Bernabéu Albert y José María García Redondo

“Mapas trastornados. Análisis histórico-visual
de los derroteros del galeón de Manila en el siglo XVIII”

p. 157-196

*Nueva España: puerta americana al Pacífico asiático
siglos XVI-XVIII*

Carmen Yuste López (coordinación)

México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2019

374 p.

ISBN 978-607-30-1558-5

Formato: PDF

Publicado en línea: 25 de junio de 2019

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/705/nueva_espana.html

D. R. © 2019, 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



MAPAS TRASTORNADOS

ANÁLISIS HISTÓRICO-VISUAL DE LOS DERROTEROS DEL GALEÓN DE MANILA EN EL SIGLO XVIII

SALVADOR BERNABÉU ALBERT
JOSÉ MARÍA GARCÍA REDONDO

Introducción

El galeón de Manila, la nao de China o el navío de Acapulco son tres nombres de una misma realidad: la ruta comercial que unió América del Norte con Asia a través del océano Pacífico o Mar del Sur durante casi tres siglos. Sin embargo, no son muchos los relatos sobre las experiencias a bordo del galeón, y menos los escritos por personajes tan importantes como el abogado italiano Gianfrancesco Gemelli, quien contó con detalle su travesía a los lectores europeos de la Ilustración. Integrado en su famoso *Giro del Mondo* (1699-1700), con numerosas traducciones y reediciones en el bautizado *Siglo de los Viajes*, su texto nos narra las actividades, penalidades y esperanzas de una singladura que, en las mejores condiciones, duraba alrededor de seis meses sin ver más que cielo y mar durante gran parte del recorrido:

Puede decirse que la navegación desde Filipinas a América es la más larga y terrible del mundo: por los mares inmensos que se han de atravesar, casi la mitad del globo terráqueo, siempre con viento contrario; como por las tempestades increíbles que se encuentra una tras otra; y por las enfermedades mortales que sobrevienen en un viaje que requiere siete u ocho meses; ya por las diferentes latitudes y por el clima cambiante, ahora frío y helado, ahora templado o caliente.¹

¹ “A bordo del galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri”, *Anuario de Estudios Americanos*, 69, 1, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, enero-junio, 2012, p. 277.

Por otro lado, tampoco son muchos los mapas que recogen la ruta de la nao: un efímero surco en la inmensidad del océano al que —como la aguja de un viejo gramófono— Gemelli daba voz para contar sus grandezas e infortunios. Si recientemente estudiamos y vertimos al español el relato del aventurero italiano,² en este trabajo queremos abordar la cartografía del galeón en el siglo XVIII: los mapas y cartas que recogen el viaje transoceánico o aquellos que plantean rutas alternativas, generalmente para lograr mayor seguridad ante las amenazas extranjeras y los peligros naturales.

Desde hace algunos años, al amparo de la nueva historia cultural, las imágenes se han convertido en una fuente fundamental y en un objeto de estudio para la historia y la epistemología, gracias a lo cual han aparecido numerosas reflexiones sobre su lugar en la construcción del conocimiento desde una perspectiva interdisciplinaria. Este interés inaudito, que se hizo patente en la bisagra de los siglos XX y XXI, ha sido denominado de distintas maneras: *visual turn*, *iconic turn*, giro visual, giro pictórico, etcétera, remarcando siempre la posición preeminente y novedosa de las imágenes en el régimen general del conocimiento, hasta el punto de constituirse, según Fernando Rodríguez de la Flor, en “una suerte de esfera autónoma e integrar una totalizadora *visual culture*”.³ En nuestro ámbito, este giro gnoseológico ha coincidido con la organización de las grandes exposiciones en torno a la conmemoración del descubrimiento del Pacífico, la historia del galeón de Manila y las consecuencias de la temprana globalización, en donde —repetidamente— se han exhibido cartas, mapas y planos de Acapulco, Manila, el cercano puerto de Cavite, las Marianas, las Californias o el océano con las rutas de ida y vuelta de la Nao. Sin embargo, en la mayoría de los casos, los discursos

² Salvador Bernabéu Albert (coord.), dossier “Los trabajos y los días en el galeón de Manila: el relato de Gemelli Carreri”, *Anuario de Estudios Americanos*, 69, 1, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, enero-junio, 2012, p. 229-317.

³ Fernando Rodríguez de la Flor, *Giro visual. Primacía de la imagen y declive de la lecto-escritura en la cultura postmoderna*, Salamanca, Editorial Delirio, 2009, p. 15.

museográficos y los recientes desarrollos en la investigación no han sabido confluir al presentar los materiales cartográficos. Al heredar las prácticas tradicionales de la historiografía y de la geografía empirista, las fichas de identificación o las descripciones en las exposiciones y catálogos repiten definiciones positivistas carentes de crítica y discordantes con la naturaleza de los mapas expuestos, que pasan a ser meras “ilustraciones” u objetos curiosos que se dan a conocer generalmente descontextualizados y sin profundizar en su origen e identidad. Con este capítulo, muy limitado en sus páginas y ejemplos, queremos iniciar el estudio de las rutas del galeón a partir de la cartografía conservada. Dejando a un lado los usos de las imágenes como complemento al discurso histórico, nuestro propósito es integrar las fuentes visuales y textuales dentro de un mismo análisis.⁴ El trabajo se centra fundamentalmente en el siglo XVIII, momento en el que se produjeron la mayoría de los materiales cartográficos hoy conocidos.

La accidentada conformación de una ruta

Tras cinco intentos por regresar de las Islas de Poniente a la Nueva España sin éxito, dos barcos de la expedición comandada por Miguel López de Legazpi consiguieron el tornaviaje. La derrota más celebrada es la que hizo la nao *San Pedro*, que llegó al puerto de Acapulco el 8 de octubre de 1565 al mando de Felipe de Salcedo, nieto del citado Legazpi, acompañado del cosmógrafo y marino fray Andrés de Urdaneta, aupado por los agustinos como el descubridor de la derrota hacia el Este. Sin embargo, ese camino de vuelta era ya una realidad, pues, para entonces, otro de los barcos de la flotilla legazpiana había alcanzado las costas novohispanas: el patache *San Lucas*, capitaneado por Alonso de

⁴ Véase, en este sentido, Salvador Bernabéu Albert y José María García Redondo, “Las nuevas Filipinas: un proyecto misional oceánico de la Compañía de Jesús (s. XVII-XVIII)”, en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona (coords.), *Conocer el Pacífico. Exploraciones, imágenes y formación de sociedades oceánicas*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2015, p. 149-193.

Arellano y pilotado por el mulato Lope Martín.⁵ El patache había anclado en el puerto de la Navidad el 9 de agosto del citado año, convirtiéndose en el primer barco en lograr el tornaviaje. Ambos navíos habían seguido una derrota muy parecida, un semicírculo que, tras dejar las Filipinas, los conducía de los climas cálidos a los fríos. La nao *San Pedro* alcanzó su máxima altura en los 39° y medio, desde donde puso rumbo al sudeste buscando las costas septentrionales de California, para luego bordearlas hasta alcanzar el litoral mexicano. Por su parte, el *San Lucas* había seguido un trayecto similar, aunque se separó de la capitana poco después de salir, lo que corroboraría que en ambos barcos se manejaron de antemano instrucciones e, incluso, mapas semejantes. Desbaratando el mito en torno al fraile agustino, el historiador Juan Gil ha demostrado que el responsable del éxito del tornaviaje fue el capitán Juan Pablo de Carrión, quien explicó al Consejo de Indias cómo las naves “siguieron la derrota que él decía así en la ida como en la buelta, la qual buelta se descubrió con la facilidad que se a visto”.⁶

Conocer la vía de regreso a México permitió establecer una ruta permanente de ida y vuelta en el océano Pacífico sin atravesar los territorios portugueses del sureste asiático. Así, al año siguiente, en 1566, el galeón *San Jerónimo*, capitaneado por Pedro Sánchez Pericón, se hacía a la mar desde Acapulco rumbo a las Filipinas, inaugurando la derrota transpacífica.⁷ Desde

⁵ Véase una renovadora revisión de estos viajes en Juan Gil, “El primer tornaviaje”, en Salvador Bernabéu Albert (coord.), *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Sevilla, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, 2013, p. 25-64.

⁶ Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *Patronato*, 263, n. 1, r. 1, f. 1. S/I, 1565. Representación del capitán Juan Pablo de Carrión al presidente del Consejo de Indias. Citado en Gil, “El primer tornaviaje”, p. 60-61.

⁷ Salvador Bernabéu Albert, “Descubrimientos y desventuras del primer galeón del Pacífico: el *San Jerónimo* (1566)”, en Salvador Bernabéu Albert, Carmen Mena García y Emilio José Luque Azcona (coords.), *Filipinas y el Pacífico. Nuevas miradas, nuevas reflexiones*, Sevilla, Editorial Universidad de Sevilla, 2016, p. 95-121. Sobre las expediciones que siguieron al *San Jerónimo*, sabemos que en 1567 partieron de Acapulco dos navíos con trescientas personas entre soldados, marinos y colonos. Un año después, el barco capitaneado por Felipe de Salcedo naufragó. La expedición más importante hasta entonces fue

entonces, las travesías del galeón se sucedieron con regularidad, variando el número de barcos anuales, tanto a la ida como a la vuelta. Los comienzos fueron difíciles: en el periodo entre 1580 y 1630, las naos desgraciadas superaron en número a las que completaron con éxito su periplo. Con posterioridad a 1640, como señala Carmen Yuste, “el tráfico transpacífico y su ruta de navegación adquirieron estabilidad y seguridad”, lo que no impidió que las pérdidas por accidente, peligros naturales o ataque de enemigos se repitiesen cada cierto tiempo hasta el final del siglo XVIII.⁸

Durante el siglo de la Ilustración, el océano Pacífico se incorporó de lleno a los planes geoestratégicos de los principales Estados europeos. A lo largo de la centuria, la llegada de naves extranjeras fue imparable. Numerosas expediciones revelaron sus enigmas geográficos y dieron noticia de los diversos pueblos isleños. El gobierno español siempre estuvo alerta, desconfiando de las expediciones de geógrafos y naturalistas, pues, antes o después, la suspensión de los periodos de paz convertía a los navegantes amigos en depredadores cuyo botín más codiciado era el galeón de Manila. Sin embargo, a pesar de que en ocasiones albergasen objetivos comerciales y colonizadores, aquellos mismos viajes ilustrados incorporaron adelantos en confortabilidad y salubridad, propiciando navegaciones más seguras gracias a modernos instrumentos y nuevos métodos de observación. La cartografía y los registros náuticos se hicieron más fiables y los grandes mitos de principios de siglo (el Mar del Oeste, que unía el Pacífico con el Atlántico por uno o varios canales, la insularidad de California o la existencia de un gran continente austral) fueron desterrados.

la encabezada por Juan de Isla, que levó anclas de Acapulco el 9 de marzo de 1570 con tres naves, numerosos socorros, importantes órdenes para el gobierno de Filipinas y varias familias de pobladores. Véase Antonio Francisco García-Abásolo, “La expansión mexicana hacia el Pacífico: la primera colonización de Filipinas (1570-1580)”, *Historia Mexicana*, 32, 125, México, El Colegio de México, julio-septiembre de 1982, p. 55-88.

⁸ Carmen Yuste López, “El galeón de Manila o nao de China”, en Carlos Martínez-Shaw y Marina Alfonso Mola (eds.), *La ruta española a China*, Madrid, Ediciones El Viso, 2007, p. 135.

La ruta entre México y Filipinas no fue ajena a estos adelantos, si bien la utilización de las principales novedades, como el reloj para calcular la longitud, coincidió con sus años de decadencia. Una muestra completa de la navegación del galeón a comienzos de la centuria se encuentra en el libro del piloto José González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa y práctica*, editado en Manila en 1734. La obra se orientó a la formación práctica de marinos inexpertos o principiantes, pues, como señala el autor en el prólogo, los iniciados “no necesitan de Rethoricas, sino tan solo de una clara explicacion, y en esto he puesto todo mi conato”.⁹ En su esfuerzo, sin duda extraordinario, Cabrera Bueno estuvo animado por los escasos manuales en castellano sobre la materia y por la necesidad de mejorar la preparación de quienes tenían la responsabilidad de mantener el tráfico interoceánico con Acapulco, el único utilizado por los hispanos hasta que, a partir de 1765, se desarrollasen los viajes de Filipinas directamente con la península a través del Cabo de Buena Esperanza.¹⁰

La *Navegación especulativa y práctica* —cuya publicación fue apoyada por el gobernador Fernando de Valdés y Tamón y por el

⁹ Joseph González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa y práctica*, Manila, en el convento de Nuestra Señora de los Ángeles, 1734, “Prólogo al lector”, s/p.

¹⁰ En el contexto de este libro, nos hemos centrado en la cartografía correspondiente a las rutas entre México y Filipinas. Sobre los viajes y proyectos que tantearon la conexión directa con España bordeando África o América del Sur, véase Marina Alfonso Mola y Carlos Martínez-Shaw, “La ruta del Cabo y el comercio español con Filipinas”, en Salvador Bernabéu Albert y Carlos Martínez-Shaw (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013, p. 307-340; Salvador Bernabéu Albert, “Ciencia ilustrada y nuevas rutas: las expediciones de Juan de Lángara al Pacífico, 1765-1773”, *Revista de Indias*, 47, 180, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1987, p. 447-467. Sobre la comunicación de Filipinas con la península navegando al sur de la Tierra del Fuego, véase la recopilación de documentos de Antonio Laborda (ed.), *Viaje alrededor del globo realizado por la escuadra al mando de don Ignacio María de Álava, con anotaciones sobre las operaciones de dicha escuadra en los mares de Filipinas, 1795-1803*, Madrid, La Hoja del Monte, 2005. De esta última expedición se conserva el mapa: Francisco Diéguez, *Carta esférica en que se manifiesta la Derrota que hizo la Esquadra del Gefe de esta Clase D. Ignacio María de Álava desde el Puerto de Cádiz al del Callao de Lima, y Bahía de Manila en los años de 1795 y 1796*, AGI, Mapas y Planos, Filipinas, 192.

influyente jesuita Pedro Murillo Velarde— dedica los dos primeros capítulos de su quinta parte a las “Derrotas desde Cavite a San Bernardino, y prosigue hasta Señas, y de allí a Acapulco” y a la “Derrota desde el Puerto de S. Diego de Acapulco, al Embocadero de S. Bernardino, y de allí al Puerto de Cavite”, es decir, a los viajes de ida y vuelta entre Acapulco y Manila. Dicha parte del libro se completa con otros dos capítulos: el tercero enumera los accidentes geográficos, rumbos, distancias, peligros, etcétera, que un piloto debería conocer en el laberinto filipino “por derroteros de algunos experimentados”, y el cuarto presenta una descripción minuciosa de la costa norteamericana desde el cabo Mendocino hasta la bahía de Acapulco.¹¹ Tan apreciados resultaban los conocimientos compendiados por Cabrera Bueno que, aún en 1769, el consejero de Indias Pedro Calderón y Henríquez—antiguo oidor en Manila— lo celebraba precisamente por haber “inserto el derrotero de la costa exterior de californias que formó el cosmógrafo que fue a su reconocimiento en el año de 1602 con expresión de sus puertos y ensenadas con tanta puntualidad”, especialmente porque “los pilotos de filipinas se gobiernan por él siempre que necesitan atracarse a la tierra por averle hallado mui puntual”.¹²

Respecto a la derrota transpacífica de Manila a Acapulco, Cabrera Bueno recoge y transmite a los nuevos pilotos un tornaviaje prototipo, con apenas variaciones en el tiempo, donde están sintetizadas las principales etapas de la singladura. Estableciendo el estrecho de San Bernardino como coordenada de longitud de referencia, “principio de su meridiano”, Cabrera hacía salir a los galeones Este por Noreste durante cincuenta leguas, para navegar a continuación hacia las islas Marianas. Atravesada la

¹¹ González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa...*, p. 292-313.

