

# REVISTA DE

## EL COLEGIO DE SAN LUIS

Nueva época • año X, 21 • enero a diciembre de 2020

*Espacios, climas y aventuras  
El galeón de Filipinas y la fragata  
de las Marianas en el Pacífico occidental  
(1680-1700)*

Thomas Calvo

**Tania Leticia Ibañez Cruz**



# REVISTA DE

EL COLEGIO DE SAN LUIS

## DIRECTOR

Fernando A. Morales Orozco

## CONSEJO EDITORIAL

Luis Aboites / *El Colegio de México* / México  
José Antonio Crespo / *Centro de Investigación y Docencia Económica* / México  
Jorge Durand / *Princeton University* / E.U.A.  
Carmen González Martínez / *Universidad de Murcia* / España  
Mervyn Lang / *Salford University* / Reino Unido  
Óscar Mazín Gómez / *El Colegio de México* / México  
Antonio Rubial García / *Universidad Nacional Autónoma de México* / México  
José Javier Ruiz Ibáñez / *Universidad de Murcia* / España  
Javier Sicilia / *Revista Ixtus* / México  
Valentina Torres Septién / *Universidad Iberoamericana* / México

## COMITÉ EDITORIAL

Neyra Alvarado  
Agustín Ávila  
Sergio Cañedo  
Javier Contreras  
Julio César Contreras  
Norma Gauna  
José A. Hernández Soubervielle  
Danira López

## EDICIÓN

Jorge Herrera Patiño / *Jefe de la Unidad de Publicaciones*  
Diana Alvarado / *Asistente de la dirección de la revista*  
Pedro Alberto Gallegos Mendoza / *Asistente editorial*  
Adriana del Río Koerber / *Corrección de estilo*

## COORDINADOR DE ESTE NÚMERO

Fernando A. Morales Orozco

## DISEÑO DE MAQUETA Y PORTADA

Ernesto López Ruiz



PRESIDENTE

David Eduardo Vázquez Salguero

SECRETARIA ACADÉMICA

Claudia Verónica Carranza Vera

SECRETARIO GENERAL

Jesús Humberto Dardón Hernández

La Revista de El Colegio de San Luis, nueva época, año X, número 21, enero a diciembre de 2020, es una publicación continua editada por El Colegio de San Luis, A. C., Parque de Macul 155, Fraccionamiento Colinas del Parque, C. P. 78294, San Luis Potosí, S. L. P. Tel.: (444) 8 11 01 01. [www.colsan.edu.mx](http://www.colsan.edu.mx), correo electrónico: [revista@colsan.edu.mx](mailto:revista@colsan.edu.mx). Director: Fernando A. Morales Orozco. Reserva de derechos al uso exclusivo núm. 04-2014-030514290300-203 / ISSN-E: 2007-8846.

D. R. Los derechos de reproducción de los textos aquí publicados están reservados por la Revista de El Colegio de San Luis. La opinión expresada en los artículos firmados es responsabilidad del autor.

Los artículos de investigación publicados por la *Revista de El Colegio de San Luis* fueron dictaminados por evaluadores externos por el método de doble ciego.

Thomas Calvo (2016). *Espacios, climas y aventuras: el galeón de Filipinas y la fragata de las Marianas en el Pacífico occidental (1680-1700)*. El Colegio de San Luis.

DOI: <http://dx.doi.org/10.21696/rcsl10212020122111>

Thomas Calvo es profesor emérito de la Universidad de París-Oeste (Nanterre X); actualmente es investigador y docente en El Colegio de Michoacán. En sus inicios hizo historia demográfica: *Acatzingo, demografía histórica de una parroquia mexicana* (1973). Es un reconocido especialista en temas de la cultura y la política en la monarquía hispánica de los siglos XVII y XVIII. Su más reciente publicación (2019) es *Espadas y plumas en la monarquía hispana. Alonso de Contreras y otras vidas de soldados (1600-1650)*.

