

Centro INAH Jalisco

Guadalajara, Jalisco, Junio 20 de 2018.

Lic. Humberto Carrillo Ruvalcaba
Delegado Centro INAH Jalisco
Presente

De acuerdo a los requerimientos para las exposiciones se elaboró el guión correspondiente

A) INTRODUCCIÓN

Es con enorme placer que el Instituto Nacional de Antropología e Historia, el Centro INAH-Jalisco, el Museo Histórico Naval de Acapulco, A. C.; el Museo "El Fuerte del Virrey" baluarte considerado como uno de los bastiones del sistema de defensa del Puerto de Acapulco y el Museo del Cuale le dan la más cordial bienvenida a la exposición "EL GALEÓN DE MANILA".

China ha fascinado a Occidente por sus expresiones artísticas, su filosofía, sus adelantos tecnológicos y su organización social. En el siglo XV, la necesidad y ambición de poseer especias, mirra, porcelana, seda y oro impulsó exploraciones marítimas europeas hacia los reinos del Oriente. Portugal fue el primero en inaugurar rutas comerciales entre China y Europa, seguido de España, nación que puso empeño y ayudada por la fortuna y el destino, logró descubrir el "tornaviaje", un derrotero en el Pacífico que hizo posible mantener una ruta privilegiada de comercio entre el Imperio Celeste, América y Europa.

La búsqueda de esta ruta culminó en 1564 cuando la expedición al mando de Miguel López de Legazpi a bordo de cinco barcos partió rumbo a las Filipinas desde Barra de Navidad (Jalisco), y de esos cinco barcos sólo la nao *San Pedro*, dirigida por el fraile agustino Andrés de Urdaneta, regresó al puerto de Acapulco en Nueva España en 1565. Esta hazaña del viaje Acapulco-Filipinas-Acapulco provocó que se estableciera un intenso intercambio entre el lejano Oriente y la Nueva España por dos siglos y medio.

En ese lapso con el nombre de Galeón de Manila o Nao de China fueron conocidos los barcos que cubrieron de manera regular el circuito Acapulco-Manila-Acapulco. Esto fue posible gracias a la audacia, capacidad y arrojo de los oficiales españoles y marineros novohispanos y filipinos que tripularon las embarcaciones más grandes y mejor equipadas de la época, usando las técnicas e instrumentos de navegación más avanzados, junto con la cartografía más precisa disponible en ese tiempo. El comercio entre México y Filipinas influirá en el gusto y la forma de vivir novohispana, toda vez que además del intercambio de productos se desarrolló un intenso intercambio cultural y espiritual.

El último navío de la ruta del Galeón de Manila zarpó de Acapulco en 1815, cuando la Nueva España ya se encontraba en proceso de independencia de la Corona española.

A) INTRODUCTION

It is with great pleasure that the Instituto Nacional de Antropología e Historia (National Institute of anthropology and history), the Centro INAH-Jalisco, the Naval History Museum in Acapulco, A. C; the Museum "El Fuerte del Virrey" considered as one of the bastions of the defense system of the Port of Acapulco and the Cuale Museum, give you the warmest welcome to the exhibition "EL GALEÓN DE MANILA".

China has fascinated Western by their artistic expressions, philosophy, technological advancements and their social organization.

In the 15th century, the need and ambition to own spices, myrrh, porcelain, silk and gold impulsed European maritime explorations towards the empires of the Middle East. Portugal was the first to open trade routes between China and Europe, followed by Spain, nation that put effort and aided by fortune and

Centro INAH Jalisco

fate, managed to discover the "tornaviaje" (return-trip), a course in the Pacific that made it possible to maintain a privileged route of trade between the China's Celestial Empire, America and Europe.

The search for this route ended in 1564 when the expedition under the command of Miguel López de Legazpi departed with five ships, heading to the Philippines from "Barra de Navidad" (Jalisco), only one of them, the Nao San Pedro, commanded by the Augustinian Friar Andrés de Urdaneta returned to the port of Acapulco in New Spain in 1565.

This feat of the Acapulco- Philippines - Acapulco travel, led to the establishment of an intense exchange between the far East and the new Spain for two and a half centuries During this period with the ships which covered the circuit Acapulco – Manila – Acapulco where named El Galeón de Manila (Manila Galleons) or La Nao de China (China ships), this was possible thanks to the boldness and courage of the Spanish officers and the Novo-Hispanic and Philippine sailors who navigated the most larger and better equipped ships of the era, using the newest techniques and the most advanced navigation instruments, together with more accurate cartography available at that time.

Trade between Mexico and the Philippines will influence the taste and way of living in New Spain, furthermore, an intense cultural and spiritual Exchange developed in addition to the exchange of products. The last ship of the route of the Galeón de Manila sailed from Acapulco in 1815, when the New Spain was already in the process of independence from the Spanish Crown.

B) PLATA AL PONIENTE

El proceso de conquista, colonización y administración de Filipinas tuvo su punto de partida en la Nueva España. Soldados, misioneros, comerciantes novohispanos y peninsulares se acercaron en ella, dependiendo económicamente de la remesa anual de "pesos fuertes" de plata, como producto de la comercialización de las mercancías de Oriente. Aunado a esos apreciables "pesos fuertes" -carga principal de la embarcación- iban, en un principio, semillas y productos agrícolas: cacao, maíz, frijol, azúcar, camote, tabaco y plantas medicinales que pronto se aclimataron al terreno asiático; además, grana cochinilla de Oaxaca, jabón y sombreros de paja y de paño, material de herrería, vino, aceite y tejidos procedentes de España, para cubrir las necesidades de la población de las Islas.

La fuerte presencia de población novohispana permitió un intenso intercambio cultural y espiritual, reflejado en el predominio de la religión católica y de un español hablado con muchos modismos y dialectos propiamente mexicanos. De la misma manera, la influencia novohispana se hizo presente en la ornamentación y la arquitectura civil y religiosa, en el arte culinario y en muchas otras manifestaciones populares que influyeron de forma trascendental en Filipinas.

B) SILVER TO THE WEST

The process of conquest, colonization, and administration of the Philippines had its starting point in the New Spain. Soldiers, missionaries, Novo-Hispanic and Peninsular merchants settled in, depending financially on the annual batch of *Pesos fuertes* ("strong pesos") of silver, as a product of the marketing of the goods from the East. The main load of the boat - besides to these significant pesos fuertes - were, seeds and agricultural products like: cocoa, corn, beans, sugar, sweet potato, tobacco and medicinal plants that were soon acclimated to the Asian ground; In addition, the grana cochinilla (carmines cochineal) from Oaxaca, soap and hats made of straw and cloth, wine, oil and textiles from Spain, the last ones shipped to please the needs of the population in the Islands.

The strong presence of new Spain population allowed an intense cultural and spiritual Exchange reflected in the predominance of Catholicism and a Spanish spoken with many idioms and dialects as Mexican. In the same manner, the influence of new Spain was present in ornamentation and civil and

Centro INAH Jalisco

religious architecture, culinary art and many other popular events influenced the philippines in an unparalleled form.

C) SEDA AL ORIENTE

Durante los 250 años que El Galeón de Manila cubrió la ruta en el Pacífico, desembarcaron en Acapulco grandes cantidades de sedas y porcelanas chinas junto con otros artículos procedentes de Lejano Oriente.

Muchos viajeros asiáticos: comerciantes, marinos, esclavas y esclavos, se esparcieron por varios lugares del Virreinato impregnando a la sociedad novohispana del gusto por las manifestaciones artísticas culturales y populares asiáticas. Esta influencia se hizo presente en primer lugar en la clase alta criolla y después en otros sectores sociales, a medida que estos productos de singular belleza bajaban de precio y que los artesanos mexicanos comenzaran a reproducir las estilizadas decoraciones orientales en sus artesanías. Aquellos diseños asiáticos todavía hoy se pueden admirar en la loza poblana de Talavera, en el barro de Tonalá en Jalisco, en los muebles laqueados de Uruapan y Pátzcuaro en Michoacán y de Olinalá en Guerrero, en las filigranas de oro y plata, en las vestimentas, como el conocido traje regional de la "china poblana" en palabras como *parián*, en entretenimientos como la pelea de gallos y en productos alimenticios como el arroz y el mango, además de especias como la pimienta, el clavo y la canela cultivadas posteriormente en suelo mexicano.

También queda evidencia de la inmigración asiática, en poblaciones de la costa chica de Guerrero y en algunas zonas de Puebla, cuyos rasgos malayos son evidentes.

