



## **Evocan el día a día del Galeón de Manila, entre santos, plata, especias y esclavos**

- El viaje en la embarcación podía durar hasta 200 días, a menudo bajo condiciones extremas de clima y de hambruna en altamar
- En un conversatorio virtual, panelistas de México y Filipinas abordaron la historia e importancia cultural de esta longeva ruta comercial

Viajar en el Galeón de Manila –nombre que durante siglos fue dado a las embarcaciones que unieron a los puertos de Manila y Acapulco– no era una tarea sencilla. Si bien en sus puntos oficiales de origen y destino la nave era objeto de celebraciones, obsequios y vendimias, sus tripulantes debían mentalizarse para soportar hasta 200 días en altamar.

Esta mañana, como parte del foro virtual “Filipinas y México: una larga historia de cultura compartida”, coorganizado por la Secretaría de Cultura del Gobierno de México, a través del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), y la Embajada de Filipinas en México, especialistas abordaron la vida cotidiana en la señera embarcación.

Tras la inauguración del panel, a cargo de la embajadora de la República de Filipinas en México, Lilybeth Deapera, expertos en la historia de la Nao de China evocaron la importancia que en 1565 tuvo el descubrimiento, por parte del cosmógrafo y religioso Andrés de Urdaneta, de las corrientes marinas que unen a los continentes asiático y americano.

Con ello no solo se estableció el último gran punto de conexión en la navegación humana por el planeta, sino que se inició formalmente la globalización, al conectar también a los territorios europeos y africanos.

Bajo la moderación del subdirector de Arqueología Subacuática del INAH, Roberto Junco Sánchez, el conversatorio inició con la participación de la historiadora de la Universidad Iberoamericana, Cristina Barrón Soto, quien relató el modo en que, además de traer a suelo americano bienes como cera, porcelana y especias asiáticas, y a su vez llevar a Filipinas grana cochinilla, textiles y, especialmente, plata u otros minerales, el galeón fue usado para motivos diversos.





**CULTURA**  
SECRETARÍA DE CULTURA



Uno de ellos, añadió, fue el transporte de infidentes, es decir, personas que huían de algún delito o que eran remitidas al archipiélago, también bajo dominio español, como escarmiento.

“Sin duda el más célebre de esos infidentes fue Felipe de las Casas, enviado por sus padres a Manila como castigo por su conducta, y quien, sin duda, corrigió su camino al ingresar a un seminario franciscano”.

En 1596, agregó Cristina Barrón, el joven Felipe emprendió su vuelta a la capital de la Nueva España para ordenarse como sacerdote; sin embargo, el galeón en el que viajaba naufragó en las costas de Japón, lo que llevó a su captura y martirio en dicho territorio, así como a su conversión como el primer santo mexicano, al ser canonizado en el siglo XIX.

Otro de los usos que se daba al navío era el transporte de esclavos originarios de Asia, Sudamérica y los actuales territorios de Oceanía, temática analizada por la investigadora de la Coordinación Nacional de Antropología del INAH, María Elisa Velázquez Gutiérrez.

La académica trajo a la memoria a los numerosos grupos de hombres y mujeres sujetos a esclavitud, quienes llegaron a las costas del Pacífico novohispano para laborar como campesinos, arrieros, panaderos y otros oficios.

Aunque no hay datos precisos de cuántos esclavos arribaron por el galeón, dado que se trataba de una actividad ilícita, comentó que sí existen documentos referentes, por ejemplo, a las quejas de “malas prácticas” esgrimidas por los plagiarios que traficaban personas oriundas de África por las aguas del océano Atlántico.

En el coloquio, ponentes como la historiadora de la Universidad de Filipinas, Kristyl Obispado, concluyeron que hoy aún es posible rastrear los lazos tejidos por el Galeón de Manila, siendo un caso el de la canción *Bahay Kubo*, enseñada comúnmente a los niños en Filipinas, y en la cual hay referencias a productos, como frijoles, berenjenas y cigarrillos, que eran llevados a bordo en la Nao de China.