

Edici3n: Ministerio de Defensa, Secretaríat3 General T3cnica. N.º PO. 083-16-225-7. Dep3sito Legal: M.º 27942/2016. Impresi3n: Imprenta Ministerio de Defensa

MUSEO NAVAL DE MADRID

Paseo del Prado, 5. 28014, Madrid

HORARIOS:

Martes a domingo de 10:00 a 19:00 hs.
Cerrados los lunes; 24, 25 y 31 de diciembre; 1 y 6 de enero

INFORMACI3N:

TEL. 91 523 8516 / 609 467 117
(Laborales de 09:00 a 14:00 hs.)
comunicacion_museo_naval@fn.mde.es
www.armada.mde.es/museonaval
www.fundacionmuseonaval.com
@Museo_Naval
www.facebook.com/FundacionMuseoNaval

TALLERES INFANTILES Y CUENTA CUENTOS:

Reservas telef3nicas al 677365113

ORGANIZA:



CON EL PATROCINIO DE:



El gale3n de Manila

15 de septiembre 2016 al 12 de febrero de 2017



El gale3n de Manila

La ruta española que uni3 tres continentes



El Descubrimiento de América no supuso para la corona española el abandono de la idea original de encontrar una ruta por mar hacia la India y China. Fernando «el Católico», ya como regente de Castilla, impulsó esa búsqueda. Sin embargo el descubrimiento del océano Pacífico se materializó por vía terrestre, con la expedición de Vasco Núñez de Balboa, quien después de atravesar el istmo centroamericano, tomó posesión del que llamó Mar del Sur en 1513. Llegar a ese océano por mar siguió siendo prioritario para la Corona. Carlos V envió a Magallanes, quien encontró el ansiado paso por el extremo meridional de América y descubrió las islas Filipinas donde murió. Fue sustituido por Juan Sebastián Elcano que completó la gesta, dando por primera vez la vuelta al mundo.



Era necesario encontrar el tornaviaje, es decir, la ruta marítima desde el archipiélago filipino hacia América navegando en dirección este, pero hubo que esperar 43 años para conseguirlo. En noviembre de 1564 partió del puerto de Navidad, en México, la expedición comandada por Miguel de Legazpi, en la que iba el cosmógrafo Andrés de Urdaneta, superviviente de la expedición de Loaysa, a quien Felipe II le había encargado que demostrara su tesis de cómo encontrar la ruta de regreso a América. Llegaron a Filipinas en febrero de 1565. En junio del mismo año, zarpó la nao «San Pedro», con Urdaneta a bordo, quien mandó poner rumbo nordeste, encontrando la corriente del Kuro-Shivo a la altura de Japón. Navegó, subiendo y bajando entre las latitudes 30° y 39° n y, siempre hacia el este, avistaron tierra en la isla llamada Deseada en la costa de California. A partir de ese momento pusieron rumbo sur hasta llegar al puerto de Acapulco el 1 de octubre de 1565. Se había encontrado el tornaviaje.

Descubierto el tornaviaje se estableció la ruta del «Galeón de Manila», la «Nao de China», o «Galeón de Acapulco», que funcionó hasta 1815, uniendo Asia, América y Europa, a través de Manila y Acapulco. A Manila llegaban los productos asiáticos de las Molucas, China, Japón, Formosa, Siam y la India, se cargaban en el galeón, que ponía rumbo a Acapulco donde se descargaban las mercancías. Por vía terrestre se trasladaban a Veracruz, desde donde a su vez se enlazaba, por medio de la Flota de Indias, con los puertos metropolitanos de Sevilla o Cádiz. Al estar las Filipinas supeditadas al virreinato de Nueva España, correspondía a sus virreyes la responsabilidad del control y manejo de la ruta, bajo la normativa de la monarquía hispana ya que el Galeón era propiedad de la Corona.

Los buques llegaban a Acapulco con una pesada carga en sus bodegas. Sedas, té, juguetes, especias, biombos y lacados, abanicos, porcelanas, jade, marfil, muebles y materias primas filipinas, como la canela de Mindanao, el clavo y la pimienta. Entre los objetos más demandados en occidente figuran las piezas de porcelana, realizadas en los talleres chinos, cuya producción fue evolucionando e incorporando motivos decorativos europeos. Otra pieza que caracteriza el contacto español con Oriente a través del Galeón es el mantón de Manila, que en realidad era de origen chino, cuya riqueza de bordados y gran calidad lo convirtieron en un objeto muy cotizado y popular en la Península Ibérica.

A Filipinas se enviaban las barras de plata y pesos acuñados en México y Perú, fundamentales para afrontar los gastos del personal de la Capitanía General de Filipinas y para el comercio. También muchos tipos de plantas americanas y toda clase de muebles y enseres para que los colonos vivieran según sus costumbres. En el Galeón también viajaban pasajeros hacia Manila, principalmente misioneros, que llevaron consigo numerosas obras de arte, entre las que destacan las imágenes religiosas, libros y cantorales, que eran utilizadas como instrumentos de evangelización.

A principios del siglo XIX, la guerra con Inglaterra, que culminó con el desastre de Trafalgar y la posterior invasión francesa, frenaron la demanda de productos asiáticos que quedaron acumulados en los puertos de Manila y Acapulco. A todo ello hay que añadir los movimientos independentistas en México. El final de la ruta del Galeón era pues inevitable.

En las Cortes de Cádiz, el diputado filipino apoyó el cierre del Galeón para tener total libertad de comercio. Los diputados españoles estuvieron de acuerdo, en parte

para que los filipinos no pudieran relacionarse directamente con México y contagiarse de su independentismo.

En 1813 las Cortes decretaron la supresión del Galeón. En 1814, finalizada la guerra de Independencia, Fernando VII ratificó su disolución. En 1815 llegaba a Manila el último galeón, el «San Fernando», alias «Magallanes», que volvía vacío, pues México había requisado su mercancía.

