



**CUANDO EL MAR SE ENCUENTRA CON LA TIERRA:
CULTURA MARÍTIMA Y COMERCIO EXTERIOR DE
ZHANGZHOU
(1567-1644)**

TESIS DOCTORAL

ZHOU MENG

DIRIGIDA POR RAFAEL LÓPEZ GUZMÁN

UNIVERSIDAD DE GRANADA

PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA Y ARTES

DICIEMBRE DE 2020

Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales
Autor: Meng Zhou
ISBN: 978-84-1306-809-1
URI: <http://hdl.handle.net/10481/67809>

AGRADECIMIENTOS

Quisiera expresar mi más sincero agradecimiento a todas las personas que me han ayudado de alguna forma en la elaboración de esta tesis. El presente trabajo ha sido realizado bajo la dirección del Dr. Rafael López Guzmán, a quien le agradezco especialmente sus enseñanzas, consejos, estímulos, confianza e infinita paciencia que me han ayudado tanto a crecer y me han hecho pasar de ser una alumna que no conocía nada del mundo académico a una investigadora independiente en los últimos cinco años.

Le doy especiales gracias al Dr. José Luis Caño Ortigosa, por su generoso apoyo en la en la orientación y definición de esta tesis de esta tesis. También a muchos otros profesores y amigos que me han asistido tanto en la búsqueda de documentos como en el enriquecimiento de la bibliografía y en la aclaración de mis dudas. Gracias a la Dra. Ana Ruiz Gutiérrez, que me ha aportado documentación imprescindible; al Dr. Carlos Martínez Shaw, por su gran amabilidad conmigo y los consejos tan prácticos que me ha dado tras la lectura de varios capítulos de esta tesis. Agradezco a su vez a la Dra. Fang Chenchen 方真真, al Dr. Dong Shaoxin 董少新, al Dr. Chen Boyi 陳博翼, al Dr. Guillermo Ruiz Stovel, a la Dra. Cinta Krahe, a la Dra. María Dolors Folch, y al Dr. Manel Ollé entre otros muchos. A algunos de estos últimos nunca he tenido el placer de verlos personalmente y sólo hemos mantenido contacto a través de Internet y, con otros, he hablado en ciertas ocasiones durante cursos, seminarios y congresos, pero sus indicaciones y consejos han resultado de gran valor para mí y me han inspirado enormemente para llevar adelante este proyecto.

Gracias también al Sr. Lin Nanzhong 林南中 y al Sr. Zhang Changshui 張長水. Ambos investigadores locales de Zhangzhou que me han ayudado a disipar muchas dudas sobre el idioma, cultura y geografía de esta maravillosa tierra, su pueblo natal, que tengo aún más ganas de conocer tras el proceso de realización de este estudio.

Por otro lado, también le quiero dar las gracias a los trabajadores de los museos, instituciones, archivos y bibliotecas que me han tendido una mano en el trabajo de campo y en la recolección de materiales. Gracias a Miguel García Marbán del Museo de San Francisco de Medina de Rioseco, a Ana Sabía de Okla Mata del Museo de América de Madrid, a Carlos Turrillo de la Catedral de Toledo, a Constancio del Álamo y a Stephanie McClure de la Sociedad Hispánica de América de Nueva York y también, a mi amiga Chen Tianzhu 陳天竹 de la Biblioteca Nacional de China.

Tengo que agradecer además a todos los amigos que me han ayudado y que han compartido conmigo sus opiniones y recursos académicos. Le doy las gracias al Dr. Adrián Conteras Guerrero por sus sincera ayuda, tanto con la tesis como en muchos otros asuntos del programa doctoral; al Dr. Liang Xinjun 梁新軍, por todos los ánimos que me ha dado y el apoyo que me ha prestado en la etapa inicial de mi carrera académica; al Dr. Xu Jinjing 許錦晶, por lo que me ha enseñado con su riquísimo conocimiento del chino antiguo; a mi amiga Cui Yueyou 崔越優, por su ayuda en la búsqueda de fuentes y en la redacción de las complicadas citas de algunos capítulos; al Dr. Gan Lei 幹磊, por la asistencia que me ha proporcionado en la solicitud de

talleres y congresos; al Dr. Pablo Robert Moreno, por la información que ha compartido conmigo sobre los documentos eclesiásticos; a David Sevillano, por su apoyo en la traducción del poema clásico chino. Gracias, a su vez, a Xiao Yin 肖音, Huang Zhicang 黃芷蒼, Lin Danni 林丹妮, a la Dra. Wang Wenxin 王文欣, a la Dra. Gao Yang 高洋, al Dr. Peng Haitao 彭海濤, etc., por su asistencia en la búsqueda de documentos de distintos rincones del mundo. Sin esta ayuda no podría haber realizado un trabajo con fuentes tan ricas y diversas.

Llevo más de cinco años con este doctorado y he pasado los últimos cuatro años en España, de los cuales viví un año en Granada y tres en Madrid, por lo que tengo que agradecer a todos los amigos que me han ayudado en este periodo lleno de vaivenes. Agradezco a las amigas que me ofrecieron alojamiento cuando volví temporalmente a Granada; Min Rui 閔銳, Liang Jingfeng 梁菁峰 y Chen Mengyun 陳夢韻. También les estoy agradecida a mis compañeras del programa de doctorado de la Universidad de Granada; a la Dra. Lei Chunyi 雷春儀, la Dra. Zhu Jierong 朱潔蓉 y la Dra. Sun Xiaomeng 孫曉萌, entre otros amigos, por todas las facilidades que me han prestado durante mi ausencia en Granada.

Les agradezco sinceramente a todos los amigos que me han aminorado y consolado durante mi estancia en España y en este largo y solitario camino que a veces es el doctorado. Gracias a Li Weijia 李蔚佳, Liu Qian 劉倩, Li Weidong 李偉東, al Dr. Suo Dingjie 索鼎傑 y a muchos otros amigos por el acompañamiento y consuelo que me han prestado siempre cuando los necesitaba, pese a la diferencia de horario y a la gran distancia que nos separaba.

Gracias en especial a Pia Douwes, mi artista favorita, la que con su voz me ha otorgado mucha fuerza en mis momentos de mayor debilidad.

Esta tesis ha sido posible gracias al programa de China Scholarship Council (CSC), por eso le estoy profundamente agradecida al gobierno chino por haberme concedido esta beca con la que ha sido posible sustentar mi estancia en España.

La mayoría de esta tesis ha sido redactada durante la pandemia del COVID-19, por eso les estoy especialmente agradecida a todos los amigos y familiares que me han brindado su apoyo y cariño, sobre todo durante los momentos más complicados de la pandemia en España. Gracias a mi amiga Xiao Jing 肖靜 por acompañarme durante el confinamiento y crear un plácido ambiente de convivencia que propiciara el poder dedicarme tranquilamente a esta tesis. Les doy las gracias además a Norgelia Gutiérrez Maldonado y a Clara Briones Cendero por su esmerada asistencia en la corrección castellana de la redacción del presente trabajo en su última fase.

Por último y también muy importante, le doy las gracias a mi familia, sobre todo a mi querida madre y hermano. Gracias a su apoyo, tanto económico como anímico. Agradezco sobre todo la enorme comprensión de mi madre, su amor siempre es mi mayor soporte espiritual ante cualquier dificultad. Gracias también a mi padre por haberme dado la vida, espero que mi éxito de hoy sea una consolación para su alma.

RESUMEN

Con el fin de romper con el yugo del “eurocentrismo” y la mirada parcial con la que se suele tratar el estudio de la historia marítima, en esta tesis vamos a centrarnos en Zhangzhou, una ciudad portuaria situada en la provincia Fujian, al sur de China. Esta región fue uno de los centros más importantes en el que se realizaron los primeros contactos entre China y Europa durante los siglos XVI-XVII, aunque estos hechos han sido largamente ignorados por el mundo occidental al hablar de esta historia. El análisis propuesto en este trabajo se ha desarrollado desde el punto de vista de la “cultura marítima”, concepto propuesto por Hegel en su *Filosofía de la historia universal*, pero que por largo tiempo ha sido considerado algo exclusivo de los pueblos europeos y poco relativo a los chinos cuando, en realidad, el pueblo de Fujian cuenta con una cultura marítima milenaria, creadora de un ambiente imprescindible para el surgimiento de Zhangzhou en la última etapa de la dinastía Ming.

A lo largo de este trabajo hemos utilizado diversas fuentes, tanto occidentales como orientales, con las que investigar el proceso de despegue y caída del puerto de Yuegang en Zhangzhou y con las que poder situarlo históricamente en este escenario de competencia marítima entre los diferentes poderes europeos y asiáticos contemporáneos. Analizaremos en especial el comercio entre Zhangzhou y Manila, relación que conectó China con el mercado mundial a través de su conexión con la ruta transpacífica del Galeón de Manila. Por otro lado, también analizaremos la “economía marítima” de Zhangzhou, sobre todo en lo que refiere a los tres artículos típicos que se produjeron, exportaron e introdujeron en el marco económico del comercio exterior de Yuegang: la porcelana, el marfil y el real español. Mediante esta serie de observaciones reevaluamos el papel de Yuegang en el comercio mundial de los siglos XVI y XVII y también, profundizamos en nuestro conocimiento sobre el intercambio de la cultura material entre Occidente y Oriente durante esta temprana globalización.

La eminente historia del comercio exterior de Zhangzhou en la postrimería de la dinastía Ming es herencia directa de la cultura marítima de Fujian y también, es a su vez un eslabón clave en la cadena de los primeros intercambios sino-europeos. Un ensayo sobre este tema nos ayuda a romper con los prejuicios impuestos por la tradición y a conocer la cultura marítima de China desde un nuevo punto de vista. Creemos que el tener un trasfondo cultural marítimo fue un factor común decisivo entre los fujianeses y los europeos, algo que desempeñó un papel imprescindible en de los primeros contactos e interacciones entre ambas partes, tema que merece una investigación más profunda en un futuro estudio.

PALABRAS CLAVES: Siglos XVI-XVII, Zhangzhou, Yuegang, Provincia de Fujian, Cultura marítima, Comercio exterior, Filipinas, Galeón de Manila, Intercambio cultural, Globalización, Contacto sino-europeo.

ABSTRACT

To break the yoke of "Eurocentrism" and correct the partial view in the study of maritime history, in this thesis we will focus on Zhangzhou, a port city located in Fujian Province in south of China. This region was one of the most important centers where the first contacts between China and Europe appeared during the 16th-17th centuries. However, such a fact has been long-ignored by the western scholars when talking about this history. This thesis will deal with it from the viewpoint of "maritime culture", concept proposed by Hegel in his *Philosophy of History*, but for a long time has been considered as something exclusive of European peoples and little relative to the Chinese. In fact, the people of Fujian have a millenary maritime culture, which created an essential environment for the emergence of Zhangzhou in the Late Ming period.

In this work, we will study the rise and fall of Yuegang in Zhangzhou with various sources, both western and eastern, and place it in the background of maritime competition between the different contemporary European and Asian powers. We will concentrate in particular, on the trade between Zhangzhou and Manila, a maritime line that connected China with the world market through its link with the trans-Pacific route of the Manila Galleon. On the other hand, we will also analyze the "maritime economy" of Zhangzhou, especially the three typical items including porcelain, ivory and Spanish reals that were produced, exported and introduced in the foreign trade economic framework of Yuegang. Through these studies, we can reevaluate Yuegang's role in the world trade during the 16th and 17th centuries and also deepen our understanding of the material culture exchanges between East and West during the early globalization.

The glorious history of foreign trade in Zhangzhou during the Late Ming period is a direct inheritance of Fujian maritime culture, as well as a key link in the chain of the early Sino-European exchanges. A study on this topic helps us to break the traditional prejudices and deepen our understanding on Chinese maritime culture from a new point of view. We believe that the maritime cultural background is a common and decisive factor between the Fujianese and the Europeans, which has played an essential role in the first contacts and interactions between both sides. Such a topic deserves further investigation in in the future study.

Key words: 16th-17th centuries, Zhangzhou, Yuegang, Fujian Province, Maritime culture, foreign trade, Philippine, Manila Galleon, cultural exchange, globalization, Sino-European contact.

ÍNDICE

Abreviaturas	i
Introducción	1
¿Mar o tierra? Debate sobre la definición de la cultura china.....	4
<i>La carrera marítima china: un camino sinuoso</i>	7
La región de Zhangzhou (provincia de Fujian) en la cultura marítima china	13
Estado de la cuestión	19
Documentación y materiales	30
Metodología y estructura.....	35
1. Encuentro entre el mar y la tierra: la llegada europea a Asia Oriental	41
1.1 La cultura marítima europea: tradición náutica y acumulación tecnológica.....	42
1.2 Hacia el Oriente: la aventura de los ibéricos.....	45
<i>China-Catay: la tierra soñada por los europeos en la Edad Media</i>	46
<i>Las expediciones ibéricas al Oriente: la búsqueda de Catay y el descubrimiento de China</i>	49
1.3 Rutas comerciales y poderes marítimos europeos: la relación con Fujian.....	56
<i>Las rutas portuguesa y española: participación de los fujianeses</i>	56
<i>Los holandeses: ambición por el mercado chino y colaboración con los piratas fujianesas</i>	62
1.4 Conclusión.....	67
2. La provincia de Fujian: tradición marítima	71
2.1 Fujian: una geografía volcada al mar	72
2.2 El pueblo de Fujian: gentes de mar	75
2.3 El culto a Mazu, diosa del mar	85
2.4 Construcción y tecnología naval en Fujian: una práctica milenaria.....	90
2.5 Puertos y rutas marítimas de Fujian antes de la llegada de los europeos	102
<i>Fuzhou</i>	103
<i>Quanzhou</i>	107
2.6 Conclusión.....	111

3. El nacimiento de Yuegang: la victoria del mar sobre la tierra	115
3.1 La política marítima de la dinastía Ming.....	118
<i>La promulgación de la política “Haijin”</i>	119
<i>El sinocentrismo: base ideológica del sistema tributario</i>	125
<i>Reglas y procedimientos del sistema tributario en China</i>	132
<i>El sistema tributario y la política marítima de los gobernantes chinos</i>	135
3.2 Crisis de la estructura comercial estatal: el surgimiento de la iniciativa privada	137
3.3 El puerto de Zhangzhou: centro de contrabando y piratería	142
3.4 Los ataques de los <i>wokou</i> : ¿piratas japoneses o chinos?.....	149
3.5 El gran debate ¿levantar la prohibición o no?	154
3.6 Apertura de Yuegang y el nuevo régimen de comercio privado.....	161
3.7 Conclusión	168
4. El comercio entre Zhangzhou y Manila: participación china en la ruta del Pacífico	173
4.1 La evolución del comercio Zhangzhou- Manila: documentación y análisis....	176
<i>Intercambios y conflictos</i>	182
<i>Decadencia de Yuegang</i>	193
<i>Breve florecimiento de Anhai</i>	196
4.2 La ruta de Zhangzhou a Manila.....	201
<i>La orientación</i>	201
<i>El tiempo y el recorrido</i>	205
<i>La ruta</i>	208
4.3 Los productos de intercambio	220
<i>Seda</i>	221
<i>Porcelana</i>	226
<i>Otros objetos cotidianos</i>	230
<i>Espicias</i>	231
<i>Cultivos agrícolas</i>	232
<i>Plata</i>	234
4.4 Conclusión.....	237

