

海洋城堡：橫渡太平洋冒險的見證人

Ana Ruiz Gutiérrez ⁱ

摘要

菲律賓和新西班牙之間的跨太平洋航線始於 1565 年 1 月 1 日，當時，安德烈斯·德·烏爾丹內塔修士乘著大帆船聖彼得號從馬尼拉出發，尋找返回阿卡普爾科的航線。他們航行在群島的內部水域，前往聖貝納迪諾海峽航向太平洋。他們利用黑潮，毗鄰加利福尼亞海岸。最後，他們於 1565 年 10 月 8 日抵達阿卡普爾科港。

隨著這次航行，建立了一條長達 250 年的永久性跨太平洋路線，從 1565 年到 1815 年，將太平洋的霸權作為商業空間，將甲米地港和阿卡普爾科港轉變為東南亞東方貨物的優先地。

我們將透過宗教人士、商人和冒險家的編年史來分析這條跨太平洋路線，並著重於日常方面，以便理解馬尼拉大帆船的視覺想像，諸如其路線、貨物和港口。

關鍵詞：編年史、馬尼拉大帆船、菲律賓、墨西哥

ⁱ 西班牙格拿那達大學藝術史學系講師。

Castles of the sea: witnesses of a transpacific adventure

Ana Ruiz Gutiérrez ⁱⁱⁱ

Abstract

The transpacific route between the Philippines and New Spain began on January 1st, 1565, when Friar Andrés de Urdaneta sailed from Manila on the galleon San Pedro in search of the route of return to Acapulco. They sailed the internal waters of the archipelago, heading for the San Bernardino Strait towards the Pacific. They took advantage of the Kuro Shivo Current, bordered California coast. Finally, they arrived at the port of Acapulco on October 8th, 1565.

With this voyage a permanent transpacific route was established for two hundred and fifty years, from 1565 to 1815, which assumed the hegemony of the Pacific Ocean as a commercial space, turning the ports of Cavite and Acapulco into preferential enclaves of the oriental goods of Southeast Asia.

We will analyze this transpacific route through chronicles of religious, merchants and adventurers, focusing on daily aspects that allow us to figure out a visual imaginary of the Manila Galleon, its route, goods and ports.

Key words : chronicles, Manila Galleons, Philippines, Mexico.

ⁱⁱⁱ Lecturer in History of Art Department at the University of Granada. Spain.
anarg@ugr.es. With the assistance of the Vice-Rector's Office for Scientific Policy and Research , University of Granada.

1. Introduction

Several commemorations of the Spanish-Filipino relations over the years, make it appropriate at this moment to reflect the hispanic presence in the archipelago, and more specifically how the Galleon of Manila connected both shores of the Pacific, through fabulous chronicles that tell us about the sea route that lasted for 250 years.

Since the discovery of the Pacific in 1513 by Vasco Núñez de Balboa, vital for the incorporation of the South Sea in the transpacific axis towards the East Indies, there have been numerous historical events that have shaped the Iberian space. The vast territory that came under the Spanish control increased the effort to dominate a vast expanse of sea that would acquire its true dimension with the circumnavigation of the earth of Magallanes and Elcano between 1519 and 1522, of which the first commemorations are glimpsed.

As well as those that happened during the year 2015, in relation to the establishment of the sea route of the Galleon of Manila, with the memory of the 450 years of the start and the 200 years of the completion of the transpacific circuit of the Galleon of Manila.

2. The transpacific route to the East India: The Manila Galleon

“...de todas estas riquezas goza Manila mientras fue el comercio, y trato corriente, y de todo la priva (...) los viajes a Nueva España, no siendo ya, no tan puntuales como antiguamente, ni las partidas de la plata que de allá se remitieron copiosas como solian. Las acemilas y carros que tra^{//16r}ginan todas estas riquezas de Reyno en Reyno, respecto de ser las Filipinas todas Islas navegables, son embarcaciones, y navios, de tal manera, que para su sustento y conservación son precisamente necesarios, Ansi para ir a Nueva España por el situado, con que V[uestra]M[agestad] (sustenta aquella Plaza, como para el acarreo de todo lo que los vecinos de Manila remiten de mercaderia a sus correspondientes a la Nueva España, mediante

cuya correspondencia y comunicación han llegado ambos Reynos a verse poderosísimos y riquísimos, con que siempre que se han retardado los viajes, y no han ido naos de Filipinas a México, ha sido general el sentimiento de una y otra parte, y se sabe quanto en orden a este punto ha decaecido aquellas Islas, por avera hallado tan faltas de navios, passandose algunos años sin tener nao que embiar de Manila a Mexico”.¹

The route of navigation known as "Nao de China", "Manila Galleon", or "Nao of Acapulco" was the most long-standing, complex, and dangerous of all. In spite of that, it was one of the routes with less ships lost in proportion.²

¹ “Manifiesto y memorial informatorio dado al rey nuestro señor a favor de la muy noble y siempre leal ciudad de Manila, cabeza de las islas Filipinas, y de sus ilustres y dilatadas cristiandades, trabajado por el padre fray Plácido de Angulo, del Orden de Predicadores...”:1655. (Archivo de la Real Academia de la Historia, en adelante A.R.A.H) M-RAH, 9/3640 (2) .

² The most prominent global studies about the Manila Galleons. Cfr. ALFONSO MOLA, Marina, and MARTÍNEZ SHAW, Carlos. “Manila y la proyección española en Oriente”, in MARTÍNEZ SHAW, Carlos and Alfonso Mola, Marina (eds.) . *La ruta española a China*. Madrid: Ediciones El Viso, 2007, pp. 113-130; BJORK, Katherine. “The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815”, *Journal of World History*, vol. 9, nº 1, 1998, pp. 25-50; CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio. “Alegría, tristeza y ansiedad en la travesía del Galeón de Manila por el Océano Pacífico”, en *Andrés de Urdaneta. Un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia, 2009, pp. 563-586; CHAUNU, Pierre. *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI, XVII, XVIII. (Estadísticas y Atlas)* . México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974; CHUAN, Hang-sheng “Trade Between China, the Philippines and the Americas During the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, in *Proceedings of the International Conference of Sinology: Section on History and Archaeology*. Taipei: Academia Sinica, 1981, pp. 849-854; FISH, Shirley. *The Manila-Acapulco Galleons. The Treasure Ships of the Pacific, With an Annotated List of the Transpacific Galleons 1565-1815*. Central Milton Keynes: Author House, 2011; FOLCH FORNESA, Dolores. “El Galeón de Manila”, in *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*. Shangai: Biblioteca Miguel de Cervantes de Shangai, 2013, pp. 21-48. Available at: < http://difusionelectronica.institutocervantes.es/archivos/96/41986_GaleonDeManila.pdf>. [Accessed: 24th August 2017]; FLYNN, Dennis, O., and GIRÁLDEZ, Arturo. “China and the Manila Galleons”, en *Japanese Industrialization and the Asian Economy*. London-New York: Routledge, 1994, pp. 71-90; FLYNN, Dennis O.; GIRÁLDEZ, A., and SOBREDO, J. (eds.) *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*. Vermont: Ashgate, 2001; GARCÍA DE LOS ARCOS, M.^a Fernanda. “El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión”. En *Comercio marítimo colonial. Nuevas Interpretaciones y últimas fuentes*. México: INAH. 1997; GIRÁLDEZ, Arturo. *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy Exploring World History*, Editor Rowman & Littlefield, 2015; HAN, Qi “La influencia del Galeón de Manila sobre la dinastía Ming”, in *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*. Shangai: Biblioteca Miguel de Cervantes de Shangai, Shangai, 2013, pp. 67-104. Availableat: < http://difusionelectronica.institutocervantes.es/archivos/96/41986_GaleonDeManila.pdf>. [Accessed 24th August 2017]; IVES, Ronald Lorenz. “The Manila Galleons”, *The Journal of Geography*, vol. LXIII, nº 1, 1964, pp. 5-19; LEGARDA FERNÁNDEZ, Benito. “Two and a Half Centuries of the Galleon Trade”, *Philippine Studies. Historical and Ethnographic Viewpoints*, vol. 3, nº 4, 1955, pp. 345-372. Available at: < <http://www.philippinestudies.net/ojs/index.php/ps/article/view/1253> >. [Accessed 24th August 2017]; PÉREZ HERRERO, Pedro. “El galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo

