

NUEVA ESPAÑA

Universidad del Valle de México

Proyecto Integrador etapa 3

El galeón de Manila, ruta globalizadora y vínculo cultural entre Nueva España y Asia de
1565 a 1815

El galeón de Manila, ruta globalizadora y vínculo cultural entre Nueva España y Asia de 1565 a 1815

Resumen

Profundizaremos en el impacto cultural de una de las rutas marítimas más importantes del siglo XVI, promotora del intercambio cultural entre Asia, América y Europa durante doscientos cincuenta años y pieza clave en la cohesión territorial de Nueva España a ambos lados del océano.

Palabras Clave: Galeón de Manila, Intercambio cultural.

Introducción

Mediante este documento, profundizaremos en la aportación cultural de una de las rutas marítimas más importantes y longevas de la historia, y sin duda la primera en generar y mantener una verdadera globalización de bienes, servicios, ideas y personas, por más de doscientos cincuenta años, el Galeón de Manila

Para que esta mítica embarcación pudiera hacer su primer trayecto, tuvieron que pasar más de cuarenta años desde que Fernando de Magallanes, navegante portugués bajo las órdenes de la corona española, llegara en 1519 a las islas Filipinas, bautizándolas originalmente como archipiélago de San Lázaro, este evento resulta oportuno en esta introducción porque marca el primer contacto humano entre España y Las Filipinas, por desgracia, Magallanes decide emprender una misión de conquista alentado por el cacique local en contra de otro señorío vecino, lo que resulta ser un pésimo error de cálculo, causando muchas muertes entre ellas la del explorador en el año 1521, mismo año en el que cuatro meses más tarde Hernán Cortés tomaría Tenochtitlán, a más de catorce mil kilómetros de distancia. Se gestaba Nueva España a ambos lados del océano. De las cinco embarcaciones de la misión de Magallanes, cuatro son destruidas y es en la “Nao Victoria” en la que Juan Sebastián El Cano, escapa y se convierte en el primer marinero en circunnavegar la tierra, de modo que no comenzaba todavía a operar la ruta del Galeón de Manila y ya se habían sentado dos precedentes de muy hondo calado, nunca mejor dicho, a nivel mundial.

Fue hasta 1564 que Miguel López de Legazpi conquista Filipinas y encarga a Fray Andrés de Urdaneta buscar el viaje de regreso o “tornaviaje” y es en 1565 cuando este último, junto con Felipe Salceda capitán de la Nao San Pedro, tomando una latitud cercana a los cuarenta grados norte, encuentra una corriente llamada de “Kuroshio” o “Rio Negro” que le permite llegar a América.

La ruta del galeón de Manila, o la Nao de China, términos en los que profundizaremos más adelante en el texto, queda instaurada por lo tanto en el año 1565, sin embargo, es hasta ocho años más tarde, en 1573 cuando zarpa el primer Galeón de la ciudad de Cavite con destino a Acapulco, ya con una vocación meramente comercial.

Durante doscientos cincuenta años, esta ruta permitió no solo el perfeccionamiento marítimo en el orden de sistemas de navegación de las embarcaciones y del trazado de rutas marítimas que permitieron el crecimiento económico de la Nueva España, sino la progresiva simbiosis cultural en muchos aspectos, como la religión, la lengua, la gastronomía, el vestido,

formas de gobierno y maneras de ver el mundo, que impactaron en el devenir de la historia mundial y que se mantienen vigentes muchos de ellos hasta nuestros días.