5. La economía de Zhangzhou: industria exportadora y comercio cultural	243
5.1 La porcelana de Swatow: una industria inspirada en el comercio marítimo ..	244
<i>La industria de porcelana de Zhangzhou</i>	246
<i>Fuente tecnológica de la porcelana de Zhangzhou</i>	250
<i>Los productos de los hornos de Zhangzhou.....</i>	254
5.2 El marfil: intercambio artístico y religioso entre Occidente y Oriente	260
<i>Los orígenes de los marfiles hispano-filipinos</i>	262
<i>El marfil de Zhangzhou.....</i>	265
<i>Análisis de la procedencia del material.....</i>	267
<i>La Virgen y Guanyin— ¿correspondencia iconográfica o intercambio cultural?</i>	270
5.3 Los reales españoles: impacto cultural en el sur de Fujian	277
<i>Los reales españoles</i>	278
<i>Circulación de los reales españoles en Zhangzhou</i>	281
<i>El impacto cultural</i>	286
5.4 Conclusión.....	287
 Conclusiones	 291
 Lista de mapas, figuras y gráficos	 303
 Glosario.....	 309
 Apéndices.....	 317
Apéndice I. Breve cronología de las dinastías chinas	317
Apéndice II. Emperadores de la dinastía Ming (1368-1644).....	319
Apéndice III. Conversión de unidades de longitud, peso y monedas en Asia Oriental durante los siglos XVI-XVII.....	321
 Fuentes y bibliografía	 323

CONTENTS

Abbreviations	i
Introduction	1
Sea or land? Debate on the definition of Chinese culture	4
<i>The Chinese maritime race: a winding road</i>	7
The Zhangzhou region (Fujian Province) in Chinese maritime culture.....	13
Research questions	19
Documents and materials	30
Methodologies and structure	35
1. Meeting between sea and land: European arrival in East Asia	41
1.1 European maritime culture: nautical tradition and technological accumulation	42
1.2 To the East: the Iberian adventure.....	45
<i>China-Cathay: European dream land in the Middle Ages</i>	46
<i>Iberian expeditions to the East: the search for Cathay and the discovery of China</i>	49
1.3 European trade routes and maritime powers: the relationship with Fujian.....	56
<i>The Portuguese and Spanish routes: participation of the Fujianese</i>	56
<i>The Dutch: ambition for the Chinese market and collaboration with the Fujian pirates</i>	62
1.4 Conclusion.....	67
2. Fujian Province: maritime tradition	71
2.1 Fujian: a geography turned to the sea.....	72
2.2 The people of Fujian: sea people	75
2.3 The worship of Mazu, the sea goddess	85
2.4 Shipbuilding and naval technology in Fujian: an ancient practice.....	90
2.5 Fujian ports and sea routes before the arrival of Europeans	102
<i>Fuzhou</i>	103
<i>Quanzhou</i>	107
2.6 Conclusion.....	111

3. The birth of Yuegang: the victory of the sea over the land.....	115
3.1 Maritime policy of Ming dynasty	118
<i>The enactment of the "Haijin" policy.....</i>	119
<i>Sinocentrism: ideological basis of the tribute system.....</i>	125
<i>Rules and procedures of the tribute system in China.....</i>	132
<i>The tribute system and maritime policy of Chinese rulers</i>	135
3.2 Crisis of the state commercial structure: emergence of the private trade	137
3.3 Zhangzhou port: smuggling and piracy center	142
3.4 Wokou attacks: Japanese or Chinese pirates?	149
3.5 The great debate: lift the Sea-Ban or not?	154
3.6 Opening of Yuegang and new private trade regime.....	161
3.7 Conclusion.....	168
4. Trade between Zhangzhou and Manila: Chinese participation in the Pacific route	173
4.1 The evolution of Zhangzhou-Manila trade: documentation and analysis	176
<i>Exchanges and conflicts.....</i>	182
<i>Yuegang's decline</i>	193
<i>The brief boom of Anhai</i>	196
4.2 The route from Zhangzhou to Manila	201
<i>The orientation.....</i>	201
<i>The time and the route</i>	205
<i>The route</i>	208
4.3 The exchange products.....	220
<i>Silk.....</i>	221
<i>Porcelain</i>	226
<i>Other everyday objects</i>	230
<i>Spices</i>	231
<i>Agricultural crops</i>	232
<i>Silver</i>	234
4.4 Conclusion.....	237

5. Zhangzhou's economy: export industry and cultural trade	243
5.1 Swatow porcelain: an industry inspired by maritime trade	244
<i>Zhangzhou porcelain industry</i>	<i>246</i>
<i>Technological source of Zhangzhou porcelain</i>	<i>250</i>
<i>Products from Zhangzhou kilns</i>	<i>254</i>
5.2 Ivory: artistic and religious exchange between West and East	260
<i>The origins of Hispano-Philippine ivories.....</i>	<i>262</i>
<i>Zhangzhou ivory.....</i>	<i>265</i>
<i>Analysis of the origin of the material.....</i>	<i>267</i>
<i>Madonna and Guanyin — iconographic correspondence or cultural exchange?</i> <i>.....</i>	<i>270</i>
5.3 The Spanish reals: cultural impact on southern Fujian	277
<i>The Spanish reals</i>	<i>278</i>
<i>Circulation of the Spanish reals in Zhangzhou.....</i>	<i>281</i>
<i>The cultural impact.....</i>	<i>286</i>
5.4 Conclusion.....	287
Conclusions.....	291
List of maps, figures and graphs	303
Glossary	309
Appendices.....	317
Appendix I. Brief chronology of Chinese dynasties	317
Appendix II. Emperors of the Ming dynasty (1368-1644).....	319
Appendix III. Conversions of units of length, weight and currencies in the 16 th -17 th centuries	321
Sources and bibliography.....	323

ABREVIATURAS

AGI	Archivo General de Indias, Sevilla
AMN	Archivo del Museo Naval, Madrid
BNF	Biblioteca Nacional de Francia, París
VOC	Vereenigde Oostindische Compagnie (Compañía Holandesa de las Indias Orientales) / Archivo de VOC
fol.	folio (página)
v.	verso
r.	recto

INTRODUCCIÓN

El mar engendra, en general, una manera propia de vivir. Este elemento indeterminado nos da la representación de lo ilimitado e infinito; y al sentirse el hombre en esta infinitud, animase a trascender de lo limitado. El mar es lo ilimitado; no tolera circunscribirse tranquilamente a las ciudades, como el interior. La tierra, el valle, fija el hombre al terruño y lo sitúa en una multitud de dependencias. Pero el mar lo saca de este círculo limitado...

—Georg Wilhelm Friedrich Hegel, *Filosofía de la historia universal*.¹

En 1394 nació Enrique “el Navegante”, monarca portugués que dedicó toda su vida a la exploración de los océanos y dirigió definitivamente a los europeos hacia la gran era de los descubrimientos. Justo al contrario, aquel mismo año en que el futuro rey de Portugal llegaba al mundo, en Asia Oriental el entonces emperador chino de la dinastía Ming, Zhu Yuanzhang 朱元璋, dictaba órdenes que prohibían el consumo de mercancías extranjeras y el comercio ultramarino. A partir de ese momento, durante más de un siglo y medio, China mantuvo esa política restrictiva del libre comercio marítimo, denominada en chino “*Haijin*” 海禁, es decir, “prohibición del mar”.

En 1415, dirigidos por el infante Enrique, los portugueses cruzaban el estrecho de Gibraltar y establecían su primer enclave en África, Ceuta. La toma de esta ciudad, considerada como el inicio de la expansión portuguesa, fue el prólogo histórico de una nueva época en la que Europa empezó a expandirse por el resto de los continentes del mundo.

El mismo verano en que los portugueses tomaban la ciudad africana, otro navegante de China, Zheng He 鄭和, finalizaba la expedición más larga de la historia

¹ Jorge Guillermo Federico Hegel, *Filosofía de la historia universal* (Buenos Aires: Ediciones Anaconda, 1946), 173.

naval sónica. Con una flota compuesta por 63 barcos y 27.670 personas,² llegó a los reinos *Bila* y *Sunla* que, según los documentos chinos, eran los “lugares más alejados de China” (去中華之絕遠), y que corresponden con la zona donde actualmente se sitúa Mozambique.³

En agosto de 1433 fallecía Juan I, padre del infante Enrique. Para ese momento, los portugueses ya habían descubierto numerosas islas en el Atlántico, gracias a las expediciones en las que esta nación fue adquiriendo no sólo mayor experiencia y conocimiento náutico y geográfico, sino también delantera con respecto al resto de reinos europeos.

Pocos meses antes de la muerte de Juan I, el almirante chino Zheng He también fallecía en Calcuta, durante su séptima expedición con la “Flota del Tesoro”. El resto de la flota, dirigida por Wang Jinghong 王景弘, finalmente volvió a China. La historia gloriosa de las expediciones de Zheng He, reconocida como el momento de mayor esplendor de la historia naval china, finalizaba en ese momento. China, ya, nunca llegaría a igualar ese logro de navegación durante los siguientes siglos.

En agosto de 1487, encargado por el rey Juan II de Portugal, Bartolomé Díaz se puso al frente de una flota que, desde Lisboa, salió en busca de una ruta que, definitivamente, les permitiera llegar a la India. Rodeando el continente africano, llegó al extremo sur de África y bordeó el cabo al que denominó “cabo de las Tormentas”, mismo que el rey Juan II renombraría como “cabo de Buena Esperanza”. Ese paso fue imprescindible para abrir la nueva ruta a la India, así como a todo el mundo oriental. Los europeos occidentales, ahora sí y tras muchos siglos, podían llegar a las fascinantes tierras descritas por Marco Polo.

Aquel mismo año de 1487, falleció también el octavo emperador de la dinastía Ming, Zhu Jianshen 朱見深. La tradición dice que durante su reinado (1464-1487), todos los documentos originales sobre la expedición de Zheng He fueron destruidos,

² Jinshui Lin 林金水, *Fujian duiwai wenhua jiaoshiliu* [福建對外文化交流史 *Historia de intercambios culturales de Fujian con el extranjero*] (Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 1997), 86.

³ Guoping Jin 金國平 and Zhiliang Wu 吳志良, “Zheng He hanghai de zhongdian: Bila ji Sunla kao [鄭和航海的終點: 比刺及孫刺考 The final point of Zheng He’s Navegations: ‘Bila’ and ‘Sunla’ in the History of Ming Dynasty],” *Aomen yanjiu* [澳門研究 *Journal of Macau Studies*], no. 18 (2003): 180–93.

concretamente por un funcionario militar, Liu Daxia 劉大夏. Unos registros de incalculable valor cuya desaparición sigue siendo hoy un misterio.

En 1521, la flota de Magallanes llegó a las islas que hoy conocemos como Filipinas después de cruzar el Pacífico. Una expedición que, a pesar de la muerte de Fernando de Magallanes en la batalla de Mactán, lograría regresar a Sevilla el 8 de septiembre de 1522 con una única nao, dirigida por Juan Sebastián Elcano. Él, junto con otros 17 supervivientes, habían completado la primera circunnavegación del globo.

Un año después, cuando el cartógrafo italiano Giovanni Vespuccio trazó su mapa terráqueo, titulado la *Geocarta Nautica Universale* (1523), que ya incluía el océano Pacífico circunnavegado por la expedición española, el imperio chino volvía otra vez a cerrar sus puertas al mar. En el segundo año del reinado del emperador Jiajing 嘉靖 (1523), en respuesta a los disturbios causados por los conflictos entre los dirigentes de las delegaciones tributarias japonesas en el puerto de Ningbo, se ordenó anular las instituciones aduaneras en las provincias de Zhejiang 浙江 y Fujian 福建, reiterando la prohibición de la práctica del comercio ultramarino. Se dictó el cierre de los puertos y la destrucción de todos los barcos capaces de navegar en el mar.

...

Hasta aquí, hemos querido resaltar una serie de sucesos que ocurrieron casi simultáneamente en Europa y China entre fines del siglo XIV y principios del siglo XVI. Con ellos se puede apreciar que alrededor de 1415 navegantes europeos y chinos exploraban al mismo tiempo las costas de África, pero sin encontrarse. Después, ambas civilizaciones optaron por diferentes caminos en su relación con el mar, los europeos continuaron sus expediciones abriendo nuevas rutas y estableciendo colonias ultramarinas, mientras que los chinos decidieron cerrarse al mundo exterior. Un siglo después, en 1513, los portugueses llegaban a la costa de Cantón 廣州 en busca de oportunidades comerciales con China y eran rechazados por la corte Ming. Dos maneras de entender el futuro de cada civilización que, a la postre, tendría importantes consecuencias en el desarrollo de ambas durante los siguientes siglos.

¿Mar o tierra? Debate sobre la definición de la cultura china

El gran filósofo Hegel, en su obra *Filosofía de la historia universal*, realiza un análisis sobre la relación entre el mar y la tierra que ayuda a afrontar esta cuestión.⁴ Según él, las particularidades espirituales de los distintos pueblos están conectadas a la naturaleza. La civilización europea, originada en una parte fundamental en la geografía litoral de las antigua Fenicia y Grecia, es una típica civilización marítima. “El mar alienta al valor, invita al hombre a la conquista, a la rapiña, pero también a la adquisición y la ganancia”. Fue en este ambiente marino en el que los europeos aprendieron a navegar y a hacer parte de su cultura la expansión por el mar. Un ambiente donde se formó su “carácter de individualidad y libertad” que supondría el principio de la cultura europea. Sin embargo, las civilizaciones asiáticas orientales tuvieron su origen en valles, cuyas tierras fértiles encadenaban al hombre al terreno y lo limitaban a una vida cerrada al exterior en lo fundamental. Ejemplos de este tipo de civilización son los imperios que surgieron en las márgenes de grandes ríos, como China y la India que, aunque bañadas largamente por el mar, no mantuvieron una estrecha relación con él, o al menos que los definiera o condicionara su porvenir. La explicación de Hegel, desde un punto de vista marcado por el eurocentrismo, coloca a Europa en el centro de la historia universal y desprecia las culturas de otros continentes, tanto las africanas, como las asiáticas y las americanas. En la división de la historia universal, Hegel propone que, la civilización europea, de fuerte carácter marítimo, es una etapa superior de la civilización humana, mientras que las civilizaciones de los Estados Orientales, con raíces en los “valles surcados por ríos”, pueden compararse con la “infancia de la historia”.⁵

Los estudiosos posteriores, también eurocéntricos y muy influenciados por Hegel, suelen excluir a China a la hora de explicar civilizaciones con carácter marino. Ejemplo de ello es el geógrafo inglés Halford John Mackinder quien, siguiendo el concepto de Hegel, también propone que las civilizaciones surgidas en las orillas del Yangtsé, del Ganges del Tigris y el Éufrates o del Nilo corresponden a la etapa fluvial de la

⁴ Hegel, *Filosofía de la historia universal*, 168.