The transpacific route between the Philippines and New Spain began on January 1st, 1565, when Friar Andrés de Urdaneta sailed from Manila on the galleon San Pedro in search of the route of return to Acapulco. They sailed the internal waters of the archipelago, heading for the San Bernardino Strait towards the Pacific. They took advantage of the Kuro Shivo Current, until the sailors saw the "signs"³, aquatic plants that occasionally created ponds, which showed the proximity of the Californian coast they bordered. Finally, they arrived at the port of Acapulco on October 8th, 1565.⁴

It was the transpacific itinerary that directly joined the Philippine archipelago with New Spain. The Asian merchandise highly valued in the markets of Europe and New Spain reached the port of Acapulco, designated as a key point in the route because it had better conditions for anchorage than Barra de Navidad. This port of Guerrero became a space for commercial exchange due to its annual fair, when mainly Mexican and Peruvian merchants took advantage to get their supply of Asian products and distribute them by land up to Mexico City and from there to Veracruz to take the

Oriente y América. (El estado de la cuestión) , in *El Extremo Oriente Ibérico. Metodología, Investigaciones y el Estado de la Cuestión*. Madrid. AECI. 1989; SALES COLÍN, Ostwald. "Las cargas del Galeón de Manila". *Topodrilo*. 34. 1994; SCHURTZ, William Lytle. *El Galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992; YUSTE, Carmen. *El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785*. México: INAH. 1984; YUSTE, Carmen. "El galeón y la economía social", in *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*. México: Gobierno del estado de Guerrero, 1992, pp. 91-111; YUSTE, Carmen. *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*. México: UNAM-IIIH, 2007; VV.AA. *El San Diego. Un tesoro bajo el mar*. Madrid: Compañía Española de Petróleos, 1995; VV.AA. *Piezas arqueológicas de la nao San Diego en el Museo Naval de Madrid*. Madrid: Museo Naval, 1999; VV.AA. *El Galeón de Manila. Hospital de los Venerables, Sevilla, Museo Franz Mayer, México D.F., Museo Histórico de Acapulco Fuerte de San Diego, Acapulco*. Madrid: Aldeasa, 2000; VV.AA. *The Manila Galleon, Traversing the Pacific. El Galeón de Manila, Atravesando el Pacífico*. ANGARA, Edgardo J., NER, Sonia Pinto and CARIÑO, José Maria A. (ed.). Manila: Rural Empowerment Assistance and Development (READ) Foundation, Inc., 2012; RUIZ GUTIÉRREZ, Ana. *El galeón de Manila (1565-1815) : Intercambios culturales*. Granada: Universidad de Granada, Editorial Alhulia, 2016.

³ About the signs, and specifically about the "audience of the signs", a ceremony that takes place in a carnival atmosphere in which the roles of the crew are changed, turning the ship upside down, Cfr. BERNABÉU ALBERT, Salvador. "La "Audiencia de las señas": Los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China", in *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2013, pp. 91-117.

⁴ SCHURTZ, William Lytle. *Op.cit.*, p. 63; GIL, Juan. "El primer tornaviaje", in *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla: Universidad, 2013, pp. 25-64.

maritime route of the Carrera de Indias to Spain. The latter did not trade directly with the Philippines until the eighteenth century, upon the creation of the Philippine Royal Company. This enterprise was supported by King Charles III, as it fit into his plans for scientific and commercial progress and social prestige, following the models previously created by the Netherlands, England, and France. The Company would open the direct Manila-Cádiz route going around the Cape of Good Hope, thus substantially modifying the Manila Galleon route.

In 1813 the Cortes de Cádiz decided to stop the Acapulco trade. This measure, together with the process of Mexican independence, caused the route to die down. However, the circulation of art objects persisted in private shipping, enabled by the opening of the Suez Canal decades later in 1869; this event is not included in the chronological framework of this study.

3. Ship's correspondence

Information about this hazardous route is gathered in letters and memorials from the sixteenth century. One of those was written by Cristóbal Téllez, a judge in The Audience of Manila in 1598 who tried to reach Manila with his family. He described his journey from Madrid to Seville and how, when they got to Cadiz, all their belongings were stolen by an English man. Because of that, they went back to Seville, where they took a boat to San Juan de Ulúa. Their boat eventually sank; they miraculously survived, but Cristóbal regretted the lost of all of his books. Finally, they travelled to Acapulco, where they took a boat to Cavite. In the second part of the description, the narration is mainly focused on Cristóbal's personal issues as judge, leaving aside the details of the journey.⁵

⁵ “Carta del oidor Téllez Almazán sobre su viaje etc”. Manila, 14 de julio de 1598. (Archivo General

“...sali de Madrid, y aguarde en Sevilla y al tiempo del embarcarme fui a Cadiz con mis mujer e hijas, y criados, donde un yngles nos quito la hacienda q[ue] teniamos, y lo q[ue] havia embarcado en las naos senos quemo de manera q[ue] quede tal q[ue] a[1] cabo de unos dias Recivi una camisa de limosna, para poder continuar mi viaje y entretenerme en Sevilla el tiempo q[ue] fue necesario, vendi la poca hacienda q[ue] quedaba, embarqueme y habiendo llegado a San Juan de Ulua, se undio el navio en q[ue] havia navegado, dentro de tres horas de cómo dio fondo fue buena suerte poder salir de alli sanos acabo de acabar lo poco q[ue] nos havia quedado y con ello mis libros q[ue] heran (sic) (ROTO) ...vineme a embarcar al puerto de Acapulco, y alli me embio (sic) El conde de Monterrey a mandar q[ue] vinieses sirviendo a v.M de cavo, de dos navios q[ue] venian a estas islas con gente de guerra en socorro de ellas por q[ue] el gobernador le havia avisado q[ue] el Japon venia con muchas gente sobre esta tierra (ROTO) nos hicimos a la vela y en 3 dias dimos fondo en Cavite habiendo tragido buenos tiempos, hallamos la tierra con alguna quietud ANSI por haver tenido nuebas (sic) q[ue] el Japon no venia como por el gran socorro q[ue] el Conde havia embiado”

In order to study the route of the Galeon of Manila, we will mainly focus on four extraordinary chronicles of the seventeenth century that describe some of the difficulties of this journey. First of all, we will focus on *Tratados historicos, politicos, ethicos y religiosos de la monarchia de China*, where Friar Domingo Fernández Navarrete (O.P.) describes his journey from Acapulco to the Philippines in 1648.⁶ Thirty years later, the Jesuit Pedro Cubero Sebastián reveals the details of how he

de Indias, en adelante A.G.I) A.G.I.FILIPINAS,6,R.9,N.156.