¹² AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 12, Madrid, 24 de febrero de 1769. Informe de don Pedro Calderón Enríquez sobre el comercio con Filipinas. Se refiere Calderón a la expedición comandada por Sebastián Vizcaíno desde Acapulco al cabo Mendocino en 1602. De este viaje se conserva en el AGI el derrotero elaborado por el capitán y cosmógrafo Jerónimo Martín Palacios, cuyos mapas levantó Enrico Martínez. AGI, México, 372, f. 47-91, México, 8 de noviembre de 1603.

ínsula más septentrional de las mismas, conocida como los Volcanes, se alcanzaba la latitud necesaria para cruzar el Pacífico. Generalmente lo atravesaban entre los 32° y 37°, aunque se utilizó un margen mayor en la navegación, entre los 31° y los 44° N, “y de dicha positura mandarás gobernar al Leste hasta hallarte en 64. grados de longitud [...] y de ay buelve a desminuir dicha variación hasta ponerte tanto abante con Cabo de Mendozino, que está en 94. grados de longitud, en cuya positura hallarás 5 á 6 grados de variación que siendo bien hecha la demarcación, no ay duda estarás en Señas”.¹³ Así, antes de llegar a la costa californiana, Cabrera Bueno anuncia la aparición de las famosas “señas”, “unas porras, o cabezas como Zebollas de Europa, y sus rabos de a tres ó cuatro brazas, de color verde, y colorado, y el agua turvia a manera de lodo”.¹⁴ Desde ahí, los pilotos optaban por dos derrotas, o navegar hasta avistar la Alta California, para luego guiarse por ella hacia el sur, siguiendo de lejos sus costas; o virar directamente hacia el sudeste aproximadamente hasta los 31° 41' N, en cuyo caso descubrían una de las tres islas siguientes: Cenizas (hoy San Martín), Guadalupe o Cedros. Una vez rebasada la punta meridional de Baja California, el famoso Cabo San Lucas, el galeón cruzaba el mar de Cortés hasta alcanzar las costas de Jalisco, desde donde costeaba hasta Acapulco —“en altura de 16. grados y 40 minutos, y en longitud de 124. grados”—, después de enviar un emisario a tierra, quien se dirigía a la capital mexicana con la noticia de la llegada del famoso barco transpacífico.¹⁵ Además de la ruta, Cabrera Bueno sintetizaba muchos detalles geográficos, variaciones de la aguja y peligros que podrían acechar durante la navegación. Predominan las descripciones eminentemente visuales y, con la misma ambición didáctica, se remitía a acontecimientos concretos, como los tres farallones en 25°, entre la isla de Cerros y Cabo San Lucas, que

¹³ González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa...*, p. 294.

¹⁴ *Idem.* Véase, Salvador Bernabéu Albert, “La ‘Audiencia de las Señas’: los significados de una ceremonia jocosa en la nao de China”, en Bernabéu, *La Nao...*, p. 91-117.

¹⁵ González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa...*, p. 295.

“parecen Fragatas a la vela” y “que son los que engañaron al Navio S. Geronymo el año de 1699, y por ello ve con cuydado”.¹⁶

Con todo y con eso, la *Navegación especulativa y práctica* no citaba la época de salida del galeón de Manila, quizás por el peligro de ataque de los extranjeros. Como ya señalamos, el tiempo medio de la travesía era de seis meses, reduciéndose algo en ocasiones, aunque las dificultades del viaje no permitieron un acortamiento sensible. La partida debía de realizarse a finales de junio o principios de julio, con el monzón de verano, para llegar a Acapulco entre la Navidad y el Año Nuevo. Durante los meses de enero y febrero, el puerto novohispano era un enjambre de personas, animales y mercancías, primero, para descargar lo traído de Oriente y, después, para subir los bastimentos, productos, baúles y fardos que se embarcaban para Manila. En las primeras semanas de marzo, o inicios de abril como muy tarde, se levaban anclas, siguiendo una ruta al Suroeste hasta encontrar las famosas *brisas*, vientos alisios constantes del Oeste al Norte del ecuador, sobre los 10° N, con los que se atravesaba la inmensidad del océano hasta antes de llegar a las Marianas. Entonces los pilotos hacían escala en San Ignacio de Agaña para aprovisionarse de agua y alimentos con los que afrontar la última parte del viaje, recomendando Cabrera al aprendiz de piloto,

mandarás gobernar al Oeste, y guiñarás al Norueste, hasta ponerte en el meridiano de los Garbanzos [Carolinas Occidentales o Palaos], que estan en 14. grados de longitud, y mandarás gobernar al Oeste quarta del Sudueste, en demanda de el Cabo de el Espiritu Santo, que esta en altura de 12. grados y medio [...] Y estando tanto á bante mandarás gobernar a el Oeste quarta al Norueste, que assi corre la tierra seis ó siete leguas, y luego gobernarás al Oeste en demanda de S. Bernardino, que es un Farallon que está en medio del Embocadero.¹⁷

¹⁶ González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa...*, p. 295.

¹⁷ González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa...*, p. 296-297. Respecto al viaje de vuelta a Filipinas, aunque Joseph González Cabrera y Bueno sigue el camino tradicional, se hace eco de algunas prácticas generalizadas en las primeras décadas del siglo XVIII: “Saliendo del Puerto de Acapulco que la mejor salida es a mediados de Marzo para conseguir el Viage que se va proponiendo,

Aprovechando el monzón de invierno, el galeón finalizaba su viaje en julio, justo cuando una nueva nao se hacía a la mar. De esta forma se cerraba el círculo del viaje completo. Los comandantes o almirantes, escogidos de entre los altos funcionarios y grandes comerciantes, eran los responsables de llevar el galeón lo antes posible y en buenas condiciones a Acapulco, manteniendo el orden entre pasajeros, comerciantes, religiosos, soldados, etcétera, pues no en vano la mítica nave se comparó en numerosas ocasiones con una ciudad flotante. Los pilotos, por su parte, eran los encargados de marcar la ruta utilizando todos los conocimientos a su alcance. Sin duda, los principales instrumentos serían las cartas de marear, tanto generales como particulares, que servían para situar la nao en todo momento y para apuntar o modificar las coordenadas de accidentes geográficos, así como los marcadores de las derrotas establecidas por la tradición y las experiencias anteriores.

Sin embargo, para el siglo XVIII, no hemos encontrado ninguno de aquellos mapas empleados por capitanes y pilotos en la navegación. Por este motivo es remarcable que el ejemplo más temprano que nos ha llegado de la cartografía del galeón sea la versión que hicieron los ingleses “a partir de los dibujos y diarios” requisados en el asalto de George Anson al galeón *Nuestra Señora de Covadonga* en 1743, cuando realizaba el viaje de Acapulco a Manila, en las inmediaciones del cabo del Espíritu Santo, cerca de la embocadura de San Bernardino.¹⁸ El *Centurión* del almirante Anson sorprendió y atacó con tal destreza al *Nuestra Señora de Covadonga* que su experimentado general, el luso Gerónimo Montero —quien llevaba catorce años al servicio del galeón—, no pudo más que rendirse sin poder destruir muchos de los documentos que llevaba y que fueron de utilidad al enemigo, como el plan de guerra, las listas de la preciosa carga, el diario del

aunque lo que oy se experimenta es salir antes de dicho mes, y por esta razón suelen las Naos las más vezes invernar en Palapa, que está del Cabo del Espíritu Santo seis leguas”, González Cabrera Bueno, *Navegación especulativa...*, p. 296.

¹⁸ El galeón *Nuestra Señora de Covadonga* partió de Cavite en julio de 1742 y llegó a Acapulco en febrero de 1743. Inició su malogrado viaje de vuelta en el mes de abril de ese mismo año, siendo apresado por Anson dos meses más tarde.

piloto y la carta náutica empleada por el capitán. Según la crónica oficial del viaje, dichos materiales relativos a la navegación estaban “fundados en la experiencia de más de ciento cincuenta años y corroborados en sus principales circunstancias por los testimonios de todos los prisioneros españoles”.¹⁹ Por ello, el mapa que se publicó en el libro *A Voyage Round the World, in the Years MDCCXL, I, II, III, IV by George Anson*, escrito por Richard Walter, capellán del *Centurión*, sería especialmente útil para futuras y más seguras navegaciones.

En el mapa, titulado *A Chart of the Pacific Ocean, from the equinoctial, to the latitude of 39 degrees and a half North* (mapa 1), apareció impresa por primera vez la gran derrota circular de la nao de Manila, “una navegación particular de la cual —reconocía el propio Richard Walter— hasta aquí, poco más que el nombre se ha sabido, salvo para aquellos directamente implicados en ella”.²⁰ En palabras del autor de la crónica, ésta era una versión “corregida en algunos lugares por nuestras propias observaciones” de la “carta de todo el océano, entre Filipinas y la costa de México” que había sido empleada por los españoles durante su navegación. Además de las líneas correspondientes a los trayectos de ida y vuelta del *Covadonga*, “trazadas según sus diarios”, en el mapa se incorporó la vía seguida por el *Centurión*.²¹ El cronista advertía, no sin razón, que la principal contribución de aquella carta al conocimiento científico era la indicación de las variaciones de la aguja en los trayectos de ambas naciones, sobre todo las procedentes de los diarios españoles que, hasta la fecha, apenas si habían trascendido fuera de los ámbitos de la Monarquía católica. Así pues, en distintos puntos a lo largo de las líneas de las derrotas, se apuntaron sucintas referencias con la indicación de la declinación. Anotaba Walter no tener “constancia de que hayan sido publicadas otras observaciones de este tipo para las áreas septentrionales del océano

¹⁹ [Richard Walter], *A Voyage round the World, in the Years MDCCXL, I, II, III, IV by George Anson*, Londres, printed for the author by John and Paul Knapton, 1748, s/p, “Introduction”. Las citas que siguen han sido traducidas por los autores.

²⁰ [Walter], *A voyage...*, “Introduction”.

²¹ [Walter], *A voyage...*, book III, chapter VIII.

Pacífico”, de modo que aquella novedosa cartografía participaba directamente en los debates de la ciencia de su tiempo: la concreción del sistema general de variación magnética, lo que sin duda constituía “la mayor consecuencia” del viaje. Hasta ese momento, los editores de cartas especializadas habían cometido “una analogía errónea [...] haciendo noroeste [la declinación] donde nordestea y habían reducido 12° o 13° de su cantidad real”. Con todo, Walter confesaba que tales mediciones se aproximaban a las predicciones realizadas por Edmond Halley “en su teoría hace más de cincuenta años [...] lejos de tener cualquier experiencia o medición en aquellas aguas”.²²

La carta y la obra donde, además de la captura del *Covadonga*, se describían la ruta, los tiempos y el sistema comercial transpacífico de los españoles, contó con un gran éxito y sucesivas reimpresiones. El relato conoció hasta cinco ediciones en inglés en el mismo año de 1748, a las que se sumarían sus traducciones al holandés (1748), francés (1749), alemán (1749) e italiano (1756), cada una de ellas con varias ediciones posteriores, lo que convirtió el libro en un best-séller europeo.²³ Con el tiempo, como señaló el historiador Glyn Williams, “la captura del galeón de Manila en el lejano Pacífico por Anson, insignificante como hecho de armas, tendría repercusiones más importantes a largo plazo en la suerte de la Marina británica que muchas acciones de una gran

²² [Walter], *A voyage...*, book III, chapter VIII. El afamado científico Edmond Halley —epónimo del conocido cometa— había publicado, entre otros trabajos sobre el magnetismo terrestre, el mapa *A new and correct chart shewing the variations of the compass in the Western & Southern Oceans as observed in the year 1700 by his Magiesties command by Edmond Halley* (1701), donde representaba mediante líneas isógonas las alteraciones en el Atlántico. Continuando sus estudios, al año siguiente editaría *Nova & Accuratissima Totius Terrarum Orbis Tabula Nautica Variationum Magneticarum Index Juxta Observationes Anno. 1700 habitas constructa per Edm. Halley*, donde mostraba las variaciones de la aguja en los océanos Atlántico e Índico. Dejaba en suspenso, sin embargo, los cambios de la declinación en el Pacífico.

²³ Marta Torres Santo Domingo, “Un bestseller del siglo XVIII: el viaje de George Anson alrededor del mundo”, *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales* 9, 531, Barcelona, Universidad de Barcelona, en línea 30 de agosto de 2004 [<http://www.ub.es/geocrit/b3w-531.htm>], consultado el 10 de abril de 2016.

flota”.²⁴ Y así, efectivamente, las gacetas y hojas volantes insuflaron la imaginación de los europeos, que vieron al galeón como la mayor presa de todos los mares.

Esta imagen distorsionada, aunque basada en la realidad de capturas millonarias, preocupó a los gobernantes españoles, que buscaron alternativas a la derrota tradicional del galeón. Con poca fortuna, en una junta o consejo de oficiales, el propio Gerónimo Montero intentó cambiar su derrota por otra menos frecuente, aunque más larga, cuando se enteró, al hacer escala en Guam, que los ingleses habían sido vistos en el otoño anterior. Con más acierto, en 1746, el general Pablo Francisco Rodríguez condujo hasta Manila el patache *Santo Domingo* empleando la alternativa septentrional —consistente en bordear la isla de Luzón por el norte— para no encontrarse con algún barco inglés. Precisamente, la mayor parte de los mapas que conocemos con la ruta del galeón corresponden a las propuestas de rutas alternativas que se realizaron a lo largo del siglo XVIII, sobre todo durante el reinado de Carlos III, al tiempo que se implantó el cuerpo de la Armada en estos viajes. En numerosas ocasiones, dichas cartas completaron memoriales más o menos elaborados, justificando su necesidad y rememorando tanto recientes eventualidades como antiguas soluciones caídas en el olvido.