⁵ *Ibid.*, 166-217.

civilización humana, mientras que la época de los griegos y los romanos, basada esencialmente en la navegación por el Mediterráneo, se describe como un período marítimo.⁶ Braudel asegura que debido al cambio de la capital china de Nankín 南京 a Pekín 北京 en 1421, la dinastía Ming “volvió la espalda a cierta forma de economía y de acción abierta a las facilidades del mar”. Con esta decisión, China “perdió una partida en la que se había empeñado, sin saberlo, con las expediciones marítimas de comienzos del siglo XV desde Nankín”.⁷ Por tanto, coincide con Hegel en que los chinos “han permanecido encerrados dentro de sí mismos, no han pasado al mar, al menos después de haber conseguido la realización de su propio principio; y si lo hacen, ello no constituye un momento importante en su cultura”.⁸ Su teoría, llena de prejuicios y parcialidad, no solamente ha tenido una gran difusión en el mundo occidental, sino que también ha sido muy difundida en China.

A fines del siglo XIX, los eruditos chinos, indignados por la invasión extranjera y por la pérdida de potencia china en el mar, empezaron a aceptar la concepción de “civilización marítima” propuesta por los europeos. El reformista Liang Qichao 梁啟超 (1873-1929), en un poema titulado *Ershiyi shiji taipingyang ge* 二十一世紀太平洋歌 (*Canto del océano Pacífico del siglo XX*),⁹ define la civilización asiática, tanto la china y la india, como pertenecientes a la “era del río” (河流時代), que según él, fue la etapa inicial de la historia humana. A la vez, acepta la civilización europea como situada en etapas más avanzadas, que corresponden a la “era de civilizaciones del mar interior” (內海文明時代) y la “era de las civilizaciones atlánticas” (大西洋文明時代). A través de esta división, el autor manifiesta que la civilización marítima de Europa es mucho más avanzada que la civilización agrícola de Asia.

El concepto de Hegel, en lo relativo al impacto de la naturaleza en el espíritu del pueblo, también ha sido tomado por el filósofo chino Fung Yulan 馮友蘭 (1895-1990).

⁶ Halford John Mackinder, “El pivote geográfico de la historia,” *Geopolítica (s). Revista de estudios sobre espacio y poder* 1, no. 2 (2010): 301–19.

⁷ Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII. Vol.III.* (Madrid: Alianza Editorial, 1984).

⁸ *Ibid.*, 210.

⁹ Yinghao Jiang 蔣英豪, “Liang Qichao de shishi: 'Ershishiji Taipingyangge' xilun [梁啟超的‘史詩’:《二十一世紀太平洋歌》析論 Épica de Liang Qichao: análisis del 'Canto del océano Pacífico del siglo XX],” *Qiushi Xuekan [求是學刊]*, no. 4 (1997): 68–73.

En *A Short History of Chinese Philosophy*, Fung defiende que China, desde el punto de vista geográfico, es un país continental. Por eso, a lo largo de la historia, la mayoría de los chinos han sido agricultores que carecían de espíritu de movilidad y de reforma. Sin embargo, los países europeos, como Grecia e Inglaterra, son territorios marítimos donde los habitantes tradicionalmente han vivido del comercio ultramarino, acostumbrados a cualquier tipo de cambio e innovación. Los avances científicos, así como el régimen democrático de Europa, están estrechamente vinculados con la naturaleza marítima, mientras que las condiciones geográficas y económicas de China han imposibilitado la Revolución Industrial en esta tierra, bloqueando el camino que hubiera dirigido a este país a la civilización moderna.¹⁰

En los años ochenta del siglo XX, época en la que China empezó a abrir sus puertas al mundo exterior por la reforma económica que se había aplicado a partir de 1978, los intelectuales chinos, conscientes de la gran distancia que existía entre su país y el mundo occidental, trataron de ilustrar al pueblo con el concepto occidental de “civilización marítima”. En un documental titulado *He shang 河殤 (Elegía del río)*, obra con gran impacto a finales de los años ochenta, se criticaba fuertemente la cultura tradicional china, atribuyéndosele a una “civilización amarilla” radicada en los valles de los ríos. Según el documental, la ideología del confucianismo, perteneciente a una “civilización continental”, condujo al cierre y el atraso de China, e incluso, debió de ser responsable de las invasiones y humillaciones que este país había sufrido durante más de cien años a partir de los años cuarenta del siglo XIX.¹¹ Para cambiar este destino, China tendría que aprender de la “civilización azul” de Occidente, mucho más avanzada que la suya, a establecer un régimen democrático y a desarrollar su comercio exterior.¹² Este documental, que estuvo a punto de levantar otra revolución democrática en

¹⁰ Yu-lan Fung 馮友蘭, *A Short History of Chinese Philosophy* (New York: Macmillan Company, 1948)., 25-26.

¹¹ Se refiere a la Guerra del Opio (1840-1842), que acabó con el relativo aislamiento chino respecto a Occidente. Para los chinos, esta guerra simboliza, al mismo tiempo, el inicio de una serie de invasiones y colonizaciones extranjeras. Este periodo no finalizó hasta la derrota del ejército japonés en la Segunda Guerra Mundial en 1945.

¹² Su Xiaokang 蘇曉康 and Wang Luxiang 王魯湘, *He shang [河殤 Elegía del río]* (Beijing: Modern Press Co., Ltd, 1988).

China,¹³ había adoptado casi completamente la teoría de Hegel y manifestaba la reflexión de los intelectuales jóvenes chinos de aquella época sobre el pasado y futuro de su patria.

No obstante, ante esta realidad intelectual e historiográfica sostenida durante siglos, nosotros nos preguntamos ¿cómo es la cultura china en realidad? ¿es verdad que, a lo largo de toda su historia, China ha permanecido tan encerrada en sí misma y nunca ha tenido ninguna relación intensa y fructífera con el mar?

La carrera marítima china: un camino sinuoso

En realidad, haciendo una breve revisión de la historia china, no es difícil encontrar momentos en que China mantuvo fuertes lazos con el mar. Sin embargo, como cualquier proceso histórico, todos ellos fueron complejos en su formación y también lo son en su explicación. Según las crónicas chinas, durante el reinado de Wu de Han 漢武帝 (141-87 a. C), el gobierno de la dinastía Han ya mantenía un frecuente contacto comercial y político con la India y el Sureste de Asia a través de rutas marítimas.¹⁴ En el año 751, los ejércitos chinos de la dinastía Tang (618-907) perdieron la Batalla de Talas, cediendo el control de Asia Central al Califato Abasí. Desde entonces, la ruta de la seda que enlazaba China con Occidente se cortó,¹⁵ obligando a los chinos a buscar otro camino para mantener sus negocios con el extranjero. Ese camino, naturalmente, no pudo ser otro que a través de rutas marítimas.

Fue entonces cuando surgieron importantes puertos en el sur de China, como Yangzhou, Fuzhou y Cantón, a través de los cuales se logró comerciar con los países del mundo árabe. Además, la Rebelión de An Lushan 安祿山, ocurrida entre 756 y 763, hizo que la parte central de China cayera en guerras y disputas. En ese contexto, el

¹³ Este documental ha sido considerado una motivación ideológica que inspiró las protestas de la plaza de Tian'anmen de 1989.

¹⁴ Jinming Li 李金明 and Dake Liao 廖大珂, *Zhongguo gudai haiwai maoyishi [中國古代海外貿易史 Historia del comercio ultramarino de la antigua China]* (Nanning: Guangxi Renmin Chubanshe, 1995), 1-5.

¹⁵ Regiones del Oeste (*Xiyu* 西域), nombre histórico utilizado en las crónicas chinas entre el siglo III a.C. al siglo XVIII d.C. para referirse a las regiones localizadas al oeste de la Puerta de Jade (*yumen guan* 玉門關), un paso situado al oeste de Dunhuang 敦煌 de la actual provincia Gansu 甘肅 de China. En muchos casos, también se refiere a Asia Central, y a veces, incluso a la parte más oriental de la misma.

centro económico chino, anteriormente situado en el norte, empezó a trasladarse a las regiones del sureste que estaban más cerca a la costa.¹⁶

Más tarde, durante las dinastías Song (960-1279) y Yuan (1271-1368) se marcó otro momento de esplendor del comercio marítimo. Durante la dinastía Song, una gran parte del territorio chino del norte estuvo ocupada por los “bárbaros”. Frente a la amenaza de los poderes septentrionales, la corte Song, cuyos ejércitos eran demasiado débiles para defenderse de las invasiones de los kitán, los tangut, los yurchen y los mongoles, tuvo que pagar tributos a esos reinos para sobrevivir. Presionados por el enorme gasto militar y tributario, los gobernantes de la dinastía Song se vieron obligados a buscar otra fuente de ingresos fiscales. Optaron por el comercio marítimo, cuyos grandes beneficios les ayudaron a nutrir al fisco.¹⁷ En consecuencia, fundaron el instituto aduanero llamado *Shibosi* 市舶司 en puertos como Cantón,¹⁸ Mingzhou 明州,¹⁹ y Quanzhou 泉州, entre otros, para gestionar los negocios con el exterior. Construyeron, además, un sistema de balizas por cada treinta *li* a lo largo de la costa, para guiar a los barcos comerciales en la navegación.²⁰

La expansión del Imperio Mongol a partir del siglo XIII abolió las fronteras existentes entre muchas de las naciones del continente euroasiático, permitiendo un libre intercambio tanto económico como cultural entre diferentes pueblos de Occidente y de Oriente. De esa forma, la dinastía Yuan, fundada por los mongoles en China, pudo establecer otra época de florecimiento del intercambio y el contacto a través del mar.

¹⁶ Wenjing Su 蘇文著, *Fujian haiyang wenming fazhanshi* [福建海洋文明發展史 *Historia de la civilización marítima de Fujian*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 2010), 37.

¹⁷ *Ibid.*, 61

¹⁸ *Shibosi* 市舶司 (Oficina de Comercio Marítimo), instituto de administración de los asuntos de comercio exterior que tuvo la función de la aduana durante los siglos VII-XVII. Según la crónica china, la fundación de *shibosi* puede ubicarse en el siglo VII de la dinastía Tang, aunque la fecha exacta de su establecimiento se desconoce. Sobre las funciones de *shibosi* durante la Dinastía Song, véanse a Ye Weihua 葉偉華, “Beisong guangzhou, mingzhou shibosi gongneng dingwei tanxi [北宋廣州、明州市舶司功能定位探析 *The Study for Guangzhou and Mingzhou's Shibosi Functional Location in North-Song Dynasty*],” *Guangdong zaochuan* [廣東造船 *Guangdong Shipbuilding*], no. 1 (2015): 97–99. Pingsheng Liu 柳平生 and Jinfang Ge 葛金芳, “Nansong shibosi de jianzhi yange jiqi zhineng kaoshu [南宋市舶司的建置沿革及其職能考述 *Estudio de La Evolución Del Shibosi de La Dinastía Song Del Sur y Sus Funciones*],” *Zhejiang Xuekan* [浙江學刊 *Zhejiang Academic Journal*], no. 2 (2014): 20–31.

¹⁹ Ming Zhou 明州 es el nombre antiguo de la ciudad Ningbo 寧波 de la provincia de Zhejiang.

²⁰ Louise Levathes, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433* (New York: Simon&Schuster, 1994), 41.

Según Sugiyama Masaaki 杉山正明, el Imperio Mongol, aunque nacido de una tribu nómada, intentó desarrollar la actividad marítima. De hecho, durante esta dinastía se creó una de las primeras flotas de la historia oriental, con la que realizaron dos expediciones a Japón.²¹ También colaboraron con los mercaderes musulmanes y se logró negociar con los países de la costa del océano Índico. Bajo el reinado del Imperio Mongol, el mundo terrestre y el mundo marítimo de Eurasia se enlazaron completamente sin barreras significativas.²² Abu-Lughod indica que este círculo comercial, que abarcaba los países asiáticos y africanos ubicados alrededor del océano Índico, constituía una parte importante del “sistema mundial del siglo XIII”.²³ De hecho, en el caso de China, las ciudades de la costa sureste lograron una prosperidad sin precedente, dentro de las cuales destacó el puerto de Zaitun (Quanzhou), cuya riqueza impresionó a Marco Polo.²⁴

Sin embargo, los fundadores de la siguiente dinastía Ming (1368-1644), una vez expulsados los gobernantes “bárbaros” y recuperado el poder para los chinos, optaron por un camino totalmente diferente al de sus predecesores en lo relativo a la política marítima. El primer emperador Hongwu 洪武 (1368-1398), tras subir al trono, mandó cerrar el país y prohibió cualquier contacto privado con el extranjero. Esta política, conocida como “*Haijin*”, fue aplicada durante un largo periodo, tanto en la dinastía Ming como en la última dinastía Qing (1644-1911). No obstante, sí se permitieron los intercambios oficiales con los reinos vasallos al Imperio Chino en forma de tributo. Este sistema de “comercio de tributo” (朝貢貿易) se efectuaba principalmente para fines políticos, más que comerciales. Por ello, es bien conocido que no sólo las famosas expediciones de Zheng He generaron pocos beneficios económicos para la corte Ming, sino que en realidad supusieron una carga pesada para el fisco del Estado. El objetivo de estas expediciones era mostrar la gran potencia del Imperio Ming y ampliar el círculo

²¹ Masaaki Sugiyama 杉山正明, *Hublie de tiaozhan: menggu diguo yu shijie lishi de dazhuanxiang* [忽必烈的挑戰: 蒙古帝國與世界歷史的大轉向 *El desafío de Kublai Kan: El Imperio Mongol y el giro de la historia mundial*], trans. Zhenyu Zhou 周振宇, (Beijing: Social Ciencias Academy Press, 2013), 191-197.

²² *Ibid.*, p.202.

²³ Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony* (New York: Oxford University Press, 1989).

²⁴ Marco Polo, *Libro de las maravillas, traducción, apéndice y notas: Mauro Armíño* (Madrid: Ediciones Generales Anaya, 1983), 337.

de reinos tributarios y sometidos.²⁵

Se sabe que Zheng He, después de sus expediciones a los mares suroccidentales, intentó convencer al emperador para que mantuviera la flota expedicionaria,

*Un gran poder debe reinar el mar; es del mar donde proviene la riqueza, es del mar donde viene el peligro. Otros príncipes algún día pueden intentar conquistar el Océano del Sur y ese día China será amenazada. Tenemos una flota invencible y debemos aprovecharla para extender nuestro comercio, para imponer nuestra soberanía y que nadie venga a conquistar estas costas.*²⁶

No obstante, la propuesta de Zheng He, que implicaba la implementación de una gran estrategia político-marítima, fue rechazada por el emperador. Un siglo después, cuando los barcos portugueses, españoles, holandeses y, posteriormente, británicos y franceses aparecieron en el mar del sur de China, nadie recordó sus palabras. China regresó a la tierra, y abandonó el mar para su dominio por otras potencias.²⁷

La historia de la última dinastía, la Qing, también empezó con el cierre de la costa. Ante la resistencia de la familia Koxinga, en ese momento gobernante de Taiwán y defensora de la derrotada dinastía Ming, la corte Qing intentó cortarles el apoyo que recibían del pueblo chino en la región costera.²⁸ Volvió a aplicar la política de *Haijin*, prohibiendo cualquier tipo de comercio o navegación exterior, e incluso se ordenó el traslado a regiones interiores de los habitantes que vivían en la costa sureste.²⁹ Aunque en épocas posteriores estas órdenes fueron revocadas y se abrieron varios puertos para iniciar de nuevo el comercio exterior, los tratos privados siempre se mantuvieron bajo control del gobierno. En 1757, el emperador Qianlong 乾隆 ordenó limitar todas las actividades comerciales de los mercaderes extranjeros en un solo puerto, Cantón, que desde entonces fue la única ciudad china abierta al mundo occidental.³⁰

²⁵ Sobre las expediciones de Zheng He, véase Levathes, *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*. Paul Rozario, *Zheng He and the Treasure Fleet 1405-1433: A Modern Day Traveller's Guide from Antiquity to the Present* (Singapore: SNP International, 2005).