⁶ FERNÁNDEZ NAVARRETE, Domingo. *Tratados historicos, politicos, ethicos y religiosos de la monarchia de China: descripcion breue de aquel imperio y exemplos raros de emperadores y magistrados del: con narracion difusa de varios sucessos y cosas singulares de otros reynos...: añadense los decretos pontificios y proposiciones...* Madrid: Imprenta Real (Madrid) , 1676.

sailed from Cavite to Acapulco in his work *Peregrinación del Mundo*⁷. We can also find the chronicle of Alonso Ramírez, a puertorican who departed from Acapulco towards Cavite in 1682 and whose many exploits were written by D. Carlos de Sigüenza y Góngora.⁸ Finally, we cannot forget the renown work *Giro Intorno al Mondo*, published in 1699 and written by Gemelli Careri, and Italian who completed the journey from the Philippines to Acapulco in 1697.⁹

As Cubero Sebastián wrote, this journey to the East, which he himself experienced, was marked by many hardships. He embraced his faith in order to tackle the events of the route. One of those events, the sighting of the above mentioned "signs", was considered by them as a miracle. This is how he described it:

“El galeón, que viene desde las Islas Filipinas (que es lo mismo, que decir de la última parte de Asia a otra parte del mundo, que es la América) es único, y sólo, por aquél tan grande archipiélago, que llaman de San Lázaro, que es el mayor del mundo: y es cierto, que la poderosa mano del Señor es la que lo gobierna: y así al partir todos los que van en él, dicen en alta voz, como si se echaran casi a morir: En vuestras manos, Señor, nos encontramos: cuidado vuestro ha de ser esta mísera barquilla, que se expone a navegar, y en todo este tiempo no se ve otra cosa, que cielo, y agua, hasta llegar a reconocer estas señas, que parece, que la divina providencia allí las depara, para que el galeón no se pierda, yendo a varar con la tierra: estas señas lo son de haber ya pasado el golfo del Archipiélago, y hallarnos a cincuenta, ó sesenta

⁷ CUBERO SEBASTIÁN, Pedro. *Peregrinación del mundo*. Madrid: Miraguano-Polifemo, 2007.

⁸ Cfr. SIGÜENZA Y GÓNGORA, Carlos de. “Infortunios de Alonso Ramírez”, en: *Colección de libros raros y curiosos que tratan de América*. Tomo XX. Madrid: Imp. viuda de Gabriel Pedraza, 1902.

⁹ Gemeli Careri, Gio Francesco: *Giro del Mondo del dottor D. Gio Francesco Gemelli Careri. Parte Quinta Contenente le Cose più ragguardevoli vedute nell'isole Filippine*, Nápoles, 1700. Cfr. BERNABÉU ALBERT, Salvador. “El abogado Gemelli: memoria viajera y cultura letrada”, *Anuario de Estudios Americanos*. 69/1, 2012, pp. 233-252; GARCÍA ARREDONDO, José María. “Sailscapes. La construcción del paisaje del Océano Pacífico en el Giro del Mondo de Gemelli Careri”. *Anuario de Estudios Americanos*. 69/1, 2012, pp. 253-275; GEMELLI CARRERI, Gianfrancesco. “A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri”. *Anuario de Estudios Americanos*. 69/1, 2012, pp. 277-317; MANZANO COSANO, David. “El Giro del Mondo de Gemelli Careri a su paso por las Islas Filipinas”, *Asian Perspectives in the Arts and Humanities*, Vol 3. Manila: Ateneo de Manila, 2013.

leguas de la tierra firme de la nueva España, porque tanto salen a la mar. ... Estas son las señas, que tanta alegría causan a los navegantes de aquél galeón, más que el día, que llegan al puerto: porque desde el día, que se descubren, hasta el puerto de Acapulco no hay que recelarse de tempestad, porque vamos ya guardados de la costa”.¹⁰

The dangers of the journey made the crew embrace their more precious devotion in many occasions. Cubero Sebastián himself, in the middle of a violent storm and encouraged by the Captain, wrote:

“Pidiéronme todos los de la nao, que conjurara: y yo lo hice de muy buena gana, habiéndoles exhortado, que todos hiciesen un acto de contrición de todo corazón, pidiendo a Dios misericordia de sus pecados, porque allí no había más remedio[...], en que se sumergió todo el árbol del bauprés, que llegó el agua hasta la mitad del combés. Comenzaron todas a gritar: Misericordia, Señor, misericordia: y pidiéronle la absolución, confesaron a voces sus pecados: y echándoles la absolución general, los animé: allí era el llanto, allí las lágrimas, y sollozos. Duró el temporal ochenta horas, y quedaron todos los de la nao tan atemorizados, que en muchos días andaban temblando, como si fueran azogados. Aquella noche eché una reliquia de *Lignum Crucis* a la mar, a petición del General, del que yo traía, que me había dado su Santidad: y lo restante de *Lignum Crucis*, juntamente con una reliquia del cuerpo de San Francisco Javier, la pusimos atada a la boneta del correr, que venía atada a la jarcia, con otras muchas reliquias, que le pusimos: porque en este furioso temporal, después de Dios, sólo en aquella boneta consistía el librarse el galeón de aquella tempestad tan furiosa. Mas como el alto, y poderoso Señor es padre de misericordia, y como dice por el Profeta: *Nolo mortem peccatoris, sed amplius, ut ad me convertantur e vivat*: son su infinita bondad, y misericordia, siendo el que predomina sobre todos los elementos, los apaciguó, y fue servido de librnarnos de

¹⁰ CUBERO SEBASTIÁN, Pedro. *Op.cit.*, p. 340.

tan furiosas, soberbias, y profundas olas. Amaneció al cuarto día alegre, y sereno el cielo, y llamando a todos los de la nao, en alta voz les dije, que fuésemos a dar gracias al alto, y omnipotente Señor, y a la sacratísima reina de los Ángeles MARÍA Señora nuestra, consuelo de los afligidos y madre de los pecadores: y vinieron todos los de la nao, y dando infinitas gracias a Dios, cantamos el *Te Deum laudamus*”¹¹

This issue was also mentioned by Father Fernández Navarrete:

“...Salimos del Puerto muy alegres, y coger la tierra que dexavamos por popa, bien alta, la perdimos de vista aquella tarde. Ocho dias pasamos esperando viento. El calor que hazia con aquella calma, era mas que ordinario. El día de Resurreccion se dixo una Missa, no tenia el Patache comodidad, ni capacidad para celebrar aquel Altisimo Misterio, con que fue aquella la primera, y la ultima, Rosario, Lethanias, Te Deum al amanecer, jamas faltaron. Juntaronse otros ejercicios y practicas espirituales. Entronos el viento aquel día, y nos duro, sin amainar un instante, veinte y quatro dias. Las mares que herían por el costado al Patachuelo, eran grandes y gruesas, ausaban en èl, y en nosotros todos grande inquietud. El general que era muy practico en aquel viage, dezia, que eran unas corrientes que venian de las Californias...”¹²

Sometimes the crew commended themselves to the saint or virgin the boat was named after, as it happened during the journey of the galleon *La Guadalupe Mexicana*. The weather conditions that it encountered were so unfavourable that they could only pray to the Virgin of Guadalupe for a miracle, so that they could survive the journey:

¹¹ *Ibidem*, p. 341.

¹² FERNÁNDEZ NAVARRETE, Domingo. *Tratados historicos, politicos, ethicos y religiosos de la monarchia de China: descripcion breue de aquel imperio y exemplos raros de emperadores y magistrados del: con narracion difusa de varios sucessos y cosas singulares de otros reynos...: añadense los decretos pontificios y proposiciones ...*Madrid: Imprenta Real (Madrid) , 1676. p. 301.

