



15 DE SEPTIEMBRE DE 2016 AL 12 DE FEBRERO DE 2017

M  
U  
S  
E  
O  
  
N  
A  
V  
A  
L

DOSSIER DE PRENSA



# El galeón de Manila

*La ruta española que unió tres continentes*



## ÍNDICE

- Introducción. Realidad Aumentada
- Módulos de la exposición. Desarrollo
- Selección de piezas destacadas
- Actividades didácticas, talleres y cuentacuentos
- Ficha técnica
- Información práctica



## INTRODUCCIÓN

El Museo Naval presenta el **inicio, desarrollo y desaparición** de la **ruta comercial** que **durante 250 años (1565-1815)** **unió tres continentes**. Los visitantes podrán **experimentar** a través de dispositivos de **Realidad Aumentada (RA)\*** cómo, durante ese período, las **naves españolas conectaron Asia, América y Europa** a través de dos grandes vías marítimas, la **Carrera de Indias** y la del **Galeón de Manila**.

Aunque el **descubrimiento** de **América** fue un **hito** en los logros de la **Corona española**, ésta **nunca abandonó** su **objetivo** de **encontrar una ruta marítima hacia la India y China**. Y ésta fue también la **razón más importante** que **guió** la **política exterior** de **Fernando “el Católico”**, ya como regente de Castilla. En **1513**, la **expedición** terrestre guiada por **Vasco Núñez de Balboa**, con casi mil hombres, **atravesó** por primera vez el istmo de **Panamá**. Fue hacia **finales de septiembre** cuando **avistaron** el **Mar de Sur** y **tomaron posesión** solemne de aquel mar **en nombre del rey de España**.

Llegado al trono **Carlos I**, nieto de Isabel y Fernando, envió a **Fernando de Magallanes** en una **nueva expedición** a la **búsqueda** de la **ruta** que le asegurara el suministro de **especias**. El empeño seguía siendo **arribar a costas de Asia navegando por Occidente**. En **agosto de 1519**, el marino portugués **partió de Sevilla** y **navegó** por el **Océano Atlántico** hacia **América**. Costeando Brasil **alcanzó el extremo sur** de este continente –Estrecho de Magallanes- y **desembocó** en el tranquilo **Mar del Sur**, que **desde entonces** será **conocido** como **Océano Pacífico**. Siguió su derrota **hacia Occidente** y **descubrió** las **islas Filipinas**. **Magallanes fallece** tras **enfrentamientos con los nativos** y es su **oficial** más experimentado, **Juan Sebastián Elcano** (*Primus Circumdedisti Me*), quien **finaliza la misión**. Después de una **travesía agónica**, en **septiembre de 1522** **desembarcan** en el puerto de **Sanlúcar de Barrameda** **18 de los 265** hombres que iniciaron la expedición.

A esta experiencia se sucedieron las de **García Jofre de Loaysa** en **1525**, **Álvaro de Saavedra** en **1542** y **Miguel López de Legazpi**, con su **piloto y cosmógrafo Andrés de Urdaneta**, en **1564**. Y ésta fue la que **descubrió el tornaviaje**: **Felipe II** ordenó en **1564** una **nueva expedición** que comandó **López de Legazpi**, ayudado por el fraile agustino **Andrés de Urdaneta**, presente también en la fallida expedición de Loaysa. En **noviembre** de ese año **zarparon** del puerto de **Navidad, en Nueva España (México)**. **Arribaron a Filipinas** en **febrero de 1565**. En **junio** de ese año **partió la nao San Pedro** con **Urdaneta** al **timón**. El piloto mandó poner **rumbo nordeste**, encontró la **corriente del Kuro-Shivo** –o **corriente del Japón**- **navegó** entre las latitudes 30º y 39º N. **Siempre** hacia el **este**, vieron tierra, la **isla Deseada** frente a la **costa de California**. **Arrumbaron** hacia el **sur** y **anclaron** el **1 de octubre de 1565** en el puerto de **Acapulco**.