²⁶ François Debré, *Les Chinois de la Diaspora* (Paris: Olivier Orban, 1974), 13. Traducción de la autora.

²⁷ *Ibid.*, p.13.

²⁸ Li and Liao, *Zhongguo gudai haiwai maoyishi [中國古代海外貿易史 Historia del comercio ultramarino de la antigua China]*, 369.

²⁹ *Ibid.*, 373-377.

³⁰ *Ibid.*, 473.

En la segunda mitad del siglo XVIII, cuando la Revolución Industrial ya había comenzado en Europa, no faltaba país europeo que no intentase tocar a la puerta china para involucrarla en el comercio global. El evento más conocido fue la misión diplomática de Inglaterra liderada por George Marcartney, que llegó a China en 1793. Mediante esta misión los ingleses buscaban establecer relaciones comerciales con la dinastía Qing, pero su intento fue finalmente rechazado por el emperador Qianlong con la excusa de que el Imperio Celeste poseía una producción tan abundante que no necesitaba intercambios con el extranjero.³¹ A los ojos de los gobernantes chinos, Inglaterra no era diferente a otros reinos que ofrecían periódicamente tributos al Imperio Celeste. El emperador Qianlong, incluso, mandó presentar una ópera china, cuya trama se adaptó especialmente para dar la bienvenida a los tributantes. Según el guion, conservado en el Archivo del Palacio Real, en una escena aparecían los dioses del mar de la mitología china que bendecían y protegían a la representación británica, que admiraba “la bondad de nuestro emperador” y habían llegado de lejos para “tributar”.³²

En ese momento, los integrantes de la embajada inglesa no conocían nada del idioma y la cultura china, por lo que no entendieron el argumento del drama. Según el relato de John Barrow, contralor de la embajada, la escena en la que aparecían los dioses y los espíritus marítimos fue interpretada por ellos como “un matrimonio entre la tierra y el mar”.³³ Esta descripción es muy interesante porque, aunque aparentemente evidencia un gran malentendido por el desconocimiento cultural, también se

³¹ Sobre la embajada de Marcartney, véase Aeneas Anderson, *A Narrative of the British Embassy to China in the Years 1792, 1793, and 1794 - Containing the Various Circumstances of the Embassy, with Accounts of the Customs and Manners of the Chinese, and Description of the Country Towns, Cities, Etc.* (London: J. Debrett, 1796); Jonh Barrow, *Travels in China, Containing Descriptions, Observations, And Comparison, Made And Collected in the Course of a Short Residence at the Imperial Palace of Yuen-Min-Yuen* (London: A. Strahan, 1804); Aubrey Singer, *The Lion and the Dragon : The Story of the First British Embassy to the Court of the Emperor Qianlong in Peking 1792-1794* (London: Barrie and Jenkins, 1992); Alain Peyrefitte, *The Immobile Empire* (New York: Vintage, 2013).

³² Xiaoqing Ye 葉曉青, “Sihaishengping: Qianlong wei mageerni erbian de chaogongxi [四海升平: 乾隆為馬嘎爾尼而編的朝貢戲 Florecimiento del mundo: La ópera preparada por el emperador Qianlong para la misión de Marcartney],” *Ershiyi shiji* [二十一世紀 *Tewnty-First Century*], no. 105 (2008): 98–106.

³³ Barrow, *Travels in China, Containing Descriptions, Observations, and Comparison, Made and Collected in the Course of a Short Residence at the Imperial Palace of Yuen-Min-Yuen*, 203.

corresponde, por casualidad, con el objetivo de la embajada de Marcartney. La misión diplomática de Inglaterra, el imperio más potente del siglo XVIII en los océanos, intentó abrir la puerta de China, el imperio continental más extenso de Asia, solicitando un “matrimonio comercial”. Esta aspiración de Inglaterra, en cambio, sí llegaría a producirse en el siglo XIX, tras la Guerra del Opio (1839-1842), que marca no solamente el comienzo del declive definitivo de la dinastía Qing, sino también la verdadera apertura de la costa china, ahora obligada por la fuerza militar de Occidente.

Este recorrido histórico plasma que, a lo largo de toda la historia, pocos emperadores chinos tuvieron una verdadera visión marítima. Para un poder altamente centralizado, basado en una economía de carácter agrícola, la mirada de los gobernantes siempre estuvo puesta en la tierra y, más concretamente, en la Llanura Central (中原), centro y cuna de la civilización china. Aun en algunas épocas excepcionales, como la dinastía Song, cuando los negocios ultramarinos alcanzaron un gran esplendor, la corte sólo consideró al mar como una fuente más de riqueza, complementaria a la tierra. A través del comercio marítimo, intentó acumular dinero para alimentar al ejército y recuperar las tierras perdidas de su territorio antiguo en la Llanura Central, pero nunca pretendió extenderse hacia ultramar.

Posiblemente, la única época en que el comercio marítimo logró un desarrollo dentro de un ambiente totalmente abierto fue durante la dinastía Yuan.³⁴ Sin embargo, también hay que reconocer que, durante un largo periodo de la dinastía Yuan, el comercio ultramarino estuvo prácticamente monopolizado por el gobierno, mientras que los negocios privados eran reprimidos. Es decir, en esta etapa, el mayor beneficiario del comercio marítimo era la propia corte Yuan y la alta sociedad mongol, no el pueblo chino.³⁵ Sea como fuere, es cierto también que gracias a la decadencia del poder mongol en la postrimería de la dinastía Yuan, el comercio privado tuvo un breve tiempo de esplendor, que se interrumpió muy pronto debido a la caída de la dinastía Yuan y la

³⁴ Sobre el sistema comercial de la dinastía Yuan, véanse a Changsen Yu 喻常森, *Yuandai haiwai maoyi* [元代海外貿易 *Los comercios marítimos de la dinastía Yuan*] (Xi'an: Xibei Daxue Chubanshe, 1994). Rongsheng Gao 高榮盛, *Yuandai haiwai maoyi yanjiu* [元代海外貿易研究 *Estudio de los comercios marítimos de la dinastía Yuan*] (Chengdu: Sichuan Renmin Chubanshe, 1998).

³⁵ Yu, *Yuandai haiwai maoyi* [元代海外貿易 *Los comercios marítimos de la dinastía Yuan*], 155.

nueva implantación de la política de *Haijin* por el gobierno de los Ming.

La región de Zhangzhou (provincia de Fujian) en la cultura marítima china

Si bien los gobernantes chinos hemos visto que, en general a lo largo de la historia despreciaron el comercio marítimo, no puede decirse por ello que todos los chinos apoyaran esta política. En un país tan extenso, con una geografía tan compleja, las diferencias entre distintas regiones eran, y aún son, enormes. Mientras que los agricultores de la planicie interior trabajaban la tierra, los habitantes de la costa china nunca abandonaron su actividad naval y de exploración y contacto con el mundo exterior. Dentro de todas las provincias costeras de China, creemos, el ejemplo más destacado es la provincia de Fujian. Esta provincia, situada en el sureste del territorio chino, cuenta desde siempre con una larga tradición en la actividad marinera. Cuando los europeos llegaron a Asia Oriental en los siglos XVI y XVII, intentaron establecer relaciones con China, un imperio aún muy cerrado en aquel momento. Una de las primeras brechas que lograron abrir fue la de la costa meridional de Fujian. Los navegantes y comerciantes del sur de Fujian, con un gran espíritu aventurero y gran tradición para los negocios realizados a través del mar, fueron los pioneros chinos en negociar directamente con los europeos. Fue gracias a ellos y a sus actividades comerciales que China pudo empezar a involucrarse en el emergente mercado mundial en la etapa inicial de la globalización.

La provincia de Fujian cuenta con una extensa y sinuosa costa, con innumerables puertos naturales. A lo largo de la historia, varios de esos puertos llegaron a ser importantes centros comerciales a nivel internacional. Sin embargo, el primer puerto que logró enlazarse con el mercado mundial no fue un puerto costero, sino un puerto fluvial con una ubicación bastante interior. Este puerto está en la ciudad de Zhangzhou 漳州, conocido en chino como Yuegang 月港 (puerto de la Luna) por su forma parecida a nuestro satélite. Yuegang surgió en la primera mitad del siglo XVI bajo el sistema *Haijin*, ya que se consolidó como un enclave de contrabando. En 1567, el gobierno Ming levantó la prohibición que pesaba sobre el comercio marítimo, permitiendo los negocios privados con ultramar a través de un único puerto legítimo,

Yuegang.

En la época en la que las potencias occidentales llegaron a Asia Oriental, la red comercial de Yuegang, ya extendida por una amplia región del mar del sur de China, se conectó de forma natural con las rutas transoceánicas transitadas por los europeos. En la primera mitad del siglo XVI, los portugueses, como pioneros europeos en la exploración de las rutas orientales, empezaron a comerciar ilegalmente con los mercaderes de Zhangzhou. Pero, en realidad, el momento de florecimiento de Yuegang se debió, sobre todo, a su relación con Manila. Una relación que se mantuvo durante siete décadas desde el establecimiento de los españoles en esta ciudad en 1571 hasta los años treinta del siglo XVII. A través de la ruta entre Zhangzhou y Manila, los mercaderes fujianeses transportaron todo tipo de mercancías chinas a Filipinas. Esas mercancías eran posteriormente cargadas en el famoso Galeón de Manila, cuyo destino era Acapulco. Una vez que estas mercancías llegaban a Nueva España, eran repartidas en el mercado del Imperio Español. Para los españoles de América, el galeón de Manila era “la Nao de China” y Manila suponía, sencillamente, una estación de tránsito entre China, México y Sevilla.³⁶

Los historiadores Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez proponen que la apertura de la ruta entre Manila y Acapulco se constituyó como un “missing link” del comercio mundial, porque a través de este enlace se estableció un comercio directo y continuo entre América y Asia por primera vez en la historia. Por eso, ellos definen el año 1571 en que se fundó la ciudad de Manila como el momento de formación del mercado mundial.³⁷ Manel Ollé recupera esta idea y añade, además, que la ruta marítima del comercio regional entre Fujian y la isla de Luzón fue el primer eslabón de la cadena comercial transpacífica. En su análisis, la línea sino-filipina, cuyo terminal más importante en la parte china era Yuegang, “alcanzó un promedio de varias docenas de juncos anuales entre la costa de Fujian y la costa de Luzón, en los que viajaban personas, plata, cerámicas, sedas y especias, conocimientos y abastecimientos cotidianos para la

³⁶ William Lytle Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol* (Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992), 93.

³⁷ Dennis O. Flynn and Arturo Giraldez, “Born with a ‘Silver Spoon’: The Origin of World Trade in 1571,” *Journal of World History* 6, no. 2 (1995): 201–21.

ciudad de Manila y su defensa, todo ello con una significación económica global.³⁸

Cuando los holandeses llegaron a Asia Oriental al inicio del siglo XVII, intentaron interrumpir la ruta transoceánica hispánica saqueando los barcos chinos que salían de Yuegang con rumbo a la isla de Luzón, con el fin de cortar el suministro de la carga del Galeón de Manila, así como detener el abastecimiento de todo el archipiélago de Filipinas. Aspiraron, a su vez, a ocupar las islas de Pescadores que estaban muy cerca de la bahía de Zhangzhou, y trataron de convertir estas islas en una factoría propia, al estilo de Macao, donde se situaban los portugueses. Sin embargo, este plan resultó un fracaso por el rechazo del gobierno Ming. Posteriormente, los holandeses lograron ocupar la isla de Formosa (Taiwán) e hicieron de ésta su enclave comercial en Asia Oriental. A pesar de todo ello, la mayoría de los negocios aún lo representaban los dedicados al suministro mercantil de las naves procedentes de la región de Zhangzhou. Es decir, Zhangzhou se convirtió en el centro de las disputas de las distintas potencias occidentales que frecuentaban la costa china.

Pese a su relevancia, Yuegang era muy diferente a cualquier otro puerto importante de la historia china, porque surgió en una época en la que el comercio exterior estaba prohibido por el gobierno Ming. Además, poseía una condición natural nada ideal para el anclaje de los grandes barcos oceánicos. Sin embargo, los mercaderes de Fujian, ansiosos por los beneficios de este comercio, finalmente convirtieron todas estas desventajas en inigualables ventajas. Aprovecharon la particular geografía de Yuegang para escapar de la vigilancia oficial, e incluso hicieron de este lugar el mayor centro de contrabando internacional en la época del *Haijin*. Las fuerzas creadas gracias al contrabando eran tan potentes en Zhangzhou que incluso la corte Ming, la que definitivamente había prohibido esta actividad en épocas anteriores, tuvo que rendirse ante el hecho de que el comercio marítimo tenía una gran demanda e incluso era la única solución para la vida de la gente de esta zona. Así, cuando finalmente decidió legalizar estas actividades en un puerto, optó por Yuegang, precisamente aquel que

³⁸ Manel Ollé, “La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China,” in *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, ed. Salvador Bernabéu Albert and Carlos Martínez Shaw (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013), 155–78.

había surgido y prosperado con el comercio ilegal.

La legalización del comercio marítimo y la apertura de Yuegang por parte del gobierno Ming no fue un evento casual, sino el éxito de una larga lucha entre las “fuerzas del mar” de Fujian y la “fuerza interior conservadora” del gobierno central, que intentaba mantener la costa bajo un estricto control estatal. El conflicto entre estas dos fuerzas, que duró un largo periodo en la última etapa de la dinastía Ming, refleja la gran diferencia entre la cultura tradicional agrícola de la parte central de China y la cultura marítima de la costa del sureste, sobre todo de Fujian.

Dada la excepcionalidad geográfica e histórica de Fujian, la cultura de esta región demostró una evidente influencia del mar desde el inicio de su historia. Para una provincia montañosa donde faltaban tierras cultivables, la gente no tenía otra fuente de vida aparte del mar. Durante muchos siglos, los fujianeses demostraron conocer las técnicas más avanzadas tanto en la navegación como en la construcción naval. Además, a lo largo de la historia china, hubo varias oleadas de migración, en las que una gran parte de los inmigrantes del norte fueron a instalarse en Fujian. Estos inmigrantes, que se mestizaron de forma gradual con los locales, solían ser soldados, refugiados de guerra, criminales deportados en conflictos políticos, etc. A pesar de que provenían de diferentes clases sociales y llegaron a Fujian por distintos motivos, tenían una cosa en común, y es que casi todos eran el producto de frustraciones vitales, con gran inquietud por mejorar sus vidas.³⁹ Así se convirtieron en una parte del pueblo de Fujian, mejor conocido como el pueblo *min* (閩), un pueblo tradicionalmente caracterizado y conocido en China por su carácter intrépido y aventurero, siempre dispuesto a afrontar una vida inestable, llena de riesgos pero también de oportunidades.