A continuación, analizaremos los mapas correspondientes a los planes ilustrados ya fuesen rescatando propuestas abandonadas o proponiendo innovadoras soluciones, así como las cartas que hicieron visibles los caminos que habrían de seguirse para acortar los tiempos, evitar el contrabando, incrementar la seguridad de las derrotas y, especialmente tras la toma de Manila por los ingleses en 1762, prevenir las amenazas enemigas.²⁵

²⁴ Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII*, Madrid, Turner, 2002, p. 255.

²⁵ Resulta fundamental el exhaustivo estudio sobre las campañas de reconocimiento y la propuesta de nuevas derrotas por el norte y el sur de Luzón de María Lourdes Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros del galeón de Manila (1730 y 1773)”, *Anuario de Estudios Americanos*, 13, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1956, p. 1-83.

El viejo plan de una ruta por el norte

En 1730, con el propósito de evitar los vientos contrarios que arreciaban en época de salida del galeón para infortunio de numerosas navegaciones, el experimentado piloto Enrique Herman formuló, como alternativa al pasaje de San Bernardino, un camino septentrional. La propuesta retomaba la derrota que un siglo atrás ya había intentado sin éxito Hernando de los Ríos Coronel. Cumpliendo órdenes reales dirigidas a descubrir nuevas rutas, el procurador general de Filipinas planteó una derrota septentrional para el galeón en 1613, sobrepasando la isla de Luzón por los cabos Bojeador y Engaño en lugar de atravesar un canal plagado de islotes y peligros.²⁶ Herman planteó salir de Manila rumbo noroeste y luego noreste para pasar a mar abierto entre las islas Babuyán y el cabo del Engaño, poniendo después rumbo a levante. Yendo por esta vía —aseguraba el piloto—, los vientos ayudarían a hacer una rápida salida de Filipinas, entre cinco y nueve días, lo que significaba reducir en más de un mes la duración habitual. La derrota evitaría el paso por las islas Marianas, buscando en cambio la isla Rica de Plata. La previsible llegada a Nueva España cuarenta días antes de lo habitual permitiría adelantar la fecha del tornaviaje a primeros del mes de marzo, lo que supondría volver al archipiélago filipino a finales de mayo o comienzos de junio, cuando los vientos son favorables para la entrada por el embocadero de San Bernardino.²⁷ Presumiblemente, con la consulta dirigida al gobernador Fernando Valdés Tamón, Herman presentó el mapa *Nuevo de Rotoero para los galeones de la carrera* (mapa 2), o uno muy similar, al que se hizo referencia durante la evaluación de la propuesta.²⁸ Según el propio piloto, de sus argumentos náuticos daba fe y patente demostración “el

²⁶ “El Escorial, 20 de junio de 1613. Real Cédula a Fernando de los Ríos Coronel, residente en Filipinas, para que descubra una nueva ruta de navegación de las Filipinas”, AGI, *Filipinas*, 329, l. 2, f. 170-171.

²⁷ “Manila, 13 de enero de 1730. Testimonio de Enrique Herman”, AGI, *Filipinas*, 156, n. 7, f. 11 y 16.

²⁸ Enrique Herman, *Nuevo de Rotoero para los galeones de la carrera que ha presentado Enrique Herman, piloto mayor de ella, gobernando estas islas el muy Illustre Señor Don Fernando Valdés Tamón, cavallero del Orden de San Tiago, bri-*

mapa de este archipiélago en las manos”, prueba que sólo podría ser refutada mediante el reconocimiento empírico de la ruta, pues “quando esto [el mapa] no bastare, tiempo oportuno es señor de nombrar pilotos y marineros prácticos e inteligentes que hagan inspección del derrotero propuesto”.²⁹

El diseño y composición visual del mapa está planteado para hacer visible cómo el nuevo derrotero no sólo era “limpio de baxos y peñascos”, sino que, además, suponía el camino más rápido y sencillo.³⁰ El encuadre del archipiélago en el conjunto de la carta y la orientación Este que adopta, dejando un amplio espacio oceánico en la parte superior izquierda, induce a percibir cómo, de las dos rutas que salen a mar abierto, la vía septentrional parece más segura y espaciosa. De hecho, la línea que describe esta ruta —casi como la estela de la propia nao sobre las aguas— sugiere una navegación firme y constante, desplegada sin problemas ante la inmensidad del Pacífico. Mientras tanto, el galeón que abandona San Bernardino, después de haber sorteado innumerables trabas y complicados rodeos, topa inmediatamente —sin posibilidad de más esparcimiento— con la regla de coordenadas y el límite del mapa. La nueva derrota, aún por experimentar, sería a todas luces más cómoda y beneficiosa que la habitual. En este sentido, se ordena la mirada ya desde el primer punto de atención en el flanco superior izquierdo. De mayor tamaño, y con navegación más desahogada, se dibujan los navíos que describen el “Derrotero de Maribebes Montando por el Cabo de Boxeador, y cabo Del Engaño para Acapulco”. Por el contrario, resulta dificultoso encontrar los barcos del “Derrotero de Maribebes por el Embocadero para Acapulco”, constreñidos entre los perfiles insulares.

El dibujo, aunque esmerado en la representación de los detalles (como los galeones y la cartela), no obstante perseguía una presentación técnica de la ruta que sirviese como un sólido argumento, “lo que se manifiesta patente a la vista de los inteligentes

gadier de los Reales Exércitos de Su Magestad (Que Dios guarde), 1730, AGI, Mapas y Planos, Filipinas, 23.

²⁹ AGI, *Filipinas*, 156, n. 7, f. 18.

³⁰ AGI, *Filipinas*, 156, n. 7, f. 18.

en la marina y de ejercicios nauticos en el mapa del Archipiélago de estas islas”.³¹ Así, comparando las líneas rojas que indican un camino y otro, sobre el nuevo apenas se suceden los puntos que señalan los cambios de rumbo, a diferencia del complicado trayecto descrito entre los isleos filipinos. El texto que intitula la ruta tradicional se lee entrecortado, debido a la angulosidad del trazado. Al entorpecer una lectura fluida y continua, visualmente se transmite la inseguridad en el propio recorrido, al revés de lo que se provoca con la percepción rápida y clara del flamante itinerario. Jugando con los focos de atención, el mapa aporta adicionalmente el diseño del “Derrotero de Maribeles Montando por el cabo Boxeador para la gran China”, que fija su origen en Cavite y pasa por las Maribeles hacia el Norte. Con esta añadidura se consigue subrayar el noroeste y noreste de Manila como un destacado ámbito de interés. De esta forma, no sólo se refuerza la mirada del observador en un único lugar del mapa, sino que se transmite una serie de nociones tendentes a renovar y unificar la vigilancia en un espacio de confluencia de navegaciones. Si ambas rutas “hermanas” pueden conocerse rápidamente de “un solo vistazo” sobre el dibujo, no sería difícil protegerlas optimizando fuerzas en un mismo mar.

Sin embargo, por el momento, los empeños de Herman no fueron suficientes para poner la ruta en práctica. Como advirtió Lourdes Díaz-Trechuelo, en contra de su propuesta seguía pesando mucho la oposición de la Real Audiencia de Manila, coaccionada por los intereses de los comerciantes filipinos, quienes aprovechaban el peregrinaje por el laberinto insular para ir embarcando de contrabando todo cuanto podían. En la década de los cuarenta, el camino norteño seguía siendo objeto de discusión cuando el piloto Manuel Correa, tras una expedición de reconocimiento que ejecutó con la fragata *Nuestra Señora del Rosario*, criticó la peligrosidad de la nueva ruta alternativa. Sería hasta 1779, tras alguna junta de pilotos manifestada favorablemente y después de sucesivas órdenes de Carlos III, cuando el galeón *San*

³¹ AGI, *Filipinas*, 156, n. 7, f. 35, Manila, 27 enero 1730. Opinión de Juan Esteban Correa.

José inaugurase decididamente la salida por el norte de Luzón.³² Sin duda, el gran revulsivo que aceleró la adopción del nuevo derrotero había sido la toma de Manila en 1762, que demostró la vulnerabilidad de la plaza y su galeón, lo que llevó a los sucesivos gobernadores a replantearse la puesta en marcha de caminos alternativos. Así, en 1772, por ejemplo, Anda y Salazar intentó retomar la ruta norte disponiendo, como primera medida, la expedición del guardiamarina Juan de Lángara y Huarte hasta las Marianas por el Norte de Luzón, con el fin de obtener una completa cartografía y poder fijar la ruta con mayor seguridad.³³ Conocidos los resultados de la jornada, en agosto de 1777, el ministro de Indias José de Gálvez hizo llegar al gobernador Vasco y Bargas la orden de conquistar y evangelizar el pequeño conjunto de las Batanes —situado al norte de Luzón, conformando un canal entre el mar de China y el Pacífico—, sin una soberanía definida y expuesto a la ocupación por otra potencia extranjera.³⁴ Dos meses después, Gálvez dictaminaría que la ruta del galeón partiese en adelante hacia el norte de Luzón —superando los cabos Engaño y Bojeador— y que, al llegar a América, hiciese escala obligatoriamente en Monterrey y en San Francisco para abastecerlos, concluyendo su viaje en el puerto de San Blas.

Cuando por fin partió el galeón *San José* en 1779, ya por la ruta septentrional, a su cargo fueron el teniente de navío José de Emparán y el piloto Felipe Thompson, lo que supuso un significativo cambio a bordo de la nao, pues el mando pasó de marinos locales a oficiales del cuerpo general de la Armada. En 1781, nuevamente volvería Emparán a tomar aquella misma vía con el galeón *San Pedro* que, sin embargo, se perdió a la vuelta a causa de un temporal. Aquel incidente llevó a la fragata *San Felipe*, en julio de 1784, a realizar la travesía transpacífica, al adquirirla el

³² Díaz-Trechuelo, “Dos nuevos derroteros...”, p. 5-16.

³³ De este viaje se conserva, junto a otros documentos, el diario del piloto José Montenegro, Museo Naval de Madrid (en adelante MN), 624, Bernabéu, “Ciencia ilustrada...”.

³⁴ María Baudot Monroy, “Cubrir la nueva ruta del Galeón: la conquista de las islas Batanes en 1782”, en Bernabéu y Martínez-Shaw (eds.), *Un océano...*, p. 341-379.

gobernador para ese fin por ser el único navío adecuado para cruzar el océano. En tres meses, la *San Felipe* atravesó el Pacífico y llegó a Monterrey el 30 de octubre, cumpliendo —bajo multa de 4 000 pesos— la obligatoria escala que las anteriores navegaciones no habían realizado. Tras fondear una semana, el 7 de noviembre levó anclas rumbo a Acapulco, adonde llegó el 11 de diciembre. Sin embargo, a pesar del éxito del viaje, el nuevo gobernador Félix Berenguer de Marquina (1788-1793) acabó por ceder ante las presiones locales y, en lo sucesivo, se siguió utilizando la ruta tradicional de San Bernardino.

La alternativa meridional

Por los mismos años en que se exploraba una ruta septentrional, el navío *Nuestra Señora de la Consolación*, alias *El Buen Fin*, comandado por el capitán Antonio de Villar y Saravia y el piloto Felipe Thompson, reconoció una vía meridional a comienzos de 1773. La expedición de *El Buen Fin* se dirigió hacia el sureste, navegando al norte de la isla Gigolo y Nueva Guinea, descubriendo a su paso varias islas que bautizaron Arriaga, Anda y Armadores. La derrota avanzó siguiendo la línea del ecuador hasta que, conscientes de su demora —en torno a los 156° de longitud según el meridiano de París—, los marinos se vieron obligados a virar rumbo nor-noreste buscando los vientos septentrionales que les conducirían a California y al puerto de San Blas a finales de julio. En torno a los 5° 40' N, Thompson halló unas islas: a las primeras las llamó de la Pasión y a una posterior de Los Valientes, posiblemente unos atolones de las Carolinas que situó en longitud 156° 14' E. A poca distancia al noroeste avistó el Bajo Triste, tal y como lo representó en la “Carta reducida” el segundo piloto José Vázquez (mapa 3).³⁵ A pesar de no lograr un nuevo camino hasta Nueva España, los descubrimientos en las Caroli-

³⁵ José Vázquez, *Carta reducida que contiene la Derrota hecha con el Navio Buenfin desde la Costa de Nueva Guinea hasta montar las Yslas Marianas: con Bajos e Yslas Descubiertas y otros varios q traen las cartas arreglada su situación lo mas exacto que se pudo en el trancito p este paraje*, 1773, MN, 55-11 bis. En el MN

nas orientales fueron el aporte más destacado del viaje de *El Buen Fin*, perdurando en la cartografía del siglo XIX.³⁶

En 1780, al mando del capitán Mourelle de la Rua y del piloto José Vázquez, se fletó la fragata *Princesa* para que llevase con toda celeridad, en medio del conflicto hispano-británico, los pliegos reservados del gobernador Basco y Vargas al virrey de Nueva España Martín de Mayorga. El viaje se inició a mediados de agosto en una estación de vientos contrarios, por lo que Mourelle buscó aires más favorables viajando rumbo al sureste en busca de un camino que pudiese servir, a la larga, también a los galeones. Navegando por el norte de Nueva Guinea, la *Princesa* descubrió varios isleos del archipiélago de las Bismarck hasta alcanzar las Salomón. La derrota descendió siete u ocho grados del trópico de Capricornio, hallando a su paso varias ínsulas del grupo de las Tonga y de las Vavao, que bautizaron como islas de Martín Mayorga. Tras buscar sin éxito en aguas tan meridionales vientos que ayudasen a la fragata a atravesar el Pacífico, Mourelle ordenó poner rumbo al norte y al noroeste. Esto ocurrió el 3 de abril de 1781, en torno a los 30° S, término que se representa en la *Carta reducida que contiene las tierras de Salomón y varias Yslas comprendidas entre la equinocial y el grado 30 de latitud S* como un punto fuera del mapa (mapa 4). Sobrepasando la regla de coordenadas, y prácticamente sobre el perímetro de la representación, la derrota de la fragata dio un golpe de timón de 180°.³⁷

Tres factores estuvieron detrás de esta drástica maniobra: la falta de víveres, afectados por una plaga de ratas y cucarachas, el mal estado de las jarcias y la pérdida de anclas y velas. En la junta celebrada para elegir la ruta más acertada se barajaron

se conservan otras cartas parciales que José Vázquez realizó como resultado de la travesía de *El Buen Fin*.