Así pues, en **1565** se estableció la **ruta** del “**Galeón de Manila**”, la “**Nao de China**” o “**Galeón de Acapulco**” que **unió Asia, América y Europa**, a través de **Manila y Acapulco**, y que **estuvo en servicio hasta 1815**.

Un trayecto, el que partía de **Cavite**, en la bahía de Manila, se **iniciaba** en **junio**. Una vez **embarcada** la **mercancía**, **navegaban** por el interior del archipiélago filipino. **Recalaban** en los **puertos** de **San Jacinto** o de **Sorsogón** para **proveerse de víveres frescos y agua** y **finalizar** el **reclutamiento** de la **tripulación**.

A veces tenían que esperar más de un mes para vencer las corrientes y salir al Pacífico. Una vez **en la latitud 38°N**, entre **treinta y cuarenta días más tarde** se **avistaban** las “**señas**” (unas algas) que **anunciaban** la **proximidad** de las **costas americanas**. Así, **tras** una travesía de **130 a 200 singladuras**, **fondeaban** en el **surgidero de Santa Lucía**, en el interior de la bahía de **Acapulco**. En sus muelles **se desestibaba** la **carga**. La que era **destinada** a la **metrópoli**, era llevada **por tierra** siguiendo el **Camino de Asia hasta Veracruz**, en la **orilla atlántica**. Ya en este puerto, **nuevamente** la **mercancía** era **ordenada** en los **navíos** y **transportada** al principio a **Sevilla** y, posteriormente, a **Cádiz**.

**En Manila** se **embarcaban** **productos** del entorno con destino a Acapulco: **especies** de **Ceilán**, **Molucas** y **Java**; **seda**, **marfil**, **porcelana**, **lacas** y **madreperlas** de **Amoy** (actual **Xiamen**) y **Japón**; **alfombras**, **tapices** y **prendas** de **algodón** de la **India** y el **sudeste asiático**. Desde el puerto de **Acapulco**, en el Galeón de Manila **viajaban** **misioneros**, **oficiales reales**, **mercaderes** y **soldados**. También, **plata**, **animales** (**vacas** y **caballos**) y **plantas** (**maíz**, **cacao**, **tabaco**, **caña de azúcar**, **tomate**, **calabaza**, **pimiento**, etc.).

Para el viaje de vuelta, **desde Acapulco a Manila**, la nave **salía** en **marzo o abril**. Buscaba los **vientos alisios del este** en el **paralelo 10°N** del “Mar de las Damas”. Continuaba con **rumbo oeste** hasta la **isla de Guam**. Se hacía **escala**. Seguían **hacia** el **oeste** hasta fondear en la **isla de Samar**. Se alcanzaba el **estrecho de San Bernardino** y, desde aquí, **se llegaba** en el mes de **junio o julio** a la **bahía de Manila**. Había **realizado** un recorrido de **más de 8.000 millas**, en **100/140 singladuras**.

Las **llegadas del Galeón** representaban un **gran acontecimiento comercial y social**. Los **productos** eran **expuestos** y **vendidos** en **ferias** y **mercados** (del **Parián** en **Manila** y **Ciudad de México**), dando lugar a una **importante reactivación económica**.

Sin embargo y como se apunta en el **Prólogo** del **catálogo** de la exposición, *“el Galeón de Manila no sólo era portador de valiosas y exóticas mercancías, sino que tuvo un gran impacto espiritual, social, económico y cultural, influyendo en los países que enlazaba en la arquitectura, arte, religión, costumbres, gastronomía...”*.

#### **\*Realidad Aumentada (RA)**

El **Museo Naval de Madrid** incorpora una **App de Realidad Aumentada (RA)** en su próxima expo temporal *“El Galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes”*. El Museo Naval ofrece una experiencia didáctica e interactiva sobre los viajes de los descubridores que navegaron para la Corona española.