El carácter marino de la cultura *min*, radicado profundamente en el espíritu de la gente de esta tierra, se reforzó aún más con la llegada de otros pueblos, los europeos. Cuando los europeos llegaron a Asia Oriental en los siglos XVI y XVII, lo que encontraron en muchas de las islas y tierras del mar del sur de China no solo fueron los habitantes indígenas insulares, sino también a los chinos que habían navegado grandes

³⁹ Su, *Fujian haiyang wenming fazhanshi* [福建海洋文明發展史 *Historia de la civilización marítima de Fujian*], 4.

distancias para llegar a esos lugares a comerciar.⁴⁰ Estos chinos no eran confucianos o funcionarios de la dinastía central que consideraban el comercio como una carrera profesional inferior o poco prestigiada, sino los mercaderes de Fujian, tan aventureros, hábiles en la navegación y tan deseosos de los beneficios comerciales como los propios europeos. Los dos pueblos marineros, originarios unos de Occidente y otros de Oriente, se encontraron en este espacio y pronto empezaron a negociar, dando origen a una red global de comercio transoceánico que hizo circular sus mercancías y sus culturas por todos los continentes del planeta.

Para los europeos, el encuentro con los fujianeses les ofreció la primera oportunidad de contactar directamente con la cultura china, a la que ansiaban conocer desde hacía muchos siglos gracias a los relatos de viajeros y las narraciones fantásticas. No obstante, en realidad, el espacio al que habían logrado acceder en ese momento no era la cultura nuclear de China, sino una cultura marginal y marginada, de un pueblo tradicionalmente rebelde e ingobernable, nunca bien reconocido por la política imperial, pero que siempre destacó por su vitalidad. Era la cultura regional de Fujian, o más concretamente, del sur de Fujian, conocida en chino como cultura de *minnan* (閩南文化).

Un ejemplo de aquella cultura marinera de Fujian que a través de la historia puede observarse, particularmente, en Zhangzhou. Los mercaderes de esta región, acostumbrados al comercio oceánico y a tratar con la gente de diferentes países, siempre estaban dispuestos a satisfacer las necesidades de los clientes de cualquier procedencia. A través de Yuegang, entonces el puerto más importante del sur de China, los fujianeses negociaban todo tipo de productos chinos, como la seda de la región inferior del río Yangtsé y la porcelana de Jingdezhen 景德鎮. Ahora, además, comenzaron a llevarlos a las factorías y colonias establecidas por los europeos en el mar de la China Meridional. Destacaba sobre todo Manila, gracias a su cercanía a la costa de Fujian, así como su conexión con el amplio mercado americano. Además, la gran demanda del mercado exterior también generó una industria de productos locales en Zhangzhou, dedicados

⁴⁰ Ibid., 2.

especialmente a la exportación. Los ejemplos más claros de estos productos fueron las porcelanas de los hornos de Zhangzhou, hechas a imitación de las de Jingdezhen, pero destinadas exclusivamente al mercado exterior, así como las figuras de marfil manufacturadas por los artesanos de Zhangzhou por encargo de portugueses y españoles que reflejan estéticamente una evidente procedencia fujianesa.

A través del intercambio con los europeos, los comerciantes de Fujian, aparte de exportar los productos y los objetos artísticos de China, introdujeron, al mismo tiempo, una gran variedad de productos extranjeros, como las especias y algunas especies vegetales. Las segundas fueron cultivadas en territorio chino y algunas de ellas se convirtieron pronto en alimentos básicos de esta nación. No obstante, dentro de todos los productos importados, lo que se introdujo en mayor cantidad fue, sin duda alguna, la plata, por medio de las monedas occidentales, especialmente los reales españoles. Estas monedas hispánicas, acuñadas con la plata americana, tuvieron varios valores, dentro de los cuales, el “real de a ocho”, también conocido como el “peso”, fue la primera divisa que circuló a nivel mundial. Una vez introducidas en China, tuvieron no solamente una larga y profunda influencia en la reforma económica de este país, sino también un gran impacto en la cultura local. Durante este proceso, Zhangzhou fue la región en la que los reales españoles lograron mayor circulación, ya que era uno de los puertos más importantes en la introducción de estas monedas. La cultura de la moneda extranjera, que aun hoy puede detectarse en el idioma y en el arte de Zhangzhou, es uno de los testimonios más relevantes incorporados y que demuestran la importancia de lo marino en la cultura de Fujian, de su carácter marineró que la hizo contactar antes que nadie en China con la cultura de Occidente.

Podemos aseverar pues que, en el momento de florecimiento de Yuegang durante los siglos XVI-XVII, la región de Zhangzhou era un lugar destacado en el mundo de los intercambios de cultura material global. Y ello se debió no sólo a las oportunidades históricas que tuvieron, sino también a su tradición cultural e idiosincrasia propias. Gracias a los constantes esfuerzos y luchas de los mercaderes fujianeses, el comercio oceánico que había estado prohibido por el gobierno Ming, finalmente pudo legalizarse, e incluso el propio Yuegang, cuya geografía no era idónea para la salida de barcos de

gran calado, llegó a convertirse en el único puerto legítimo de tráfico exterior. El florecimiento de Yuegang puede considerarse como una manifestación de la fuerza naval de China. Pero esta fuerza no provenía del esfuerzo de las autoridades, sino del tesón del pueblo de la costa sur de China por hacer pervivir su forma de vida.

Estado de la cuestión

Durante un largo tiempo, la teoría de Hegel respecto a la contradicción entre la civilización marítima y la continental, y la visión del “eurocentrismo” predominó en el ámbito académico. Tanto en el mundo occidental como en los países asiáticos se despreciaba el papel de China en la historia de la navegación. Pero esta situación empezó a cambiar a partir de las últimas décadas, ya que, bajo las diferentes corrientes enfrentadas al eurocentrismo, cada más investigadores trataron de reevaluar la cultura marina de Asia Oriental. El historiador japonés Takeshi Hamashita 濱下武志 propuso el concepto de “Maritime Asia”, y realizó un estudio del conjunto de la costa china, de los países a su alrededor y de los lugares situados a orillas del Índico que desempeñaron un papel imprescindible en la formación del mercado mundial.⁴¹ Por su parte, Anthony Reid, analizó el destino común de los diferentes países del “mar Mediterráneo” del Sureste de Asia, que denominó “la tierra bajo el viento”. En sus estudios señaló que los cambios que experimentaron estas regiones a causa del comercio llevado a cabo a través del mar fueron tan grandes como los acaecidos en Europa, aunque con resultados distintos según los países.⁴²

A principios de la década de 1990, el profesor Yang Guozhen 楊國楨 propuso la idea de que China necesitaba de escribir su verdadera historia de la navegación, puesto que había sido una esfera totalmente descuidada dentro de la historiografía del país.⁴³ Simultáneamente, a partir de 1984 la Academia Sínica de Taiwán empezó a celebrar

⁴¹ Takeshi Hamashita 濱下武志, *China, East Asia and the Global Economy: Regional and Historical Perspectives*, ed. Mark Selden and Linda Grove (Abingdon & London & New York: Routledge, 2008).

⁴² Anthony Reid, *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, 2 Vols.* (New Haven: Yale University Press, 1988-1993).

⁴³ Guozhen Yang 楊國楨, “Guanyu zhongguo haiyangshehui jingjishi de sikao” [關於中國海洋社會經濟的思考 Reflections on Chinese Maritime Social and Economic History,” *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu* [中國社會經濟史研究 *Researches in Chinese Social and Economic History*], no. 2 (1996): 1–7.

bianualmente el Congreso Internacional de la Historia Marítima China (中國海洋發展史學術研討會), publicando las actas de cada edición. Esta serie se cerró en 2008 con un total de diez volúmenes.⁴⁴ Ambas circunstancias que pueden considerarse como la primera toma de conciencia de los investigadores chinos a la hora de escribir su propia historia naval.

Paralelamente, Su Wenjing 蘇文菁 publicó una serie de monografías sobre la cultura marina china, en las que indicó que, dentro de todas las provincias costeras de este país, la provincia de Fujian era muy particular, porque tanto la cultura como la economía de esta región estaban muy influidas por el mar. Orientada por esta idea, anticipó el concepto de la “cultura *min*” (閩文化), cuya característica más evidente ha sido siempre la vinculación con el mar. En su análisis, asegura que el pueblo *min* tiene en su sangre el “gen marino”, aquel que los llevó a aventurarse y explorar el mundo desconocido. Por eso, cuando llegaron a Asia Oriental, los europeos encontraron pronto con quien congeniar, los fujianeses, ya que ambas partes tenían un fuerte deseo de dedicarse al comercio oceánico, con el beneplácito del gobierno chino o sin él.⁴⁵

En cuanto a ese comercio transoceánico establecido entre Fujian y las naciones europeas durante las dinastías de Ming y Qing, sobre todo a través de Yuegang, primer puerto chino que participó en la temprana globalización, los investigadores occidentales ya mostraron interés en conocerlo a finales del siglo XIX. El inglés Philip George publicó en 1890 varios artículos sobre el puerto de Zhangzhou y sus intercambios con Manila.⁴⁶ Sin embargo, los investigadores de China no empezaron a fijarse en este tema hasta casi un siglo después. En 1982, se celebró en Zhangzhou una conferencia sobre el estudio de Yuegang, y en las actas de aquel encuentro se reunieron las

⁴⁴ Comisión editorial de la "Recopilación de los artículos sobre la historia marítima de China" 中國海洋發展史論文集編輯委員會 et. al, ed., *Zhongguo haiyang fazhanshi lunwenji* [中國海洋發展史論文集 *Recopilación de los artículos sobre la historia marítima de China*], 10 Vols. (Taipei: Academia Sinica, 1984-2008).

⁴⁵ Su, *Fujian haiyang wenming fazhanshi* [福建海洋文明發展史 *Historia de la civilización marítima de Fujian*].

⁴⁶ George Phillips, “Early Spanish Trade with Chin Cheo,” *The China Review* 19, no. 4 (1891): 243–55. “Is the Chincheo of Mendoza Chinchew o Changchow,” *China Review* 20, no. 1 (1892): 25–28.

aportaciones de los especialistas de aquella época.⁴⁷ Chang Pingsun 張彬村, en su tesis doctoral defendida en la Universidad de Princeton en 1983, analizó los diferentes modelos de comercio oceánico practicado en distintas épocas de la dinastía Ming, tomando los ejemplos de Ryūkyū y de Yuegang. En particular, explicó más profusamente la relación entre el contrabando y el surgimiento de Yuegang.⁴⁸ Más tarde, Lin Renchuan 林仁川 publicó una obra en la que analizaba el surgimiento del comercio privado a fines de la dinastía Ming, centrándose en el sistema aduanero y administrativo de Yuegang.⁴⁹

A partir de los años noventa del siglo XX, los éxitos en el avance de estas investigaciones se sucedieron. El acta titulada *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries* publicada por la Universidad de Leiden recopiló una decena de artículos de los autores que en las siguientes décadas seguirían haciendo grandes aportes a este tema, profundizando en asuntos como el régimen comercial, la piratería, el desarrollo portuario, los intercambios culturales, etc.⁵⁰ Además, en *Mingdai haiwai maoyishi* 明代海外貿易史 (*Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming*), Li Jinming 李金明 repasó las políticas del comercio exterior de la dinastía Ming en distintas épocas y analizó, en particular, el nuevo sistema de negocio ultramarino que se estableció con la apertura de Yuegang.⁵¹ Luego, el libro *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaishi* 漳州港: 明代海澄月港興衰史 (*El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming*) del mismo autor, fue la primera monografía destinada específicamente a la historia de este puerto. En ella, el autor utilizó una gran variedad de documentación, tanto en chino como en idiomas occidentales, analizando

⁴⁷ Comisión de Longxi del Partido Comunista de China and Academia de Historia de Fujian. Filia de Xiamen 中共龍溪地委, 福建省歷史學會-廈門分會, *Yuegang yanjiu lunwenji* [月港研究論文集 *Acta del estudio de Yuegang*] (Publicación interna, 1983).

⁴⁸ Pingsun Chang 張彬村, "Chinese Maritime Trade: The Case of Sixteenth-Century Fu-Chien (Fukien)" (University of Princeton, 1983).

⁴⁹ Renchuan Lin 林仁川, *Mingmo qingchu siren haishang maoyi* [明末清初私人海上貿易 *Comercios marítimos privados al final de la dinastía Ming e inicio de la dinastía Qing*] (Shanghai: East China Normal University Press, 1987).

⁵⁰ E.B. Vermeer, ed., *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries* (Leiden: E.J. Brill, 1990).

⁵¹ Jinming Li 李金明, *Mingdai haiwai maoyishi* [明代海外貿易史 *Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming*] (Beijing: China Social Sciences Press, 1990).

el surgimiento y la decadencia de Yuegang en el contexto de la llegada de los europeos.⁵² Posteriormente, Liao Dake 廖大珂 publicó *Fujian haiwai maoyishi* 福建海外貿易史 (*Historia de comercio marítimo de Fujian*) en el que repasó el desarrollo del comercio marítimo de esta provincia en distintas épocas históricas, destacando la importancia de Yuegang en la última fase de la dinastía Ming.⁵³ Otra obra reciente sobre este tema fue la tesis doctoral de Su Huiping 蘇惠蘋, titulada *Zhonglixiangyang: mingqing yuegang shehui renqun yu haiyang shehui* 眾力向洋：明清月港社會人群與海洋社會 (*Todo hacia el mar: grupos sociales de Yuegang de las dinastías de Ming y Qing y la sociedad marítima*). En su tesis, la autora se centró en el pueblo de Yuegang y realizó un análisis novedoso de su papel en el desarrollo de la sociedad y economía del sur de Fujian con una gran cantidad de fuentes originales.⁵⁴

Pero la mayoría de estos estudios aún mostraban una visión bastante cerrada, sin salir del “sinocentrismo”. A medida que se reforzaban los intercambios científicos internacionales, el interés por la “temprana globalización” que surgió en el mundo occidental no tardó en tener resonancia en China. En el libro titulado *Zhongguo rongru shijie de bulyu: mingyuqingqianqi haiwai zhengce bijiao yanjiu* 中國融入世界的步履：明與清前期海外政策比較研究 (*El paso en que China se incorporó al mundo: Estudio comparativo de las políticas exteriores de la dinastía Ming y la primera fase de la dinastía Qing*), Wan Ming 萬明 reevalúa las políticas exteriores de las dinastías Ming y Qing desde el punto de vista de la interacción entre China y el resto del mundo. Llega a la conclusión de que la evolución de la política exterior de la dinastía Ming se correspondía con el cambio general que se estaba produciendo a nivel global.⁵⁵ A la

⁵² Jinming Li 李金明, *Zhangzhougang: Mingdai haicheng yuegang xingshuaishi* [漳州港：明代海澄月港興衰史 *El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming*] (Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 2001).