«^{306r} que perdida la esperanza de alcanzar tierra de las Yslas Philipinas y no saber a donde era nuestro destino se redoblaron, aumentándose el hambre, la sed, los dolores y desconsuelos. La falta // ^{306v} de agua y bastimentos fue tanta que nos puso en términos de perecer todos, pues solo nos hallavamos con arroz, y el que no podía comerlo crudo, o tostado lo cosía con agua del mar. Y muchos sedientos resistiendo las primeras indisposiciones se hicieron a beber de ella sin repugnancia, y otros de sus mismas aguas. Veinte personas se murieron, y entre ellas una muger, y todos los demás se hallavan por mucha devilidad y flaqueza abandonados a la muerte, y quando corría la voz de haver aparatos de agua se recobravan con aquella leve esperanza, alientos, y juntos todos en el comves, postrados boca abajo hacíamos por medio del padre capellán y de un misionero franzes, una piadosa y tierna rogatoria, pidiendo //^{307r} solo agua; y siendo el tiempo de los aguaceros no podimos para nuestro consuelo alcanzar uno en cuarenta y siete días que contavamos después de nuestros mayores trabajos, y quatro mezes veinte y tres días de navegación de la barra de Sian. En fin viendo que por medio alguno de todos aquellos que debe poner, y buscar un buen christiano, no hallavamos consuelo, entregué y puse en las manos de la Santísima Virgen de Guadalupe todas mis acciones y gobierno de aquella dichosa nave que no recibio mas agua que la que el mar le arrojaba por las cubiertas...^{307v} mas Dios por su altísima providencia dispuso darnos en diez y nueve grados y me //^{308r} dio una poca de agua entre salobre y dulce, y al mismo tiempo un temporal que nos condujo como cosa de sueño a la costa de China.» ¹³

The galleons continued once and again in their journeys through the Pacific Ocean. However, because of their regularity, they attracted the attention of many pirates. Chinese, Japanese and Muslims tried to take advantage of the ships since the first

¹³ Copia de la relación de lo acaecido al capitán don José Pasarín en el galeón nombrado la Guadalupe Mexicana, que de cuenta de varios interesados del comercio de estas Islas Filipinas se fabricó en el reino de Siam, en el transporte de quiso hacer en la bahía de esta ciudad de Cantón. (Archivo General de la Nación de México, en adelante A.G.N.M) Filipinas. Vol. 3. Exp. 17. 297r – 313v.

moments of the route; however, the main threat for the galleons, also known as castles of the sea, were Europeans, especially English and Dutch.¹⁴

These problems, along with the provisioning and maintenance needs of the ships in their long way to New Spain, made clear the necessity of creating an intermediate port before Acapulco. Francis Drake and his incursion in the Pacific Ocean through the Strait of Magellan in 1578 caused the end of the Spanish hegemony in the Pacific Ocean. From that time on, new ports were needed in the coast of California, in order to provide supplies and repair the ships, as well as secure the route from future enemies, such as Thomas Cavendish, who captured the Santa Ana Galleon in Cabo San Lucas in 1587.¹⁵ This was the first of the three ships that were captured during the eighteenth century.

Officially, there were no regularised ports to give shelter to the "Nao de China" in its way to Acapulco in case of need; however, it did take shelter in several occasions, as it is told by Jesuit Miguel Venegas in *Noticia de la California*:

“En el mismo mes de Enero de 1734 vinieron corriendo a la Cabecera de San Joseph unos indios que andaban pescando en el puerto pegado al Cabo de San Lucas, a decirle que había llegado allí un navío muy grande. Envió el Padre otros indios que le diesen mayor noticia; pero cuando éstos llegaron, ya el navío iba lejos de allí a vista de la costa y corriendo ésta los indios, vieron que entró y dio fondo en la Bahía de San Bernabé, donde luego echó alguna gente armada a tierra para hacer aguada. Habló a esta gente un ladino de Loreto, enviado por el Padre. Supo de ella, que era el galeón de Filipinas el que estaba a la vista, y la dio noticia de la nueva Misión, fundada en aquella cercanía. Consoláronse sumamente los de la aguada, que

¹⁴ Cfr. GERHARD, Peter. *Pirates of the Pacific, 1575-1742*. Nebraska: University, 1990; MASIA DE ROS, M.^a Angels. *Historia General de la Piratería*. Barcelona: Mateu. 1959.

¹⁵ MATHES, Michael. (ed) . *The Capture of the Santa Ana, Cabo San Lucas, November 1587*. Los Angeles: Dawson's Book Shop, 1969.

luego dieron cuenta a don Jerónimo Montero, Capitán comandante del galéon. Iba éste tan escaso de agua que sólo llevaba para uno o dos días, cuando dio vista al cabo; porque las lluvias con que se hace la aguada en la travesía de Manila a Acapulco, no habían sido aquel año tan abundantes como suelen. Por esta razón fue forzoso tocar en el puerto que está pegado al Cabo de San Lucas, y por verle estrecho pasaron la Bahía de San Bernabé. [...] Los indios ayudaron a hacer la aguada avivados del Padre y todos los que del navío vinieron a tierra experimentaron los efectos de sus dulzura, cortesanía y ardiente caridad. El Capitán-comandante con toda la gente de su galeón se dio por obligado a las afectuosas demostraciones del Padre Misionero, y por sí y a nombre de todos le dio las gracias debidas enviándole en retorno de su regalo y refresco, algunos géneros de los que llevaba el navío”¹⁶

To make the journey as safe as possible, galleons had to depart from Manila during the summer and arrive in Acapulco between November and December, which meant a five-month journey. The journey back to Cavite was normally started in April and it finally concluded in summer, after four months in the sea.

In spite of the many incidents in the round trip between Manila and Acapulco, only 15 ships sank during two hundred and two years. Almost all of the ships (except some ships lost in the northern coast of California) were lost in the journey to the West, around the Philippines, Japan, and the Mariana Islands.¹⁷ Specifically, most of

¹⁶ VENEGAS, Miguel. *Noticia de la California, y de su conquista temporal, y espiritual hasta el tiempo presente*. Madrid: Viuda de M. Fernández. 1757. pp. 283-284.

¹⁷ So far, seven shipwrecks have been spotted. Those are the “San Agustín” Galleon, sank at Drake Bay, Northern California in 1595; “Nuestra Señora de la Concepción” wrecked at Saipan island in 1638, “Santa Margarita”, sank in 1601 at the Rota island, northern Mariana Islands; “Nuestra Señora del Pilar”, last seen in Guam in 1690; “San Diego” Galleon, lost in 1600 near Manila; the galleon known as the “Beeswax Wreck” for its huge cargo of wax, spotted at the coast of Oregon, in Nehalem, which well be the “Santo Cristo de Burgos” (last seen in 1693) or the “Francisco Javier” given up as lost in 1705; since 12 years ago, the ship found in Baja California (more likely to be the “San Felipe” galleon, 1576) has been studied. Cfr. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española* T. VI, Madrid: Sucesores de Ribadeneira, 1898; FOURNIER, Patricia, *Evidencias arqueológicas de la importación de cerámica en Mexico, con base en los materiales del ex-convento de San Jerónimo*. México: INAH,

the ships sank in the San Bernardino Strait, which became a deathly trap for the galleons both departing from and arriving to Manila.¹⁸

One of the most tragic journeys was the one of the Santa Margarita Galleon, which, after a long wandering since its departure from Cavite in 1600, finally sank in the Rota Island, north of the Mariana Islands, in 1601. Its crew was partially rescued by Santo Tomás galleon, which arrived from New Spain. This is how survivors described their experience:

“navegando se pusieron en altura de veinte y ocho grados donde vieron siete Yslas, que corrian de Norte a Sur no conocidas por no estar en la carta de marear, mas de que se entiende estaban entre los Ladrones, y el Japon, y prosiguiendo su viaje, tuvieron muchas tormentas, y visperas de San Francisco vino un golpe de mar, que les llebó el corredor de popa con sus cadenas, y con este tiempo el Piloto Mayor mandó al contra-maestre cerrase, y clavase las escotillas, y por venir encontrado con el piloto, no lo hizo, que fue mucho daño el no hazerlo porque vino un golpe de mar, que se llevó toda la toldera del Piloto, y tinajas, y caxas que