C) SILK TO THE EAST

During the 250 years that the Manila Galleon covered the route in the Pacific, large quantities of silk and Chinese porcelain, along with other items from far East landed in Acapulco. Many Asian travelers: merchants, sailors, and slaves, were spread in several places of the Viceroyalty, permeating the society of new Spain to the taste for Asian popular, and artistic culture.

This influence was present in the first place in the Creole upper class and then in other social sectors, as these unique beauty products as products decreased its price and that Mexican artisans began to reproduce stylized Eastern decorations in their crafts.

Asian designs even today you can admire in the Talavera poblana earthenware, in the mud of Tonalá in Jalisco, in lacquered furniture of Uruapan and Patzcuaro in Michoacan and Olinala in Guerrero, in the filigree of gold and silver, in the clothes as the known regional costume of the "china poblana" in words such as parian, in entertainment as the roosters and foodstuffs such as rice and mango, as well as spices such as pepper, clove and cinnamon grown later in soil Mexican.

There is also evidence of Asian immigration, in a few towns on the costa chica of Guerrero and some areas of Puebla, whose Malay features are evident.

Centro INAH Jalisco

D1) COCINA

Los novohispanos trasladaron productos que originaron el mestizaje en la alimentación. En las mesas filipinas se mezclaron jícama, papaya, chico zapote, chayote, flor de calabaza, chile y achiote, papa, maíz, tomate, cacahuete, girasol, cacao, tabaco y azúcar; también comida preparada como el atole y los tamales.

Por otra parte, a las mesas novohispanas arribaron infinidad de productos asiáticos que ejercieron una importante influencia en la preparación de los alimentos. Las especias, sobre todo la canela, transformó el sabor de los moles y dulces y la comida en general. Una de las frutas más importantes que llegaron de Oriente fueron los mangos de Manila, mientras que la tuba, bebida de procedencia filipina aún se consume en territorio mexicano.

En las cocinas se mezclaban elementos españoles, embutidos de cerdo y salazones, con los originarios de cada región y los sabores propios de las buscadas especias de Asia que desembarcaban en Acapulco, como la pimienta, la canela y el clavo. A los olores característicos de los productos del mar, como el róbalo, el camarón y la almeja, se añadían los bellos tonos de la fruta tropical como las papayas amarillas, el verde de las limas agrias y el dorado de los mangos. En las recetas coloniales se mezclaba el azafrán rojo y el chile guajillo, los ajos blancos y el epazote verde, la flor de calabaza y el espinazo de cerdo, la papa y los quesos y el chocolate. Así, en la sociedad novohispana se desarrolló una cultura gastronómica que nutre, se modifica, se recrea y, literalmente, alimenta a la sociedad mexicana de estos días de hoy.

D1) CUISINE

The Novo-Hispanic moved products that made kitchens, through food, the center of fusion between cultures. On Philippines different types of New Spain typical food were mixed into they nourishment, jicama, papaya, chicozapote, chayote, mixed flower pumpkin, chile and annatto, potato, corn, tomato, peanut, sunflower, cocoa, tobacco, and sugar; also food prepared as atole and tamales.

On the other hand, a vast number of Asian products arrived at the tables of New Spain which exerted an important influence on the preparation of food. Spices, particularly cinnamon, transformed the flavor of the sweets, and food in general. One of the most important fruits that came from the East were the Manila mangoes, while the tuba, an philippine typical drink is still consumed in México.

In the kitchen, mixing Spanish elements, cold cuts of pork and salted fish with those from each región and the flavors of the much sought-after Asian spices that landed in Acapulco, such as pepper, cinnamon and cloves. Characteristic odors of the products of the sea, such as haddock, shrimp, and clams, added the beautiful tones of tropical fruit such as yellow papayas, green from sour limes and mangoes gilding. In colonial recipes they mixed red saffron and chile guajillo, white garlic and green epazote, pumpkin flower and pork backbone, potato, cheese and chocolate. Thus, Novo-Hispanic society developed a gastronomic culture that nourishes, modifies, recreates, and literally still fed to Mexican society to these days.

E) LA FERIA DE ACAPULCO

La feria de Acapulco convocó en la playa adyacente al zócalo, a la vera del Fuerte de San Diego, a campesinos, ganaderos, artesanos y comerciantes locales encargados de cubrir la demanda de productos y servicios de una población local de alrededor de “1020 almas” en 1790, que se quintuplicaba durante los meses de diciembre a marzo, lapso que duraba la actividad de la feria.

Durante ese tiempo, una abigarrada multitud de arrieros, comerciantes, frailes, forzados, guardias, peones, marinos, hechiceras, prostitutas, cocineras, lavanderas y varios cientos de personajes de “avería” sin oficio ni beneficio, abarrotaban cada calle, cada casa, cada portal, cada corral. Indios, negros de la costa Chica, africanos y asiáticos, criollos novohispanos y sudamericanos, españoles, japoneses, filipinos, coreanos, malayos –“chinos todos” al decir de la época-, coincidían en Acapulco. Conviviendo entre sí cada uno con su lengua, con sus ropas diversas, con sus comidas de mil olores y sabores, en fin, con su universo

Centro INAH Jalisco

todo, llenaban cada rincón, desbordaban cada calle, se amontonaba bajo cada sombra. Esta pujante marea humana se entrelazaba con cerros de toneles, cajas de todos tamaños, marquetas de cera, muebles y joyas chinas y japonesas, balsas de loza y cajas con porcelana, así como los productos de la tierra novohispanos y sudamericanos y los productos de Castilla, todos envueltos por los fuertes aromas despedidos por los costales de pimienta, clavo, canela y estoraque, de las tierras firmes e islas asiáticas, y de la vainilla, el cacao y el tabaco americanos. Esta multitud que se afanaba industriosa entre los calores sofocantes de los mediodías y descansaba o retozaba al fresco de las suaves brisas nocturnas, durante tres meses vivía en Acapulco el fin y el principio de su ciclo anual.

En Acapulco cada alma cerraba el círculo de su hábito vital y reabría uno nuevo, tanto en la remotísima Asia como en todos y cada uno de los lugares de América y Europa donde estaban los hogares de todos y cada uno de quienes confluían en Acapulco. Cuando el viaje al puerto terminaba se reiniciaba cada año el ciclo de vida de cada casa, de cada pueblo, de cada ciudad, de cada comarca.

Desde la feria de Acapulco transitaban a la Ciudad de México, a toda la Nueva España y a Europa, las mercaderías provenientes del Oriente. En los cargamentos procedentes de Manila, venían porcelanas acompañadas de telas de seda, algodón, especias, maderas finas, trabajos en marfil y otras labores orientales. A su vez México exportó a Filipinas elementos culturales, frutas, especias, monedas acuñadas, cochinilla de Oaxaca, azúcar, gran variedad de chiles, pieles de nutria y piezas de cuero, además del idioma español.

En Manila, desde la segunda mitad del siglo XVI, comerciantes chinos conocidos como "sangleyes", organizaron su propio barrio, conocido como "El Parián" donde vivían y comerciaban sus productos. La influencia de "El Parián" llegó a la Nueva España a través de las Naos por lo que así se llamó también el mercado establecido en la Plaza Mayor de la Ciudad de México.

E) THE ACAPULO FAIR

Acapulco fair summoned at the beach near the *zócalo* (a central plaza), on the edge of the Fort of San Diego, to peasants, farmers, artisans and local merchants responsible for covering the demand for products and services of a local surrounding population of "1020 souls" in 1790, which were five times more during the months of December to March, which was the period of activity of the fair.

During that time, a motley crowd of horsemen, traders, laundresses, friars, guards, pawns, marines, witches, prostitutes, cooks, and several hundred of characters named "breakdowns" which refers to people without a job, thronging each Street, each House, each portal, each pen. Indian, people of color of the Costa Chica, African and Asian, Creole Novo-Hispanic and South American, Spanish, Japanese, Philippines, and Korean, coincided in Acapulco.

Living together each one with their language, their different clothes, with their meals of thousand smells and tastes, filled every corner, they overflowed each street. This thriving human tide twirls with hills of barrels, boxes of all sizes, furniture and jewelry, Chinese and Japanese, rafts of faience and porcelain boxes, as well as the products of New Spain, South America and Castilla products, all wrapped up by the strong aromas fired by the sacks of pepper, cloves, cinnamon and styrax, American tobacco, cocoa, and vanilla.

This crowd who were industrious toiled among the sweltering heat of midday and rested in the cool soft breezes of night, during the three months that lived in Acapulco it was like this, the end and the beginning of its annual cycle.