El **visitante** de la muestra contará con **todas las facilidades posibles** ya que se podrá **descargar gratuitamente** en su **smartphone** o **tablet** la **App. La Ruta del Galeón** en **Apple Store** y en **Google Play**, que funciona exclusivamente en el mapa de RA, *Rutas y Descubrimientos de la corona española* del Museo Naval. Asimismo, dispondrá de **Free Wifi: RealidadAumentada\_app**. Finalmente, contará con **préstamo limitado y gratuito** de **tablets** con la **app ya preinstalada**.

Una vez **descargada** la **app** en su **smartphone** o en su **tablet**, el **usuario** deberá **enfocar** su **dispositivo** sobre la **mesa de RA**, con un **mapamundi (160 x 90 cm)** **proyección de Mercator**, con las **áreas de influencia española y portuguesa**. Y comienza su viaje.

**Envuelto** en un **ambiente marítimo**, **escuchará sonidos** de oleaje, tormentas, aves y **verá, modelados en 3D**, galeones, naos orientales, nubes, gaviotas... **al seguir** las **expediciones** de **Magallanes y Elcano**, **García Jofre de Loaysa**, **López de Legazpi** y **Urdaneta**, **Vizcaíno** y las **rutas del comercio asiático con Manila**. En cada una de ellas **encontrará hitos y eventos** con **información interactiva**.

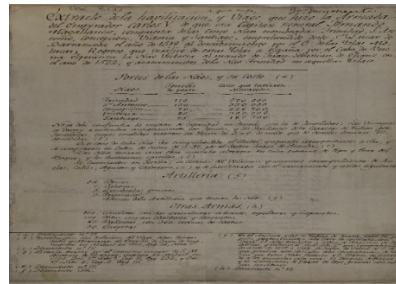
Con este **proyecto de Realidad Aumentada**, el **Museo Naval de Madrid** busca la **participación** de **toda la familia** en una **experiencia pionera** en la **cultura europea**. Y para ello **ha contado** con la **profesionalidad** de **Arte y Más**, empresa formada por **creadores y desarrolladores españoles**.



## ESPACIOS DE LA MUESTRA

### *Desde el descubrimiento del Pacífico al tornaviaje*

El inicio de la ruta entre España-América-Asia fue consecuencia de los viajes de Colón por el Atlántico para alcanzar las Indias; del descubrimiento del Mar del Sur (Océano Pacífico) por Vasco Núñez de Balboa; de la primera vuelta a la Tierra llevada a cabo por la expedición Magallanes-Elcano y de la conquista de México –Nueva España- por Hernán Cortés.



En 1565 sale de Filipinas el primer galeón con destino a Nueva España. Iba al mando Miguel López de Legazpi y como piloto, Fray Andrés de Urdaneta. Tenían como misión hallar la ruta de vuelta o tornaviaje por el Pacífico. Ya en 1525, Urdaneta había participado en la misión que, dirigida por García de Loaysa, había salido de La Coruña buscando la ruta de regreso por el norte, desde Poniente hasta Nueva España.





## ***Itinerarios en el siglo XVIII***

Respecto a las rutas, en el transcurso de los siglos XVII y XVIII se probaron otras alternativas con el fin de acortar duración y reducir el contrabando de mercancías que facilitaban la gran cantidad de islas y fondeaderos de la salida por San Bernardino. De este modo, la ruta septentrional, propuesta en 1730, atravesaba las costas noroccidentales de Luzón y salía a mar abierto por los cabos del Engaño y Bojeador. La meridional, planteada en 1773 por Juan de Lángara, fue la que adoptó el navío “Nuestra Señora de la Consolación” (“El Buen Fin”): zarpando de Cavite con rumbo sur hasta doblar Zamboanga (Mindanao), enfilaba al este pasando el norte de Gilolo y Nueva Guinea para aprovechar el monzón austral.