Los orígenes del Galeón de Manila

Para hablar de los orígenes del Galeón de Manila, empezaríamos por tomar la atinada definición del Doctor Carlos Martínez-Shaw, referente a que el Galeón de Manila es la resultante de la unión de dos conceptos que no podemos entender por separado: un barco y una ruta, una línea de intercambios múltiples que unía el puerto de Cavite en la bahía de Manila con el Puerto de Acapulco. Ciertamente este “galeón” era un barco, por precisar en total fueron cerca de ciento diez barcos diferentes los que hicieron la ruta a lo largo de su historia, de los cuales solo ocho se fabricaron en México, el resto se fabricaron en los astilleros de Cavite, esto debido a que en Filipinas abundaban las maderas resistentes a la humedad y a los insectos, tal es el caso de la Teca Filipina que robustecía y blindaba los cascos de los barcos, la Caoba o Meranti para los interiores, el guijo y la banaba para forros y cubierta entre otras y en el caso de las velas, estas eran de Inabel, textil confeccionado a base de algodón, fabricadas el Ilocos. Contaba con un arqueo que fluctuaba entre las mil y dos mil toneladas, con hasta cincuenta y un metros de eslora y una impresionante capacidad de transportar a mil pasajeros, además de animales y demás vituallas. Era el barco más grande de la época.

Son varios los nombres con los que se conoce a este barco-ruta, “Nao de China” resulta siempre ser el nombre más popular debido supongo a que el decirlo suena casi mítico y misterioso y tal vez hasta un poco *esnob*, sin embargo cuando profundizamos en este apelativo, *Nau o nao* se traduce del latín a través del catalán como barco y *de China* era usado como un término general para definir, como lo hacemos incluso en la actualidad, no solo a China como país sino a todos los países de esa región asiática, por lo tanto, el término se vuelve mucho más mundano y ordinario.

Galeón de Manila lo llamaban los que lo recibían en Acapulco, puesto que Manila era su procedencia, y por tanto en Cavite o Manila le llamaban *Galeón de Acapulco*. Incluso se le conoce como Galeón de la plata puesto que transportaba plata novohispana proveniente de las minas de Zacatecas, Taxco y San Luis Potosí, con la en un inicio solo se sufragaban los gastos de la colonia española en Filipinas, pero que luego, como nos comenta Guadalupe Ríos Pinzón, se convierte en un bien de cambio por infinidad de mercancías y servicios en los que profundizaremos más adelante.

Entrando en materia del origen de la ruta, podemos señalar que esta comienza a operar oficialmente en 1565 como ya lo comentamos con el descubrimiento del tornaviaje por parte de Fray Andrés de Urdaneta, sin embargo, es hasta 1573 cuando zarpa el primer galeón con fines

comerciales con destino a América. La Filipinas al contrario de las Islas Molucas, bajo el dominio portugués mediante el tratado de Zaragoza de 1529, carecían de todo tipo de especias y comercio, sin embargo, fueron punto de partida para el acceso por parte de los españoles al comercio con Asia, ya que Manila era un puerto en el que los chinos ya tenían muy bien provisto un asentamiento y eran ellos los que llevaban a manos de los novohispanos en su mayoría que empezaban a asentarse en Manila y Cebú principalmente, bienes provenientes de China, Japón, India, Malasia y Ceylán entre otros. Por otro lado, en el puerto de Acapulco arribaba la mercancía que había sido comprada en Manila, y se distribuía no solo a través del *camino real* a la ciudad de México, sino que seguía por el ya famoso *Camino de los Virreyes* hasta el puerto de Veracruz, para seguir su camino hasta España mediante la flota o carrera de Indias y posteriormente dispersarse y comerciarse por toda Europa. De tal manera que la ruta del Galeón de Manila fue un eslabón que unía dos de los polos comerciales, Manila y Acapulco, pero que conectaron Asia, América y Europa.

Es indudable que el comercio es el que da origen a esta ruta, sin embargo, el legado cultural que esta nos ha dejado hasta nuestros días, supera por mucho el impacto económico generado, mismo que incluso se ha diluido a lo largo de los años, quedando patente que somos los seres humanos y nuestra interacción, quienes marcamos una trascendencia real, y dejamos huella a través de la cultura, expresada en la lengua, la gastronomía, las costumbres, la manera de ver y entender la vida.

El Galeón de Manila, vehículo de mestizaje cultural y religioso

Adentrándonos en la aportación cultural del Galeón de Manila y por orden cronológico, sin duda el primer contacto surge a través de la evangelización, como lo hemos estudiado en todos los procesos de colonización de las coronas ibéricas, la evangelización era un aspecto intrínsecamente ligado al proceso militar y administrativo, por convicción de las mismas pero también porque era una moneda de cambio con el Papa de Roma, quién a través de *bulas*, legitimaba las incursiones de exploración y conquista, y posterior propiedad de las tierras conquistadas de los imperios que estaban bajo su abrigo.