In Acapulco, each soul closed the circle of its vital breath and reopened a new one, both in the remotest Asia and in each and every one of the places in America and Europe where were the homes of each and every one of those who came together in Acapulco. When the trip to the port was over, each year the life cycle of each house, each town, each city, each region was restarted.

Centro INAH Jalisco

From the Acapulco fair, merchandise from the East went to Mexico City, to all of New Spain and Europe. In Manila shipments, porcelains of silk fabrics, cotton, spices, fine woods, ivory works and other oriental works came. In turn, Mexico exported to the Philippines cultural elements, fruits, spices, minted coins, cochineal from Oaxaca, sugar, a great variety of chile, otter skins and leather pieces, as well as the Spanish language.

In Manila, from the second half of the sixteenth century, Chinese known as "sangleyes", own organization of the neighborhood, known as "El Parián" where they lived and traded their products.

The influence of "El Parián" came to New Spain through the Naos so it also became the market established in the *Plaza Mayor or Zócalo* of México City.

F) NAVEGACIÓN EN EL PACÍFICO

Durante los dos siglos y medio que los barcos de la ruta del Galeón de Manila atravesaron una y otra vez los "lomos azules del océano Pacífico", lo hicieron por los caminos que los navegantes hicieron sobre las aguas con estrellas.

Cada día y noche a noche, los pilotos buscaron afanosamente en el sol y en las estrellas, en qué lugar de la inmensidad azul que los rodeaba sin límite ni punto de referencia alguno, estaba su barco. Para ello medían la altura de los astros sobre el horizonte enfocándolos con el astrolabio, la ballestilla o el cuadrante, en los días de los viajes de los siglos XVI y XVII, y con el octante y el sextante en las travesías oceánicas del siglo XVIII. De este modo podían establecer la posición del barco respecto de los polos o la línea del ecuador, es decir: la latitud.

Con la corredera de barquilla unida al reloj de arena calculaban la velocidad y la distancia navegada por el navío. Pero fue a partir de 1736, cuando el relojero inglés John Harrison logró lo que el mismo Newton creía imposible: inventó un reloj que llevaba la hora exacta desde el punto de partida del barco a cualquier punto del planeta. Mediante estos relojes de precisión fue posible establecer con exactitud la posición del barco sobre el eje Este-Oeste, o sea: la longitud. Latitud y longitud así conocidas establecían con exactitud el lugar del barco en el mar.

Por medio de la "aguja de marear" que devino después en la brújula, los marinos sabían si llevaban el rumbo correcto hacia Manila o, de regreso, hacia Acapulco; y al llegar a las inmediaciones de las costas, para evitar encallar en bajos y escollos usaban la sonda para medir la profundidad de las aguas y llegar a puerto de manera segura.

Prácticamente durante los últimos cien años de la ruta del Galeón de Manila, las cartas de navegación, las tablas lunares y los calendarios solares, los tratados de navegación y los cada vez más precisos conocimientos sobre distancias, vientos y corrientes marinas, impartidos en las escuelas de oficiales navales, junto con las observaciones astronómicas facilitadas por los nuevos telescopios desarrollados en esa época, perfeccionaron el "arte de navegar" haciéndolo más preciso y seguro.

F) PACIFIC NAVIGATION

During the two and a half centuries that the ships of the Manila Galleon route crossed again and again the "blue loins of the Pacific Ocean", they did it by the paths that the navigators made over the waters with the stars.

Every day, night after night, the pilots busily searched the sun and the stars, where in the blue immensity that surrounded them without limit or point of reference, was their ship. To do this, they measured the height of the stars above the horizon focusing them with the nautical astrolabe or quadrant, in the days of the trips of the sixteenth and seventeenth centuries, and with the octant and the sextant in the oceanic voyages of the eighteenth century. In this way they could establish the position of the ship with respect to the poles or the line of the equator, that is: latitude.

Centro INAH Jalisco

With the basket runner attached to the hourglass they calculated the speed and distance navigated by the ship. But it was after 1736, when the English watchmaker John Harrison achieved what Newton himself believed impossible: he invented a clock that carried the exact time from the point of departure of the ship to any point on the planet. Through of these precision clocks it was possible to establish exactly the position of the ship on the East-West axis, that is: the length. Latitude and longitude thus known exactly established the place of the ship in the sea.

By means of the "maritime needle" that later became the compass, the sailors knew if they were on the right course towards Manila or, on the way back, towards Acapulco; and when arriving at the vicinity of the coasts, to avoid running aground, they used the probe to measure the depth of the waters and reach the port safely.

Practically during the last hundred years of the route of the Manila Galleon, the navigation charts, the lunar tables and the solar calendars, the navigation treaties and the increasingly precise knowledge about distances, winds and marine currents, taught in schools of naval officers, along with the astronomical observations facilitated by the new telescopes developed at that time, perfected the "art of navigating" making it more precise and safe.

G) COMERCIO DE ORIENTE EN LA PROVINCIA

El camino hacia Acapulco pasaba por poblaciones como Cuernavaca, Xuchitepec, Amacuzac, Zumpango, Chilpancingo, Venta de Correos, Santa Clara del Cobre, Ixtapa, Zihuatanejo y Pátzcuaro, esta localidad era la sede de la Real Aduana, donde se revisaban los cargamentos de mercancías orientales que venían de Filipinas. En Michoacán y Guerrero se aprecia la influencia del Oriente en las artes aplicadas como las lacas. Los hermanos De la Cerda fueron grandes artífices de lacas cuyos trabajos muestran motivos chinoscos y reproducciones de la Nao.

Además de las lacas, existe influencia oriental en la decoración de la loza poblana. Durante todo el siglo XVIII, la talavera poblana adoptará formas chinoscas y será decorada con pagodas, chinos, puentes, pájaros y flores orientales. Los productos y los lujos orientales pasaron y se quedaron en varias provincias en su camino a la Ciudad de México. Cabe señalar que en 1791 Guadalajara contaba con cincuenta tiendas surtidas con objetos orientales. Los comerciantes de Nueva Galicia (hoy Jalisco), iban a surtirse de mercancías a lugares como México, Puebla, Veracruz y San Blas.

G) EAST TRADE IN THE PROVINCE

The road to Acapulco went through towns such as Cuernavaca, Xuchitepec, Amacuzac, Zumpango, Chilpancingo, Venta de Correos, Santa Clara del Cobre, Ixtapa, Zihuatanejo and Patzcuaro, this last town was the headquarters of the Royal Customs Office, where the shipments of eastern merchandise from philippines were reviewed. In Michoacán and Guerrero, the influence of the east is appreciated in applied arts such as lacquers. The brothers De la Cerda were great craftsmen of lacquers and their works have been exhibited in China and in Nao reproductions.

In addition to the lacquers, there is an oriental influence in the decoration of the Puebla porcelain. Throughout the eighteenth century, the Talavera of Puebla will adopt Chinese forms and will be decorated with pagodas, Chinese, bridges, birds and oriental flowers. Oriental products and luxuries stayed in several provinces on their way to Mexico City. It should be noted that in 1791 Guadalajara had fifty stores stocked with oriental objects. The merchants of Nueva Galicia (now Jalisco), were going to stock merchandise to places like Mexico, Puebla, Veracruz and San Blas.

H) VIDA COTIDIANA

Centro INAH Jalisco

En un afán de conocer la manera en que se ha gestado la nación mexicana y su cultura, la reconstrucción de la historia debe buscar entre las minucias de lo cotidiano.

Así, al mismo tiempo que las órdenes religiosas realizaban su labor evangelizadora, las autoridades virreinales, encomenderos y colonos desarrollan una intensa actividad fundadora de villas y ciudades que muy pronto se convirtieron en centros de poder político, económico y religioso. La vida cotidiana en estas ciudades siguió en la mayoría de los casos el modelo de la capital del virreinato.

La vida cotidiana en cada ciudad de la Nueva España se rompía con relativa frecuencia debido a la gran cantidad de actividades religiosas y civiles que se realizaban en las plazas públicas y cualquiera que fuera el motivo siempre se encontraban como organizadores o invitados de honor funcionarios de la Corona y de la Iglesia.

La parte pintoresca de esta vida cotidiana estaba a cargo del pueblo, en sus canoas, los comerciantes ofrecían frutas y verduras, al mismo tiempo que animales vivos o muertos; empero, el comercio se desarrollaba también en los tianguis. En el centro de las grandes ciudades se vendían artículos de lujo: sedas y porcelanas traídas de Oriente por el Galeón de Manila; joyas de marfil, oro y plata, que sólo podían comprar las personas muy ricas.