La instauración de la dinastía de los Borbones, a **comienzos del siglo XVIII**, trajo consigo un **período de recuperación y modernización de la Armada**. En este sentido, se dictaron nuevas ordenanzas, se crearon nuevos arsenales (Cavite, en la bahía de Manila) y también escuelas de oficiales y **se potenció la construcción naval** para plantar cara a ingleses y holandeses, cada vez más hostiles e invasivos. **Felipe V implantó en 1721 un nuevo método de construcción de barcos** que **recogía las enseñanzas, medidas y proporciones establecidas por Antonio de Gaztañeta**. Esta medida supuso que, hacia mediados de este siglo, el típico galeón español se había convertido en navío de línea. Las naos tuvieron su sucesor en los galeones hasta final de la década de 1730. Ya en el siglo XVIII fueron sustituidos por navíos, con mayor carga y capacidad de ataque y defensa.



## ***Incidencias en la navegación del Galeón de Manila***

A pesar de que los siglos XVI y XVII fueron un período amplio de guerra abierta en el mar, los barcos de la ruta no se vieron muy afectados. No obstante, sí hay que tener en cuenta las siguientes pérdidas:

- En 1587 el “*Santa Ana*” fue apresado por Thomas Cavendish frente a las costas de Baja California
- La nao “*San Diego*” fue hundida en 1600 en la Bahía de Manila por los navíos del holandés Oliver Van Noort
- El “*Nuestra Señora de la Encarnación*”, en 1709, por Woodes Rogers
- El “*Nuestra Señora de Covadonga*”, en 1743, por George Anson
- El “*Nuestra Señora de la Encarnación*”, en el Estrecho de San Bernardino, en Filipinas
- El “*San Sebastián*” y el “*Santa Ana*” por George Compton en 1753
- El “*Nuestra Señora de la Santísima Trinidad*” en 1762, por Samuel Cornish



## ***Mercados***

La línea marítima del galeón llevó prosperidad a los mercados de Manila y Acapulco. En el puerto manileño recalaban productos asiáticos de las Molucas, China, Japón, Formosa, Siam e Indica. Al llegar por el Pacífico al muelle acapulqueño, en Nueva España, se descargaban sedas, té, juguetes, biombos y lacados japoneses, porcelanas, jade, marfil, muebles, especias (clavo, canela, pimienta), textiles de la provincia de Ilocos... Posteriormente, esta mercancía se trasladaba por vía terrestre al puerto de Veracruz, en la costa atlántica, donde nuevamente se cargaban en los barcos de la Flota de Indias con destino final en las dársenas de Sevilla y Cádiz.



En sentido inverso, en Filipinas se descargaban las barras de plata y pesos acuñados en las cecas de México y Perú para el sostenimiento económico de la Capitanía General de Filipinas. Igualmente se desestibaban plantas americanas como el maíz, cacao, tabaco, caña de azúcar, tomate, pimienta, calabaza, aguacate. También en Manila tenían su destino funcionarios, soldados y personal de órdenes religiosas.



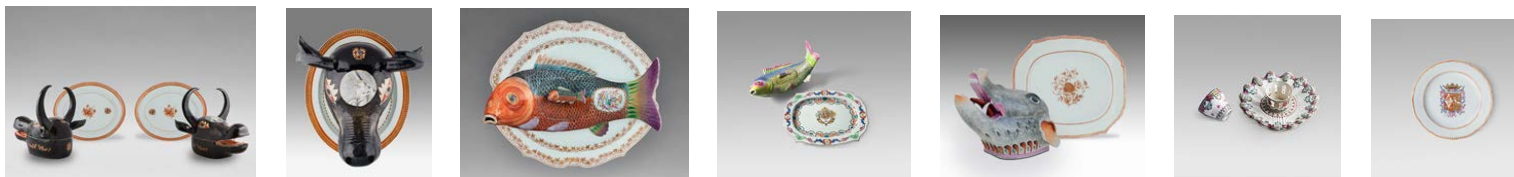
## ***La porcelana china***

La porcelana china fue un producto muy valorado y solicitado en el intercambio de mercancías entre Oriente y Occidente. En Europa no conseguían modelar objetos de la misma belleza ni tampoco que las igualara en brillo, transparencia y sonido. La materia prima, el caolín, se extraía de la cantera situada en la ciudad de Jingdezhen, provincia de Jiangxi, donde era fabricada. De aquí, pasaban a Cantón que, por su salida al mar, se convirtió en el puerto comercial más importante de China. Tras el descubrimiento del tornaviaje en el siglo XVI, Manila se convirtió en el centro distribuidor de las mercancías chinas. Las piezas en azul y blanco con motivos decorativos chinos tuvieron muy buena acogida en las casas europeas.