1990; HEIZER, Robert. F., “Archaeological Evidence of Sebastian Rodriguez Cermeño’s California Visit in 1595”, *California Historical Society Quarterly*, Vol 20, 4, pp. 315-328, 1941; *Annual report regarding the recovery of the Manila Galleon Santa Magarita*, Bellevue, Washington & Rota, CNMI, 1996; JUNCO, Roberto, *Periplo de la Porcelana China en Nueva España. Arqueometría y Arqueología Histórica en la Costa Grande de Guerrero*. México: Escuela Nacional de Antropología e Historia, 2006; JUNCO, Roberto and FOURNIER, Patricia. “Del celeste imperio a la Nueva España. Importación, distribución y consumo de la loza de la china en el periodo Ming tardío en el México virreinal”, *La Nueva Nao: De Formosa a América Latina*. Taipei: Kaun Tang Int, Publication, 2008; LALLY, Jessica, *Analysis of Chinese Porcelain associated with the Beeswax Wreck, Nahalem, Oregon*, Naga Research Group, Honolulu, 2009; MATHERS William, “Nuestra Señora de la Concepcion”, *National Geographic Magazine*, Vol. 178. No. 3, 1990; MATHERS William; PARKER, Henry; S. COPUS Kathleen A. (Eds.) “*Archaeological Report: The recovery of the Manila Galleon Nuestra Señora de la Concepcion*” For the Government of the Commonwealth of the Northern Mariana Islands, Pacific Sea Resources, 1990; MATHERS William and SHAW Nancy, *Treasure of the Concepcion. The archaeological recovery of a Spanish Galleon*, Apa Publications, Hong Kong, 1995; SHANGRAW, Clarence and VON DER PORTEN, Edward. *The Drake and Cermeño Expeditions’ Chinese Porcelains at Drakes Bay, California, 1579 and 1595*, Santa Rosa Junior College and Drake Navigators Guild, Santa Rosa and Palo Alto, California, 1981; VON DER PORTEN, Edward “Treasures from the lost galleon San Felipe, 1573-1576”, *Mains’ L Haul*, Vol. 46: 1 & 2, Maritime Museum of San Diego, San Diego, 2010; CATSAMBIS, Alexis, FORD, Ben, and HAMILTON, Donny L. *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Nueva York; Oxford University Press, 2011.

¹⁸ ISORENA, Efren B. *Maritime disasters in Spanish Philippines: the Manila-Acapulco Galleons, 1565-1815. IJAPS*, Vol.11, No. 1, 53-83, 2015.

estaban encima arrizadas, y la silla, y el mismo Piloto en ella, y dio con todo à la mar, y la Nao fue zozobrando, y con esta tormenta, que tiró dos horas, se llebó veinte y tres personas à la mar, y alijaron mucha ropa, y prosiguiendo su viaje con muchas tormentas, y tempestades, el general queria, que se arribase al Japon, y la gente toda porfiava, que fuese á Manila, y el dicho General no quiso... y con estas cosas, y recios temporales, y tormentas anduvieron hasta primero de enero que se hallaron cerca de la Ysla de los ladrones, y viendo, que no podian arribar al Japon donde intentaban, fueron de acuerdo todos a arribar a las dichas Yslas de los Ladrones...y dentro de tres dias reconocieron la Ysla de la Zarpana, que está en catorze grados, y se comunica con otra Ysla de Guan, que entre una y la otra Ysla pasan las Naos que vienen de Nueva España á estas Yslas de Manila, y dado fondo en la dicha Ysla de la Zarpana à 9 de marzo deste año de 1601”¹⁹

In the first years of the route, there was not a fixed number of galleons. However, after pronouncing the *regulaciones* in 1593,²⁰ it was determined that two galleons were to be in operation, either of which could not exceed 300 tons of cargo. They could import to New Spain 250,000 pesos of oriental goods and they could bring back from Acapulco 500,000 pesos of silver. In 1702, the trade regulations regarding the galleon were modified and established that only one ship of 500 tons of maximum cargo could be launched. This measure, which in fact had been operating since 1650, meant savings in ship's maintenance costs and a lesser risk of inversion.²¹

¹⁹ Relación de la pérdida de la Nao Santa Margarita, que iba desde las Filipinas para Nueva España el año de 1600. Su General, Juan Martínez de Guillistegui. (Archivo del Museo Naval, en adelante A.M.N.) . A.M.N. Ms.0027 / 064.

²⁰ Cfr. ÁLVAREZ DE ABREU, Antonio. *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, 2 vols. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977; ALONSO ÁLVAREZ, Luis. *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. México: Instituto Mora, 2009; “En la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur, 1565-1604”, in BERNABEU ALBERT, Salvador and MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.) , *Un océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*, Sevilla: CSIC, 2013, pp. 25-84.

²¹ YUSTE, Carmen. “El dinamismo rutinario de la Carrera Transpacífica”, in BARRÓN SOTO,

The running of the Galleon meant an important wealth for the people living in Manila. Only those who were registered as citizens of Manila could enter this trade system, as it was written by Alonso Ramírez once he arrived in Manila in 1687:

“Lo que allí ordinariamente se tragina es de mar en fuera, y siendo por eso las navegaciones de unas á otras partes casi continuas, aplicándose al ejercicio de marinero, me avecindé en Cavite. Conseguí por este medio, no sólo mercadear en cosas en que hallé gracia y en que me prometía para lo vecinero ciudades y puertos de la India en diferentes viajes”²²

At first, the citizens of Manila bought Chinese goods coming through the Passig River, just when the monsoon time started. Once they had already selected the goods, they negotiated their shipping in the Galleon from Manila to Acapulco, where the goods could be finally acquired by their agents. Shipping the goods in the Galleon was a service free of charge, since only taxes needed to be paid. However, Chinese merchants took advantage of the great demand of their products and started to raise their prices in order to compete with the Spanish merchants. To stop these abuses, Spanish authorities established a "pancadas" system. According to this system, a royal officer was responsible for buying all the Chinese goods and then distribute them among the merchants acquiring the right of space in the Galleon. At the same time, and since the space was limited, the authorities also established a "boletas" system, which allowed them to divide the space for storing into "fardos".²³

Before being shipped in the Galleon, cargo was marked with the abbreviation or initials of the name of the sender. Each merchant had a list of the goods they had sent.

Cristina (coord.) *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. México: Universidad Iberoamericana, pp. 199- 222.

²² SIGÜENZA Y GÓNGORA, Carlos de. *Op.cit.*, p. 40.

²³ BERNAL, Rafael. *México en Filipinas: estudio de una transculturación*. México: IIH -UNAM, 1965, p 78.

The list specified the features, quality, quantity, weight and value of the goods.

In the journey back East, once the Galleon had been loaded up in Cavite, it was anchored in front of the walls of Manila, where a mass was celebrated along with a procession in honour of the Virgin of Peace and Good Voyage, or the Virgin of Galleons.

Thus, the Galleon started its risky journey through the Pacific Ocean. When its masts and sails were sighted from the Mexican coast, this was notified by lighting fire in the watchtowers around the coast, as well as by land mail and the small boats around the coast. After that, once it reached the ports of San Blas, Santiago or Navidad, one or two vehicles were sent to announce the imminent arrival of the Galleon to Acapulco.

Sometimes, the journey could be delayed up to three weeks before entering the Pacific Ocean. Until that time, the journey was pleasant, since food was still in good condition; however, soon it started to rot, as well as water. Only chocolate, which was store inside of Chinese containers, could resist the journey and it helped maintaining the life of well-off passengers and crew. The Galleon was frequently overloaded and few passengers had access to a berth, a small and stifling space in which they had to sleep and keep their belongings and food. Those who did not have access to a berth slept on the deck of the ship or in any small place they could find. Besides, they used to suffer all kinds of diseases during the journey, such as scurvy. People died to the extent that, in the final part of the journey, up to 40 corpses could be thrown away from the ship.