La mayor parte de las actividades giraban en torno de la Iglesia. En los conventos había servicios religiosos a todas horas del día, inclusive de la noche. Las monjas daban instrucción religiosa a los niños y les enseñaban a leer y a escribir. La gente asistía mucho a misas, aunque también a espectáculos públicos tales como el teatro y las corridas de toros.

Ya en la casa y por las tardes, los novohispanos se entretenían “juegos de estrado” que había preparado la señora de la casa, se jugaba a las cartas, a la tablas reales y se acompañaban estos momentos bebiendo chocolate con pan o aguas de frutas de temporada. Otra actividad dominante en las casas era el “arte de la conversación” donde se discutía la belleza del collar de plata o bien el impresionante vestido de tal o cual persona.

H) DAILY LIFE

In an eagerness to know the way in which the Mexican nation and its culture have been gestated, the reconstruction of history must search among the small things of everyday life. Thus, at the same time that the religious orders carried out their evangelizing work, the viceroyalty authorities, delegates, and settlers developed an intense founding activity of towns and cities that very soon became centers of political, economic and religious power. The daily life in these cities followed in most cases the model of the capital of the viceroyalty.

Everyday life in each city of New Spain broke down frequently due to a large number of religious and civic activities that took place in the public squares and whatever the reasons were, the organizers or honorary guests were officials of the Crown and the Church.

The picturesque part of this daily life was in charge of the people, in their canoes, the merchants offered fruits and vegetables, at the same time as live or dead animals; However, trade also took place in the markets. In the center of the big cities, luxury goods were sold: silks and porcelains brought from the East by the Galleon of Manila; jewels of ivory, gold, and silver, that only very rich people could buy.

Most of the activities revolved around the Church. In convents, there were religious services at all hours of the day, including at night. The nuns gave religious instruction to the children and taught them to read and write. People attended many Masses, but also public performances such as theater and bullfights.

Already in the afternoon, house games were played, the Novo-Hispanic were entertained in "Juegos de estrado" (forum games) that the lady of the house had prepared, like playing cards or "tablas reales" (Spanish decks) and these moments accompanied chocolate drinking with bread or seasonal fruit water.

Centro INAH Jalisco

Another dominant activity in the houses was the "art of conversation" where the beauty of the silver necklace or the impressive dress of this or that person was discussed.

J1) VIDA RELIGIOSA

La influencia mexicana fue de gran importancia en el aspecto religioso, los misioneros españoles y mexicanos, por su experiencia en la evangelización de la Nueva España, tradujeron a los idiomas nativos las oraciones cristianas, pero dejaron en castellano los nombres de Dios y la Virgen María. Establecieron las fiestas de los santos con sus cantos y danzas. Probablemente, los franciscanos llevaron a Filipinas la danza de "moros y cristianos", en la que se representa la superioridad de los segundos sobre los primeros, allá se conoció como Danza de los Moriones, que cobró un nuevo sentido para el filipino.

Muchas imágenes religiosas fueron llevadas a Filipinas como la Virgen de la Salud de Pátzcuaro y la Virgen de San Juan de los Lagos de Zapopan. También es de origen mexicano el Cristo Negro de Quiapo, que se veneraba en la parroquia del mismo nombre. Además, por medio de los viajes entre Acapulco y Manila se trasladó la devoción a la imagen de la Virgen de Guadalupe de México al archipiélago filipino.

J1) RELIGIOUS LIFE

The Mexican influence was of great importance in the religious aspect, the Spanish and Mexican missionaries, for their experience in the evangelization of New Spain, translated the Christian prayers into the native languages, but they left in Spanish the names of God and the Virgin Mary. They established the feasts of the saints with their songs and dances. Probably, the Franciscans took to the Philippines the dance of "Moors and Christians", which represents the superiority of the second ones over the first ones over there was known as the Dance of the Moriones, which took on a new meaning for the Philippines.

Many religious images were taken to the Philippines as the Virgin of Health of Patzcuaro and the Virgin of San Juan de los Lagos in Zapopan. The Black Christ of Quiapo, who was venerated in the parish of the same name, is also of Mexican origin. In addition, through the trips between Acapulco and Manila, the devotion to the image of the Virgin of Guadalupe from Mexico to the Philippine archipelago was transferred.

J2) EVANGELIZACIÓN

Paralelo a la pacificación y asentamiento español en el archipiélago de las Filipinas, progresó también la conversión religiosa de sus habitantes, tarea a la que los religiosos aplicaron el sistema que habían experimentado en la Nueva España.

Los primeros misioneros que arribaron a esa región fueron los agustinos que llegaron con Fray Andrés de Urdaneta. Posteriormente, llegaron los franciscanos, los jesuitas y finalmente los dominicos y agustinos recoletos. Para evitar discordias entre las órdenes, el territorio se dividió y a cada una de ellas se les entregó una provincia o grupo de provincias para su evangelización.

La conversión más rápida se logró entre los naturales paganos no musulmanes. Para finales del siglo XVI había más de 650 mil filipinos bautizados.

En un principio, las órdenes religiosas tomaron a su cargo la labor parroquial; sin embargo, el clero secular luchó porque esas labores pasaran a sus manos, cosa que no pudieron lograr. Otro problema grave que se presentó fue el predominio del clero español sobre el clero nativo. Esta situación llegó a tal punto que desembocó en el cisma de la iglesia aglipayana, a finales del siglo XIX. Cabe destacar que la huella que dejaron los religiosos en las Filipinas permaneció imborrable en los colegios, los hospitales, la imprenta y las universidades.

J2) EVANGELISM

Centro INAH Jalisco

Parallel to the pacification and Spanish settlement in the archipelago of the Philippines, the religious conversion of its inhabitants also progressed, a task to which the religious applied the system they had experienced in New Spain.

The first missionaries who arrived in that region were the Augustinians who arrived with Fray Andrés de Urdaneta. Later, the Franciscans, the Jesuits and finally the Dominicans and Augustinian Recollects arrived. To avoid discord among the orders, the territory was divided and each of them was given a province or group of provinces for their evangelization.

The fastest conversion was achieved among pagan non-Muslim natives. By the end of the sixteenth century there were more than 650 thousand baptized Philippines.

At first, the religious orders took charge of the parish work; however, the secular clergy struggled to get these tasks into their hands, which they could not achieve. Another serious problem that arose was the predominance of the Spanish clergy over the native clergy. This situation reached such a point that it ended up in the schism of the Aglipayan church at the end of the 19th century. It should be noted that the imprint left by the religious in the Philippines remained unforgettable in schools, hospitals, the printing press and universities.

K) LA CONSTRUCCIÓN DEL GALEÓN DE MANILA

... el tratar de la navegación y de la fábrica y gobierno de los navíos es materia digna para que cualquier buen genio y hombre sabio se ejercite en ella, pues tiene sutilezas de naturaleza de industria y de buena arte.

Diego García de Palacio. Instrucción náutica. Madrid, 1587.

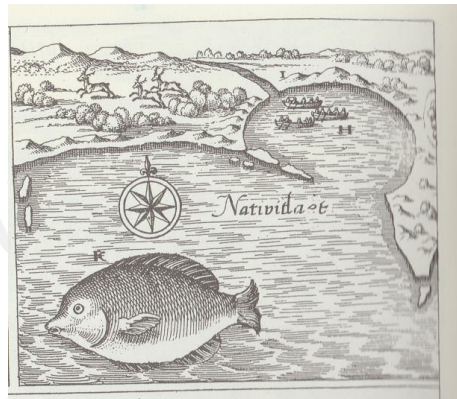
Las dificultades de la **Corona** española para acceder a los mercados del lejano oriente -y a los jugosos beneficios que dejaban las transacciones comerciales con ellos-, concedidos a los portugueses y prohibidos a los españoles por el tratado de **Tordesillas**, se hicieron dramáticas ante el estallido de la guerra turco-portuguesa por el control del tráfico de la pimienta en el norte del océano **Índico**. Al duplicarse -hacia 1562- en menos de un año el precio de esta especia en los mercados de **Lisboa, Amsterdam y Londres, Felipe II** se vio obligado a acelerar los preparativos para encontrar una ruta alternativa al **Oriente**, navegando hacia occidente, desde las costas de **Nueva España** en la **Mar del Sur**.

Este fue el origen de una de las rutas comerciales más largas y longevas de la historia: la ruta transpacífica **Acapulco-Manila** conocida coloquialmente como **Nao de China, Galeón de Manila** en **Nueva España** y **Galeón de Acapulco** en las islas **Filipinas**.