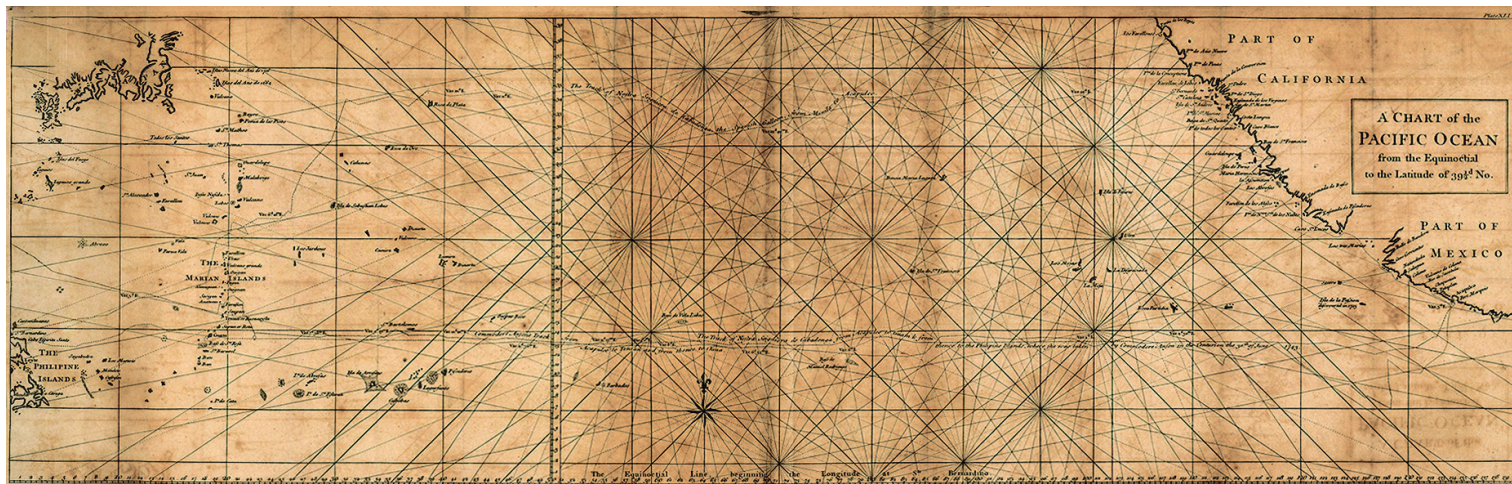
³⁶ Para un estudio en profundidad sobre esta ruta meridional, véase Díaz-Trechuelo, "Dos nuevos...", p. 53-79.

³⁷ (Autor desconocido), *Carta reducida que contiene las tierras de Salomón y varias Yslas comprendidas entre la equinocial y el grado 30 de latitud S: con las nuevamente vistas el año de 1781 con la Fragata Princesa mandado por el Alférez de esta clase D. Francisco Antonio Maurelle, construida sobre las observaciones y demarcaciones que dicho Oficial y el 1er. Piloto de la Armada Dn. José Vázquez practicaron en su navegación...*, c. 1785, MN, 54-D-20.

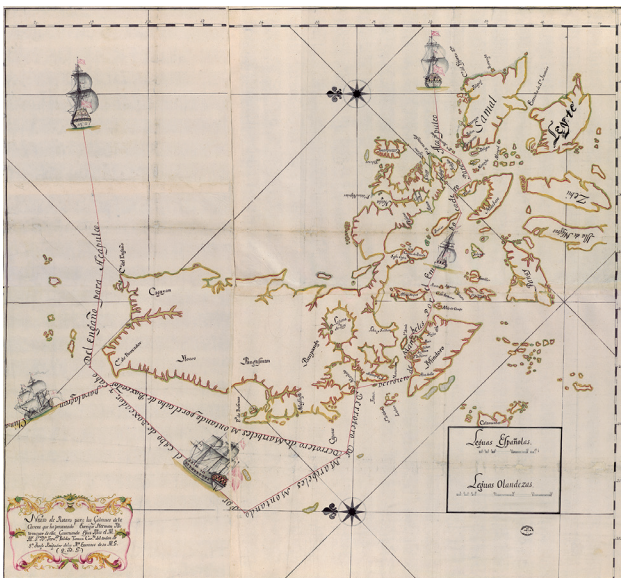
varias opciones. El común de los oficiales abogó por volver de arribada a Filipinas, lo que, a juicio del piloto José Antonio Vázquez, era extremadamente arriesgado teniendo en cuenta los escasos recursos disponibles. Otra solución planteada fue continuar hasta Valparaíso o cualquier puerto en la costa de Lima, “que era la que nos acomodaba a nuestro viaje”, aunque tampoco convenía por la falta de pertrechos y la gran distancia que los separaba, “1760 leguas en línea recta y [porque] emprende tomar dicha costa [...] el término de 80 a 90 días”, para luego desde allí haber navegado hasta San Blas.³⁸ Sin embargo, el sentir aceptado consistió en dirigirse a la “Isla de Guaján a socorrer nuestra necesidad, pues aunque distábamos de ella 1240 y en este camino consideraba algunas calmas, podríamos hacer derrota a las islas que hemos dejado y a la vela tomar algún refresco con que poder ir manteniendo la gente”. En este giro se emplearía, en opinión de Vázquez, de 50 a 60 días, pasando por los bajos de San Bartolomé, considerado el camino más corto. Con fortuna, entre dichos bajos y la isla de Guan en las Marianas, “podría darse la casualidad de hallar al navío de Filipinas, el San Pedro, por ser tiempo de retornar de Acapulco y encontrar con él”, y dado el feliz encuentro, demandarle los víveres y bastimentos necesarios para concluir el viaje. Así pues, “se determinó la arribada siguiendo al norte a buscar las brisas”. Antes de alcanzar y seguir la ruta tradicional, los expedicionarios avistaron las islas Marshall y las Marianas, sin encontrar a su paso la nao *San Pedro*. El 8 de agosto de 1781 descubrieron la costa norte de California y el 27 de septiembre anclaron en el puerto de San Blas. La travesía del Pacífico había durado más de trece meses.³⁹

³⁸ MN, Ms. 577, México, 21 de febrero de 1782. Diario de la navegación hecha por José Antonio Vázquez. Transcrito en María Luisa Rodríguez-Sala (ed.), *Diario de la navegación hecha por José Antonio Vázquez. Contribución al conocimiento náutico de la ruta entre Filipinas y la Nueva España*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales/Instituto de Geografía, 2013, p. 1-324, p. 164. Sobre otros diarios de la expedición, véase Amancio Landín Carrasco *et al.*, *Descubrimientos españoles en el Mar del Sur*, Madrid, Editorial Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada, 1992, t. III, p. 808-809.

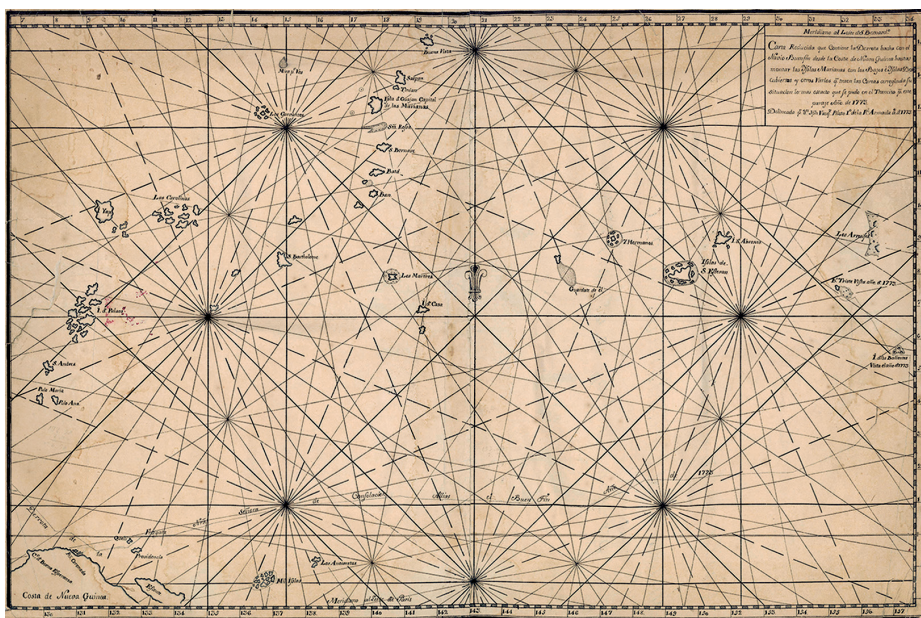
³⁹ Rodríguez-Sala, *Diario de la navegación...*, p. 164-166.



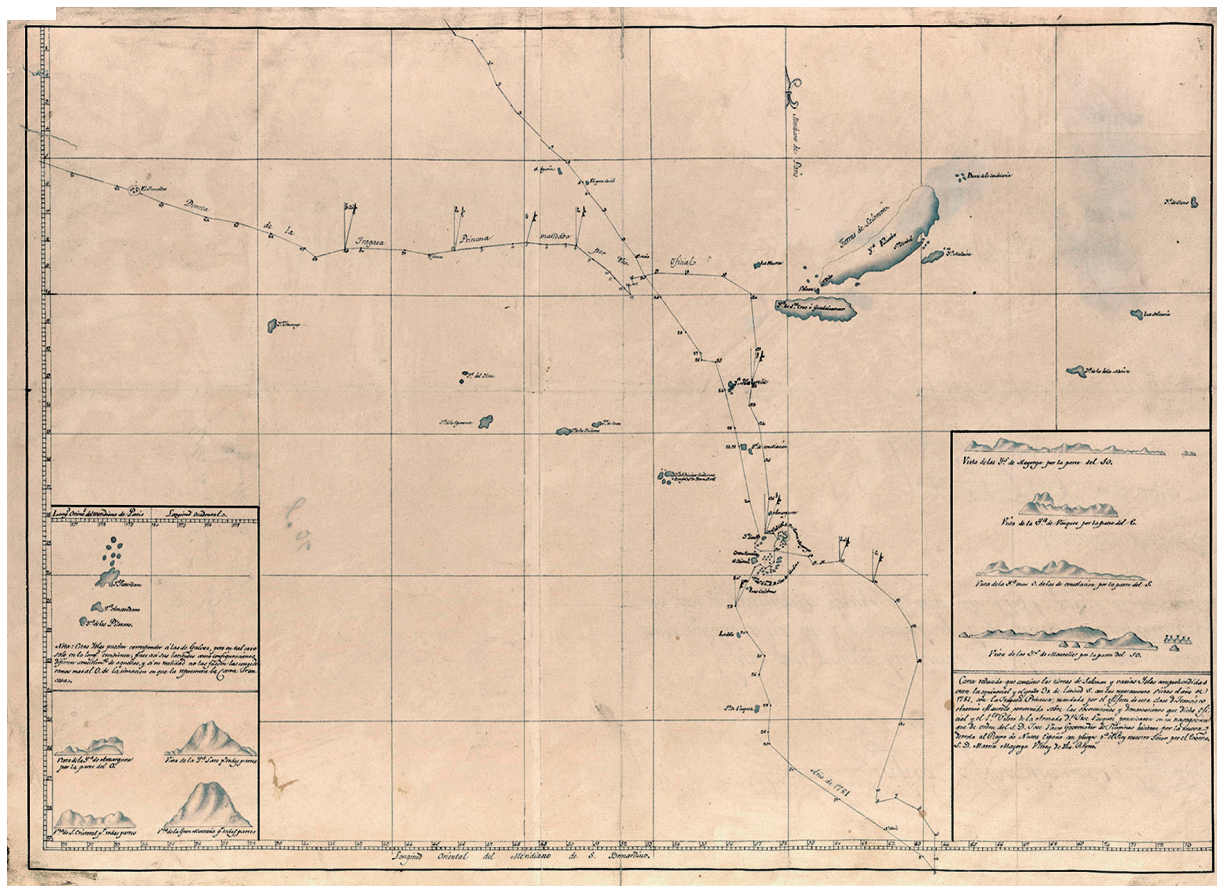
Mapa 1. *A Chart of the Pacific Ocean, from the equinoctial, to the latitude of 39 degrees and a half North*, 1748. Fuente: [Richard Walter], *A voyage round the World, in the years MDCCXL, I, II, III, IV* by George Anson, Londres, Printed for the author by John and Paul Knapton, 1748



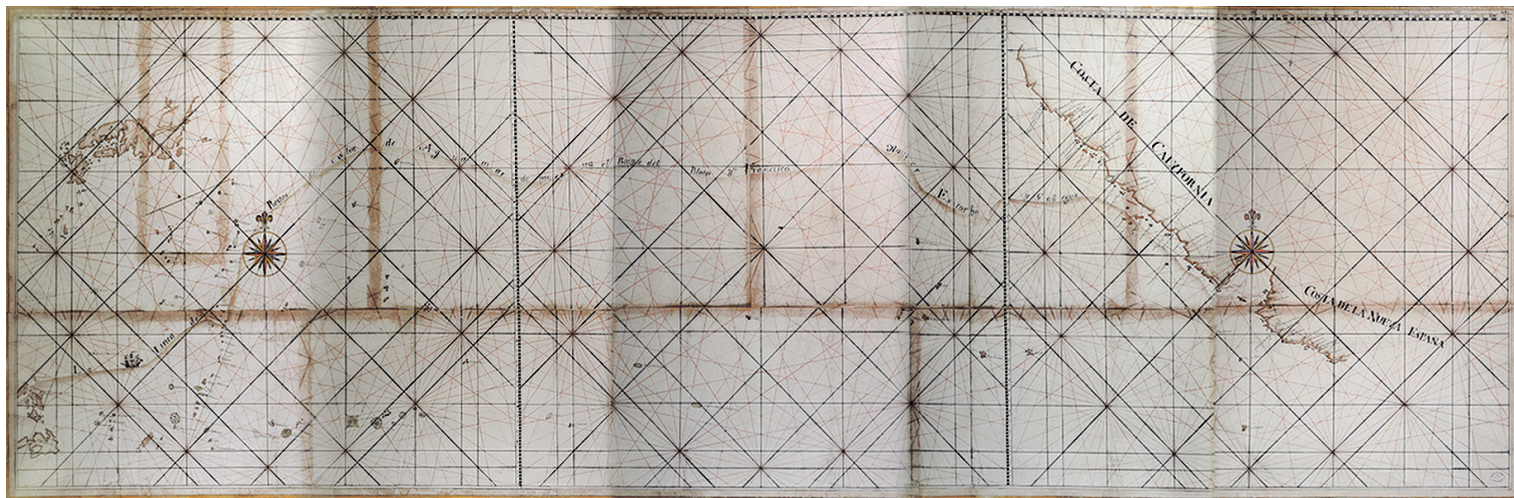
Mapa 2. Enrique Herman, *Nuevo derrotero para los galeones de la carrera, que ha presentado Enrique Herman, piloto mayor de ella, governando estas islas el muy Illustre Señor Don Fernando Valdés Tamón, cavallero del Orden de San Tiago, brigadier de los Reales Exércitos de Su Magestad (Que Dios guarde), 1730*, Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Filipinas, 23