Here a sample of all the calamities that Gemelli Careri endured in his journey to Acapulco in 1697:

“Durante una navegación tan larga, los infortunados miembros de los ranchos del galeón, en

camino a la Tierra Prometida de la Nueva España (hablando en términos que usan los españoles) , padecen miserias para nada inferiores a las de los israelitas cuando huyeron de Egipto en busca de Palestina: conocen el hambre, la sed, las enfermedades, el frío, las continuas vigiliias y otras penas, además de los horribles sobresaltos causados por las olas. Podría decirse que sufren todos los flagelos que Dios envió al faraón para ablandar su dureza: si a éste le tocó la lepra, en un galeón no falta nunca una sarna rabiosa y universal que aflige a los embarcados con una picazón continua. Si en aquel tiempo el cielo se cubrió de mosquitos, sobre el barco hay una infinidad de insectos (que los españoles llaman gorgojos) generados por el bizcocho. Son tan rápidos que infestan en poco tiempo los pasillos, las camas, los platos, y se pegan al cuerpo sin ser percibidos. En lugar de los saltamontes, hay animalitos de diferentes colores que chupan la sangre y muchas moscas que caen en los platos de sopa, donde también nadan gusanitos de varias especies. Y, por último, si Moisés transformó milagrosamente el bastón en serpiente, en el galeón, sin ningún milagro, el pedazo de carne se trasmuta en madera y en forma de sierpe.

Yo experimenté en primera persona buena parte de estas miserias. En la mesa del guardián del navío, con quien me había acomodado, comí gallinas en los primeros días de navegación, pero cuando estábamos en altamar me hizo ayunar al estilo armenio,⁴³ prohibiendo el vino, el aceite, el vinagre y sazizando el pescado sólo con agua y sal. En los días en que había carne, me daba de comer tasajos fritos, que son largos cortes de carne de vaca o de búfalo secados al sol o al viento; es una carne tan dura que no puede masticarse de ninguna manera si antes no se bate un buen rato con un palo grande (del cual podría decirse que difiere muy poco) , ni se puede eliminar sin la ayuda de una purga. Al mediodía se servía otro pedazo hervido de la misma carne-madera, sin más condimento que su dureza y simple agua. También me quedé sin la consolación de empezar un buen bizcocho, ya que no quería compartir el suyo particular y decidió poner sobre la mesa solamente las porciones dadas por el rey. Al comerlas, en cada bocado, se podían engullir muchos pequeños gusanos y gorgojos que allí se escondían.

En los días de magro²⁴, la comida ordinaria era un pescado rancio cocido en simple agua y sal; al mediodía había *mongos* (legumbres similares a las judías) , donde también se escondían muchos gusanitos que luego nadaban en la sopa. La cantidad de estos era tal que, además de causarme náuseas, me hacía preguntar si la comida era de carne o de pescado. Si alguna vez se mataba una gallina, quedaba en nada repartida entre tanta gente.

Esta amargura era suavizada al terminar la comida con un poco de agua y azúcar, pero nos la daban en un coco tan pequeño que, en vez de quitar la sed, la aumentaba. Durante un mes nos ayudó la divina providencia con la pesca de tiburones y cachorritas que, asadas o hervidas, nos proveyeron cierto alivio.

Lástima del que tiene a otra persona en su mesa para compartir con él, pues la larga duración del viaje naturalmente lleva consigo todas estas incomodidades.

Ciertamente, los que se encargan de las provisiones gastan millares de pesos de a ocho para comprar carne, gallinas, pescado, bizcochos, arroz, cosas dulces, choco- late y otros alimentos. La cantidad de comida es tal que, desde el inicio hasta el final del viaje, casi nunca faltan en la mesa los dulces y, dos veces al día, el chocolate, que marineros y grumetes consumen con la frecuencia de personas acaudaladas. Sin embargo, la larga navegación lleva a gastarlo todo; además, en poco tiempo las provisiones se echan a perder, salvo los dulces y el chocolate, que son el único alivio de los viajeros.²⁵

And finally the longed-for sighting of the Port of Acapulco put an end to that situation:

“La mañana del domingo 20, con lágrimas de felicidad, nos abrazamos entre todos los que estábamos en el galeón por haber llegado al puerto deseado después de doscientos cuatro días de

²⁴ Days of abstinence of eating meat.

²⁵ GEMELLI CARRERI, Gianfrancesco. “A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri”. *Anuario de Estudios Americanos*. 69/1, 2012, pp. 299-300.

penosa navegación. Cantamos el Te Deum para dar las gracias al Señor y a su Madre Santísima, pero el general no tuvo la bondad de solemnizarlo con algunos disparos diciendo que al regreso a Manila no le abonarían la pólvora. Se saludó únicamente al castillo con siete tiros y éste, enarbolando la bandera real, contestó con otros tres.²⁶

According to Pedro Cubero Sebastián, the Port of Acapulco is one of the most beautiful ports in the South Seas. It is known for the route from the Philippines and it is very safe for the ships:

“Es uno de los más hermosos puertos del mar del Sur: célebre por el galeón, que viene allí de Filipinas: es muy seguro para las naos, porque se puede cerrar con una cadena: y por gran tempestad, que haya, el galeón está muy seguro: porque es una bahía rodeada toda de montes: alrededor tiene una muy buena fuerza, que está frontero de la misma entrada: y cuando llegamos era Castellano de ella Don Diego Polo Navarro. El lugar es muy pequeño, y de malísimo temple: sus habitantes son negros, a manera de Cafres: la tierra tosca, y estéril, seca de agua, que no tiene más que la de los pozos, y esa mala, por ser pesada, y salobre: bien que a poca distancia hay una fuentecilla muy tenue, que apenas echa un hilo de agua, que le llaman el Chorrillo, que para llenar una botija, es menester dos horas. En medio la plaza hay una Iglesia pequeña, que es la Parroquia: hay dos Ermitas, una de San Francisco, y otra de San Nicolás: y esto es lo que tiene el celebrado puerto de Acapulco.”²⁷

This setting was described by some of the people who visited the city. Thus, this is the outlook described by Jesuit Pedro Murillo Velarde, who visited the islands in his departure trip in 1723 and in his return trip in 1750:

²⁶ GEMELLI CARRERI, Gianfrancesco. “A bordo del Galeón de Manila...pp. 277-317.

²⁷ CUBERO, Sebastian. *Op.cit.*, p. 345.

“...ni se puede llamar ciudad ni aun villa, y con dificultad merece el nombre de aldea, pues sólo hay alguna gente desde diciembre hasta abril, en que está allí el Galeón de Filipinas. Fuera de este tiempo, apenas existen allí algunos indios, mulatos y mestizos, pues ni aun el alcaide del Castillo vive allí entre año. El puerto es excelente, grande, abrigado de todos los vientos, de buen fondo y muchas comodidades [...] las casas son pocas, pequeñas y humildes”²⁸

Although Alexander von Humboldt describes it in 1803 as a gloomy and romantic place, he did not leave aside its filth:

“La población de esta miserable ciudad, habitada casi exclusivamente por hombres de color, asciende a nueve mil almas cuando llega la Nao de la China; pero ordinariamente no pasa de cuatro mil”²⁹

This was the setting in which the Fair of Acapulco was held every year. This was a space for commercial exchange and a time when merchants - mostly from Mexico and Peru - provided themselves with oriental goods. Those goods were distributed by land until Mexico and then Veracruz, and by sea, taking the West Indies route towards Spain.

“Es la Vera-Cruz un puerto muy poco saludable para los españoles, por ser tan seco, y cálido: es todo arenoso, y el calor es tan grande con la sequedad, que continuamente están los cuerpos sudando, de donde se originan muchas enfermedades: y en particular una, que allí llaman

²⁸ MURILLO VELARDE, Pedro. *Geographia de América* (1752) . Prólogo de Antonio Domínguez Ortiz y Estudio Preliminar de Ramón Serrera. Granada: Universidad de Granada, 1990. pp. 99-100.