⁵³ Dake Liao 廖大珂, *Fujian haiwai jiaotong shi* [福建海外交通史 *Historia de la comunicación ultramarina de Fujian*] (Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 2002).

⁵⁴ Huiping Su 蘇惠蘋, *Zhonglixiangyang: mingqing yuegang shehui renqun yu haiyang shehui* [眾力向洋：明清月港社會人群與海洋社會 *Todo hacia el mar: grupos sociales de Yuegang de las dinastías de Ming y Qing y la sociedad marítima*] (Amoy: Xiamen University Press, 2018).

⁵⁵ Ming Wan 萬明, *Zhongguo rongru shijie de bulyu: mingyuqingqianqi haiwai zhengce bijiao yanjiu* [中國融入世界的步履：明與清前期海外政策比較研究 *El paso de que China se incorporó al mundo: estudio comparativo de las políticas exteriores de la la dinastía Ming y la primera fase de la dinastía Qing*] (Beijing: Social Sciences Academic Press (China), 1998).

vez, el historiador Zheng Yongchang 鄭永常, en *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* 來自海洋的挑戰：明代海貿政策演變研究 (*Desafío desde el mar: Estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*), sitúa a la dinastía Ming en el “marco comercial del mar del sur de China” (南海貿易框架) e indica que todas sus políticas de navegación se elaboraron para hacer frente a los retos del mundo exterior.⁵⁶ En ese sentido, la opinión tradicional de que el gobierno Ming sostenía una “política de puerta cerrada” (閉關鎖國) fue cuestionada y permitió reflexionar sobre la historia naval de China desde un punto de vista más global.

El comercio entre Zhangzhou y Manila, como una de las páginas más gloriosas de la carrera comercial ultramarina de China en la temprana globalización, siempre ha sido un foco de estudio de la historia de la navegación de Fujian. Por parte de China, algunas publicaciones tempranas enfocadas específicamente en este tema son las de Qian Jiang 錢江 y Wu Yuying 吳玉英.⁵⁷ No obstante, como la documentación china sólo recoge episodios fragmentarios de estos intercambios, la mayoría de los análisis cuantitativos se realizaron basándose en las fuentes europeas. Estos registros originales solían encontrarse en idiomas como el español, portugués y holandés, difícilmente accesible para los investigadores asiáticos. Por eso, en las publicaciones tempranas sobre este tema, los estudiosos sólo podían utilizar los documentos traducidos al inglés.

No obstante, en los últimos años, algunos investigadores chinos empezaron a aprovechar directamente los manuscritos en castellano, como Fang Chenchen 方真真 y Lee Yuchung 李毓中, quienes conformando equipos con investigadores españoles como José Luis Caño Ortigosa, Esther González Pérez, Julián Ruiz Rivera o Guadalupe Fernández Morente, además de archiveros como Manuel Ravina, María Isabel Simó, y

⁵⁶ Yongchang Zheng 鄭永常, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰：明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*] (Taipei: Daoxiang Chubanshe, 2004).

⁵⁷ Jiang Qian 錢江, “1570-1760 nian zhongguo he luyong maoyi de fazhan ji maoyi’e de gusuan [1570-1760 年中國和呂宋貿易的發展及貿易額的估算 *Calculación del desarrollo y volumen de los negocios entre China y Luzón entre 1570 y 1760*],” *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu* [中國社會經濟史研究 *Researches in Chinese Economic History*], no. 3 (1986): 69–78, 117; Yuying Wu 吳玉英, “Xibanya tongzhi feilyubin shiqi de zhongfei maoyi [西班牙統治菲律賓時期的中菲貿易 *Los comercios entre China y Filipinas durante el reinado español*]” (The New Asia Institute of Advanced Chinese Studies, 1992).

Pilar Lázaro de la Escosura, publicaron una serie de libros y artículos sobre el comercio entre Fujian, Taiwán y Filipinas con los documentos originales del Archivo General de Indias.⁵⁸ En *El comercio entre los sangleyes y Luzón (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes* (華人與呂宋貿易(1657-1687):史料分析與譯注), Fang Chenchen analiza los dos volúmenes de registros de visitas de champanes y pataches chinos a Manila entre 1657 y 1689. No obstante, esta época se corresponde con el inicio de la dinastía Qing en la que Yuegang había entrado en decadencia y la mayoría de los barcos chinos provenían de Amoy, no de Zhangzhou.⁵⁹

Otro foco en el que los investigadores suelen poner atención es en las migraciones chinas. Wang Gungwu 王賡武 tiene abundantes publicaciones sobre los emigrantes chinos y define a los comerciantes de Fujian que se establecieron en ultramar como “mercaderes sin imperio” (*merchants without empire*). En su análisis, estos mercaderes, aunque siempre intentaron romper la ligadura de la política *Haijin* para acceder al

⁵⁸ Chenchen Fang 方真真, “Cong xibanya shiliao kaocha shiqi shiji moqi huan taiwan haiyu de baofengyu jilu [從西班牙史料考察十七世紀末期環臺灣海域的暴風雨紀錄 Research on Tempest of Round Taiwan Sea in the Late 17th Century: A Study Based on Spanish Sources],” *Taiwan wenxian* [臺灣文獻 *Taiwan Historical*] 58, no. 4 (2007): 125–52; “Zhongtaifei taoci maoyi (1657-1687): yi xibanya shiliao wei taolun zhongxin [中台菲陶瓷貿易 (1657-1687): 以西班牙史料為討論中心 Los negocios de porcelana entre China, Taiwan y Filipinas (1657-1687): Entorno a la documentación española],” in *Hanghai: Wenming Zhiji* [航海: 文明之跡象 *Navigation: Trace of Civilization*] (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2011), 15–50; *Huaren yu lyusong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史料分析與譯注 *El comercio entre los sangleyes y Luzon (1657-1687): Análisis, traducción y anotación de las fuentes*], Tomo I (Hsinchu: National Tsing Hua University Press, 2012); Fabio Yuchung Lee 李毓中 and José Luis Caño Ortigosa, eds., *Fuermosha: dahanghai shidai de taiwan yu xibanya* [福爾摩沙: 大航海時代的臺灣與西班牙 *Hermosa: Maritime Taiwan and Spain*] (Taipei: National Taiwan Museum, 2006); Fabio Yuchung Lee 李毓中 and José Luis Caño Ortigosa, coord., *Carta náutica del archipiélago indonesia, Archivo del Museo Naval* [馬德里海軍博物館檔案館武吉斯海圖] (Instituto de Historia y Cultura Naval. Armada Española. Ministerio de Defensa./Research Center for Humanities and Social Sciences de la National Tsing Hua University, 2015); *Estudio del mapa “Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu”* [《古今形勝之圖》研究] (Hsinchu: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España, Research Center for Humanities and Social Sciences de la National Tsing Hua University, 2016); Fabio Yuchung Lee 李毓中 et al., eds., *Recopilación de las fuentes sobre las relaciones entre Taiwán y España* [台灣與西班牙關係史料彙編], 3 Tomos (Nantou: Taiwán Histórica, 2008-2013); *Hokkien Spanish Historical Document Series I: Arte de la lengua Chio Chiu* (Hsinchu: National Tsing Hua University Press, 2018); *Hokkien Spanish Historical Document Series I: Dictionario hispanico sinicum y arte de la lengua Chio Chiu*, 3 Tomos. (Hsinchu: National Tsing Hua University Press, 2019); *Hokkien Spanish Historical Document Series II: Philippine Chinese Manuscripts in the Herzog August Library* (Hsinchu: National Museum of Taiwan History/National Tsing Hua University Press, 2020).

⁵⁹ Fang, *Huaren yu lyusong maoyi (1657-1687): Shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史料分析與譯注 *El comercio entre los sangleyes y Luzón (1657-1687): Análisis, traducción y anotación de las fuentes*], Tomo I.

mercado ultramarino y lograron contribuir al crecimiento de la economía mundial, fueron incapaces de producir el cambio institucional necesario en China para igualar al poder europeo o el japonés.⁶⁰ Además, la comunidad china en Manila también es clave para conocer el comercio entre esta ciudad y la costa de Fujian. Las publicaciones más relevantes son las de Chen Chingho 陳荆和,⁶¹ Alfonso Félix,⁶² María Lourdes Díaz-Trechuelo,⁶³ Manel Ollé,⁶⁴ Juan Gil,⁶⁵ Antonio García Abásolo,⁶⁶ etc. En opinión de Manel Ollé, en este proceso comercial, el papel de China no fue pasivo, sino activo y transformador, capaz de “asianizar” parcialmente la pauta colonizadora española. Esta idea corresponde justamente con nuestra perspectiva en lo concerniente al carácter marítimo de los mercaderes fujianeses.⁶⁷ Cabe destacar, además, la obra *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII* de Juan Gil, una obra crítica muy relevante, cuya discusión se concentra principalmente en el punto de vista de los colonizadores y los misioneros españoles. En este libro, Gil ofrece una interpretación integral de las fuentes fundamentales en español, así como ideas convincentes para futuras investigaciones en los campos de las relaciones chino-hispanas y los estudios transculturales. Aporta, a su vez, una serie de apéndices con estadísticas muy útiles. El más profuso es el Apéndice V, que abarca más de 50 páginas, y que proporciona datos anuales sobre el número de barcos chinos entrantes, sus capitanes y cargamentos, y los impuestos recaudados por

⁶⁰ Gungwu Wang 王廣武, “Merchants without Empire: The Hokkien Sojourning Communities,” in *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World*, ed. James D. Tracy (Cambridge: Cambridge University Press, 1990), 400–422.

⁶¹ Chingho Chen 陳荆和, *Shiliu shiji zhi feilyubin huaqiao [十六世紀之菲律賓華僑 The Overseas Chinese in the Philippines during the Sixteenth Century]* (Hong Kong: New Asia Research Institute, 1963).

⁶² Alfonso Félix, *The Chinese in the Philippines 1570-1770* (Manila & Bombay & New York: Solidaridad Publishing House, 1966).

⁶³ María Lourdes Díaz-Trechuelo, “Relaciones entre españoles y chinos en Filipinas: su regulación legal (Siglos XVI a XIX),” in *Libro homenaje in memoriam Carlos Díaz Rementería*, ed. Gustavo E. Pinard and Antonio Merchán, 1998, 239–54.

⁶⁴ Manel Ollé, “Del barrio al océano: los chinos de Manila entre el comercio del Galeón, la convivencia municipal y las redes diásporas regionales,” in *Los chinos de ultramar: diásporas, sociabilidad e identidades* (México: Palabra de Clío, 2007), 21–55; “La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China.”

⁶⁵ Juan Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII* (Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, I. P., 2011).

⁶⁶ Antonio García-Abásolo, *Murallas de piedras y cañones de seda. Chinos en el Imperio Español* (Córdoba: Universidad de Córdoba, 2012).

⁶⁷ Ollé, “La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China.” 160.

los españoles de 1574 a 1700. Estos datos son muy importantes para estudiar el comercio entre Fujian y Manila durante esta época, sobre todo para nuestra investigación sobre Yuegang, cuya documentación existente no es todo lo completa que hubiéramos podido esperar.⁶⁸

El comercio marítimo entre Fujian y Filipinas también ha sido mencionado en muchos otros estudios de Asia-Pacífico. Los libros clásicos de este ámbito, *El Galeón de Manila* de Schurtz y *Les Philpines et le Pacifique des Ibéiques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles)* de Pierre Chaunu, son los más citados en casi cualquier publicación que aborda el tema del Galeón de Manila.⁶⁹ Además, los historiadores de la economía son los que han hecho una mayor aportación, especialmente en cuanto a la introducción de la plata americana en el mercado chino, que se realizó sobre todo a través de la ruta “Acapulco-Manila-Zhangzhou/Amoy”. En ese caso, destacan los estudios de Chuan Hansheng 全漢升,⁷⁰ Atwell,⁷¹ Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez,⁷² Gunder Frank,⁷³ Carlos Martínez Shaw,⁷⁴ Mariano Ardash Bonialian,⁷⁵ etc. Todos estos análisis se desarrollan desde el punto de vista de la globalización y nos ayudan a comprender el papel de Zhangzhou en la escena mundial.

Otro ámbito importante que no debemos ignorar es el estudio de la cultura material. Precisamente un proceso que ocurrió paralelamente al de los comercios marítimos fue

⁶⁸ Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*.

⁶⁹ Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*. Pierre Chaunu, *Les Philpines et le Pacifique des Ibéiques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e Siècles), Introduction Méthodologique et Indices D'activité* (Paris: S.E.V.P.E.N., 1960).

⁷⁰ Hansheng Chuan 全漢升, “Mingqing jian meizhou baiyin de shuru zhongguo [明清間美洲白銀的輸入中國 The Inflow of American Silver into China from the Late Ming to the Mid-Ch'ing Period],” *Zhongguo wenhua yanjiusuo xuebao* [中國文化研究所學報 *Journal of the Institute of Chinese Studies of the Chinese University of Hong Kong*] 2, no. 1 (1969): 61–75.

⁷¹ William S. Atwell, “Ming China and the Emerging World Economy, c. 1470-1650,” in *The Cambridge History of China, Vol. 8: Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, ed. Denis C. Twitchett and Frederick W Mote (Cambridge: Cambridge University Press, 1998), 376–416.

⁷² Dennis O. Flynn and Arturo Giraldez, “Born with a ‘silver Spoon’: The Origin of World Trade in 1571”.

⁷³ Andre Gunder Frank, *Reorient: Global Economy in the Asian Age* (Berkeley/Los Angeles/London: University of California Press, 1998).

⁷⁴ Carlos Martínez Shaw, “La plata española, catalizador de la primera globalización,” in *Comercio y cultura en la Edad Moderna: Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*. (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2015), 21–45.

⁷⁵ Mariano Bonialian and Bernd Hausberger, “Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX,” *Historia Mexicana* 68, no. 1 (2018): 197–244.

el intercambio de la cultura y el arte. Como muchos de los objetos que se transportaban en las líneas transoceánicas durante la temprana globalización provenían de Fujian, todas las publicaciones relativas a este tema no pueden evitar aludir a los lugares de esta provincia, sobre todo a Zhangzhou, donde se fabricaban y se exportaban piezas como las de porcelana y marfil. Este enfoque ha sido de gran interés para los investigadores de la historia del arte. En este sentido, son importantes las actas de los dos simposios celebrados respectivamente en 2006 y 2010 en Denver Art Museum: *Asia & Spanish América. Trans-Pacific Artistic & Cultural Exchange, 1500-1850* y *At the Crossroads: The Arts of Spanish American & Early Global Trade, 1492-1850* ya que tienen recopilados artículos de los investigadores más relevantes de este ámbito.⁷⁶ Además, el libro *La Nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales* publicado por la Universidad de Sevilla contiene una colección de artículos que abordan este tema. En cuanto a las obras monográficas, Ana Ruiz Gutiérrez, en *El Galeón de Manila: intercambios culturales* tiene un estudio integral de las piezas asiáticas cargadas en esta ruta, así como su influencia en el Nuevo Mundo.⁷⁷ Por último, otra publicación reciente que merece la pena mencionar es la serie *The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, cuyo segundo volumen titulado *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization*, es una recopilación de varios artículos sobre los hallazgos arqueológicos en los espacios portuarios vinculados a la ruta del Galeón de Manila, entre los que se incluyen las piezas de porcelana de los hornos de Zhangzhou.⁷⁸

Aparte de las publicaciones sobre temas de carácter general, también hay muchos investigadores que centran sus trabajos en un solo tipo de objeto de estudio. Uno de los temas preferentes de los estudiosos es la porcelana, que fue uno de los productos más importantes en cantidad y valor que China suministró al mundo. Ayuda también a ello

⁷⁶ Donna Pierce and Ronald Otsuka, eds., *Asia & Spanish America : Trans-Pacific Artistic and Cultural Exchange, 1500-1850* (Denver: Denver Art Museum, 2009); *At the Crossroads: The Arts of Spanish America and Early Global Trade, 1492-1850* (Denver: Denver Art Museum, 2012).