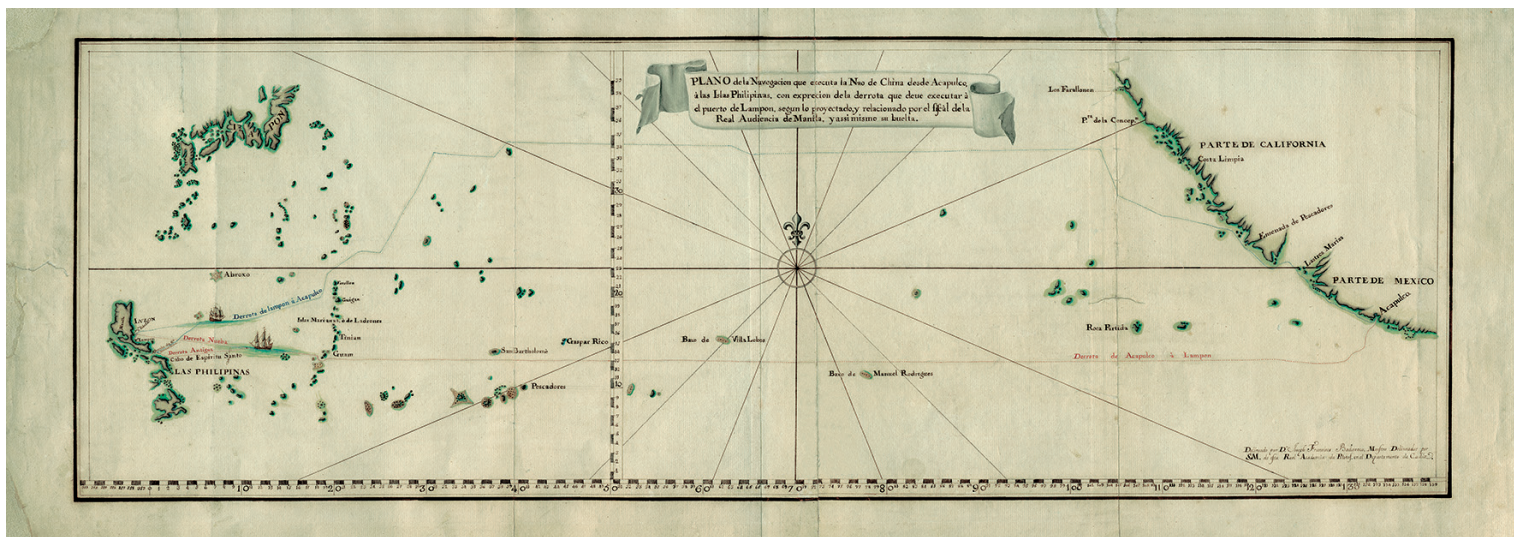
Mapa 3. José Vázquez, *Carta reducida que contiene la Derrota hecha con el Navio Buenfin desde la Costa de Nueva Guinea hasta montar las Yslas Marianas: con Bajos e Yslas Descubiertas y otros varios q traen las cartas arreglada su situación lo mas exacto que se pudo en el trancito p este paraje, 1773*, Archivo del Museo Naval, 0055-11BIS



Mapa 4. Autor desconocido, *Carta reducida que contiene las tierras de Salomón y varias Yslas comprehendidas entre la equinocial y el grado 30 de latitud S.: con las nuevamente vistas el año de 1781 con la Fragata Princesa mandado por el Alférez de esta clase D. Francisco Antonio Maurelle, construida sobre las observaciones y demarcaciones que dicho Oficial y el 1er. Piloto de la Armada Dn. José Vázquez practicaron en su navegación...*, c. 1785, Archivo del Museo Naval, 0054-D-20



Mapa 5. *Carta con la derrota del galeón San Carlos Borromeo, a bordo del cual viajó Francisco Javier Estorgo y Gallegos, 1770,*
Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Filipinas, 64



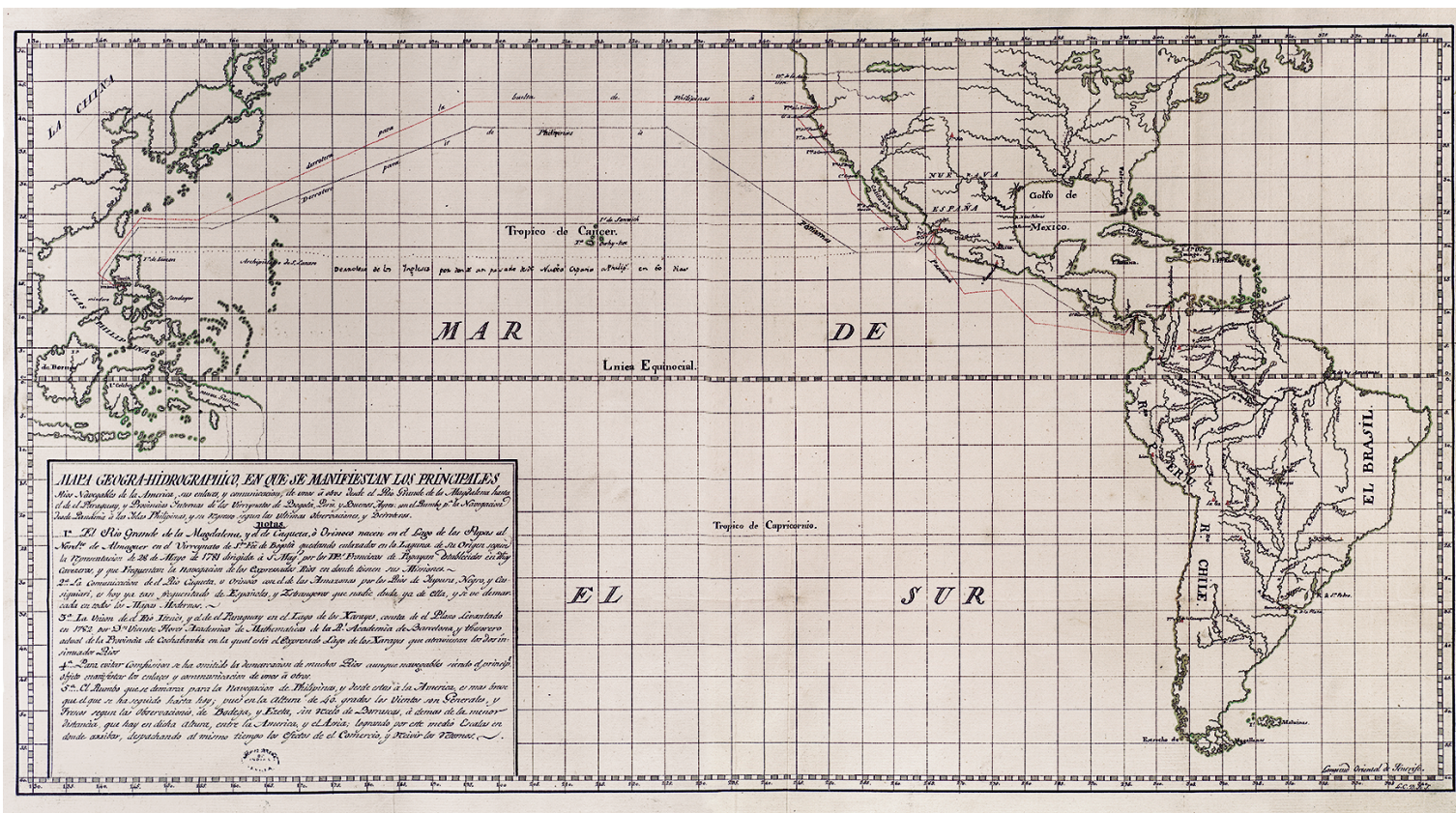
Mapa 6. José Francisco Badaraco, *Plano de la navegación que executa la nao de china desde Acapulco a las islas Philipinas, con expresion de la derrota que deve executar a el puerto de Lampon, según lo proyectado por el fiscal de la real Audiencia de Manila, y assi mismo su vuelta*, c. 1750, Archivo del Museo Naval, 0058-15



Mapa 7. José Francisco Badaraco, *Plano de las Yslas Philipinas, en punto cresido para la mejor inteligencia de las dos Derrotas antigua, y nueva, como asimismo su buelta a Acapulco*, c. 1750, Archivo del Museo Naval, 0058-11



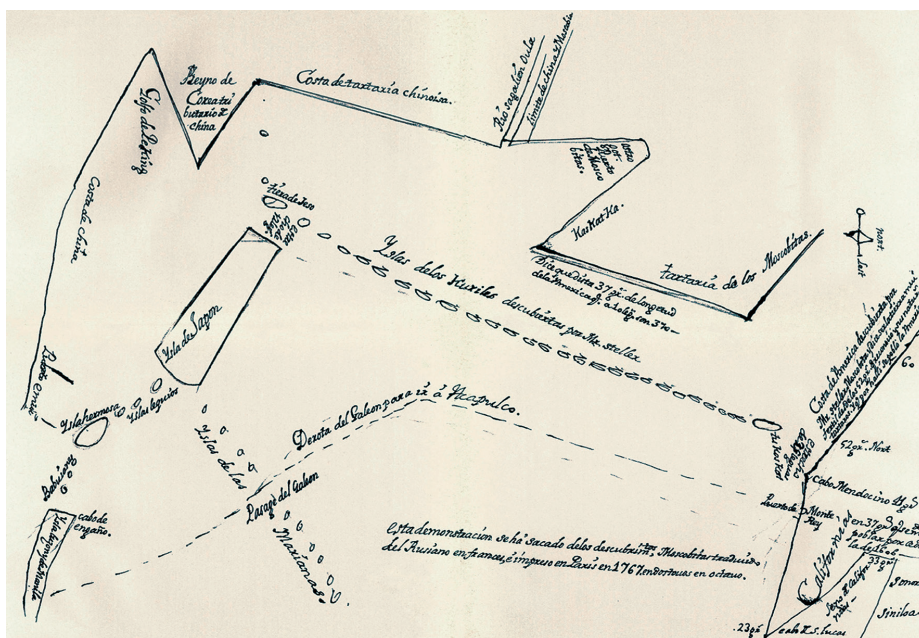
Mapa 8. [Manuel Gálvez], *Plan of Lamon Bay on the East Coast of Luzon by Manuel Galves* 1774, 1774, Biblioteca Nacional de España, MR/6/I SERIE 53/131



Mapa 9. Autor desconocido, *Mapa Geogra-Hidrographico en que se manifiestan los principales ríos navegables de la América, y sus enlaces y comunicación, de unos a otros desde el Rio Grande de la Magdalena hasta el de el Paraguay, y Provincias Ynternas de los Virrey natos de Bogotá, Perú y Buenos Ayres: con el Rumbo para la Navegacion desde Panamá a las Yslas Phylipinas, y su regreso según las últimas observaciones y derroteros* (proyecto de Íñigo Abbad y Lasierra) 1784, Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Filipinas, 187



Mapa 10. [Pedro Calderón Enríquez], *Carta con la derrota Manila-Acapulco y viceversa, donde se sitúan las islas Filipinas, Babuyán, Formosa, Lequios, Japón, Marianas y Kuriles, en relación con las costas asiáticas y americanas*, 1769. Archivo General de Indias, Mapas y Planos, Filipinas, 163



Mapa 11. [Pedro Calderón Enríquez], *Croquis con la derrota de Filipinas a Acapulco*, 1769. California Historical Society, MS Vault 69

Nuevos puertos para una vieja ruta: San Blas y Lampón

Aunque hace décadas que la ruta del Galeón dejó de explicarse como una vía estable y constante, no son pocas las ocasiones en las que los escasos mapas conocidos son interpretados como una muestra fidedigna del discurrir de la nao en un determinado momento. Tras la ocupación de Manila por los ingleses en 1762, tanto el gobierno español como advenedizos proyectistas plantearon diversas medidas para la salvaguarda de la ruta, planes que fueron más allá de los referidos cambios y que, en ocasiones, persiguieron una renovada integración de la derrota en las estrategias comerciales y defensivas de la Monarquía. Para tales fines se dibujaron la mayoría de los mapas que conservamos con la derrota de los galeones, como parte de un proyecto de reforma o bien como ilustración de un argumentario —por lo general, muy justificativo y pretencioso— sobre una realidad “verdaderamente” factible. El señalar una derrota sobre un mapa o el hecho de reconocerla con un nombre (ya sea el de sus protagonistas, los puertos de destino, o apreciar en ella la fecha de su primera singladura) son eficaces estrategias cartográficas para historiar el espacio en blanco y hacerlo aprehensible.⁴⁰ Por este motivo es importante no caer en la trampa de las imágenes e intentar leerlas en su contexto y, así, huir de las interpretaciones que piensan tales cartografías como una representación de la “verdadera” ruta del galeón, para concebirlas, en cambio, como un forzado simulacro de las realidades interpretadas y las realidades posibles.

Con motivo de la reciente exposición “Pacífico: España y la Aventura de la Mar del Sur”, la *Carta náutica y derrotero del viaje realizado por Francisco Javier Estorgo y Gallegos. 22 de febrero de 1770*⁴¹ (mapa 5) estuvo acompañada del siguiente comentario en el catá-

⁴⁰ José María García Redondo, “La percepción histórica del inmenso azul: modelos de representación en la cartografía del océano Pacífico”, en Rafael Sagredo Baeza y Rodrigo Moreno Jeria (coords.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, Santiago de Chile, Universidad Adolfo Ibáñez/Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM)/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2014, p. 15-64, p. 36.

⁴¹ En el AGI se conservan dos versiones similares de este mapa. Autor desconocido, *Carta náutica y derrotero del viaje realizado por Francisco Javier Estorgo y Gallegos*, 1770, AGI, Mapas y Planos, *Filipinas*, 64 y 64 bis.

logo: “Esta derrota que se exhibe, seguida por el comandante y piloto Francisco Javier Estorgo y Gallegos en su viaje de regreso a Acapulco, se corresponde a grandes rasgos con la mencionada ruta [del galeón de Manila]”.⁴² Explicación errónea debido a una confusa descripción en la hechura de la propia carta, pues, aunque sobre el trazo que enlaza Cavite y San Blas se lee “La Linea de Puntos de color de Aguamar demuestra el Biage del Piloto dn Francisco Xavier Estorbo [sic] y Gallegos”, en realidad, en aquel año de 1769, Estorgo viajó sólo como pasajero a bordo del *San Carlos Borromeo*, que fue comandado por el capitán Felipe Ceráin, auxiliado por los pilotos Felipe Thompson y Vicente O’Keneri. Entonces, ¿por qué se señaló el nombre de Estorgo sobre la ruta para desconcierto de cuantos leyeran el mapa? La resolución de esta cuestión comienza con el viaje de ida de Estorgo a Filipinas.