²⁹ HUMBOLDT, Alexander von. *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*. México: Porrúa, 1973, p.156.

pasmo, que a las veinte y cuatro horas, al que le da muerte.,me embarcó en la Capitana de azogues, en el galeón, llamado la Santísima Trinidad: y a los primeros de Julio nos dimos a la vela, y con próspero viaje, pasando la ensenada, que hay desde la Vera-Cruz a la Habana, llegamos a los últimos de Julio a ella, y a las diez del día entramos por el Morro, que llaman, en este puerto con felicidad. En este viaje fueron grandes los calores, que tuvimos, por ser por el mes de Julio, y habernos sobrevenido algunas calmas.

A los nueve días llegados a la Habana, mandó General disparar la pieza e leva, con que nos embarcamos, y dándonos a la vela, con próspero, y feliz viaje, que parece, que su Divina Majestad traía esta Flota, llegamos a Cádiz, y de allí llegué a la Corte del rey nuestro señor”³⁰

According to Humboldt, this route was taken not only by the sailors carrying the oriental goods, but also by ordinary people who wanted to travel from or to Spain. This led to the sentence: “La Nao de China carga de retorno plata y frailes”, which means "The 'Nao de China' brings back silver and friars". ³¹

“luego que llega a México la noticia de haberse avistado el galeón en las costas, se cubren de gente los caminos de Chilpancingo y Acapulco; los comerciantes se dan prisa para ser los primeros en tratar con los sobrecargos que llegan de Manila. Ordinariamente se reúnen algunas casas poderosas de México para comprar todos los géneros juntos, y ha sucedido venderse el cargamento antes que en Acapulco se tuviese noticia del Galeón. Esta compra se hace casi sin abrir los bultos, se hace con bastante buena fe...”³²

³⁰ CUBERO SEBASTIÁN, Pedro. *Op.cit.*, pp. 353-355.

³¹ HUMBOLDT, Alexander von. *Ensayo Político...op. cit.* p. 489.

³² *Ibidem*, p. 488.

Acapulco continued its commercial route in spite of the fact that a new and direct maritime route between the Philippines and Spain started in the eighteenth century, after the creation of the Royal Company of the Philippines by king Charles III. By doing so, he wanted to answer to their plans on science, commerce and social prestige, as well as to follow the footsteps of the Netherlands, Great Britain, and France. The Company started a direct route between Manila and Cadiz through the Cape of Good Hope, which caused significant changes in the Galleon of Manila.

4. Conclusion

As a conclusion, after studying the transpacific route of the Manila Galleons through the known chronicles, the relevance of other unprecedented chronicles mentioned in this article as well as the correspondence and personal logs of the crew has to be considered as evidence of the facts that took place. That enormous paperwork unfolds after thorough research as vast new information about those ship's routes.

We will further research the archives of the personal letters of the passengers of the Galleon of Manila to obtain new evidences of the idiosyncrasy of the route.

Bibliography

Primary Sources

“Manifiesto y memorial informatorio dado al rey nuestro señor a favor de la muy noble y siempre leal ciudad de Manila, cabeza de las islas Filipinas, y de sus ilustres y dilatadas cristiandades, trabajado por el padre fray Plácido de Angulo, del Orden de Predicadores...”:1655. (Archivo de la Real Academia de la Historia, en adelante A.R.A.H) M-RAH, 9/3640 (2) .

“Carta del oidor Téllez Almazán sobre su viaje etc”. Manila, 14 de julio de 1598. (Archivo General de Indias, en adelante A.G.I) A.G.I.FILIPINAS,6,R.9,N.156.

“Copia de la relación de los acaecido al capitán don José Pasarín en el galeón nombrado la Guadalupe Mexicana, que de cuenta de varios interesados del comercio de estas Islas Filipinas se fabricó en el reino de Siam, en el transporte de quiso hacer en la bahía de esta ciudad de Cantón”. (Archivo General de la Nación de México, en adelante A.G.N.M) Filipinas. Vol. 3. Exp. 17. 297r – 313v.

“Relación de la pérdida de la Nao Santa Margarita, que iba desde las Filipinas para Nueva España el año de 1600. Su General, Juan Martínez de Guillistegui”. (Archivo Museo Naval, en adelante A.M.N) A.M.N. Ms.0027 / 064.

Secondary Sources

ALFONSO MOLA, Marina, and MARTÍNEZ SHAW, Carlos. “Manila y la proyección española en Oriente”, in MARTÍNEZ SHAW, Carlos and Alfonso Mola, Marina (eds.) . *La ruta española a China*. Madrid: Ediciones El Viso, 2007, pp. 113-130.

ALONSO ÁLVAREZ, Luis. *El costo del Imperio asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. México: Instituto Mora, 2009.

- “*En la nave va. Economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la Mar del Sur, 1565-1604*”, in BERNABEU ALBERT, Salvador and MARTÍNEZ SHAW, Carlos (eds.), *Un océano de seda y plata: el universo económico del galeón de Manila*, Sevilla: CSIC, 2013, pp. 25-84.

ÁLVAREZ DE ABREU, Antonio. *Extracto historial del comercio entre China, Filipinas y Nueva España*, 2 vols. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1977.

Annual report regarding the recovery of the Manila Galleon Santa Magarita, Bellevue, Washington & Rota, CNMI, 1996.

BERNABÉU ALBERT, Salvador. “El abogado Gemelli: memoria viajera y cultura letrada”, *Anuario de Estudios Americanos*. 69/1, 2012, pp. 233-252.

- “La “Audiencia de las señas”: Los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China”, in *La Nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2013, pp. 91-117.

BERNAL, Rafael. *México en Filipinas: estudio de una transculturación*. México: IIH-UNAM, 1965.

BJORK, Katherine. “The Link That Kept the Philippines Spanish: Mexican Merchant Interests and the Manila Trade, 1571-1815”, *Journal of World History*, vol. 9, nº 1, 1998, pp. 25-50.

CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio. “Alegría, tristeza y ansiedad en la travesía del Galeón de Manila por el Océano Pacífico”, en *Andrés de Urdaneta. Un hombre moderno*. Ordizia: Ayuntamiento de Ordizia, 2009, pp. 563-586.

CATSAMBIS, Alexis, FORD, Ben, and HAMILTON, Donny L. *The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, Nueva York; Oxford University Press, 2011.

CHAUNU, Pierre. *Las Filipinas y el Pacífico de los ibéricos, siglos XVI, XVII, XVIII. (Estadísticas y Atlas)*. México: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974.

CHUAN, Hang-sheng “Trade Between China, the Philippines and the Americas During the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, in *Proceedings of the International Conference of Sinology: Section on History and Archaeology*. Taipei: Academia Sinica, 1981, pp. 849-854.

CUBERO SEBASTIÁN, Pedro. *Peregrinación del mundo*. Madrid: Miraguano-Polifemo, 2007.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada Española T. VI*, Madrid: Sucesores de Ribadeneira, 1898.

FERNÁNDEZ NAVARRETE, Domingo. *Tratados historicos, políticos, ethicos y religiosos de la monarchia de China: descripcion breue de aquel imperio y exemplos raros de emperadores y magistrados del: con narracion difusa de varios sucessos y cosas singulares de otros reynos...: añadense los decretos pontificios y proposiciones...* Madrid: Imprenta Real (Madrid) , 1676.

FISH, Shirley. *The Manila-Acapulco Galleons. The Treasure Ships of the Pacific, With an Annotated List of the Transpacific Galleons 1565-1815*. Central Milton Keynes: Author House, 2011.

FLYNN, Dennis O.; GIRÁLDEZ, A., and SOBREDO, J. (eds.) *European Entry into the Pacific. Spain and the Acapulco-Manila Galleons*. Vermont: Ashgate, 2001.

FLYNN, Dennis, O., and GIRÁLDEZ, Arturo. “China and the Manila Galleons”, en *Japanese Industrialization and the Asian Economy*. London-New York: Routledge, 1994, pp. 71-90.

FOLCH FORNESA, Dolors. “El Galeón de Manila”, in *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*. Shangai: Biblioteca Miguel de Cervantes de Shangai, 2013, pp. 21-48. Available at: < http://difusionelectronica.institutocervantes.es/archivos/96/41986_GaleonDeManila.pdf >. [Accessed: 24th August 2017].