⁷⁷ Ana Ruiz Gutiérrez, *El Galeón de Manila: intercambios Culturales* (Granada: Universidad de Granada, 2015).

⁷⁸ Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼, eds., *The Archaeology of Asia-Pacific Navigation 2 Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization* (Singapore: Springer, 2019).

el hecho de tratarse de objetos que se han conservado bastante bien y en buen número gracias a su naturaleza incorruptible. En el estudio de la mayoría de las piezas fechadas en los siglos XVI y XVII es imposible omitir su vinculación con Fujian. Para este tema, son representativas las publicaciones de T. Volker,⁷⁹ P.J. Donnelly,⁸⁰ George Kuwayama,⁸¹ Cinta Krahe,⁸² Rocío Díaz,⁸³ Robert Finlay,⁸⁴ Teresa Canepa,⁸⁵ y Meha Priyadarshini,⁸⁶ etc. Sin embargo, todas estas investigaciones se realizan desde el punto de vista occidental y aún falta un estudio profundo por parte china y, lo que sería más deseable, en equipos conjuntos. En los últimos años, algunos investigadores chinos intentaron recalcular el valor de la porcelana exportada, subrayando la “cultura exportadora naval” de la industria de la porcelana en la costa del sureste chino, cuya historia siempre estuvo vinculada con el comercio ultramarino.⁸⁷ Precisamente, queremos enfatizar, es este nuevo planteamiento cognoscitivo el que ha servido de inspiración para la concepción de esta tesis.

Por otro lado, otro objeto de estudio que suele llamar la atención de los

⁷⁹ T. Volker, *Porcelain and the Dutch East India Company: As Recorded in the Dagh-registers of Batavia Castle, Those of Hirado and Deshima and Other Contemporary Papers, 1602-1682* (Leiden: E.J. Brill, 1954).

⁸⁰ P.J. Donnelly, *Blanc de Chine: The Porcelain of Tehua in Fukien* (London: Faber and Faber Limited, 1969).

⁸¹ George Kuwayama and Los Angeles County Museum of Art., *Chinese Ceramics in Colonial Mexico* (Los Angeles : Los Angeles County Museum of Art, 1997); “Chinese Ceramics in Colonial Latin America” (The University of Michigan, 2002).

⁸² Cinta Krahe, *Chinese Porcelain in Habsburg Spain* (Madrid: Centro de Estudios Europa Hispánica, 2016).

⁸³ Rocío Díaz, *Porcelana china para España* (London: Jorge Welsh Books, 2010).

⁸⁴ Robert Finlay, *The Pilgrim Art: The Culture of Porcelain in World History* (Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press, 2010).

⁸⁵ Teresa Canepa, “Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the World, 1500-1644: A Survey of Documentary and Material Evidence” (Leiden University, 2015).

⁸⁶ Meha Priyadarshini, *Chinese Porcelain in Colonial Mexico: The Material Worlds of an Early Modern Trade* (Springer Nature, 2018).

⁸⁷ Chunming Wu 吳春明, “Gudai dongnan haiyangxing ciye geju de fazhan yu bianhua [古代東南海洋性瓷業格局的發展與變化 Desarrollo y cambio de la estructura marítima de la antigua industria de porcelana en el sureste],” *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu [中國社會經濟史研究 Researches in Chinese Economic History]*, no. 3 (2003): 33–41; Xintian Wang 王新天 and Chunming Wu 吳春明, “Lun mingqing qinghuaciye haiyangxing de chengzhang: Yi 'zhangzhouyao' de xingqi weili [論明清青花瓷業海洋性的成長: 以 ‘漳州窯’ 的興起為例 The Developing of Maritime Culture of Blue and White Ceramics Ceramics During the Ming and Qing Dynasties: On the Rising of Zhangzhou Kilns],” *Xiamen daxue xuebao (Zhaxue shehui kexueban)[廈門大學學報(哲學社會科學版) Journal of Xiamen University (Arts & Social Sciences)]*, no. 6 (2006): 61–68; Xintian Wang 王新天, “Zhongguo Dongnan Gudai Ciye d Haiyangxing [中國東南古代瓷業的海洋性 The Maritime Culture of Ancient Ceramic Industry in Southeastern China],” *Xiamen daxue xuebao (Zhaxue shehui kexueban)[廈門大學學報(哲學社會科學版) Journal of Xiamen University (Arts & Social Sciences)]*, no. 2 (2015): 139–45.

investigadores es el marfil, sobre todo las figuras hechas por artesanos chinos por encargo de los europeos. Los llamados “marfiles hispano-filipinos” tienen una estrecha relación con los escultores de Fujian, y los historiadores del arte también suelen vincularlos con la industria del marfil en Zhangzhou, que pudo haber surgido como complemento del mismo sector en Manila. Las publicaciones de Margarita Estella y los catálogos de varias exposiciones,⁸⁸ como la exposición del Museo Británico celebrada en 1984,⁸⁹ la del Pacific Asia Museum,⁹⁰ la del Art Museum The Chinese University of Hong Kong en 1990,⁹¹ y el catálogo del Museo Oriental de Valladolid,⁹² dan informaciones muy útiles para conocer los intercambios culturales y artísticos que se realizaron entre Zhangzhou y el mundo occidental a través de las piezas realizadas con este material. Por último, las monedas occidentales introducidas en China a través de los puertos fujianeses, sobre todo los reales de a ocho españoles, son un foco de investigación extendido dentro del estudio de la cultura material, además de haber sido estudiadas estadísticamente desde el punto de vista de la historia económica. Para este tema, son escasos los libros monográficos, pero los artículos de Lin Nanzhong 林南中,⁹³ Jin Guoping 金國平,⁹⁴ Lu Taikang 盧泰康 y Dai Jianbin 戴建兵 han aportado bastantes datos.⁹⁵

⁸⁸ Margarita Mercedes Estella Marcos, *La escultura barroca de marfil en España: Las escuelas europeas y las coloniales*, 2 Vols. (Madrid: Instituto Diego Velázquez del CSIC, 1984).

⁸⁹ Derek Gillman, “Ming and Qing Ivories: Figure Carving,” in *Chinese Ivories from the Shang to the Qing: An Exhibition Organized by the Oriental Ceramic Society Jointly with the British Museum, 24 May to 19 August 1984 in Oriental Gallery II*, ed. William Watson (London: Oriental Ceramic Society, British Museum Publications Ltd, 1984), 35–117.

⁹⁰ Regalado Trota José, *Images of Faith: Religious Ivory Carvings from the Philippines* (Pasadena: Pacific Asia Museum, 1990).

⁹¹ Meiqing Gao 高美慶, ed., *Guanshi suocang zhongguo yadiao [關氏所藏中國牙雕 Chinese Ivories from the Kwan Collection]* (Hong Kong: Art Gallery-the Chinese University of Hong Kong, 1990).

⁹² José Manuel Casado Paramio, *Museo Oriental de Valladolid, catálogo II: marfiles hispano-filipinos* (Valladolid: Museo Oriental de Valladolid, 1997).

⁹³ Nanzhong Lin 林南中, “Mingqing shiqi minnan de fanyin jianzheng shangmao fanhua [明清時期閩南的‘番銀’見證商貿繁華 Las monedas de plata extranjeras circulantes en el sur de Fujian durante la época de Ming y Qing ha sido testigo del florecimiento de los comercios exteriores],” *Mintai wenhua jiaoliu [閩台文化交流: Intercambios Culturales Entre Fujian y Taiwan]*, no. 4 (2009): 40–44.

⁹⁴ Guoping Jin 金國平, “Aomen yu baiyin: Liuru zhongguo zhi xibanya meizhou biming lunkao [澳門與白銀: 流入中國之西班牙美洲幣名論考 Macao y plata: Estudio de las denominaciones de las monedas hispano-americanas introducidas a China],” *Aomen yanjiu [澳門研究 Journal of Macau Studies]*, no. 4 (2017): 162–74.

⁹⁵ Taikang Lu 盧泰康, “Taiwan nanbu kaogu chutu yu chuanshi de xifang yinbi yanjiu [臺灣南部考古出土與傳世的西方銀幣研究 Research on Western Silver Coins Unearthed in Southern Taiwan],” *Taiwanshi yanjiu [臺灣史研究 Taiwan Historical Research]* 22, no. 2 (2015): 151–96.

Tras todo lo expuesto, pues, puede afirmarse que ya hace algún tiempo que los investigadores tanto de China como de Europa han empezado a mostrar interés en la historia de la navegación de Fujian, sobre todo en el papel de Zhangzhou en la temprana globalización. Sin embargo, es necesario decir que, durante varias décadas, la mayoría de las publicaciones se limitaron a aportar una visión muy reducida. Las publicaciones en China durante los años 80 y 90 del siglo pasado aún se veían influenciadas por la ideología comunista y solían basarse en la teoría marxista que interpreta la historia desde el punto de vista de la lucha de clases. Por eso, es inevitable que en muchos casos se muestre una perspectiva parcial y muy subjetiva. Por ejemplo, al analizar las causas de la decadencia de Yuegang, se solía atribuir a la “represión del poder imperial” y al “saqueo de los colonizadores occidentales”, algo demasiado dogmático y falto de objetividad. Además, para un tema tan estrechamente relacionado con la historia marítima mundial, la mayoría de los estudiosos chinos aún siguen atrapados en el discurso continental que ha predominado durante mucho tiempo en Asia, sin poder formar verdaderamente una visión global oceánica, como indicaba Yang Guozhen.⁹⁶ En cuanto a las publicaciones occidentales, la mayoría de los autores tampoco son capaces de desprenderse del yugo del “eurocentrismo”. Al abordar temas como el comercio transpacífico o el de la ciudad de Manila, sólo mencionan de forma puntual los puertos chinos, aunque estos lugares también fueron protagonistas a nivel mundial en esta actividad mercantil. Por tanto, para realizar una reevaluación de la historia del puerto de Zhangzhou, será importante descartar estas limitaciones y buscar una visión más global.

Como suele ocurrir en todos los ámbitos de las Humanidades, otro gran obstáculo que impide la comunicación entre los estudiosos asiáticos y occidentales es el idioma. El hecho de estudiar un tema tan amplio requiere siempre consultar las fuentes de distintos idiomas: chino, español, portugués, holandés, italiano, francés, inglés, etc. Por eso, la mayoría de los investigadores sólo pueden aprovechar la bibliografía que es

⁹⁶ Guozhen Yang 楊國楨, “Haiyang mishi: zhongguoshi de yige wuqu [海洋迷失: 中國史的一個誤區 pérdida del mar: un error de la historia china],” *Dongnan xueshu* [東南學術 *Southeast Academic Research*], no. 4 (1999): 30–33.

accesible para ellos. Con respecto al puerto de Zhangzhou, pocos investigadores han sido capaces de combinar la documentación en ambos idiomas: chino y español, que son fuentes principales para investigar este tema. Eso es justamente lo que intentamos hacer en esta tesis.

Documentación y materiales

Esta tesis va a utilizar las fuentes primarias multilingües. En primer lugar, usamos una gran amplitud de documentación china. Para este tema tan vinculado con la historia local de Fujian, es imprescindible consultar los libros corográficos de esta provincia, sobre todo de la región de Zhangzhou. Algunos libros como *Zhangzhou fuzhi* 漳州府志 (*Corografía de la prefectura de Zhangzhou*), *Haicheng xianzhi* 海澄縣志 (*Corografía del distrito de Haicheng*), *Longxi xianzhi* 龍溪縣志 (*Corografía del distrito de Longxi*), *Bamin tongzhi* 八閩通志 (*Corografía general de los ocho min*) y *Minshu* 閩書 (*Libro de Fujian*), etc., son fuentes esenciales para nuestro análisis. Además, otro libro útil para nuestro estudio es la obra famosa del literato Zhang Xie 張燮, titulada *Dongxiyangkao* 東西洋考 (*Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*), en la que se registra mucha información sobre los intercambios entre Zhangzhou y los lugares del mar del sur de China, incidiendo, en particular, en los registros sobre Filipinas. Aparte de eso, también nos ayudan a conocer la historia marítima de esta región los libros geográficos chinos, como *Zhufanzhi* 諸番志 (*Descripción de las naciones bárbaras*), *Daoyizhilüe* 島夷志略 (*Un breve relato de los bárbaros de las islas*), *Tianxia junguo libingshu* 天下郡國利病書 (*Colección de los pros y contras sobre las condiciones sociales, políticas y económicas del Imperio Ming*), etc. También en las crónicas oficiales de China, como *Ming shi* 明史 (*Historia de la dinastía Ming*), *Ming shilu* 明實錄 (*Anales imperiales de la dinastía Ming*), *Ming jingshi wenbian* 明經世文編 (*Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía Ming*), y en la recopilación legislativa de la dinastía Ming, *Daming huidian* 大明會典 (*Reglamentos recopilados de la Gran Ming*), están por otro lado los registros de la corte de la dinastía Ming, que aporta abundantes informaciones sobre las políticas de la dinastía Ming, ayudándonos a

perfiar el contexto histórico del desarrollo de Yuegang.

Sin embargo, los registros sobre los negocios exteriores, actividades rígidamente restringidas y controladas por el gobierno Ming, son en general pocos y aislados en la historia oficial de China. Por eso, si queremos conocer más detalles de los intercambios comerciales, las fuentes occidentales son más útiles. La documentación castellana, como fuente principal de los negocios entre Zhangzhou y Manila, es incuestionablemente más rica para nuestro estudio. Los documentos del Archivo General de Indias (en abreviatura AGI), sobre todo los de las secciones de Contaduría, Filipinas y Patronato, conservan abundantes cartas, relaciones, cuentas y órdenes reales que dan a conocer las relaciones entre chinos y españoles en las islas Filipinas, así como un buen caudal de datos sobre los volúmenes de negocio. Aparte del Archivo General de Indias, en otros archivos como el Archivo del Museo Naval (en abreviatura AMN), la Biblioteca Nacional de España, la Biblioteca de la Universidad de Barcelona, la Biblioteca Nacional de Francia (en abreviatura BNF), la Biblioteca Británica, etc., también hay una gran cantidad de documentos, mapas e imágenes valiosos. Para estas fuentes, una base de datos que se puede aprovechar es la serie *The Philippine Islands 1493-1803*, la más citada en casi todas publicaciones de Asia-Pacífico.⁹⁷ Esta serie tiene traducidos al inglés una gran variedad de documentos castellanos sacados de los archivos de todo el mundo sobre las islas Filipinas bajo el reinado del gobierno español, dentro de los cuales podemos encontrar numerosos registros sobre los intercambios entre Filipinas y Fujian.