En 1767, el piloto Francisco Javier Estorgo fue elegido por el visitador José de Gálvez para entregar a las autoridades de Filipinas, de la forma más sutil y rápida posible, la orden de extrañamiento de la Compañía de Jesús de los territorios bajo soberanía de Carlos III. La nave escogida fue la goleta *Sonora*, construida en los astilleros de San Blas (Nayarit, México), que levó anclas la tarde del 24 de diciembre de 1767 y llegó a Manila el 17 de abril del año siguiente, navegación que se detalla en dos diarios que guarda el Archivo General de Indias.⁴³ Sus escasas

⁴² Exposición *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur*, Madrid, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2013, p. 256.

⁴³ Uno de los ejemplares fue adjunto a un plano de Manila (AGI, Mapas y Planos, *Filipinas*, 63) y, con algunas epístolas al respecto de la travesía, el “Diario exacto del viaje que con el divino favor, boy a hazer en la goleta Nuestra Señora de la Soledad, (alias) la Sonora [...] en la que boy de Comandante y Piloto de derrota a conduzir de orden del Excelentísimo Señor Virrey, Marqués la Croix, los Reales Pliegos de Su Magestad, a entregar en manos propias y a solas al Muy Ylustre Señor Governador de Manila y con el rezivo de su entrega, día y hora, bolver a México a dar quenta a dicho Excelentísimo Señor para este hazerlo al Monarcha; haviendo de salir de este Puerto y nuevo Presidio de San Blas”, México, 22 de febrero de 1770, sacado del diario original y firmado por Francisco Javier Estorgo y Gallegos (AGI, México, 1369). La segunda versión fue con la “Relazión y Diario de la navegación que hizo en virtud de orden del Excelentísimo Señor Virrey de Nueva España, Don

dimensiones y desgaste durante el viaje le impidieron regresar a la Nueva España, quedando varado también en las Filipinas el piloto y su tripulación. Tras varios problemas y algunos enfrentamientos con las autoridades locales, como cabeza de turco de las tensiones entre Manila y los poderes virreinales, Estorgo fue autorizado a regresar a México en el galeón *San Carlos Borromeo*, derrota que se dibuja en el referido mapa.

Las circunstancias de este viaje las conocemos, no obstante, gracias al jesuita Francisco Xavier Puig, uno de los veintitún religiosos expulsos que se condujeron en aquella nave hasta Acapulco, para después atravesar la Nueva España y alcanzar el Puerto de Santa María por el Atlántico. Tras una primera salida que acabó en arribada, los padres fueron embarcados definitivamente el 3 de agosto de 1769, atravesando el estrecho de San Bernardino el 28 del mismo mes. El 14 de septiembre cruzaron las Marianas, pasando por el Farallón de Pájaros en 21° N de latitud. Al día siguiente, el galeón puso proa al nordeste, atravesando el Pacífico entre los 32° y 33°, nunca subiendo de los 35°, donde sufrieron grandes fríos. A principios de noviembre, el galeón se hallaba, a juicio de los pilotos, a una distancia de 600 leguas de Acapulco, encontrándose con las famosas señas el 20 de noviembre. Dos días más tarde, entró un viento favorable que les hizo avistar la isla de Guadalupe el día 25 y montar el Cabo San Lucas el 2 de diciembre. Este día es importante, ya que Estorgo concluye la derrota dibujada en el mapa, aunque el galeón siguió hacia su meta en Acapulco, donde fondeó el 25 de diciembre, habiendo mandado el 13 de diciembre un bote a tierra con un mensajero que debía dirigirse

Francisco Xavier de Estorgo y Gallegos, desde el puerto de San Blas a las Yslas Philipinas, con los pliegos de Su Magestad para la expatriación de los jesuitas”, México, 1770, AGI, México, 1858. Véase un reciente estudio sobre esta documentación en María Luisa Rodríguez-Sala, “Sobre un documento inédito: ‘Diario y relación de navegación’ del capitán Francisco Xavier Estorgo y Gallegos de su viaje a Filipinas como portador de la ‘Orden Real’ de expulsión de los jesuitas (1767-1768)”, *Portes. Revista Mexicana de Estudios sobre la Cuenca del Pacífico* 9, 17, Colima, Universidad de Colima, enero-junio de 2015, tercera época, p. 187-216.

a la ciudad de México con la noticia de la llegada del galeón al litoral novohispano.⁴⁴

La singladura del *San Carlos Borromeo* duró casi cinco meses, cuando lo regular era llegar hasta en seis. Desconocemos las razones que llevaron al piloto Estorgo a presentar a las autoridades un mapa de semejante tamaño y tan vistosa apariencia.⁴⁵ Probablemente, sirviese como una recurrente ilustración y complemento en sus alegatos de protesta por los agravios recibidos en Manila. A pesar de que estaba capacitado para realizar el viaje de vuelta con un cargo de responsabilidad en el galeón, Estorgo fue confinado como un simple pasajero. Al desplegar una amplia panorámica del Mar del Sur, comprendida entre los 4° y los 45° N, salpicada con los descubrimientos oceánicos y cubierta de rumbos como una verdadera carta de navegar, el piloto hacía visible su conocimiento, valía y pericia, ensanchando así sus méritos y acrecentando el delito de sus enemigos.

Dos de las imágenes más repetidas de la ruta del galeón se corresponden con las diseñadas en la década de 1750 por José Francisco Badaraco, piloto de la Real Armada y maestro delineador en la Academia de Pilotos de Cádiz, conservadas en el Museo Naval de Madrid. Se trata del *Plano de la navegación que executa la nao de China desde Acapulco a las islas Philipinas, con expresion de la derrota que deve executar a el puerto de Lampon, según lo proyectado por el fiscal de la real Audiencia de Manila, y assi mismo su vuelta*,⁴⁶ con la derrota a través del océano Pacífico, y el *Plano de las Yslas Philipinas, en punto cresido para la mejor inte-*

⁴⁴ El diario del padre Puig se conserva en Archivo Histórico de Loyola, Azpeitia, 4-3-9, 1768, Francisco Xavier Puig, “Destierro de los jesuitas de la provincia de Philipinas”, transcrito en Nicholas P. Cushner, S. I., *Philippine Jesuits in Exile. The Journals of Francisco Puig, S. I., 1768-1770*, Roma, Institutum Historicum Societatis Iesu, 1964, p. 50-155. Sobre la expulsión de la Compañía de Jesús del archipiélago, véase la obra de Santiago Lorenzo García, *La expulsión de los jesuitas de Filipinas*, Alicante, Publicaciones de la Universidad de Alicante, 1999.

⁴⁵ La carta mide 68.3 x 212.1 cm.

⁴⁶ José Francisco Badaraco, *Plano de la navegación que executa la nao de china desde Acapulco a las islas Philipinas, con expresion de la derrota que deve executar a el puerto de Lampon, según lo proyectado por el fiscal de la real Audiencia de Manila, y assi mismo su vuelta*, c. 1750, MN, inv. 58-15.

ligencia de las dos Derrotas antigua, y nueva, como asimismo su buelta a Acapulco, donde se describen en detalle los trayectos de la nao en el laberinto filipino (mapas 6 y 7).⁴⁷ En ambos mapas se dibuja una “derrota nueva” que se bifurca de la “derrota antigua” a la llegada del galeón a Filipinas para marcar el que habría de ser el nuevo punto final y punto de partida de las navegaciones transpacíficas: el puerto de Lampón, en el extremo occidental de la isla de Luzón, en la contracosta próxima a Manila. Lejos de suponer una novedad, el dibujo venía a retomar una propuesta con más de un siglo de antigüedad.

A mediados del siglo XVII, la presencia holandesa en las aguas del archipiélago había obligado a improvisar un apostadero con el que se pudiera sortear su amenaza por el conocido canal de San Bernardino. En 1643, las dos naos que volvían de Acapulco “surgieron en la contra costa desta ciudad de Manila en un puerto llamado Lampon, puerto nuevo que descubrio por su mesma persona el governador don Sebastian Hurtado de Corcuera”. El imprevisto arribo de las naos *Nuestra Señora de la Concepción* y *Nuestra Señora del Rosario* a Lampón tuvo lugar cuando sus pilotos, “aviendo tenido avisos ciertos de que el dicho enemigo olandes a de benir a sitiar a esta ciudad [de Manila]”, procuraron a toda costa evitar la pérdida de su cargamento, de suerte que “fuele foroso buscar puerto nuevo donde bibiesen las dichas naos para que el enemigo olandes no las viese”.⁴⁸ Apenas pasarían unos meses hasta que el puerto de Lampón volviese a servir nuevamente de repentino surgidero. De las dos naos que se despacharon de Manila ese mismo año de 1643, la capitana, “acosada de tan reños temporales”, tuvo que volverse “de arribada a estas yslas al puerto de Lampon”; mientras que la almiranta *San Luis Rey de Francia* llegó “con feliz viaje” al fondeadero de Acapulco. A su vuelta a Filipinas, esta última nao no pudo entrar por San Bernardino y optó por navegar hacia el norte, alcanzando la pro-

⁴⁷ José Francisco Badaraco, *Plano de las Yslas Philipinas, en punto cresido para la mejor inteligencia de las dos Derrotas antigua, y nueva, como asimismo su buelta a Acapulco*, c. 1750, MN, inv. 58-11.

⁴⁸ “Carta de los oficiales reales sobre defensa ante el holandés”, AGI, *Filipinas*, 31, n. 4, Manila, 20 de julio de 1643.

vincia de Cagayán. Allí fondeó la *San Luis* en el puerto del cabo del Engaño, donde quedó asegurada la plata y el nuevo gobernador Diego Faxardo, que venía como pasajero, en espera de proseguir hasta Cavite por el mes de octubre, “que es quando en aquella provincia empieçan los nortes que le son favorables”.⁴⁹

Aparte de las navegaciones regionales, no tenemos constancia de que se volviese a utilizar Lampón como puerto del galeón hasta casi veinte años más tarde, en tiempos del gobernador Sabiano Manrique de Lara (1653-1663).⁵⁰ En el año 1659, la nao *San José*, procedente de Acapulco, se vio forzada por las tempestades a atracar cerca de Lampón (de donde partiría nuevamente el 3 de agosto de 1659); allí también surgiría ese año el *Nuestra Señora de la Limpia Concepción* de regreso de la Nueva España.⁵¹ Probablemente, aquellos arribos determinasen la decisión del gobernador de trasladar allí las faenas portuarias de los galeones tras la sublevación de los pampangos en 1660. En Lampón se aderezaron el bajel *Nuestra Señora de la Victoria*, que acabaría por despacharse con los socorros a Zamboanga y Terrenate, así como el *Nuestra Señora de la Limpia Concepción*, que zarparía desde el mismo astillero el 31 de julio de dicho año hacia Acapulco a cargo del general Cristóbal Velázquez y Lorenzana, regresando de arribada a Cavite al poco tiempo a causa de los fuertes vientos y los temporales.⁵²

No sería hasta la década de los cincuenta del siglo XVIII, bajo el gobierno del marqués de Ovando, cuando se volviese a retomar

⁴⁹ “Carta de los oficiales reales sobre las naos de Acapulco”, AGI, *Filipinas*, 31, n. 7, Manila, 20 de agosto de 1644.

⁵⁰ Sobre las dificultades del comercio transpacífico en el periodo inmediatamente anterior al gobierno de Manrique de Lara, véase Ostwald Sales Colín, “Un descabro en las comunicaciones náuticas mexicano-filipinas, 1646-1648”, en Gemma Cruz Guerrero *et al.*, *El galeón de Manila. Un mar de historias*, JGH Editores, 1997, p. 91-119.

⁵¹ “Carta del gobernador Manrique de Lara”, AGI, *Filipinas*, 9, r. 2, n. 28, Manila, 12 de julio de 1660.

⁵² “Carta de los oficiales reales sobre varios asuntos”, AGI, *Filipinas*, 32, n. 2, Manila, 20 de julio de 1661. Véase Ana María Prieto Lucena, *Filipinas durante el gobierno de Manrique de Lara, 1653-1663*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1984, p. 42. Años más tarde, también llegaron de arribada a Lampón la nao *San Telmo* en 1675 y quizás *Nuestra Señora del Buen Socorro* en 1668.

el proyecto de un nuevo fondeadero en la contracosta de Luzón, precisamente durante los mismos años en que José Francisco Badaraco delineó los referidos mapas del Museo Naval de Madrid. En 1752, el fiscal de la Audiencia de Manila, José Joaquín Merino de Ribera, denunció ante el virrey Revillagigedo cómo los galeones *Santísima Trinidad* y *Nuestra Señora del Buen Fin* habían defraudado en grandes cantidades al fisco, pues “en el tránsito que hay desde Cavite hasta San Jacinto, que es el embocadero, y consta de ochenta leguas, se avian embarcado furtivamente porción de piezas, hasta el numero de quatrocientas poco mas o menos”. Para impedir este contrabando y, al mismo tiempo, evitar el paso por un canal que había ocasionado tantos naufragios, el fiscal proponía realizar la salida desde el puerto de Lampón.⁵³ Entre sus argumentos a favor del cambio se refirió al reconocimiento del mismo que, durante el anterior gobierno de Gaspar de la Torre (1739-1749), había efectuado el piloto Manuel Gálvez, informando favorablemente de sus condiciones como fondeadero.⁵⁴

Como era de esperar, semejante propuesta no agradó ni a los comerciantes ni al Cabildo de Manila, siendo postergada su resolución a pesar de las órdenes tajantes que se despacharon al respecto desde la metrópoli. En 1758, Pedro Manuel de Arandía, nuevo gobernador de Filipinas, respondía a las demandas reales que ya no era necesario el cambio de puerto, pues consideraba que con las reglas y ordenanzas que había dado al respecto “no se continuará el desorden de furtivas introducciones”. Decidido a mantener el paso tradicional de la nao por el interior del archipiélago, que tanto lucraba a las familias manileñas, se defendía afirmando que el suceso de 1752, además de haberse producido en el propio puerto de Cavite, había que calificarlo de incidente puntual.⁵⁵

⁵³ “Buen Retiro, 29 de febrero de 1756. Petición de informe sobre cambiar puerto de salida de Galeón”, AGI, *Filipinas*, 335, l. 16, f. 382-383.

⁵⁴ Javier Ortiz de la Tabla Ducasse, *El marqués de Ovando, gobernador de Filipinas (1750-1754)*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1974, p. 140-141.

⁵⁵ “Pedro Manuel de Arandía Santisteban, expediente sobre cambio del puerto de Cavite por el de Lampon”, AGI, *Filipinas*, 162, n. 19, Manila, 20 de julio de 1758.