El texto que a continuación se reseña es *Espacios, climas y aventuras: el galeón de Filipinas y la fragata de las Marianas en el Pacífico occidental (1680-1700)*, en cuyas páginas se da cuenta del papel del clima en los viajes en el Pacífico. En aquella época, los principales enemigos de las embarcaciones fueron los huracanes y los descuidos humanos, por lo que nos preguntamos ¿es posible ubicar este libro dentro de la historia ambiental? Hay que destacar que el autor se convierte en el capitán del libro; nos hace parte de la tripulación gracias a las detalladas descripciones en diversos ámbitos que van desde la vida cotidiana de los navegantes hasta las explicaciones sobre eventos meteorológicos.

\* Facultad de Estudios Superiores Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México. Correo electrónico: [tanibac12@gmail.com](mailto:tanibac12@gmail.com)

Lo anterior lo realiza a través de cuatro apartados: Introducción, “Relatos”, “Fuentes” y “Apéndices”. El primer segmento lo denominamos introducción, pues hay tres secciones generales antes de abordar por completo el galeón de Manila. En ellas menciona que la escritura del libro inició por gusto y cuestiones personales; al pasar del tiempo, se le fueron añadiendo aspectos intelectuales que lo motivaron para realizar la obra. Esta explicación marca un ejemplo de las posibilidades que existen al momento de elegir un tema o plantear una problemática.

En la sección “Relatos” desarrolla la investigación, mientras que en el apartado que recibe el título de “Fuentes” nos presenta transcripciones, y, por último, en el “Apéndice” consigna bases de datos importantes, pues el historiador da una lista de navíos que navegaron de 1680 a 1701 entre Cavite (puerto situado en Filipinas), las Marianas (islas ubicadas en Oceanía, al sur de Japón y al este del archipiélago filipino) y Acapulco.

Si el lector se acerca al libro que se reseña con la intención de encontrar un estudio general sobre el galeón de Manila, se le advierte que no lo hallará, pues el interés del autor se concentra en los últimos años del siglo XVII, debido a que hubo alteraciones climáticas importantes, es decir, una “miniglaciación”, lo que le generó la interrogante “¿hubo una crisis del galeón del Pacífico que acompañara el catarro que sacudió al planeta en los años de 1690?”

Hombres y climas, señala Thomas Calvo, fueron importantes en estas travesías marítimas. A pesar de que se puede pensar que el ENOS (fenómeno meteorológico también conocido como El Niño que se presenta en el océano Pacífico) era el principal factor de riesgo en el mar, esto no fue así, ya que los hombres fueron determinantes en el destino de los galeones y fragatas; aunque hay que destacar que de 1680 a 1700 fueron tiempos difíciles para los navíos, por dicho cambio climático, razón por la que el autor plantea la pregunta que guía el libro.

Pero ¿por qué el fenómeno meteorológico de ENOS no fue el principal destructor de galeones y fragatas? El historiador de El Colegio de Michoacán explica que El Niño entibia las aguas del Pacífico Occidental cuando se presentan ciclones tropicales, tranquilizando la atmósfera. A pesar de ello, otras condiciones climáticas (lluvias, fuertes vientos, huracanes y ciclones) eran determinantes porque afectaban a los navíos, por lo que era importante salir en una fecha específica y, lo fundamental,

no cambiar de ruta, ya que el desconocimiento de los vientos y corrientes era peligroso. Por ejemplo, no se podía navegar por el mar de la China porque los huracanes eran constantes; por ello, los galeones que zarpaban de Cavite o Manila tenían que partir en junio.

Otras formas en las que el clima afectaba las embarcaciones son aspectos que pueden parecernos muy simples, pero en la realidad fueron trascendentales para sobrevivir en el mar, como lo eran las jarcias con las que se ataba el navío, pues muchas veces no se almacenaban las suficientes porque significaba perder productos destinados al comercio debido al espacio que utilizaban.

Aunque el historiador al inicio advierte al lector que no tocará aspectos de la vida cotidiana, lo termina haciendo, por una cuestión involuntaria, pues sus fuentes lo orillaron a esto. Escribe sobre las disputas entre los pilotos (se podían encontrar más de uno) y otros tripulantes. Estos conflictos llegaban a ser recurrentes y aún más cuando los navíos se quedaban atrapados en la red meteorológica oeste-pacífica porque resaltaba su inexperiencia, y la diversidad de opiniones provocaban tensión.