Durante los doscientos cincuenta años que duró, en ambos extremos de la misma, **Nueva España** y **Filipinas**, así como en sus respectivas zonas de influencia, se construyeron barcos para el transporte de mercancías. Fueron los carpinteros de ribera en precarias instalaciones situadas en las desembocaduras de ríos o en pequeñas caletas abrigadas, quienes construyeron *naos, naos gruesas, galeoncetes, y pataches*, poniendo en práctica conocimientos navales hereditarios o siguiendo los escuetos bocetos de los tratados de construcción naval de la época. De este modo, la construcción de embarcaciones para llegar a las islas de la **Especiería** en busca de las codiciadas especias se inició en **Zacatula**, en la desembocadura del río **Balsas**, cerca de **Zihuatanejo**, donde **Hernán Cortés** ordenó la construcción de los tres navíos de la malograda expedición de **Álvaro de Saavedra Cerón**, ordenada por **Felipe II** para auxiliar sendas expediciones enviadas desde **España** al mando de fray **García Jofre de Loaisa** y **Sebastián Caboto** para acceder al codiciado mercado de la pimienta y encontrar la derrota de regreso a **Nueva España**. Allí se construyeron las naos *Florida* y *Santiago*, el bergantín *Espíritu Santo* que, con 110 hombres a bordo y al mando del mismo **Saavedra Cerón**, zarparon de **Zihuatanejo**. La expedición acabó en un desastre en el que el mismo Saavedra Cerón perdió la vida y del que sólo se salvaron 18 de sus hombres, algunos de los cuales regresaron a España en 1534, siete años después de haber salido de la costa novohispana.

Centro INAH Jalisco

En **Barra de Navidad** (en la costa del hoy estado de **Jalisco**) en 1542 concluyó la construcción de seis embarcaciones: las naos *Santiago*, *San Andrés*, *San Jorge* y *San Juan*, la galeota *San Cristóbal* y el bergantín *San Martín* que, al mando de **Ruy López de Villalobos**, zarparon una vez más hacia la **Especiería** para buscar desde allí el camino de retorno a **Nueva España**. Los vientos contrarios y las calmas impidieron una vez más este viaje de regreso y, después de la muerte de **Villalobos** en la isla de **Amboina** en abril de 1546, los sobrevivientes de la expedición volvieron a **España** en 1547, por la vía del océano **Índico** y el cabo de **Buena Esperanza**.



De **BRY**, Teodoro. Ilustración del puerto de la Natividad (1620). América. Ediciones Siruela. Madrid, 1999. Pág. 372. **Museo Histórico Naval de Acapulco, A. C.**, biblioteca.

Una vez más, en 1557, nuevamente en **Barra de Navidad**, se comenzó con el mismo propósito la construcción de dos “naos gruesas”, un galeoncete, un patache pequeño y una fragata.

En noviembre de 1564 al mando de **Miguel López de Legazpi** y con el fraile agustino **Andrés de Urdaneta** como piloto y cosmógrafo, los cinco barcos zarparon de **Barra de Navidad** hacia las ansiadas islas de la **Especiería** para instalar allí el dominio de la monarquía española y encontrar el tornaviaje a **Nueva España** que hasta entonces parecía imposible. No fue así, pues un año después, esta hazaña, atribuida históricamente a **Andrés de Urdaneta**, quien llegó a **Acapulco** el 8 de octubre de 1565 en la nao *San Pedro*, en realidad fue llevada a cabo por mexicanos a bordo del patache *San Lucas* dos meses antes.

Este pequeño barco capitaneado por **Alonso de Arellano**, piloteado por **Lope Martín** con una tripulación de 18 hombres desapareció de la vista de la flota de **Legazpi**, quien lo dio por perdido. Sin embargo esta nave de 50 toneladas de desplazamiento navegando solitaria llegó a las islas **Filipinas**. Después de aprovisionarse en la isla de **Mindanao** y recorrer el litoral de varias islas vecinas buscando a los otros barcos de la expedición, a principios de abril de 1565, el capitán **Arellano** y sus hombres decidieron regresar a **Nueva España**.

El viaje fue terrible. Llegó el momento en que, con las velas destrozadas, debieron luchar con el mar mientras cuidaban los víveres de los embates de una plaga de ratones y montaban guardias para vigilar que las pipas de agua no se infestaran de bichos. Hacia el mes de julio, estaban frente a **California** donde un golpe de mar les destruyó la brújula, apagó los fuegos de la cocina y dejó el barco “**medio zozobrado y metido debajo del mar**”. Todos los tripulantes enfermaron de escorbuto pues “**se les andaban cayendo los dientes y les creció mucha carne en la boca**”.

Finalmente, después de navegar alrededor de 8200 millas marinas (más de 15000 kilómetros) con velas improvisadas con ropas y cobijas, llegaron de regreso al puerto de **Navidad** el 9 de agosto de 1565, casi exactamente dos meses antes que **Urdaneta** a bordo del *San Pedro*, fondeara en la cala de **Santa Lucía**, en el sector poniente de la bahía de **Acapulco**.

Centro INAH Jalisco

La noticia de este viaje del **San Lucas** pronto se difundió por **Nueva España** y **España**, pues apenas un año después del viaje, en 1566, **Pau Cortey** imprimió en **Barcelona** la **Copia de una carta venida de Sevilla a Miguel Salvador de Valencia**, donde se acredita la hazaña marítima a los mexicanos que tripularon el *patache San Lucas*, y tal como se lee en uno de sus párrafos:

... los de México están muy ufanos con su descubrimiento, que tienen entendido que serán ellos el corazón del mundo.

Podemos tener una idea de las instalaciones en **Barra de Navidad**, donde se construyeron los navíos utilizados en la expedición de **Miguel López de Legazpi**, mediante el grabado de **Teodoro de Bry** -realizado en **Francfort** en 1594- donde reproduce la construcción de una carabela en la costa de la provincia de **Veragua** (que abarcaba las costas de las hoy repúblicas de **Nicaragua**, **Costa Rica** y parte de **Panamá**) por los hombres de la expedición a **Nueva Cartago** (actual **Cartagena** en la costa colombiana) de **Diego de Nicuesa** para castigar a los indios que "...hicieron carne a los españoles..."



De BRY, Teodoro. *Volando consigue construir una carabela y varias chozas (1594)*. América. Ediciones Siruela. Madrid, 1999. Pág. 176.) **Museo Histórico Naval de Acapulco, A. C.**, biblioteca.

En primer plano aparecen las herramientas que se utilizaban para trabajar la madera: una hachuela con "orejas", una maza de madera, un escoplo, una hachuela sencilla, una escuadra, y en una cesta una tenaza, otra maza de madera, un martillo con "uñas", una cuerda de "marcar", y otro escoplo. A la derecha un yunque sobre un soporte de madera y una maza de herrero, completan el plano. Más atrás se pueden ver un montón de maderos de uno de los barcos "...estrazados por las rocas..."⁴⁷ y dos hombres que sacan maderos de las aguas, un caldero al fuego para derretir brea y dos hombres trozando un tronco con una sierra "voladora de cuatro manos".

La estructura del casco del barco en construcción aparece sobre rodillos de troncos y sostenido por riostras aseguradas con estacas. Dos hombres trabajan en su interior: uno desbastando la sobrequilla con una hachuela y el otro clavando un perno de madera con una maza. Se pueden ver la roda y la contrarroda formando la línea de alefriz, la quilla, la sobrequilla, las cuadernas de cuenta y las cintas de ambas bandas. Atrás completan el cuadro varias chozas, hombres acarreado materiales de construcción, construyendo nuevas chozas y sembrando un campo roturado. Un navío encallado sobre unas rocas, árboles y suaves colinas verdes constituyen el último plano.

Hasta aquí podemos concluir que, durante el siglo XVI, en la costa de la **Mar del Sur de Nueva España**, en precarias instalaciones como éstas fue donde se construyeron los primeros barcos que surcaron año con año la inmensidad oceánica dejando tras de sí la larga estela del **Galeón de Manila**.

En el siglo XVII, el desarrollo del barco por excelencia de ese período, el *galeón*, se realizó a la par de la aparición de cada vez más rigurosas y precisas **Ordenanzas** para la construcción y la navegación, junto con la fundación de las primeras instituciones para la formación de ingenieros navales en **Francia**, **Gran Bretaña** y **España**. En ese lapso, los asentamientos provisionales de carpinteros de ribera ubicados en estuarios y costas abrigadas, paulatinamente dieron paso a instalaciones fijas: los **astilleros**, donde la construcción naval adquirió características industriales con el uso de tecnología movida por fuerza hidráulica, mano de

Centro INAH Jalisco

obra especializada y grandes cantidades de pertrechos transportados mediante complejas redes de abastecimiento.