Para posicionarse específicamente contra el astillero de Lampón, Arandía retomó viejas noticias referentes a la actuación de Manrique de Lara, quien —según “cierto papel antiguo” que aseguraba haber encontrado— en 1659 demolió el baluarte y retiró la tropa y gente de Lampón, de lo que “se conense que la experiencia desengaño lo nada profiquo que era el tal puerto”.⁵⁶ Con este mismo propósito se refirió al citado reconocimiento de Manuel de Gálvez como argumento que apoyase sus intereses, adjuntando un mapa que el piloto había formado y un informe de Pedro Bolívar, fiscal de la Audiencia, remarcando los inconvenientes del cambio. Probablemente, uno de aquellos levantamientos realizados a partir de los trabajos de Manuel de Gálvez fuese el *Mapa del Puerto de Lampon*, manuscrito original de 1754 conservado en la Biblioteca del Congreso de Washington D. C. De manera minuciosa, el dibujo describe los perfiles costeros, aporta mediciones con sonda de las profundidades marinas, los bajos y demás obstáculos para la navegación, así como los recursos interesantes para la conformación de un fondeadero, como por ejemplo apunta en los “Montes Vírgenes abundantes de maderas para fabricas”. Las anotaciones en inglés (como la referencia a las riquezas en la isleta de Polo: “Said to abound in Gold & Alloes Wood”), de una fecha próxima a la hechura del mapa, hacen sospechar que fuese requisado y examinado durante la ocupación británica de Manila.⁵⁷ El interés del puerto de Lampón seguiría vigente años después como un enclave estratégico para los enemigos de la monarquía hispánica. En 1774 se imprimió en Londres una versión de esta carta bajo el título *Plan of Lampon Bay on the East Coast of Luzon by Manuel Galves 1754*, en el que se traducían los topónimos y anotaciones del diseño original (mapa 8).⁵⁸

⁵⁶ AGI, *Filipinas*, 162, n. 19. Esta referencia no nos concuerda con las noticias anteriormente referidas.

⁵⁷ Manuel Gálvez, *Mapa del puerto de Lampon*, 1754, Library of Congress, Washington D. C., G8062.L34 1754 .G3 Vault: Howe 66.

⁵⁸ [Manuel Gálvez], *Plan of Lampon Bay on the East Coast of Luzon by Manuel Galves 1754*, 1774, Biblioteca Nacional de España, Madrid, MR/6/I SERIE 53/131.

La cartografía de los proyectos oceánicos

Entre los mapas concebidos para apoyar proyectos de nuevas rutas para el galeón de Manila, se conserva el de la propuesta que el prolífico eclesiástico fray Agustín Íñigo Abbad y Lasierra (1754-1813) presentó en 1784 ante la Secretaría de Estado como parte de una renovación integral del panorama comercial español a escala global.⁵⁹ Desde una premisa racionalizadora, las medidas de Abbad y Lasierra aspiraban a interconectar los puertos de España, América y Filipinas, considerando los bienes producidos y demandados en cada región, así como las rutas marítimas y fluviales que podrían emplearse para una más rápida y económica comunicación. Como demostración de las ideas expuestas en el memorial, en el *Mapa Geogra-Hidrographico* (mapa 9) se señaló una novedosa e imposible derrota de ida y vuelta para los galeones de Manila.⁶⁰ La propuesta consistía en llevar ambas rutas mucho más al norte, estableciendo, al mismo tiempo, nuevos fondeaderos que favoreciesen su estrategia comercial. Como alternativa al puerto de Acapulco, San Blas se configura como punto de salida y llegada de las naos. Y para el viaje de ida a las Filipinas, en vez de navegar por los paralelos próximos al Ecuador, los barcos habrían de tomar “rumbo del Norouest hasta llegar a la altura

⁵⁹ “San Ildefonso, 2 de septiembre de 1784. Memoria de fray Íñigo Abbad y Lasierra sobre el comercio”, AGI, Estado, 47, n. 10. Este benedictino, que llegó a ser nombrado obispo de Barbastro en 1790, fue famoso como orador, amante de las antigüedades e historiador; destacando su *Historia de Puerto Rico*, isla en la que residió durante varios años como secretario de su prelado, y varias relaciones sobre Florida y California. También reunió una importante biblioteca. Murió en Valencia en 1813, a donde se había trasladado buscando alivio para sus dolencias.

⁶⁰ Autor desconocido, *Mapa Geogra-Hidrographico en que se manifiestan los principales ríos navegables de la América, y sus enlaces y comunicación, de unos a otros desde el Río Grande de la Magdalena hasta el de el Paraguay, y Provincias Ynternas de los Virrey natos de Bogotá, Perú y Buenos Ayres: con el Rumbo para la Navegacion desde Panamá a las Yslas Phylipinas, y su regreso según las últimas observaciones y derroteros*, 1784, AGI, Mapas y Planos, Filipinas, 187. El mapa se realizó empleando los levantamientos de Vicente Flórez, académico de matemáticas de Barcelona, sobre todo para trazar con esmero el curso de los ríos de la América meridional que tanto importaban para una futurible conexión fluvial de los océanos.

del 40 grados”, siendo la mejor fecha entre los meses de diciembre y abril. Argumentando tan ímproba derrota, fray Manuel Íñigo se apoya en los viajes de Bodega, Eceta y Mourelle,⁶¹ quienes, según sus noticias, “pasaron hasta latitud de 60” sin encontrar temporales y con vientos frescos y constantes. A su juicio, este camino sería más rápido que la ruta tradicional, pues “oy dura quasi seis meses por navegar siempre entre los tropicos en donde por lo general [los vientos] son escasos y se ahorra el tropiezo de una multitud de Yslas, desembocando a barlovento de las Philipinas”.⁶²

La vuelta desde Cavite se realizaría desde octubre hasta julio y se pilotaría mucho más al norte, sobre los 41 grados, con el fin de buscar el Puerto de la Trinidad,⁶³ situado más allá del Cabo Mendocino. En dicho fondeadero de la California septentrional, el galeón dejaría los efectos más rudimentarios para el avituallamiento de la población, cargando a cambio “la peletería exquisita, segun lo hacen los rusos”,⁶⁴ integrando así en la ruta del galeón la circulación de pieles norteñas que los hispanos aspiraban a vender en el imperio chino.⁶⁵ Desde allí, la nao continuaría su derrota sin tocar ningún otro fondeadero hasta el puerto de San Blas, donde

⁶¹ Los tres marinos citados coincidieron en la expedición enviada por Carlos III en 1775 para reconocer el noroeste de América y, si era posible, detener el avance de los rusos. El teniente de navío Bruno de Eceta capitaneó la fragata *Santiago* y el teniente de fragata Juan Francisco de la Bodega y Cuadra la goleta *Sonora*, acompañado del piloto Francisco Antonio Mourelle. Ambos barcos alcanzaron un puerto sobre los 41° N, que bautizaron de la Santísima Trinidad (41° 8'N), en donde permanecieron diez días, explorando sus alrededores, levantando el plano del mismo y haciendo aguada. Continuando con los descubrimientos, ambos barcos se separaron, siendo notables los hallazgos de Bodega y Cuadra, que alcanzó los 57° N el 15 de agosto, desde donde inició el reconocimiento de la costa hasta que ancló en el presidio de Monterrey el 7 de octubre.

⁶² AGI, *Estado*, 47, n. 10, f. 37.

⁶³ Como ya señalamos en la nota 61, el puerto de la Trinidad fue descubierto y levantado por Bruno de Eceta y Juan Francisco de la Bodega y Cuadra en el viaje de 1775. Ambos capitanes tomaron posesión del mismo siguiendo las normas incluidas por el virrey en las instrucciones del viaje.

⁶⁴ AGI, *Estado*, 47, n. 10, f. 16.

⁶⁵ Sobre el negocio y la circulación de las pieles norteñas, véase Salvador Bernabéu Albert, “Sobre intercambios comerciales entre China y California en el último tercio del siglo XVIII. El oro suave”, en Francisco de Solano, Florentino Rodao y Luis E. Togores (eds.), *Extremo Oriente Ibérico. Investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*, Madrid, Agencia Española de

dejaría la mayor parte de los productos demandados por el mercado mexicano, para luego proseguir hasta Panamá, donde se descargaría el resto de la mercancía. Para esta ruta tan septentrional, Abbad y Lasier se sustentaba en los viajes de ingleses y rusos que “pasan desde mayor altura de dicha costa a la de Asia sin experimentar las grandes dificultades que temen nuestros marinos, [pues] las compañías de Kamskat-ka y Cobina van y vienen sin cesar desde nuestras costas de America a las de Asia, haciendo un florido comercio”.⁶⁶ Y, precisamente, con el mantenimiento de las nuevas rutas y los establecimientos septentrionales se podría crear una suerte de contención frente al acecho ruso.⁶⁷

En el *Mapa Geogra-Hidrographico*, este viaje más septentrional, “derrotero para la buelta de Philipinas a Panamá”, se señaló con una línea roja que alcanzaba los 42° N. En color negro se dibujó la otra ruta hacia los 38° N. Tan descabellada resultaba esta propuesta de elevar el camino de ida a Filipinas hasta casi los 40° N que una mano anónima reescribió a posteriori los topónimos en el rótulo que la señalan. Así, sobre la línea negra se lee un segundo “derrotero para ir de Philipinas a Panamá”, en lugar de “derrotero para ir de Panamá a Philipinas”, que con atención puede verse bajo la tinta. Esta corrección, en numerosas ocasiones, ha llevado a confundir el origen y finalidad del mapa, empleándose como ilustración de los posibles caminos de vuelta del Galeón. No reparó la mano censora en la quinta nota de la leyenda en la cartela del mapa, donde explícitamente se señala que,

el rumbo que se demarca para la navegacion de Philipinas, y desde estas a la America, es mas breve que el que se ha seguido hasta hoy, pues en la altura de 40 grados los vientos son generales, y frescos segun las observaciones de Bodega, y Ezeta, sin recelo de Borrascas, ademas de la menor distancia que hay en dicha altura, entre la América y el Assia, logrando por este medio escalas en donde

Cooperación Internacional, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1989, p. 471-484.

⁶⁶ AGI, *Estado*, 47, n. 10, f. 38.

⁶⁷ AGI, *Estado*, 47, n. 10, f. 57.

arribar, despachando al mismo tiempo los efectos de el comercio, y recibir los retornos.

A lo largo de su proyecto, Abbad y Lasierra demuestra tener escaso conocimiento de los tiempos y derrotas empleados periódicamente por el galeón de Manila, a diferencia de las reiteradas referencias que facilita sobre las navegaciones de los ingleses por el Pacífico, a quienes también admira en lo comercial. Así, por ejemplo, destaca el viaje del inglés William Dampier (1652-1715) entre otros extranjeros que fueron a Filipinas “por la latitud de 12 grados en 60 días”.⁶⁸ Sin concretar cuál, una de aquellas expediciones extranjeras se cuela en el mapa con una inconstante línea de puntos hacia los 18 grados de altura y signada como “derrotero de los ingleses por donde an pasado desde Nueva Espala a Philipinas en 60 días”.

Para concluir nuestro trabajo, vamos a analizar uno de los mapas más desconocidos del siglo XVIII que contiene tanto la “Derota de Manila á Acapulco” como la “Derota de Acapulco á Manila”: un curioso bosquejo que acompañó un informe de 1769 sobre el comercio de las Islas Filipinas con los puertos de México, realizado por el ministro del Consejo de Indias, Pedro Calderón Enríquez, quien había sido oidor de la Audiencia de Manila durante veinticinco años (mapa 10).⁶⁹ El croquis representa, de manera esquemática, la costa del occidente americano (con la península de California), los perfiles extremos de Asia (señalando China, Corea y los dominios rusos), así como las Islas Filipinas, Marianas, Japón y, especialmente, el archipiélago de las Kuriles, Kamchatka y el estrecho de Bering. En el dibujo, coloreado en tonos ocre, se describe una línea continua con la derrota de ida

⁶⁸ AGI, *Estado*, 47, n. 10, f. 37. Sobre el viaje de Dampier, véase Guadalupe Pinzón Ríos, “William Dampier en el Mar del Sur. Mapas y diarios de viaje ingleses en el reconocimiento del Pacífico novohispano (siglo XVIII)”, *Fronteras de la Historia*, 16, 1, Bogotá, Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, 2011, p. 74-101.

⁶⁹ AGI, Filipinas, 683, n. 16. [Pedro Calderón Enríquez], “Carta con la derrota Manila-Acapulco y viceversa, donde se sitúan las Islas Filipinas, Babuyán, Formosa, Lequios, Japón, Marianas y Kuriles, en relación con las costas asiáticas y americanas”, 1769, AGI, Mapas y Planos, *Filipinas*, 163.

y vuelta entre Manila y Acapulco. Entre los hitos señalados de la ruta, se marca el puerto de Monterrey y el cabo del Espíritu Santo, en Filipinas, así como los números correspondientes a algunas alturas, establecidas más de forma ilustrativa que con precisión. Además de este croquis e informe, custodiados en el Archivo General de Indias, en la California Historical Society se conserva un texto abreviado del mismo memorial con una versión de dicho mapa sin colorear, con ligeras variantes y algunas notas adicionales (mapa 11).⁷⁰ Un repaso al referido proyecto de Calderón Enríquez, frente a frente con los dos mapas, nos puede aclarar muchas de las dudas que nos plantea la leyenda recogida en el costado inferior izquierdo del ejemplar de Sevilla:

En 1728 fué despachado de Pretrsburg [San Petersburgo] el Capn. Beerings [Vitus Bering]⁷¹ por el Almirante de Rusia conde de Apraxim con marineros para que atravesando la sibería, y tomando hallí los materiales necesarios, pasase á KasKatKa [Kamchatka] en el mar del sur tartarico, y su puerto de Ostrogot [Ojotsk], y fabricando hallí una fragata siguiese la costa, hasta descubrir la America es-

⁷⁰ [Pedro Calderón Enríquez], *Croquis con la derrota de Filipinas a Acapulco*, 1769, *California Historical Society*, MS Vault 69. El Memorial y el croquis fueron donados a la California Historical Society por Mr. Templeton Crocker, quien los adquirió en los años veinte del siglo XX en la librería londinense Maggs Brothers, al verlo anunciado por 25 libras en su catálogo (*Bibliotheca Americana*, n. 1, 1922, ítem 851). Un somero estudio y la reproducción del mapa fueron publicados con la transcripción del texto por Henry R. Wagner, "Memorial of Pedro Calderón y Henríquez: Recommending Monterey as a Port for the Philippine Galleons with a View to Preventing Russian Encroachment in California", *California Historical Society Quarterly*, 23, 3, San Francisco, California Historical Society, septiembre, 1944, p. 219-225.