Sin embargo, dejando un poco de lado los aspectos polémicos del tema, la religión ha sido hasta nuestros días una amalgama que hermana a los pueblos, pero sobre todo que ha facilitado un tránsito de ideas y costumbres que sin duda tienen un impacto en la generación de una identidad común.

En este sentido, pudiéramos decir que la ruta del Galeón de Manila se dividía principalmente en dos sentidos, de Acapulco a Manila, los barcos transportaban prácticamente plata y frailes, y de Manila a Acapulco todo tipo de mercancías y personas. Los frailes encargados del proceso de evangelización de las Filipinas, a partir de 1524, según nos narra María Cristina E. Barrón Soto, en su artículo *El proceso de cristianización en México y Filipinas, identidad compartida*, fueron en su mayoría franciscanos y dominicos, posteriormente ya hacia 1572 llegaron los agustinos y jesuitas, ya para estas fechas bajo instrucciones de la Audiencia de México dadas a Miguel López de Legazpi. El mismo Fray Andrés de Urdaneta pertenecía a la orden de los agustinos.

El método utilizado para la evangelización y la administración de Las Filipinas era dictado desde Nueva España, por lo que es común que se exponga que en realidad las Filipinas fueron una colonia de la colonia novohispana. El proceso de conversión fue prácticamente el mismo utilizado en América donde ya se contaba con varios años de experiencia en la materia, de hecho, apunta Barrón Soto, el mismo Fray Domingo de Salazar, primer Obispo de Manila, perteneciente a la orden de los Predicadores, sirvió primero en la arquidiócesis de México.

El resultado de este proceso de mezcla cultural en el ámbito religioso que facilitó el Galeón de Manila, es evidente en la actualidad y podemos encontrarlo en elementos tan sutiles como los Cristos de marfil con rasgos asiáticos que podemos encontrar por ejemplo, en la Catedral de Morelia y que se comercializaban en todo el país, así como en símbolos de culto profundamente arraigados en el sentir popular, como pueden ser la Virgen de Guadalupe que es venerada a ambos lados del océano pacífico y el Santo Niño de Cebú, milagroso y venerado por los más de ochenta millones de cristianos católicos filipinos, el 83% de la población, cifra por demás similar a la mexicana.

Por último, no podemos dejar de lado en este capítulo dedicado al proceso de evangelización en Filipinas, la historia del primer Santo mexicano, Fray Felipe de Jesús, quién en 1590 a la edad de dieciocho años y justo antes de tomar los hábitos en México, lo deja todo y se embarca en el Galeón de Manila en búsqueda de riquezas y fama, posteriormente en 1596 decide regresar a Nueva España y retomar su camino a la vida monástica, sin embargo, su navío naufraga en las costas de Japón, y después de un año cautivo junto con otras veintiséis personas, son asesinados, convirtiéndose en los mártires de Nagasaki. En 1862 son canonizados por el Papa urbano VIII, convirtiéndose así Felipe de Jesús en el primer Santo mexicano.

Impacto en las costumbres, las letras y los sabores.

Sin duda uno de los elementos más importantes de las costumbres y formas de vida de un pueblo es la gastronomía, siendo esta, además, el motor original del establecimiento de esta ruta transpacífica, recordando que la intención de la Corona española al financiar el descubrimiento de esta y otras rutas, fue siempre llegar a las islas de las especias o a la especiería, ¿qué más estrechamente ligado a la creación culinaria que las especias? A pesar de no ser Filipinas, como ya lo mencionamos, el destino de estas materias primas, si fue la sede de intercambio con todos los países que las producían, de esa manera viajaron la pimienta, nuez moscada, canela y clavo a América y Europa a través del Galeón de Manila, dando origen a platillos típicos mexicanos como el mole tal y como lo conocemos actualmente, el cual por cierto, forma parte de la cultura gastronómica sobre todo en zonas del sur de Filipinas como en Mindanao, y que en idioma Chabacano se le dice *Moli*, proveniente del Náhuatl y que se traduce como salsa.