En 1599 el gobierno español ordenó que la construcción de barcos para la ruta **Acapulco-Manila** se hiciera en las islas **Filipinas**: en los astilleros de **Cavite**, en la bahía de **Manila**. Esta decisión se tomó con base en las siguientes causas:

1. Ofrecer esta **fuerza de trabajo para arraigar a los colonos españoles** en la colonia filipina, al otro lado del mundo.
2. **La excelente calidad de las maderas asiáticas** para la construcción naval.
3. **La esclavitud** existente ya en las islas a la llegada de los españoles y que éstos utilizaron de inmediato con la consiguiente disminución sustancial del costo de la mano de obra para la construcción de navíos.

Con el acceso de los **Borbones** a la **Corona de España**, y durante todo el siglo XVIII, la construcción naval española recibió un fuerte impulso como parte del proceso de renovación del **Imperio** español. La ruta transpacífica del **Galeón de Manila** o **Nao de China** no fue ajena a estos aires renovadores. Al calor de intensas discusiones teóricas que dieron lugar a rigurosos tratados de construcción naval y reglamentos para el corte de maderas, y con la participación de cada vez más contratistas privados, fue provista de los mejores buques de esa época: *navíos* y *fragatas*; barcos paradigmáticos del transporte marítimo en el océano **Pacífico** durante buena parte del siglo XVIII y parte de las dos primeras décadas del siglo siguiente.



NAVARRO, J. J. MARQUÉS de la VICTORIA. Álbum del Marqués de la Victoria (1719-1756). LUNWERG Editores S.A. Madrid, 1 de junio de 1995. Edición facsimilar especial de 1000 ejemplares: ejemplar N^o 623. Lámina 15. **Museo Histórico Naval de Acapulco, A. C.**, biblioteca.

El astillero de **Cavite** frente a la ciudad de **Manila** aumentó su capacidad y fue dotado de tecnología hidráulica para el corte de piezas de madera. En **Nueva España**, en 1768, se fundó el astillero de **San Blas** en la hoy costa nayarita que duró alrededor de treinta años. En ese lapso, allí se construyeron fragatas, paquebotes, goletas y embarcaciones menores que protagonizaron buena parte de los capítulos trascendentales de la historia marítima del **Pacífico** mexicano: La ruta del **Galeón de Manila**, el desarrollo de las misiones en las **Californias**, las expediciones científicas y político-militares a **Vancouver** y **Alaska** durante el último tercio del siglo XVIII, y los primeros episodios de la guerra por la independencia de **México**.

Día a día siguiendo el sol, y noche tras noche guiados por las estrellas, estos barcos construyeron milla tras milla, una estela que nos legó la columna vertebral del acervo cultural marítimo de **Acapulco** y de la costa del **Pacífico** mexicano: la ruta del **Galeón de Manila**.

K) THE CONSTRUCTION OF MANILA GALLEON

... DEALING WITH THE NAVIGATION AND THE FACTORY AND GOVERNMENT OF THE SHIPS IT IS A WORTHY MATTER FOR ANY GOOD GENIUS AND WISE MAN TO EXERCISE IN IT, IT HAS SUBTLETIES OF AN INDUSTRIAL NATURE AND GOOD ART.

Centro INAH Jalisco

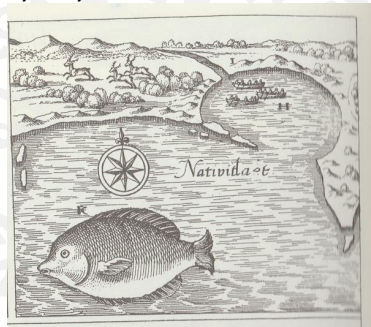
DIEGO GARCÍA DE PALACIO. NAUTICAL INSTRUCTION. MADRID, 1587

The difficulties of the Spanish Crown to access the markets of the Far East - and the juicy benefits left by commercial transactions with them - granted to the Portuguese and forbidden to the Spaniards by the Treaty of Tordesillas, became dramatic before the outbreak of the Turkish-Portuguese war for the control of the traffic of the pepper in the north of the Indian Ocean. By doubling -to- in less than a year the price of this spice in the markets of Lisbon, Amsterdam and London, Felipe II was forced to accelerate the preparations to find an alternative route to the East, sailing towards the West, from the coasts of New Spain in the South Sea.

This was the origin of one of the longest and longest-running trade routes in history: the Acapulco-Manila transpacific route colloquially known as Nao of China, Manila Galleon in New Spain and Galleon of Acapulco in the Philippine Islands.

During the two hundred and fifty years that lasted, at both ends of the same, New Spain and the Philippines, as well as in their respective zones of influence, ships were built for the transport of goods. They were riverbank carpenters in precarious facilities located in the mouths of rivers or in sheltered small coves, who built naos, thick ships, galeoncetes, and pataches, putting into practice hereditary naval knowledge or following the brief sketches of the shipbuilding treaties of The time. In this way, the construction of boats to reach the islands of the Spice in search of the coveted spices began in Zacatula, at the mouth of the river Balsas, near Zihuatanejo, where Hernán Cortés ordered the construction of the three ships of the the expedition of Álvaro de Saavedra Cerón, ordered by Felipe II to assist expeditions sent from Spain under the command of Fray García Jofre de Loaisa and Sebastián Caboto to access the coveted pepper market and find the defeat back to New Spain. The Florida and Santiago naves were built there, the Espiritu Santo brig, which, with 110 men on board and commanded by Saavedra Cerón, set sail from Zihuatanejo. The expedition ended in a disaster in which the same Saavedra Cerón lost his life and from which only 18 of his men were saved, some of whom returned to Spain in 1534, seven years after leaving the coast of New Spain.

In Barra de Navidad (on the coast of today's state of Jalisco) in 1542 the construction of six vessels was completed: the Santiago, San Andrés, San Jorge and San Juan naos, the San Cristóbal galleon and the San Martín brigantine, which commanded Ruy López de Villalobos, sailed once more towards the Speciera to search from there the way back to New Spain. The contrary winds and the calms once again prevented this return trip and, after the death of Villalobos on the island of Amboina in April 1546, the survivors of the expedition returned to Spain in 1547, by way of the Indian Ocean and the Cape of Good Hope.



FROM BRY, THEODORE. ILLUSTRATION OF THE PORT OF THE NATIVITY (1620). AMERICA. EDICIONES SIRUELA. MADRID, 1999. PÁG. 372. HISTORICAL NAVAL MUSEUM OF ACAPULCO, A. C.®, LIBRARY.

Once again, in 1557, again in Barra de Navidad, the construction of two "thick naos", a galleoncete, a small patache and a frigate began with the same purpose.

Centro INAH Jalisco

In November 1564, under the command of Miguel López de Legazpi and with the Augustinian friar Andrés de Urdaneta as pilot and cosmographer, the five ships sailed from Barra de Navidad to the islands of the Speciera to install the domain of the Spanish monarchy there and find the *tornaviaje* to New Spain that until then seemed impossible. It was not like that, because a year later, this feat, historically attributed to Andrés de Urdaneta, who arrived in Acapulco on October 8, 1565 in the San Pedro ship, was actually carried out by Mexicans aboard the San Lucas patache two months before.

This small ship captained by Alonso de Arellano, piloted by Lope Martín with a crew of 18 men, disappeared from the sight of the fleet of Legazpi, who gave it up for lost. However, this 50-ton ship traveling alone traveled to the Philippine Islands. After stocking up on the island of Mindanao and touring the coastline of several neighboring islands looking for the other ships of the expedition, at the beginning of April 1565, Captain Arellano and his men decided to return to New Spain.

"The trip was terrible. The moment arrived when, with the sails destroyed, they had to fight with the sea while they took care of the foodstuffs of the ravages of a plague of mice and they mounted guards to watch that the water pipes were not infested with bugs. Towards the month of July, they were in front of California where a blow of the sea destroyed the compass, extinguished the fires of the kitchen and left the boat "half capsized and put under the sea". All the crew got ill with scurvy because "their teeth were falling down and a lot of meat grew in their mouths".

... those from Mexico are very proud of their discovery, that they understand that they will be the heart of the world.