FOURNIER, Patricia, *Evidencias arqueológicas de la importación de ceramica en Mexico, con base en los materiales del ex-convento de San Jerónimo*. México: INAH, 1990.

GARCÍA ARREDONDO, José María. “Sailscaapes. La construcción del paisaje del Océano Pacífico en el Giro del Mondo de Gemelli Careri”. *Anuario de Estudios Americanos*. 69/1, 2012, pp. 253-275.

GARCÍA DE LOS ARCOS, M.^a Fernanda. “El comercio Manila-Acapulco: un intento de estado de la cuestión”. En *Comercio marítimo colonial. Nuevas Interpretaciones y últimas fuentes*. México: INAH. 1997.

GEMELLI CARRERI, Gianfrancesco. “A bordo del Galeón de Manila: la travesía de Gemelli Carreri”. *Anuario de Estudios Americanos*. 69/1, 2012, pp. 277-317.

GERHARD, Peter. *Pirates of the Pacific, 1575-1742*. Nebraska: University, 1990.

GIRÁLDEZ, Arturo. *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy Exploring World History*, Editor Rowman & Littlefield, 2015.

HAN, Qi “La influencia del Galeón de Manila sobre la dinastía Ming”, in *Los orígenes de la globalización: el Galeón de Manila*. Shangai: Biblioteca Miguel de Cervantes de Shangai, Shangai, 2013, pp. 67-104. Availableat: <

http://difusionelectronica.institutocervantes.es/archivos/96/41986_GaleonDeManila.pdf>. [Accessed 24th August 2017].

HEIZER, Robert. F., "Archaeological Evidence of Sebastian Rodriguez Cermeño's California Visit in 1595", *California Historical Society Quarterly*, Vol 20, 4, pp. 315-328, 1941.

HUMBOLDT, Alexander von. *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*. México: Porrúa, 1973.

ISORENA, Efred B. *Maritime disasters in Spanish Philippines: the Manila-Acapulco Galleons, 1565-1815*. *IJAPS*, Vol.11, No. 1, 53-83, 2015.

IVES, Ronald Lorenz. "The Manila Galleons", *The Journal of Geography*, vol. LXIII, nº 1, 1964, pp. 5-19.

JUNCO, Roberto and FOURNIER, Patricia. "Del celeste imperio a la Nueva España. Importación, distribución y consumo de la loza de la china en el periodo Ming tardío en el México virreinal", *La Nueva Nao: De Formosa a América Latina*. Taipei: Kaun Tang Int, Publication, 2008.

JUNCO, Roberto, *Periplo de la Porcelana China en Nueva España. Arqueometría y Arqueología Histórica en la Costa Grande de Guerrero*. México: Escuela Nacional de Antropología e Historia, 2006.

LALLY, Jessica, *Analysis of Chinese Porcelain associated with the Beeswax Wreck, Nahalem, Oregon*, Naga Research Group, Honolulu, 2009.

LEGARDA FERNÁNDEZ, Benito. "Two and a Half Centuries of the Galleon Trade", *Philippine Studies. Historical and Ethnographic Viewpoints*, vol. 3, nº 4, 1955, pp. 345-372. Available at: < <http://www.philippinestudies.net/ojs/index.php/ps/article/view/1253> >. [Accessed 24th August 2017].

MANZANO COSANO, David. "El Giro del Mundo de Gemelli Careri a su paso por las Islas Filipinas", *Asian Perspectives in the Arts and Humanities*, Vol 3. Manila: Ateneo de Manila, 2013.

MASIA DE ROS, M.^a Angels. *Historia General de la Piratería*. Barcelona: Mateu. 1959.

MATHERS William and SHAW Nancy, *Treasure of the Concepcion. The archaeological recovery of a Spanish Galleon*, Apa Publications, Hong Kong, 1995.

MATHERS William, "Nuestra Señora de la Concepcion", *National Geographic Magazine*, Vol. 178. No. 3, 1990.

MATHERS William; PARKER, Henry; S. COPUS Kathleen A. (Eds.) "Archaeological Report: The recovery of the Manila Galleon Nuestra Señora de la

Concepcion” For the Government of the Commonwealth of the Northern Mariana Islands, Pacific Sea Resources, 1990.

MATHES, Michael. (ed) . *The Capture of the Santa Ana, Cabo San Lucas, November 1587*. Los Angeles: Dawson’s Book Shop, 1969.

MURILLO VELARDE, Pedro. *Geographia de América* (1752) . Prólogo de Antonio Domínguez Ortiz y Estudio Preliminar de Ramón Serrera. Granada: Universidad de Granada, 1990.

PÉREZ HERRERO, Pedro. “*El galeón de Manila. Relaciones comerciales entre el Extremo Oriente y América. (El estado de la cuestión)* ”, in *El Extremo Oriente Ibérico. Metodología, Investigaciones y el Estado de la Cuestión*. Madrid. AECI. 1989.

RUIZ GUTIÉRREZ, Ana. *El galeón de Manila (1565-1815) : Intercambios culturales*. Granada: Universidad de Granada, Editorial Alhulia, 2016.

SALES COLÍN, Oswald. “Las cargas del Galeón de Manila”. *Topodrilo*. 34. 1994.

SCHURTZ, William Lytle. *El Galeón de Manila*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.

SHANGRAW, Clarence and VON DER PORTEN, Edward. *The Drake and Cermeño Expeditions’ Chinese Porcelains at Drakes Bay, California, 1579 and 1595*, Santa Rosa Junior College and Drake Navigators Guild, Santa Rosa and Palo Alto, California, 1981.

SIGÜENZA Y GÓNGORA, Carlos de. “Infortunios de Alonso Ramírez”, en: *Colección de libros raros y curiosos que tratan de América*. Tomo XX. Madrid: Imp. viuda de Gabriel Pedraza, 1902.

VENEGAS, Miguel. *Noticia de la California, y de su conquista temporal, y espiritual hasta el tiempo presente*. Madrid: Viuda de M. Fernández. 1757, 1988.

VON DER PORTEN, Edward “Treasures from the lost galleon San Felipe, 1573-1576”, *Mains’ L Haul*, Vol. 46: 1 & 2, Maritime Museum of San Diego, San Diego, 2010.

VV.AA. *El Galeón de Manila. Hospital de los Venerables, Sevilla, Museo Franz Mayer, México D.F., Museo Histórico de Acapulco Fuerte de San Diego, Acapulco*. Madrid: Aldeasa, 2000.

VV.AA. *El San Diego. Un tesoro bajo el mar*. Madrid: Compañía Española de Petróleos, 1995.

VV.AA. *Piezas arqueológicas de la nao San Diego en el Museo Naval de Madrid*. Madrid: Museo Naval, 1999.

VV.AA. *The Manila Galleon, Traversing the Pacific. El Galeón de Manila, Atravesando el Pacífico*. ANGARA, Edgardo J., NER, Sonia Pinto and CARIÑO, José María A. (ed.) . Manila: Rural Empowerment Assistance and Development (READ) Foundation, Inc., 2012.

YUSTE, Carmen. “El dinamismo rutinario de la Carrera Transpacífica”, in BARRÓN SOTO, Cristina (coord.) *Urdaneta novohispano: la inserción del mundo hispano en Asia*. México: Universidad Iberoamericana, pp. 199- 222.

- “El galeón y la economía social”, in *El galeón del Pacífico. Acapulco-Manila 1565-1815*. México: Gobierno del estado de Guerrero, 1992, pp. 91-111.

- *El comercio de la Nueva España con Filipinas. 1590-1785*. México: INAH. 1984.

- *Emporios transpacíficos. Comerciantes mexicanos en Manila, 1710-1815*. México: UNAM-IIIH, 2007.