Tomando en cuenta que el viaje de Acapulco a Manila tenía una duración de cuarenta y cinco días a casi tres meses, y el tornaviaje se prolongaba hasta por seis meses, era sumamente necesario viajar con animales y plantas vivos, animales de leche y carne que posteriormente algunos se adaptarían a los diferentes climas y otros no. En el caso del intercambio de alimentos, la papa, el tomate, el maíz, los chiles, llegaron a Filipinas en mucho mayor volumen, aunque en el caso de la papa, esta ya tenía presencia en Asia, se cree que llegó sobre finales de la dinastía Ming en el siglo XVII introducida por los holandeses, quienes a su vez la comercializaron con los españoles que la llevaron de América, actualmente tanto la papa como el maíz, son dos de los cuatro productos estratégicos del gigante asiático.

De Filipinas a México, se trajeron algunas variedades de árboles frutales, como son: el mango *de Manila*, el coco, el tamarindo, plátano, Rambután y algunas variedades de naranja de China entre otros, estas plantas, como nos narra con sumo detalle Juan Antonio Siller Camacho en su compendio *Itinerario cultural del Galeón de Manila*, se introdujeron a México a través de Jardines de aclimatación especiales donde la planta era monitoreada en cuanto cantidad de nutrientes y adaptación al nuevo entorno climático, un ejemplo de estos jardines de adaptación *Es el Jardín Borda* que se puede visitar en Cuernavaca Morelos y data de la primera mitad del siglo XVIII.

Otro vestigio de esta época de intercambios gastronómicos provocados por el Galeón de Manila apunta el Doctor Siller Camacho, lo encontramos en Colima, se trata de la *Tuba*, una bebida de origen Filipino elaborada en base a la savia fermentada de la palma, los grados de

alcohol que alcanza son muy ligeros por lo que no se considera una bebida alcohólica, pero si muy refrescante y de gran aceptación en esa zona del país.

Adentrándonos en el tema de las mercancías no alimenticias que llegaban a América y posteriormente a Europa a bordo del Galeón, se destacan, como nos lo describe el Doctor Martínez-Shaw en su conferencia *El Galeón de Manila*, las sedas y la porcelana chinas, que son intercambiadas por productos novohispanos de alto valor para ellos, tal es el caso de los pigmentos como la grana cochinilla y el añil de Guatemala, elementos que incorporaron en la fabricación de estos productos. Los lacados y algodones de la India eran también muy apreciados en Nueva España y Europa y se complementaba la lista de bienes con: marfiles, especias de las Molucas, abanicos, tibores imari de Arita, biombos, entre otros.

En cuanto a los textiles, hubo especial interés en América y Europa, por las sedas asiáticas y los vestidos y telas de algodón confeccionados en la India, una de las prendas que incluso hasta nuestros días es considerada patrimonio cultural, es el Mantón de Manila, originario de China, se volvió un ícono del intercambio textil de la época; otras prendas como las túnicas chinas y las estolas de Pekín también gozaron de gran aceptación en la sociedades novohispanas y europeas.

Al igual que el caso del Mantón de Manila en España, el traje de china poblana, puntualmente en Puebla de los Ángeles fue de gran interés, aunque la historia, según narra en Radio INAH, el Doctor Siller Camacho, la china-poblana se trata en realidad de una mujer hindú que llega a Puebla, después de haber sido vendida como esclava en China y posteriormente llevada a Manila para ser transportada por último a Nueva España por el Galeón de Manila, cuya ropa era típica de la India con elementos ornamentales de procedencia Sari y choli, que se volvió tendencia local y se convirtió en el traje típico regional hasta nuestros días.

Por último, en el caso de la lengua, al contrario de lo sucedido en las colonias españolas de América, en Las Filipinas a pesar de los trescientos años de presencia española, el idioma español no perduró, como lo explica el Doctor Martínez-Shaw, esto se debe principalmente a la falta de establecimientos más masivos de familias novohispanas y españolas en las islas, puesto que la misión del enclave fue de carácter comercial y posteriormente al entrar los estadounidenses a Filipinas, promovieron una fuerte y clara estrategia de eliminar todo lo que tuviera que ver con España o lo español. Esto se logra en cuanto al idioma franco, pero no así en cuanto a los nombres y apellidos en su mayoría españoles que hoy en día se mantienen, así como el nombre de la moneda, el peso y todo lo que tiene que ver con la administración pública, que también se gestiona en español.

