

UN GALEÓN DEL SIGLO XVIII, INSIGNIA ANDALUZA EN SHANGHAI 2010

Antonio DEL REAL PASQUÍN



AL y como recordarán los lectores de esta REVISTA, en el número correspondiente al mes de marzo de 2009 se publicó una reseña bibliográfica, *Crónicas desde el Océano*, basada en un compendio de artículos publicados en el periódico *El Mundo* enviados a diario por un tripulante de la nao *Victoria* mientras circunnavegaba el globo a la manera que lo hizo la expedición española en el siglo XVI (Proyecto *Nao Victoria* 2004-2006). El motivo no era otro

que rememorar la Primera Vuelta al Mundo de Juan Sebastián de Elcano y, además, permanecer en Japón cinco meses durante la Exposición Mundial de Aichi 2005 como parte de las actividades del Pabellón de España.

Durante la travesía, su mayor empeño fue proclamar que la Primera Vuelta al Mundo fue obra de marinos españoles, además de divulgar las hazañas de todos ellos. Sorprendió especialmente que en Hawai nadie conociera la autoría del descubrimiento de estas islas. Con la ayuda de documentos antiguos se consiguió demostrar a las autoridades locales que fuimos los españoles, y no otros, los primeros en pisarlas.

Todo esto hace reflexionar a un grupo de promotores que, respaldados por la Cámara de Comercio y la Diputación de Sevilla, constituyen la Fundación «Nao *Victoria*» con el objetivo principal de divulgar la Historia y Cultura Marítima andaluza y española en todo el mundo. Es entonces cuando se gesta la idea de construir un galeón del siglo XVIII, al que se bautiza *Galeón Andaluza* y que se enmarca dentro del evento «Guadalquivir río de Historia», que desarrolla la Fundación «Nao *Victoria*» y que ha sido considerado por el Gobierno como acontecimiento de excepcional interés público desde el 1 de enero de 2008 hasta el 31 de diciembre de 2010.

El galeón

El galeón es una embarcación típicamente española, que surge para cubrir la necesidad de un navío de conjugar la capacidad de carga de la nao con la velocidad y maniobrabilidad de la carabela. Así, el galeón se convierte en símbolo del Guadalquivir, ya que estos barcos fueron los protagonistas del mayor trasvase cultural y comercial interoceánico de la Historia, que no es otro que el que mantuvo España con América y con las islas del Pacífico durante tres siglos, a través de un sistema comercial conocido como Carrera de Indias, compuesta por dos rutas principales, ambas partiendo de la capital hispalense.

La flota de Tierra Firme partía de Sevilla y hacía escala en Cartagena de Indias y Nombre de Dios (Panamá), mientras que la flota de Nueva España, zarpando también desde Sevilla, ponía rumbo a Veracruz (México). Ambas flotas canalizaban gentes, ideas y mercancías procedentes de toda América, enlazando con la otra gran ruta comercial que extendía la navegación hacia el Pacífico: la del *Galeón de Manila* o *Navío de la China* (siglos XVI-XIX). Esta



El armazón del galeón en octubre de 2008.



El armazón prácticamente terminado en el mes de noviembre.

tercera ruta hacía el trayecto Manila-Acapulco, desde donde embarcaban con rumbo a España bellísimos marfiles y piedras preciosas hindúes, sedas y porcelanas chinas, sándalo de Timor, clavo de las Molucas, canela de Ceilán, alcanfor de Borneo, jengibre de Malabar, damascos, lacas, tibores, tapices, perfumes y, cómo no, el afamado mantón de Manila, así como el abanico y los farolillos de feria que, contrariamente a la creencia popular, no son de origen español sino de procedencia asiática.

Con el *Galeón de Manila* se crea la ruta marítima más larga en duración y recorrido que registra la historia de la navegación, que es considerada por numerosos historiadores como una de las más brillantes hazañas de la historia naval de la Humanidad, consiguiendo realizar el viejo sueño colombino de conectar con el mundo asiático para realizar un comercio lucrativo.

Los galeones eran en realidad grandes barcos diseñados y construidos en España, capaces de desplazar hasta 1.200 toneladas y transportar mercancías muy valiosas. El hecho de que partiesen y regresasen a Sevilla a través del Guadalquivir condicionó la disminución de su calado, sin sacrificar el volumen de sus bodegas y su peculiar forma, que se asemeja a un violín visto



Montando una de las cubiertas. Junio 2009.

desde popa. En la línea de flotación disponían la manga máxima, que iba disminuyendo en progresión hasta la popa, con el objetivo de reducir en lo posible los pesos altos que podrían alterar la estabilidad de la nave.