Su colorido fue perfeccionándose también durante el siglo XVII. Llegado ya el XVIII, el hecho de poseer una vajilla de las Familias Rosa y Verde era un signo de distinción en las mansiones de la realeza, nobleza y burguesía del viejo continente.

Hemos podido contar para esta exposición con la colección particular de Ibarra y Cía. Una vez concluida la Ilustración, la porcelana fue ganando en originalidad, colorido y realismo. Las soperas zoomorfas y las fuentes ovaladas y polilobuladas se crearon exclusivamente para ser exportadas. Presentaban una decoración con brillantes colores esmaltados bajo vidriado. Sorprendieron mucho en las tertulias metropolitanas las que representaban cabezas de búfalo o carabao, animales que no existían Europa, en color negro mezclado con detalles de policromía o aquellas otras con forma de carpa, decoradas con matices de color rojo. Ya en la segunda mitad del siglo XVIII, la porcelana iba decorada con los escudos nobiliarios de las familias que las encargaban.





En el apartado de vasos litúrgicos figuran cálices con sus patenas, crismas, pares de vinajeras, ciriales, candelabros, acetres de azófar para el agua bendita, incensarios con sus navetas, portapaces, campanillas de metal, hostiario de palo, etc. Igualmente añade dos campanas entregadas en el puerto de Acapulco en los años 1568 y 1570; la primera con destino al convento del Santo Niño de Cebú.

Según los registros de la Casa de la Contratación, los agustinos llevaron a Filipinas imágenes de Cristo Crucificado. Muy popular es el crucifijo de Sinait, imagen hallada en el mar y venerada en el convento que tenían los agustinos de aquella localidad de la provincia de Ilocos. También viajaron hasta allí pinturas de lienzo para los retablos de los altares con temática probable a la de los santos titulares de las iglesias de destino (Inmaculada Concepción, San Agustín, Santa Mónica, San Pablo, Santiago Apóstol, San Juan Bautista, San Martín Obispo y del Santo Cristo de Burgos). También destacan tallas de San Roque, Virgen de Guadalupe, Virgen de los Remedios, Nuestra Señora de Regla y Nuestra Señora de Guía. Ésta última tenida por “muy milagrosísima y especialmente para llevar y traer las naos de Nueva España”.



Por último, los religiosos agustinos llevaron al Archipiélago grabados y estampas con temas relativos a la pasión de Cristo y de la Virgen, así como de los santos agustinos: San Agustín, Santa Mónica, la Virgen de Consolación, Santo Tomás de Villanueva, San Juan de Sahagún, San Nicolás de Tolentino, etc.

### ***Última etapa (1785-1815). De la Compañía de Filipinas al fin del Galeón***

1785 trajo consigo la creación de la Real Compañía de Filipinas. Esta decisión de Carlos III supuso la apertura de dos nuevas rutas que tenían como puertos de cabecera Manila y Cádiz. Una transcurría a través del Cabo de Buena Esperanza; otra, por el Cabo de Hornos, recalando en los puertos de El Callao y Montevideo. Las dos nuevas líneas convivieron un tiempo con la tradicional de Manila-Acapulco. No obstante, a principios del siglo XIX, la guerra con Inglaterra y la derrota de Trafalgar, junto con la invasión francesa supusieron un parón en la demanda de productos asiáticos. Además, las presiones independentistas en México fueron ganando terreno al inicio del segundo decenio. El conflicto armado impedía la descarga de productos, lo que fue aún más en detrimento del mantenimiento de la ruta.



Las Cortes de Cádiz decretan en 1813 la supresión de esta ruta, hecho que supuso que los habitantes de Filipinas pudieron empezar a comerciar en total libertad y con sus propios barcos con otros países asiáticos.