We can have an idea of the facilities in Barra de Navidad, where the ships used in the expedition of Miguel López de Legazpi were built, by means of the engraving by Teodoro de Bry -made in Frankfurt in 1594- where he reproduces the construction of a caravel in the coast of the province of Veragua (which encompassed the coasts of the now republics of Nicaragua, Costa Rica and part of Panama) by the men of the expedition to Nueva Cartago (present Cartagena on the Colombian coast) of Diego de Nicuesa to punish the Indians who "... made meat to the Spaniards ..."



From BRY, Theodore. *Iolando manages to build a caravel and several huts (1594)*. America. Ediciones Siruela. Madrid, 1999. P. 176.) Naval Historical Museum of Acapulco, A. C.®, library

In the foreground are the tools that were used to work the wood: a hatchet with "ears", a wooden mallet, a chisel, a simple hatchet, a square, and in a basket a pincer, another wooden mallet, a hammer with "nails", a "mark" cord, and another chisel. On the right, an anvil on a wooden support and a blacksmith's club, complete the plan. Further back you can see a lot of timbers of one of the ships "... estranged by the rocks ..." 47 and two men who take wood from the waters, a cauldron to the fire to melt pitch and two men cutting a log with a saw " four-handed flying. " The structure of the hull of the ship

Centro INAH Jalisco

under construction appears on rollers of logs and supported by braces secured with stakes. Two men work inside: one roughing the hood with a hatchet and the other nailing a wooden bolt with a hammer. You can see the stem and the counterpart forming the line of alefriz, the keel, the corrugated, the counting frames and the tapes of both bands. A few huts complete the picture, men hauling construction materials, building new huts and planting a broken field. A ship stranded on rocks, trees and soft green hills is the last shot.

So far we can conclude that, during the sixteenth century, on the coast of the South Sea of New Spain, in precarious facilities like these was where the first ships were built that year after year plowed the oceanic immensity leaving behind the long wake of the Manila Galleon.

In 1599 the Spanish government ordered that the construction of ships for the Acapulco-Manila route be made in the Philippine Islands: in the shipyards of Cavite, in Manila Bay. This decision was made based on the following causes:

1. Offer this source of work to root the Spanish settlers in the Philippine colony, on the other side of the world.
2. The excellent quality of Asian woods for shipbuilding.
3. The slavery already existing in the islands upon the arrival of the Spaniards and which they immediately used, with the consequent substantial reduction in the cost of labor for the construction of ships.

With the access of the Bourbons to the Crown of Spain, and throughout the eighteenth century, Spanish shipbuilding received a strong boost as part of the process of renewal of the Spanish Empire. The transpacific route of the Galleon of Manila or Nao of China was not alien to these renewing airs. In the heat of intense theoretical discussions that gave rise to rigorous shipbuilding treaties and regulations for timber cutting, and with the participation of more and more private contractors, it was provided with the best ships of that time: ships and frigates; paradigmatic ships of the maritime transport in the Pacific Ocean during good part of the XVIII century and part of the first two decades of the following century.



NAVARRO, J. J. MARQUÉS of VICTORIA. Album of the Marquis of Victory (1719-1756). LUNWERG Publishers S.A. Madrid, June 1, 1995. Special facsimile edition of 1000 copies: copy No. 623. Plate 15. Naval Historical Museum of Acapulco, A.C.®, library.

The shipyard of Cavite in front of the city of Manila increased its capacity and was equipped with hydraulic technology for the cutting of pieces of wood. In New Spain, in 1768, the shipyard of San Blas was founded on what is now the Nayarit coast, which lasted around thirty years. In that time, frigates, packets, schooners and smaller vessels were built there, which played a large part in the transcendental chapters of the maritime history of the Mexican Pacific: The Manila Galleon Route, the development of the missions in the Californias, the scientific expeditions and politico-military to Vancouver and Alaska during the last third of the eighteenth century, and the first episodes of the war for the independence of Mexico.

Day by day following the sun, and night after night guided by the stars, these boats built mile after mile, a stele that bequeathed us the backbone of the maritime cultural heritage of Acapulco and the Mexican Pacific coast: the route of the Galeón de Manila.

Centro INAH Jalisco

RUMBO A MANILA

A mediados de marzo, haciéndose a la vela *“en el nombre de Dios”*, nuestro navío salió de *Acapulco* y siguiendo el rumbo Suroeste¼Oeste, recorrimos hasta allí unas 1400 millas náuticas en 20 días.

Seguidamente gobernamos francos al Oeste con vientos, de fuerza 3 a 6, del Noreste¼Norte y del Este¼Sureste, y las mismas corrientes de ½ nudo con dirección Oeste. Recorrimos así 5300 millas en 40 ó 50 días hasta llegar por el sur a la isla de *Guam*, donde fondeamos en la bahía de *Umatac*, en la costa oeste de la isla, para hacer aguada, cargar frutas que mucho se dan allí y descansar unos días en la misión de la *Compañía de Jesús*.

Zarpamos de *Guam* con rumbo Oeste¼Noroeste y navegamos 1100 millas en 30 días hasta donde avistamos el cabo del *Espíritu Santo* en la costa Este de la isla de *Samar*, frente al que disparamos una salva de tres cañonazos con gran jolgorio de todos.

55 millas más adelante llegamos al estrecho de *San Bernardino*. Allí, desde un promontorio, nos saludaron los vigías que darán en *Manila*, la buena nueva de nuestra venturosa llegada a las islas *Filipinas*. Siguiendo por el paso de *Ticao* entre las islas de *Luzón* y *Ticao*, y navegamos al puerto de *Bagatao* para abastecernos otra vez de agua y víveres. Allí, una galeota al servicio de Su Majestad recogió el correo y nos dijo las nuevas de nuestra amada y venturosa *Ciudad Real de Manila*. 20 días después, habiendo navegado 300 millas más, entramos a la bahía de *Manila* por la boca grande de los *Mariveles* y entre salvas de cañones y un muy grande redoble de campanas de cuantos templos viéremos, fondeamos en *“este Deseado Puerto de Cavite alabando la misericordia de Dios, y dando gracias al patrocinio de María Santísima”*.

En esta travesía de la Mar del Sur recorrimos 8300 millas marinas en 100 ó 140 días que no he contado con exactitud por no hallarme siempre en mí...

COURSE TO MANILA

In mid-March, sailing "in the name of God", our ship left Acapulco and following the Southwest course to the west, we traveled there about 1400 nautical miles in 20 days.

Then we rule the Franks to the West with winds, of force 3 to 6, of the North-East and North East-Southeast, and the same currents of the North-West direction. We traveled 5300 miles in 40 or 50 days to reach the island of Guam, where we anchored in the bay of Umatac, on the west coast of the island, to make aguada, load much fruit there and rest days in the mission of the Society of Jesus.

We sailed from Guam westward to Northwest and sailed 1100 miles in 30 days to where we spotted Cape Espiritu Santo on the east coast of the island of Samar, in front of which we fired a salvo of three guns with great fun of all.

55 miles later we reached the San Bernardino Strait. There, from a promontory, we were greeted by the lookouts that will give in Manila, the good news of our successful arrival in the Philippine Islands.

Following the passage of Ticao between the islands of Luzon and Ticao, and sail to the port of Bagatao to supply us again with water and provisions. There, a galley in the service of His Majesty picked up the mail and told us the news of our beloved and happy Royal City of Manila. 20 days later, having sailed 300 more miles, we entered the bay of Manila through the large mouth of the Mariveles and between salvoes of cannons and a very large roll of bells of how many temples we see, we anchored in this "Desired Port of Cavite praising the mercy of God, and giving thanks to the patronage of Mary Most Holy. "

In this journey of the South Sea we traveled 8300 nautical miles in 100 or 140 days that I did not count exactly because I did not always find myself in me ...

“A ACAPULCO O AL PURGATORIO”

Centro INAH Jalisco

Después de un fuerte vendaval, a finales del mes de junio, nuestro navío levó anclas mientras disparaba una salva de nueve cañonazos saludando al fuerte de *San Felipe de Cavite*. Salimos la bahía de *Manila* por la boca chica de *Mariveles*, y continuamos navegando entre las islas viéndonos así en las aguas del mar de *Sibuyán* al norte de la isla de *Ticao*, bordeando su costa este, para fondear por la Gracia de *Dios*, en el puerto de *San Jacinto*. Contamos hasta aquí 310 millas en 20 días de vueltas y revueltas por estas benditas islas.

En este puerto hicimos aguada y los hombres cargaron grandes hatos de leña, frutos y alimentos frescos que muchos y muy buenos se dan en el país. Despedimos a los frailes que regresaron a *Manila* en la galeota real. Mucha fue nuestra congoja pues harto nos confortaron y fortalecieron nuestro espíritu con sus plegarias, para emprender esta larga jornada que nos llevará a **“Acapulco o al Purgatorio”**.