Por ejemplo, en septiembre de 1680, el San Francisco Xavier fue el primer navío que zarpó de Cavite a las islas Marianas. Resultó un fracaso porque aún no se conocía bien el trayecto, en noviembre enfrentaron un temporal que destruyó parte de la embarcación, posteriormente los tripulantes sufrieron la misma situación dos veces más. El capitán Francisco Lazcano, desesperado, le entregó al piloto mayor el mando en dos ocasiones y regresó al sur, pero el cabo superior quería ir a espiar a la isla Hermosa (hoy Taiwán), porque el gobernador de Cavite le había otorgado esa tarea, el resto de los navegantes se opusieron y discutieron, pero no contaban con que el mar los alejaría un par de grados hacia al sur.

Mediante una narrativa fluida, entre tecnicismos y descripciones de las embarcaciones, Thomas Calvo muestra lo complicada que era la vida en el mar, por lo que se necesitaban hombres experimentados para afrontar las situaciones que se presentaran. Es lógico que, en muchas ocasiones, cuando las personas que se embarcaban por primera vez, apenas al tocar tierra firme escaparan, por lo que cuando las embarcaciones regresaban llevaban menor número de pasajeros, y esto se debía también a la escasez de alimentos (el arroz fue la principal comida) y de agua, así como al miedo de morir por alguna tormenta o una enfermedad no tratada.

Por otro lado, el doctor Calvo resalta la colonización de las islas Marianas, la cual fue difícil porque las personas de Cavite y Manila no querían irse a poblar, similar a lo sucedido con el septentrión novohispano, ya que los habitantes de la capital de la Nueva España se negaban a habitar el norte por las malas condiciones del territorio.

Las embarcaciones que le sirvieron para desarrollar la investigación fueron los galeones Santo Cristo de Burgos, Santo Niño, Nuestra Señora de Guía, San José y San Francisco Xavier. Todos navegaron en el océano Pacífico durante los últimos veinte años del siglo XVII. Hicieron frente a muchos problemas, que pudieron solucionar, pero también cometieron errores mínimos que en el mar estaban prohibidos y llevaron a los tripulantes a la muerte.

El autor declara que es consciente de que no es el primero que considera al galeón en su entorno como un instrumento meteorológico, pues ya se ha abordado en otras ocasiones de esta manera. Por lo tanto, su aportación a la historiografía se concentra en tratar de manera profunda los movimientos, los problemas humanos y climáticos de los barcos que navegaron en el Pacífico de 1680 a 1700.

El historiador, formado en la academia francesa, también transcribió las fuentes que utilizó para esta obra, aunque aclara que su objetivo no es realizar una edición de documentos de la época. Por esta razón, la ortografía está modificada para hacer más comprensible la lectura. A pesar de ello, no podemos descartar su utilidad como fuentes primarias o como referencias.

Los documentos transcritos son los diarios de pilotos. Estos tienen una introducción, en la que el autor deja claro que son escritos de los testigos de la Mar del Sur, pero no por ello se deben tomar como fuentes totalmente verídicas, por lo que fueron sometidas a la crítica con resultados distintos en cada una de ellas. También comparte las dificultades de estos textos, pues expresan técnicas náuticas del periodo, así como vocabulario marítimo. La manera en la que el autor ha usado esta información en su libro es de reconocerse, ya que, por medio de la comparación de documentos de la época y estudios contemporáneos, ha logrado la objetividad en su explicación.

Los diarios consultados y transcritos proceden del Archivo General de Indias; son los que escribieron dos pilotos de la fragata de San Gabriel en



1687. Ese mismo año, el almirante del galeón Santo Niño y de Nuestra Señora de Guía dejó su testimonio por escrito. También es posible encontrar la transcripción del documento que parece un diálogo sobre la confesión del capitán Lazcano, miembro de la balandra San Francisco Xavier de 1680 a 1681.