Otra huella de esta presencia novohispana en las Filipinas la encontramos en el idioma Chabacano, que es un español simplificado o como dicen los filipinos a manera de broma, el castellano es un chabacano complicado. Esta lengua se compone en un 80% del idioma español y el resto son vocablos locales. Un dato de increíble trascendencia, y muestra clara de la globalización provocada por esta ruta del Galeón de Manila, es la presencia de palabras del idioma Náhuatl, llevadas por los tlaxcaltecas que viajaban de Acapulco a Manila y que se siguen usando al otro lado del océano hasta nuestros días, ejemplos de estas palabras son: Xocolatl (chocolate), auakatl (aguacate), Moli (algunas salsas) y Xalxocotl (guayaba) entre otras, pero incluso variaciones fonéticas del Náhuatl o Nahuatlismos como: Tata, chicle, tocayo, coyote, y un largo etcétera, son de uso corriente en aquellas islas.

La ruta del Galeón de Manila concluye oficialmente en 1815, por varios factores, entre los que destacan, la presión de otras potencias extranjeras por participar del comercio en la región, pero internamente sobre todo por el malestar popular generalizado en Nueva España ante las reformas borbónicas de la segunda mitad del siglo XVIII, que buscaban entre otras cosas, acabar con los monopolios como el del Galeón, abriendo otros puertos y rutas al comercio, y que también alentaron el inicio de las ideas que medio siglo más tarde se concretaron con la firma de la independencia de México, razón por la cual el continuar la ruta del galeón, resultó francamente irrelevante.

Conclusión

El Galeón de Manila representó una de las rutas marítimas más importantes de la historia, a través de la cual se comenzó a gestar una verdadera globalización, no solo por el intercambio comercial de productos como las especias, textiles como la seda, porcelanas y demás artículos a cambio de la plata americana principalmente, sino por el intercambio cultural que produjo profundas transformaciones en los puntos que conectaba, con una estabilidad prolongada por doscientos cincuenta años, que favoreció un mestizaje cultural duradero mediante el trasiego de ideas y maneras de ver el mundo que conduce a que nuestras sociedades tengan varios puntos comunes de encuentro, en aspectos como el arte, la religión, y la gastronomía.

Bibliografía

- Cervera Jiménez, J. (2020) El Galeón de Manila: mercancías, personas e ideas viajando a través del Pacífico (1565-1815). Méx.cuenca pac vol.9 no.26.
https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-53082020000200069
- Laudan, R. (2024). Gastronomía e imperio. La expansión mundial de la cocina católica de los imperios ibéricos, 1450-1650. Nueva Sociedad.
https://static.nuso.org/media/articles/downloads/4.TC_Laudan_311.pdf
- Martínez-Shawn, C. (2022). El Galeón de Manila [Video]. Fundación Mutua Madrileña.
https://youtu.be/AytJN_q3Vec?si=vDmkElysTAg7DXvU
- Pinzón Ríos, G. (2014). Desde tierra y hacia el horizonte marítimo. Una reflexión sobre la relevancia de los establecimientos portuarios del Pacífico novohispano. México y la Cuenca del Pacífico 7. UDG. (pp. 67 - 87).
<https://www.redalyc.org/pdf/4337/433747297005.pdf>
- Pinzón Ríos, G. (2019). El Galeón de Manila o Nao de China. [Entrevista]. TV UNAM.
https://youtu.be/r_JTHMle-uQ?si=VMkdwskc4Bf09784
- Siller, J. (2015). El itinerario cultural del Galeón de Manila. Arte y cultura México - Filipinas. C. IX. (pp.51 - 53). Colección Patrimonio Cuauhnáhuac.
- Siller, J. (2016). La ruta cultural del Galeón de Manila [Video]. Radio INAH.
https://youtu.be/J--_UmpQvSE?si=hf7Z0YcSIV-umeEd