En 1814, concluida la contienda con Francia, Fernando VII ratifica la disolución definitiva. En 1815 llegaba al puerto de Manila el “San Fernando” o “Magallanes”. Iba de vacío; en México se le había requisado la mercancía. Éste sería el último viaje del Galeón de Manila. En 1816 el virrey comunicó las órdenes de disolución definitiva que llegaban de la metrópoli.

## SELECCIÓN DE PIEZAS DESTACADAS

**Extracto de la habilitación y viaje que hizo la Armada del emperador Carlos V de la que era capitán general Hernando de Magallanes**, compuesta de cinco naos: Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago, en su viaje desde Sanlúcar de Barrameda en 1519 al descubrimiento por el oeste de las islas Molucas; regreso que verificó de estas islas a España por el cabo de Buena Esperanza la nao Victoria al mando de Juan Sebastián Elcano en 1522 y acaecimientos de la nao Trinidad en aquellas islas.

Archivo del Museo Naval. Madrid. Copia del siglo XIX. 31 x 21,5 cm.

**La Armada Naval mandada por el Comendador García de Loaísa**, compuesta de cuatro naos, dos carabelas y un galeón, sale del puerto de la Coruña, para islas Molucas, en 24 de julio de 1525.

Segunda mitad del siglo XIX. Dibujo de Vicente Urrabieta y Ortiz. Litografía de J.J. Martínez

Museo Naval. Madrid. Estampa litográfica a color 44,6 x 65,3 cm.

**Mapa de las Yslas Philipinas hecho por el Padre Pedro Murillo Velarde de la Compañía de Jesús**

1744. Pedro Murillo Velarde. Archivo del Museo Naval. Madrid. Grabado y coloreado. Medidas: 50,5 x 33,8 cm

**Plano de la navegación que ejecuta la «Nao de China» desde Acapulco a las islas Philipinas, con expresión de la derrota que debe ejecutar al puerto de Lampón**, según lo proyectado y relacionado por el Fiscal de la Real Audiencia de Manila, y asimismo su vuelta...

1750. José Francisco Badaraco, Real Academia de Pilotos de Cádiz. Archivo del Museo Naval. Madrid. Manuscrito en colores sobre papel 36,5 x 103 cm

**Plano de las Yslas Philipinas en punto cresido para la mejor inteligencia de las dos derrotas antigua y nueva como assí mismo su vuelta a Acapulco**

1750. José Francisco Badaraco, Real Academia de Pilotos de Cádiz. Archivo del Museo Naval. Madrid. Papel manuscrito coloreado 59,5 x 46,8 cm

**Vista de una torre y parte del pueblo de Zamboanga**

1789-1794. Fernando Brambila. Realizado durante la Expedición Malaspina

Archivo del Museo Naval. Madrid. Pluma y aguada a sepia, 37,5 x 53,5 cm

**Modelo de junco chino**

Museo Naval de Madrid. Madera, tejido y cuerda. Eslora: 40 cm, manga: 17 cm, puntal: 40 cm

**Modelo de lorcha**

Siglo XIX. Museo Naval. Madrid. Madera y marfil. Altura: 49 cm, eslora 55 cm, manga 14 cm.

**Lanchón de carga filipino**

Siglo XIX. Museo Naval. Madrid. Madera. Puntal: 10,5 cm, eslora: 50 cm, manga: 11 cm

**Navío Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza**

1992. Esteban Arriaga Colección particular. Óleo sobre lienzo 100 x 73 cm

**Tinaja china con dragón-Jarrón martabán**

Ca. 1600. Depósito Fundación Especial Caja Madrid. Barro cocido

**Maqueta de Pagoda. Nanjé (China)**

Siglo XIX. Museo Naval. Madrid. Loza

**Plato con representación del «Galeón de Manila» con la bandera de la Corona de Castilla y un velero bergantín**

Dinastía Qing, época Qianlong (1736-1795), ca. 1780. Museo Naval. Madrid. Porcelana con decoración de esmalte policromado

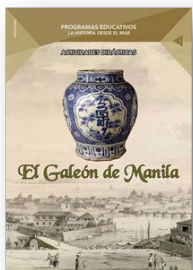
**Diferentes piezas de vajilla** (soperas y platones) zoomorfas

Dinastía Qing, época Qianlong (1736-1795), ca. 1760-1780.