El lector debe saber que al adentrarse en las páginas encontrará un vocabulario poco conocido; por ejemplo, el relacionado con las coordenadas de los territorios abordados como lo son Manila, Cavite, Acapulco, las Marianas, etcétera. También la variación de los nombres de algunos lugares puede causar confusión. Además, el lenguaje marítimo es complicado, y aún más el del periodo virreinal; por esta razón, al final del libro el autor acierta en haber creado un glosario y con ello solucionar de manera eficaz la comprensión de ciertos tecnicismos que son necesarios para dimensionar las diferentes historias que se dieron en la mar. Otro aspecto no menos importante es la elaboración de mapas a partir de las explicaciones que Thomas Calvo va señalando en el texto.

Todo lo anterior es producto de la consulta de distintas fuentes del Archivo General de Indias, crónicas, diarios de navegación, y una bibliografía variada que se nutre de diferentes ramas de la ciencia como la geografía, la cartografía y la meteorología, lo que permite tener una visión general acerca de la nao de Manila a finales del siglo XVII en los mares del Pacífico, objeto principal del libro.

Esta es una de las obras en español más completas sobre el tema, pues destaca la importancia del galeón para establecer relaciones entre Asia, América y Europa, además de la relevancia del clima en las embarcaciones.

Ahora bien, al revisar la producción de la historiografía mexicana relacionada con la historia ambiental es posible considerarla joven, pues sus estudios iniciaron aproximadamente hace un cuarto de siglo (Cañedo y Radding, 2016, p. 19), y las investigaciones sobre el periodo virreinal se reducen a los cambios de paisajes, cultivos, minería, uso y relación del suelo y el agua, aunque últimamente se ha destacado el interés por presentar como protagonistas al clima, la meteorología, las plagas, los ciclones, aspectos que destacan y guían la obra del doctor Thomas Calvo.

La historia ambiental implica transformaciones en diversos aspectos como lo son la salud, el comercio, la economía, la demografía. Y en el libro se explica cómo el clima y sus fenómenos meteorológicos afectaban

esas cuestiones en el mar abierto, o ¿acaso el mar no es parte del medio ambiente? No debemos reducir la historia del agua a solamente la potable.

Por otro lado, si partimos de que la historia ambiental implica “la conjunción de formas y modos interdisciplinarios, el manejo de datos actuales y pretéritos, y el reconocimiento de lugares, paisajes y procesos culturales y naturales, que fueron transformados por diferentes sociedades en otros contextos espacio temporales” (Urquijo, Vieyra y Bocco, 2017, p. 10), la obra reseñada cumple con los requisitos.

A pesar de que ubicamos la obra dentro de la historia ambiental, no podemos dejar de lado el papel de los hombres que estuvieron a bordo de la nao y padecieron a flor de piel las consecuencias de los caprichos del clima, pues ellos fueron los que sufrieron, sintieron miedo, hambre, felicidad, angustia, desesperación, incertidumbre, y en muchas ocasiones el conjunto de esas emociones se convirtió en la motivación para registrar sus testimonios de manera escrita, que hoy en día nos funcionan como fuentes.

## BIBLIOGRAFÍA

- CAÑEDO, S., y Radding, C. (2016). Fronteras historiográficas del medio ambiente. En S. Cañedo y C. Radding (coords). *Historia, medio ambiente y áreas naturales protegidas en el centro-norte de México. Contribuciones para la ambientalización de la historiografía mexicana, siglos XVIII-XXI* (pp. 17-49). El Colegio de San Luis.
- GUDIN, G. (2015). Thomas Calvo. *Vencer la distancia. Actores y prácticas del gobierno de los imperios español y portugués*. Recuperado de <https://distancia.hypotheses.org/547>
- URQUIJO, P.; Vieyra, A., y Bocco, G. (2017). Introducción. Articulaciones entre la geografía, historia y ambiente. En P. Urquijo, A. Vieyra y G. Bocco (coords.). *Geografía e historia ambiental* (pp. 9-11). Universidad Nacional Autónoma de México, Centro de Investigaciones en Geografía Ambiental.