⁷¹ Vitus Bering (1681-1741), marino y explorador de origen danés. Tras alistarse en la Armada rusa y participar en diversas batallas, sirvió como capitán en dos campañas de reconocimiento por la costa siberiana y el noroccidente americano (1725-1730 y 1740-1741). En la segunda expedición navegó desde la península de Kamchatka hacia el Este hasta descubrir Alaska. En la minuciosa cartografía que realizó señaló el hallazgo de algunas islas, destacando las Shumagin, luego conocidas como Aleutianas. Durante una accidentada travesía de regreso a Kamchatka, Bering y sus hombres buscaron refugio en las islas del Comandante, donde perecería el capitán enfermo de escorbuto con buena parte de la tripulación. La isla donde murió Bering, el canal que separa los dos continentes y otros accidentes en aquella costa llevan hoy su nombre.

pañola. Y ejecutandolo navegó al lestondest costeano la tierra hasta 67 grs. 18 mins. Y bolviendo á Rusia murió en el camino. En 1740 se despachó á Steller Academico de Pretrsborg para que siguiese el descubrimto.⁷² Y en gaceta de 1743 se publicó que navegando al lest había dado con la America tierra baja y que segun sus observaciones con corto transito de tierra se podría pasar al mar de Europa. Y en el diario que se ha publicado traducido al frances dice que reconoció la costa de 60 hasta 52 grs. Y que la tierra estava mui poblada de Arboles, de mucho Jugo y apta para producir minerales; Y la gente de la misma calidad que sus tartaros. Y despues descubrió una cordillera de Yslas enlazadas, que comenzando grado y mo., de longd. 0'15 leguas de la America en 52 grs. seguian hasta la tartaria, y tierra de Jecso, que desde la punta de KasKatKa y su cabo de OsKoi en 56 grs. hasta la costa de America navegó 37 grs. de longitud que á 10 leguas grado en aquella altura son 370 leguas. Que por las Yslas Kuriles afirma se pobló la America de tartaros.

Tanto las anotaciones de la leyenda como la deformación de los perfiles geográficos, claramente constreñidos para simular un Pacífico más estrecho y un aparentemente sencillo paso septentrional entre la Tartaria y Norteamérica, confirman los principales objetivos del proyecto de Calderón: fortalecer el comercio con Asia y prevenir la expansión rusa mediante la colonización de Monterrey. Comparando el ejemplar de la California Historical Society con el del Archivo General de Indias, podemos descubrir algunas diferencias que apuntalan el contexto y los propósitos ilustrados con este diseño. Una primera aproximación al mapa californiano sugiere que pudo ser una versión preliminar del diseño, realizado sin color y mucho más saturado de notas, que se incorporan mayormente al texto de la leyenda en el modelo de

⁷² De origen alemán, el médico, botánico y zoólogo Georg Wilhelm Steller (1709-1746) trabajó en la Academia de Ciencias de San Petersburgo desde 1734. En 1740 se incorporó como naturalista en la segunda campaña dirigida por Bering, en la que describió especies marinas y terrestres no conocidas hasta entonces. Sobrevivió a la penosa travesía de Bering y continuó explorando la península de Kamchatka durante los años sucesivos. Falleció a causa de unas fiebres en Tiumén durante el viaje de vuelta a San Petersburgo. Sus diarios fueron publicados y empleados en sucesivas expediciones.

Sevilla. El giro que se hace del soporte, pasando de una composición horizontal en el primero a una representación sobre un pliego en vertical en el segundo, participa activamente en la percepción visual de un litoral más próximo y, por tanto, de una potencial amenaza zarista más inminente. El mapa de Sevilla no sólo es más completo al dibujar el viaje de vuelta de Acapulco a Manila (que el otro omite), sino que visualmente resulta mucho más llamativo e idóneo para los fines que se persiguen. Respecto a Filipinas y su relación con la costa asiática, este mismo mapa sirve mejor para ilustrar otra de las ideas planteadas en el informe de Calderón: mantener un comercio más directo con los puertos chinos e indios, tierras que en esta versión se ponen más claramente en sintonía con el archipiélago español. Como en los casos anteriormente analizados, esta propuesta también recurría a la historia para argumentar determinadas intervenciones. Así, se estimaba imprescindible volver a “poner en ejecución lo prevenido por real cedula de 1606 en orden de poblar el puerto de Monte Rey situado en 37 grados Nort de la costa de california, para escala del navio de Filipinas”, lo que serviría para el “fomento y conservación de grandes conquistas espirituales y temporales” de los españoles en la América septentrional.⁷³

Por un lado, dicha población y su presidio de Monterrey proporcionarían un conveniente puerto de escala al galeón de Manila, pues “esta en 37 grados, y es la primera tierra que debe reconocer: que es fácil su entrada y salida, con un rio de buena agua, y un monte de Pinos de mas de dos leguas a la legua del agua, para arborar si lo necesitase”.⁷⁴ Precisamente, a la altura de Monterrey era adonde llegaba la derrota del Galeón esbozada en el croquis, mientras que este fondeadero era remarcado como una ensenada mediante el dibujado de una “C” invertida. Desde allí, apuntaba Calderón, se tardaría cuarenta días en descender hasta Acapulco. Gracias a la escala anual de la nao de Filipinas, sería posible socorrer Monterrey con “camas y municiones y otras cosas necesarias a precios acomodados”, lo que además facilitaría

⁷³ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 1.

⁷⁴ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 7.

la labor evangélica de los misioneros y la conversión de los indios.⁷⁵ Aludiendo, una vez más, a la población y a los recursos naturales de aquellas partes, cuya explotación sería bastante oportuna, afirmaba cómo “havia mucha gente mui docil, y apta para la predicacion evangelica que vestian pieles de lobos marinos bien curtidos y aderezados, y que les informaron havia grandes poblaciones tierra adentro y mucha plata y oro”.⁷⁶ Como refuerzo de este enclave, planteaba “poner y mantener un presidio en la Pimeria alta y remate del seno [californiano] al de desemboque, en el rio colorado, en 34 grados, para que se comunicasen como se previno por cedula de 1745”,⁷⁷ ubicaciones y altura que señalaba con cuidado en su diseño. Disentía el antiguo oidor de Manila de una propuesta realizada en tiempos del virrey marqués de Montes Claros, cuando se pensó que, en lugar de Monterrey, sería “mas aproposito para la referida escala la ysla Rica de Plata situada en medio del golfo [...] que nadie ha visto”, lo que había llevado a la demora del poblamiento de la Alta California con la consecuencia de muchas “muertes y enfermedades por aquella costa”.⁷⁸ De igual forma, proponía retirar el establecimiento español en las Marianas, que “no solo es inutil su conservacion sino mui perjudicial al estado”, pues sólo podría servir como apostadero y refugio de naves enemigas.⁷⁹

Sin embargo, por otro lado, el referido puerto de Monterrey resultaba también necesario “porque los Moscobitas no se aposeionen de el, y de toda aquella costa que esta enteramente abandonada sin que el virrey de mexico tenga embaracion alguna ni puerto con maestranza en toda la costa del sur de su gobierno”, lo que se convertía para Pedro Calderón Enríquez en el eje central de su argumentación.⁸⁰ Así pues, complementando las noticias sintetizadas en la leyenda del mapa, el autor del informe manifestaba la peligrosidad de los rusos por su cercanía, sobre

⁷⁵ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 9.

⁷⁶ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 7.

⁷⁷ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 1.

⁷⁸ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 7.

⁷⁹ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 10.

⁸⁰ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 7-8.

todo porque las islas Kuriles, en el estrecho de Bering, podían ser empleadas casi como un puente entre un continente y otro. Según Calderón, ya desde el año 1728, el capitán Bering había explorado aquellas aguas desde Kamchatka con el fin de “descubrir la America española [...] navegó al lesnordest hasta 67 grados 48 minutos de donde dio la buelta temiendo el invierno que se acercaba”, lo que explicaba de primera mano, pues su “mapa y derrotero tube en Manila”.

Las incursiones moscovitas proseguirían en 1740, cuando se despachó al “Académico Ms. Steller, para que sobre lo descubierto por Berings prosiguiese el empeño comenzado, y siguiendo la misma costa, viendo que a poca distancia de lo descubierto por Beerings se retiraba la tierra, resolvió navegar directamente al lest y llegó a la costa de la America”. Esta noticia la conoció Calderón gracias a que “en gazeta de 1743 se publicó este descubrimiento con la expresion de ser tierra baja, y que segun havia observado con corto transito de tierra, se podía pasar al mar de Europa; como la costa de California corre al noruest y la de Tartaria al Lesnordest les parecio que se unian tartaria y America”.⁸¹ Más útil, sin embargo, le había sido el diario con el “derrotero y descubrimiento de Steller con un mapa” que se imprimió en París “traducido del ruso al francés... en el año proximo pasado”.⁸²

⁸¹ Se refería a la *Gazette de France*, de 16 de noviembre de 1743, p. 545-546.

⁸² Con estas pistas y la referencia “esta demostración se ha sacado de los descubrimtos. Moscobitas traducido del Rusiano en frances, e impreso en París en 1767 en dos tomos en octavo”, anotada en el ejemplar de la California Historical Society, no hemos podido identificar hasta el momento la publicación a la que se refiere. Si confiamos en la fecha dada, ésta podría ser la obra de 1767 *Histoire de Kamtschatka, des isles Kurilski et des contrées voisines*, traducida del ruso al francés por Ms. Eidous, en dos tomos y en 12º, pero impresa sin embargo en Lyon. Este libro incluía dos mapas, una *Carte de Kamtschatka* y otra *Carte des Isles Kurilski gravée d'après la Carte Rusienne*. Sin embargo, creemos más factible que fuese el libro *Voyages e découvertes faites par les Russes le long des côtes de la Mer Glaciele et sur l'Océan Oriental, tant vers le Japon que vers l'Amérique*, traducido no obstante del alemán al francés por G. P. Müller, también en dos tomos y en 8º, aunque impreso en Ámsterdam en 1766. Este libro incorporaba un mapa, *Nouvelle Carte des Decouvertes faites par des Vaisseaux Russiens aux côtes inconnues de l'Amérique Septentrionale avec les pais adjacents. Dressée sur des memoires authentiques de ceux qui ont assisté à ces decouvertes, et sur d'autres connoissances dont on rend raison dans un memoire separé. A St.*

La importancia de aquel mapa francés, que le habría servido como soporte para su croquis, era el hecho de que demostraba cómo “una cordillera de Yslas entrelazadas que llama Kuriles” se extendía desde Tartaria y la tierra de Jeso, al norte de Japón, “hasta grado y medio de longitud de la costa de América; rematando en 52 grados”. No dudaba Calderón de la verdadera existencia de aquellas islas en dicha altura y, además, sospechaba que el final de este archipiélago había sido lo que precisamente algunos marinos habían confundido con el mítico paso de Anian. Según aquel mismo reporte, Steller habría reconocido la tierra americana hasta los 60° N, descubriendo al mundo los favores de aquella tierra dispuesta a ser conquistada: “jugosa y apta para producir minerales y poblada de árboles hasta la playa”. Por otro lado, al retomar las conjeturas del académico ruso acerca de que “sus naturales eran lo mismo que los tartaros, concluyendo que por aquellas yslas se habia poblado la america”, no hacía sino reforzar aún más la idea de una fácil navegación entre un extremo y otro aprovechando el enlace natural de las Kuriles, pues la última de éstas podría distar, como mucho, unas quince leguas de la tierra firme.⁸³ La amenaza era clara para Calderón Enríquez, pues “como en toda aquella costa hasta el Cabo San Lucas en 23 grados no ai poblacion ni mision, podran bajar los Moscobitas ha ocupar el puerto y tierra que mejor les parezca sin que se pueda tener noticia hasta que fortificados y radicados se experimente el daño quando no se pueda remediar”. Y, por consiguiente, sentenciaba cómo era inexcusable el establecimiento de “un puerto poblado y fortificado como el de Monte Rey, para que desde el en pequeñas embarcaciones nos aposeionemos de toda aquella costa, a lo menos hasta lo descubierto por Steller en 52 grados. Y en tiempo de guerra fabricadas alli dos fragatas o naves y pasando oficiales y algunos artilleros de vera cruz a Acapulco se asegura la defensa de todo el mar del sur”.⁸⁴

Petersbourg à l'Academie Impériale des Sciences 1758, que nos parece más probable como modelo para el croquis de Pedro Calderón Enríquez.

⁸³ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 8.

⁸⁴ AGI, *Filipinas*, 683, n. 16, f. 8-9.

Para terminar

Sin duda, el legado histórico de la nao de China es polifónico: desde la historia de la náutica y los descubrimientos, a los fundamentos de la primera globalización y el estudio de las redes comerciales, humanas y culturales a una orilla y otra del Pacífico. Desde diversos ámbitos e instituciones científicas ha nacido una curiosidad creciente por los diferentes aspectos de esta empresa multicultural que se ha concretado en varias exposiciones, libros, artículos, etcétera, que se pueden considerar como los primeros frutos de un renacido interés por el tema, tras un largo periodo donde casi el único estudio general de referencia era el clásico *The Manila Galleon* de William Lytle Schurz (1939). Aunque algunos trabajos han analizado varios materiales cartográficos relativos al Galeón y sus rutas oceánicas, ciertamente aún quedan por estudiar en profundidad las cartas y los mapas utilizados a lo largo de tres siglos. Son muchas las preguntas pendientes de resolver: ¿cuándo comenzaron los primeros mapas con las derrotas?, ¿quiénes los custodiaban?, ¿cómo se transmitían los conocimientos? o ¿quiénes modificaban las novedades?

Iniciamos este estudio con el propósito de responder estas cuestiones, sobre todo a partir de los mapas guardados en el Archivo General de Indias y en el Museo Naval de Madrid, conscientes de la larga tarea que teníamos ante nosotros. Sin embargo, al analizar aquellas cartas, descubrimos con sorpresa que la mayoría de los ejemplares jamás habían sido utilizados en las navegaciones, o que ni siquiera representaban una derrota efectiva, pues buena parte de los mapas formaban parte de los proyectos de rutas alternativas o de iniciativas mercantiles de las muchas que aparecieron en el siglo XVIII. Aprovechando los aportes de la nueva historia cultural y su interés por las imágenes en todo tipo de soporte, nos hemos aproximado a esta cartografía buscando conocer sus orígenes, sus funciones y sus relaciones con la sociedad y con otras imágenes. Creemos que los aportes de este trabajo ayudan a conocer la intrahistoria de estos mapas, reproducidos constantemente en catálogos, exposiciones y documentales sin profundizar en sus orígenes y sig-



nificados. Aunque los ejemplos son limitados y los resultados provisionales, seguiremos profundizando en el tema en futuras investigaciones para contribuir, desde el análisis de las imágenes, a conocer la complejidad de la ruta más larga del mundo durante la Edad Moderna.