Dinastía Qing, época Jiaqing (1796-1820)

Colección particular. Porcelana china con esmaltes polícromos y esmaltes de la Familia Rosa y dorado

## ACTIVIDADES DIDÁCTICAS



En relación con esta exposición temporal, el Servicio Educativo y Cultural (SEC) del Órgano de Historia y Cultura Naval (OHCN) ofrece una serie de actividades didácticas orientadas a alumnos de Enseñanza Secundaria Obligatoria (ESO) y Bachillerato. Para más información pueden contactar con [mtorlop@fn.mde.es](mailto:mtorlop@fn.mde.es)

## TALLERES Y CUENTACUENTOS



Igualmente ya está abierta la inscripción para los talleres y cuentacuentos que tendrán lugar durante los meses de septiembre a febrero. Inscripciones en [actividadesmuseonaval@educacionypatrimonio.es](mailto:actividadesmuseonaval@educacionypatrimonio.es) Más información en el apartado de 'NOVEDADES' de la web del Museo Naval <http://www.armada.mde.es/museonaval/>

## FICHA TÉCNICA

### Organiza

Museo Naval

### Patrocina

Ministerio de Defensa

Armada Española

BBVA

Vilma Oil

Fundación Museo Naval

Ybarra y Compañía S.A.

Santa Lucía Seguros

### Comisarios

Mariano Juan Ferragut

Pedro Giner Lara

### Equipo Técnico

Francisco Javier Miranda Freire

Carmen López Calderón

Santiago Raffaelli

Francisco Fernández González

### Restauración

José María Gálvez Farfán

Mercedes González Rodrigo

### Gestión Logística

DSV Obras de Arte

Ybarra y Compañía S.A.

### Seguros

Mapfre

### Audioguías

Audio Viator

### Realidad Aumentada

Arte y Más

### Comunicación y Difusión

Oficina de Comunicación Social de la Armada

Oficina de Difusión del Órgano de Historia y Cultura Naval (OHCN)

Fundación Museo Naval

Guías voluntarios del Museo Naval

## INFORMACIÓN PRÁCTICA

### Museo Naval

Paseo del Prado 5, 28014. Madrid.

Tel. (+34) 915238516, 609 467 117 Fax 91 379 50 56

[ohculturanaaval@fn.mde.es](mailto:ohculturanaaval@fn.mde.es)

<http://www.armada.mde.es/museonaval>

[www.fundacionmuseonaval.com](http://www.fundacionmuseonaval.com)

@Museo\_Naval

[www.facebook.com/FundacionMuseoNaval](https://www.facebook.com/FundacionMuseoNaval)

### Horarios de visita

De martes a domingo: De 10:00 a 19:00 h

En agosto de 10:00 a 15:00 h

Cerrado los lunes y los días 1 y 6 de enero, 24 y 25 de diciembre.

### Visitas en grupo

Reserva previa y obligatoria en Tel. (+34) 915238516, 609 467 117

[reservas\\_museonaval@fn.mde.es](mailto:reservas_museonaval@fn.mde.es)

### Tarifa

Se solicita una aportación voluntaria de 3 € para mantenimiento del Museo

### Cómo llegar

RENFE: Estaciones de Recoletos y Atocha  
Autobuses: 1, 2, 14, 27, 37, 51,146, 150,202 y 522.

Metro: Línea 2, Banco de España.

Aparcamientos subterráneos de pago en C/ Montalbán y Plaza de las Cortes

### Accesibilidad para personas con discapacidad

### Para más información. Contacto de prensa

Museo Naval

Oficina de Difusión

Tel. 91 394 92 05 / 660 739 602

[comunicacion\\_museo\\_naval@fn.mde.es](mailto:comunicacion_museo_naval@fn.mde.es)