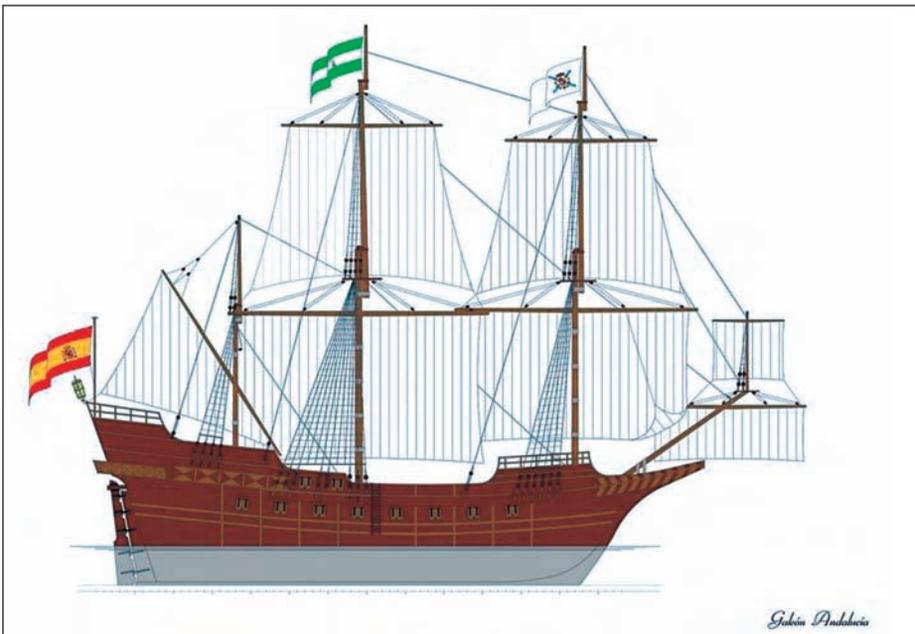
El primer viaje de un galeón se realizó en 1565 y el último en 1821, con una dotación que rondaba los 250 hombres. Las travesías eran largas y peligrosas. Los hombres permanecían embarcados unos cinco meses en su viaje de ida y unos cuatro meses al regreso, enfrentándose a enfermedades como el escorbuto y sufriendo las continuas pérdidas de naves debido a las condiciones climáticas, con los tifones asiáticos o las tormentas del Pacífico norte y las amenazas de los piratas.

Galeón *Andalucía*

Pero volvamos a nuestro galeón. La Junta de Andalucía y la Fundación «*Nao Victoria*», presidida por Juan Miguel Salas Tornero, se propone recuperar este símbolo de la historia naval construyendo el galeón *Andalucía*.

Es en los astilleros Palmás de Punta Umbría (Huelva) donde comenzó en 2008 la construcción de este barco, que combina la tradición con las nuevas tecnologías. El armazón ha sido fabricado con fibra de vidrio y forrado en su totalidad con madera de pino, iroko y roble, lo que lo convertirá en el barco más grande del mundo hecho con este material. Con este sistema se reduce en un 60 por 100 el periodo de construcción, con lo cual el galeón podrá estar presente en la Exposición Universal de Shanghai de 2010.

Se trata de una copia a tamaño real de un galeón de los siglos XVII-XVIII que se convertirá, gracias a los planos de un modelo que se conserva en el Archivo de Indias de Sevilla, y siempre dirigida por el ingeniero técnico naval Ignacio Fernández Vial, en una réplica exacta y rigurosa de estos barcos que se empezaron a construir en el siglo XVI por los carpinteros de ribera españoles, ya que la forma del casco, arboladura y equipo seguirán fielmente los que predominaban en los galeones españoles de la época. El galeón *Andalucía* navegará alrededor del mundo durante dos años. Partirá desde Sevilla el próximo 28 de febrero y estará presente en 25 países, haciendo más de 30 escalas, entre las que destaca la participación en mayo de 2010 en la Exposición Universal que se celebrará en la ciudad china de Shanghai, donde se pretende que se convierta en insignia de la Comunidad Autónoma Andaluza, y con la previsión de que se produzcan más de 70 millones de visitas.



Galeón *Andalucía*.

La eslora total del barco en la cubierta principal será de 46,30 metros; 10,10 metros de manga máxima, 6,07 metros de puntal de trazado en la cubierta principal, 589 toneladas de desplazamiento, una superficie vélica de 1.000 metros cuadrados y un calado de 3,10 metros. Tendrá todo el mobiliario igual que el de la época y se compondrá de seis espacios distintos desde la cubierta principal a la bodega, 10 cañones con sus cureñas que formarán la artillería, que se convertirá seguramente en una de las atracciones de los visitantes, y dos anclas de hierro fundido con cepo de madera.

Zarpando de Sevilla, está previsto que navegue alrededor del mundo cruzando el canal de Suez para tocar Djibuti, Sri Lanka y Singapur y finalmente arribar a Shanghai y permanecer atracado seis meses, hasta octubre de 2010, cuando iniciará el viaje de vuelta, cuya ruta no está todavía del todo definida.

Tras la firma de acuerdos colaboradores con universidades andaluzas y la Consejería de Innovación de la Junta de Andalucía, durante la travesía se realizará una serie de proyectos de investigación, desarrollo tecnológico e innovación técnica que convertirán al galeón *Andalucía* en un centro de investigación itinerante en campos diversos como el matemático, el astronómico, el biológico o las telecomunicaciones, compaginando los instrumentos de navegación de la época con la más moderna tecnología actual.

La dotación estará compuesta por unas 40 personas y al mando estará un capitán de la Marina Mercante, el sevillano Manuel Murube Fernández, que también fue el capitán en la travesía de la nao *Victoria*. Además podrán embarcar otras 17 personas entre invitados e investigadores de distintas disciplinas.

A partir de la fecha estimada para su salida, 28 de febrero 2010 (día de Andalucía), todos los amantes del mar y de la Historia podremos seguir la derrota del barco y su posición en tiempo real, así como disfrutar de un vídeo diario de tres minutos con los momentos más importantes de cada singladura, a través de Internet y gracias al equipo de comunicaciones vía satélite.

N. del A.—La información sobre el proyecto, ilustraciones y datos técnicos del galeón *Andalucía* han sido proporcionados por el Departamento de Comunicación de la Fundación «Nao *Victoria*». Calle Progreso 20, 2.º A - 41013 Sevilla.