Zarpamos de *Ticao* con rumbo Este¼ Sureste, y con los fuertes vientos de la cola de un vendaval, vencimos las fuertes corrientes de 4 a 8 nudos del estrecho de *San Bernardino*, tan veloces como nuestro navío y, por fin, después de 45 millas y 10 días de navegación, nos encontramos en la profunda inmensidad azul del océano *Pacífico*.

En 20 ó 30 días recorrimos 1200 millas con rumbo Este¼ Noreste, entre calmas y chubascos y al empezar las fuertes marejadas, los marineros estibarón las lanchas en el combés y desarmaron las anclas para guardarlas en el pañol de cables. Cuando las corrientes del Oeste llegaron a los 2 nudos de velocidad temporales y olas de más de tres metros nos sumieron en aflicciones y zozobras.

Después de doblar las islas *Marianas* el navío navegó 1600 millas en 20 ó 30 días. En estos lugares, las corrientes van hacia el Oeste y luego al Este, pero por fin se mantienen constantes en dirección Este con 1 o 2 nudos de intensidad, siempre con olas de más de tres metros.

Al cabo de 30 ó 40 días en los que navegamos 3100 millas más, nuestros enfermos más graves ya no pudieron siquiera beber y mucho sufrieron por la sed y el tormento de los piojos. Algunos murieron con los labios y las encías monstruosamente hinchadas, en medio de grandes estertores de dolor, hambre y sed. Envueltos en mortajas hechas con pedazos de velas viejas, fueron entregados al *Juicio Divino* en el fondo de los abismos con una bala de cañón atada a los pies. Durante esos tristes días, pusimos toldos en las cubiertas para protegernos de los elementos y recoger agua de lluvia para reponer nuestras exiguas reservas de agua dulce.

Por fin, por la *Obra y Gracia de Dios*, a unas 270 millas de la bahía de *Monte Rey*, avistamos las señas de tierra: algas, focas, pájaros que nos dieron grande alegría, inclinándonos ante la misericordia divina. Organizamos un *Te Deum* y un *salve* a la santísima *Virgen del Pilar*, patrona del navío. Después, todos participamos en fiestas y mascaradas que mucho nos holgaron.

El navío cambió su rumbo al Este-Sudeste y por andar cerca de la costa, el piloto ordenó reforzar las guardias de vigías y disminuir el andar de la nave. Así navegamos ocho días recorriendo 300 millas, hasta que avistamos las islas de *Santa Bárbara* y navegando por las costas de *California*, dejamos la isla *Guadalupe* por estribor, y las de *Cedros* y *Santa Margarita*, la punta de *San Pablo* y el cabo *San Lázaro*, por babor. Nuestros enfermos, faltos de agua y víveres frescos, recibieron esos socorros cuando fondeamos en el surgidero de la misión de San José en el cabo San Lucas.

Dejando atrás a nuestros beatíficos padres jesuitas, en 5 días navegamos 300 millas y dejamos atrás las islas *Marías*. El timonel corrigió el rumbo y lo mantuvo así durante 270 millas y en cinco días llegamos frente al morro del puerto de la *Natividad*, Allí disparamos tres cañonazos para avisar en tierra de nuestra llegada y se dispusiera un solemne *Te Deum* en la catedral de la muy noble ciudad de *México*.

Desde el puerto de la *Natividad* recorrimos 180 millas pasando frente a Zihuatanejo, el morro de Petatlán, las tetas de Coyuca y avistamos el cerro de la *Brea* y la isla *Roqueta* aldaños al puerto de

Centro INAH Jalisco

Acapulco. Después, con una última bordada, fondeamos en el surgidero de *Santa Lucía*, dentro de la gran bahía de *Acapulco*, a los 16°50' Norte y 99°55' Oeste.

Se amarró el navío por la popa con un calabrote a una gran ceiba, se dio fondo con las anclas de proa y se arriaron las gavias. El *General* del navío ordenó saludar con nueve disparos de cañón la bandera de la fortaleza de *San Diego*, que nos contestó con una salva de siete tronitantes descargas.

En este viaje navegamos 9200 millas en los 200 días en que cumplimos con los secretos designios de Dios y probamos su misericordia infinita.

"TO ACAPULCO O TO PURGATORY"

After a strong gale, at the end of June, our ship anchors while firing a salvo of nine guns saluting the fort of San Felipe de Cavite. We left the bay of Manila by the small mouth of Mariveles, and we continued navigating between the islands seeing ourselves in the waters of the Sibuyán Sea north of the island of Ticao, bordering its east coast, to anchor by the Grace of God, in the Port of San Jacinto. We have here 310 miles in 20 days of twists and turns in these blessed islands.

In this port we made aguada and the men carried large herds of firewood, fruits and fresh food that many and very good are given in the country. We bid farewell to the friars who returned to Manila in the royal galleon. Much was our grief because they comforted us and strengthened our spirit with their prayers, to undertake this long journey that will take us to **"Acapulco or to Purgatory"**.

We sailed from Ticao heading East / South East, and with the strong winds of the tail of a gale, we overcame the strong currents of 4 to 8 knots of the Strait of San Bernardino, as fast as our ship and, finally, after 45 miles and 10 days of navigation, we are in the deep blue immensity of the Pacific Ocean.

In 20 or 30 days we traveled 1,200 miles east-northeast, between calms and squalls and when the strong swells began, the sailors stowed the boats in the waist and disarmed the anchors to store them in the cable box. When the currents of the West reached 2 temporary speed knots and waves of more than three meters, they plunged us into afflictions and distresses.

After doubling the Mariana Islands, the ship sailed 1600 miles in 20 or 30 days. In these places, the currents go to the West and then to the East, but at last they remain constant in direction. This is with 1 or 2 knots of intensity, always with waves of more than three meters.

After 30 or 40 days in which we sailed 3100 more miles, our most serious patients could not even drink and suffered a lot because of the thirst and torment of the lice. Some died with monstrously swollen lips and gums, in the midst of great death throes of pain, hunger and thirst. Wrapped in shrouds made from pieces of old candles, they were delivered to the Divine Judgment at the bottom of the abyss with a cannonball tied to their feet. During those sad days, we put awnings on the roofs to protect ourselves from the elements and collect rainwater to replenish our meager reserves of fresh water.

Finally, through the Work and Grace of God, about 270 miles from the bay of Monte Rey, we saw the signs of earth: seaweed, seals, birds that gave us great joy, bowing to divine mercy. We organize a Te Deum and a salve to the Most Holy Virgin of the Pillar, patron saint of the ship. Afterwards, we all participated in parties and masquerades that much enjoyed us.

The ship changed its course to the East-Southeast and by walking near the coast, the pilot ordered to reinforce the guards of watchmen and to diminish the walk of the ship. Thus we sailed eight days traveling 300 miles, until we see the islands of Santa Barbara and sailing along the coasts of California, we leave Guadalupe Island by starboard, and those of Cedros and Santa Margarita, the tip of San Pablo and Cabo San Lázaro, on the port side. Our sick people, lacking water and fresh provisions, received these supplies when we anchored in the San José mission in Cape San Lucas.

Centro INAH Jalisco

Leaving behind our beatific Jesuit fathers, in 5 days we sailed 300 miles and left the Marías Islands behind. The helmsman corrected the course and kept it that way for 270 miles and in five days we arrived in front of the port of the Nativity, there we fired three cannon shots to warn our arrival and a solemn Te Deum was placed in the Cathedral of the very noble city of Mexico.

From the port of the Nativity we traveled 180 miles past Zihuatanejo, the hill of Petatlán, the tits of Coyuca and we spotted the hill of la Brea and Roqueta Island bordering the port of Acapulco. Then, with one last tack, we anchored at the Santa Lucía dock, within the great bay of Acapulco, at 16 ° 50'Norte and 99 ° 55'W.

The ship was tied by the stern with a hawser to a large ceiba, it was bottomed with the bow anchors and the topsails were lowered. The General of the ship ordered to salute with nine cannon shots the flag of the fortress of San Diego, which answered us with a salvo of seven tronitonating volleys.

On this trip we sail 9200 miles in the 200 days when we fulfill God's secret designs and prove his infinite mercy.



Atentamente

Lic. Claudia Maldonado Fernández
Jefa del Departamento de Servicios Administrativos

Centro INAH Jalisco

Centro INAH Jalisco