Además, otra fuente útil para nuestro estudio serán las crónicas españolas de la historia filipina, redactadas durante siglos por los misioneros católicos,⁹⁸ aunque también encontramos alguna obra secular, como el libro de Antonio de Morga (1559-

⁹⁷ E.H. Blair and J.R. Robertson, eds., *The Philippine Islands, 1493-1803, 55 Vols.* (Cleveland, Ohio: The Arthur H. Clark Company, 1911).

⁹⁸ Los frailes de todas partes de Filipinas recopilaron información y redactaron crónicas desde una perspectiva etnográfica. Las publicaciones representantes incluyen Pedro Chirino, *Relacion de las islas Filipinas y de lo que en ellas han trabajado los Padres de la Compania de Jesus* (Roma: Por Estaban Paulino, 1604); Diego Francisco Aduarte, *Historia de la provincia del Santísimo Rosario de Filipinas, Japon y China* (Manila: Colegio de Santo Thomas, por Luis Beltran Impresor de Libros, 1640); Baltasar de Santa Cruz, *Tomo segvndo de la historia de la provincia del Santo Rosario de Filipinas, Iapon y China, del Sagrado Orden de Predicadores* (Zaragoza: Por Pasqval Bueno, 1693), etc.

1636) de 1609.⁹⁹ Aparte de estos materiales, algunas publicaciones de colección de documentos, como el de W.E. Retana,¹⁰⁰ o las recopilaciones de los documentos de la Iglesia,¹⁰¹ también incluyen muchos registros de gran valor. Para completar esta búsqueda documental, tampoco debemos olvidar los relatos de viajes de los misioneros que llegaron a China en la última etapa de la dinastía Ming, como la relación de Martín de Rada,¹⁰² agustino que formó parte de la primera misión española a China en 1575; la de Pedro de Agustín de Tordesillas,¹⁰³ misionero franciscano que realizó un viaje con varios compañeros por las provincias del sur de China en 1579 y 1580; y la del jesuita Adriano de las Cortes,¹⁰⁴ que naufragó en la costa de la provincia de Guangdong 廣東 en 1625 y recorrió varias ciudades de esta tierra. La mayoría de estas relaciones han sido reeditadas y publicadas y algunas incluso han sido traducidas a otros idiomas. Por último, otro libro importante es la *Historia del Gran Imperio de China* de Juan Gonzáles de Mendoza. A pesar de que el autor nunca estuvo en China, compiló los materiales de primera mano recopilados por los viajeros que hemos mencionado arriba y redactó este libro que muestra la verdadera China de su época. Esta obra no sólo logró gran difusión por toda Europa en los siguientes siglos, sino que también cuenta con un gran valor para los historiadores de hoy.¹⁰⁵

⁹⁹ Antonio de Morga, *Sucesos de las islas Filipinas* (Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1909).

¹⁰⁰ W. E. Retana, ed., *Archivo del bibliófilo filipino: recopilación de documentos históricos, científicos, literarios y políticos, y estudios bibliográficos, 5 Vols.* (Madrid: Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1895-1905).

¹⁰¹ Algunas series que contienen documentos relacionados con esta tesis son Josef Wicki and John Gomes, eds., *Documenta Indica. 18 Vols. Monumenta Historica Societatis Iesu* (Roma: Apud "Monumenta Historica Soc. Iesu," 1948-1988); Juan Ruiz de Medina, *Documentos del Japón 1558-1562. Monumenta Historica Societatis Iesu, Vol. 148* (Roma: Instituto Histórico de la Compañía de Jesús, 1995); Anastasius van den Wyngaert, *Sinica Franciscana* (Quaracchi- Firenze: Ad Clara Aqua Collegium S. Bonaventura, 1929-1936).

¹⁰² La relación de Marín de Rada ha sido traducido al inglés y publicado en Charles Ralph Boxer, *South China in the Sixteenth Century (1550-1575): Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar Da Cruz, O.P., Fr. Martín de Rada, O.E.S.A., (1550-1575)* (Farnham: Ashgate Publishing, 2011). Una copia del manuscrito castellano se conserva en la Biblioteca Nacional de Francia con signatura de Espagnol 325 (fols. 15-30).

¹⁰³ Agustín de Tordesillas, "Relación del viage que hizimos en a China," in *Sinica Franciscana, II: Relationes et Epistolas Fratrum Minorum Saeculi XVI et XVII*, ed. Anastasius Van den Wyngaert (Ad Claras Aquas (Quaracchi-Firenze): Apud Collegium S. Bonaventurae, 1933), 150-160.

¹⁰⁴ Adriano de las Cortes, *Viaje de la China. Edición, introducción y notas de Beatriz Moncó Rebollo* (Madrid: Alianza Editorial, 1991).

¹⁰⁵ La primera edición del libro de Mendoza se publicó en Roma en 1585. Juan González de Mendoza, *Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del Gran Reyno de la China* (Roma: Stampa de Vientio Accolti, 1585).

Los documentos portugueses y holandeses son otra fuente importante para nuestro estudio. Los portugueses fueron los primeros europeos en llegar a Oriente en la “era de los descubrimientos” y nos dejaron muchos registros históricos de gran valor. Las relaciones de los primeros portugueses que llegaron a China, como Gaspar da Cruz,¹⁰⁶ Fernão Mendes Pinto,¹⁰⁷ y Galeote Pereira,¹⁰⁸ son complementos importantes a la documentación española. A la vez, los registros holandeses, principalmente los documentos de la Compañía Holandesa de Indias Orientales (Vereenigde Oostindische Compagnie, en adelante VOC), como los *Diarios del Castillo de Batavia (Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India)* y *Diarios del Castillo de Zeelandia (De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan)*,¹⁰⁹ también aportan informaciones muy útiles sobre los intercambios con Zhangzhou. Para complementar la documentación holandesa, merece la pena mencionar, asimismo, el relato del viajero neerlandés Willem Ysbrantsz Bontekoe, obra que guarda registros de valor sobre los primeros viajes de la VOC a la costa china.¹¹⁰

Además de la documentación citada, otra parte de los materiales de nuestra investigación son los objetos vinculados al comercio marítimo de Zhangzhou, distribuidos en los museos, colecciones privadas y yacimientos arqueológicos de todo el mundo. Por eso, realizamos una serie de trabajos de campo por los museos, iglesias, institutos y colecciones privadas que conservan este tipo de piezas. Algunos lugares importantes son el Museo de Zhangzhou (Zhangzhou), el Museo Oriental (Valladolid), el Museo de América (Madrid), el Museo de San Francisco (Medina de Rioseco), el

¹⁰⁶ Gaspar da Cruz, *Tratado em Que, Se Contam Muito por Extenso as Cousas da China* (Macau: Museu Marítimo de Macau, 1996).

¹⁰⁷ Fernan Mendez Pinto, *Historia oriental de peregriciones de Fernan Mendez Pinto* (Madrid: Impresor del Rey Nuestro Señor, 1620).

¹⁰⁸ El relato de Galeote Pereira, junto con el de Gaspar da Cruz y el de Martín de Rada, ha sido traducido al inglés y recopilado en Boxer, *South China in the Sixteenth Century (1550-1575): Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar Da Cruz, O.P., Fr. Martin de Rada, O.E.S.A., (1550-1575)*.

¹⁰⁹ Ambas series han sido editadas y publicadas. Departement van Koloniën onder toezicht van Dr. H. T. Colenbrander, *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India* (*S-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1887-1903); J.L. Blussé et al., *De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, 4 Vols.* (*S-Gravenhage/Den Haag: Martinus Nijhoff//Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1986-2000).

¹¹⁰ Willem Ysbrantsz Bontekoe, *Memorable Discription of the East Indian Voyage 1618-25* (London & New York: Routledge, 2014).

Museo de Victoria y Alberto (Londres), el Museo Británico (Londres), la Sociedad Hispánica de América (Nueva York), el Museo Nacional de Ámsterdam (Ámsterdam), y la Catedral de Toledo (Toledo), etc. Sin duda, estamos convencidos, solamente combinando los registros documentales y los testimonios de objetos reales podemos llegar a conclusiones de mayor fiabilidad.

Metodología y estructura

Esta tesis tiene como fin refutar la teoría de Hegel y reevaluar el papel del puerto de Zhangzhou en la “era marítima” de la historia mundial, de la segunda mitad del siglo XVI a la primera mitad del siglo XVII. Estas fechas se corresponden a su vez con la última fase de la dinastía Ming. Vamos a desarrollar el estudio siguiendo la idea de Su Wenjing. En su opinión, los fujianeses tenían la costumbre de negociar en ultramar no solamente por la falta de recursos en su tierra, sino también por los “genes marinos” que heredaron de sus antepasados. Por eso, en esta tesis, tratamos de romper la metodología tradicional de la historia comercial, centrándonos no solo en las estadísticas del volumen de comercio, sino también en la influencia de la cultura marítima, elemento que ha sido largamente ignorado por los investigadores. Intentamos, a la vez, evitar una visión sinocentrista o eurocéntrica, estudiando el surgimiento y florecimiento de Yuegang en la escena mundial con el uso de documentación de varios países.

La tesis comienza temporalmente en la época de encuentro entre dos de los pueblos de Occidente y Oriente: el europeo occidental y el chino. Evocamos, primero, el origen y la pasión por el mar y por el mundo exterior del pueblo europeo, que se remonta a la Época Clásica y su larga tradición náutica. Esta pasión por la aventura marítima culminó en la “era de los descubrimientos”, cuya motivación fue buscar la ruta al mundo oriental. Las expediciones al Oriente pudieron concretarse tras algunos siglos de navegación por el Atlántico y tras el hallazgo de la posibilidad de bordear África por el Cabo de Buena Esperanza, que permitía establecer rutas a la India. Pero no se generalizaron hasta el descubrimiento de China y las Especerías, la tierra soñada por los europeos durante un largo tiempo. Los nombres de China y Catay se habían difundido

por toda Europa gracias a las descripciones de los viajeros medievales, como las de Marco Polo, aunque los europeos ya conocían muy bien los productos que de aquellas tierras les gustaba consumir.

A continuación, repasaremos la historia de la llegada de las primeras naciones europeas a Asia Oriental, cómo establecieron sus rutas marítimas conectadas a China, y cómo fundaron enclaves comerciales para realizar negocios con esta tierra. Destacamos, en especial, la participación de los fujianeses en todo este proceso, tanto en la ruta índica portuguesa como en la transpacífica de los españoles. Además, también abordaremos su rol en la red comercial neerlandesa. Todo ello nos permitirá presentar un panorama de cómo los europeos colaboraron con los chinos en construir el temprano mercado global. La mayor parte de estos chinos eran fujianeses, y los primeros contactos sino-europeos también se produjeron principalmente en la región de Zhangzhou del sur de la provincia de Fujian, la cuna de la cultura marítima china.

El nudo de esta tesis comienza en el capítulo II, en el que, antes de narrar la historia del puerto de Zhangzhou, presentamos la tradición de la cultura marina de Fujian. Este tema obliga a abarcar diferentes aspectos. Primero, la geografía de esta provincia costera, caracterizada por su topografía montañosa y un sistema hidrológico cerrado. De ese modo, se crea una geografía aislada del resto de China, algo favorable para el desarrollo de una cultura independiente volcada al mar. Luego repasamos la historia de Fujian, subrayando, sobre todo, la procedencia y formación del pueblo de esta tierra, el que había heredado los “genes marítimos” de sus antepasados: el pueblo *minyue* 閩越, y que había tenido relación con el mar durante muchos siglos. Después, hablamos de la tradición religiosa particular de este pueblo, del culto a Mazu 媽祖, la diosa marina asiática cuya presencia es la de una mujer fujianesa, que se constituía como la creencia esencial que guiaba a los fujianeses en las prácticas de navegación. Además, también se referirá la breve historia de la construcción naval de Fujian, la base tecnológica de todos sus éxitos náuticos. Al final, repasamos los puertos costeros más importantes de esta provincia durante el periodo medieval, así como las rutas internacionales que se mantuvieron entre estos puertos y otras regiones del mundo antiguo antes de la llegada de los europeos. Y es que, estamos convencidos, sólo con un conocimiento previo de la

larga tradición marítima de Fujian podemos entender mejor la razón del pronto surgimiento del puerto de Zhangzhou en el siglo XVI.

En el siguiente capítulo se aclarará el proceso de surgimiento del puerto de Zhangzhou, o dicho de una forma más exacta, del puerto Yuegang. Nuestra exposición irá transitando a través de los cambios que se fueron produciendo en las políticas marítimas durante la dinastía Ming. Empezaremos con los decretos de *Haijin* promulgados en la fundación de esta dinastía, así como con el sistema de tributo comercial que complementaba la política *Haijin* en este periodo inicial de la dinastía. Luego abordamos cómo esta estructura se derrumbó debido al crecimiento de la piratería y de los negocios de carácter privado entablados por medio del comercio marítimo. A continuación, analizaremos cómo esa evolución experimentada derivó en el surgimiento de un fuerte poder marítimo en la costa sureste de China, principalmente en Fujian. Un poder que permitió a esta región continuar su lucha contra la autoridad imperial para obtener el derecho de negociar libremente con el extranjero. Un enfrentamiento que concluyó con el triunfo de Fujian, ya que el gobierno debió consentir en la legalización del comercio marítimo, además de que estableció el puerto de Yuegang como el único lugar autorizado para esta actividad. Al final, describiremos el nuevo sistema aduanero y fiscal implantado en Yuegang, que acabaría influyendo en los establecidos en épocas posteriores.

En el cuarto capítulo explicaremos el más importante de los comercios establecidos en Zhangzhou, el de la ruta con Manila. Esta ruta, que se mantuvo durante varias décadas, fue la causa determinante del florecimiento de Yuegang por volumen de negocio, así como por el hecho de constituirse en el enlace que conectaba China con la ruta transpacífica del Galeón de Manila. En el primer epígrafe analizamos la evolución del volumen de comercio entre Zhangzhou y Manila desde la fundación de la ciudad de Manila en la década de 1570 hasta la caída de Yuegang en la década de 1630. Para completar el resto del periodo de la dinastía Ming, también adelantamos información, aunque brevemente, acerca del puerto Anhai, que reemplazaría a Yuegang como el puerto principal de intercambios con Manila. Para cerrar este apartado, realizaremos un actualizado análisis de las causas de la decadencia de Yuegang desde

el punto de vista de la competencia entre las diferentes potencias marítimas. A continuación, el siguiente epígrafe de este capítulo se centrará en la explicación pormenorizada de la ruta que seguían las embarcaciones entre Zhangzhou y Manila. Con fuentes de varios tipos, conseguimos reconstruir la ruta que consideramos esencial para la conexión de China con el mercado mundial en la temprana globalización. Una ruta largamente ignorada y en gran medida desconocida en sus detalles. La consecución de esta ruta por parte de los marineros chinos fue posible gracias a su experiencia y al importante volumen de conocimientos náuticos acumulados por los navegantes fujianeses durante muchos siglos. Unos conocimientos plasmados en el uso de medidas y técnicas particulares para definir la dirección y calcular el tiempo y el recorrido en el mar. El último de los epígrafes de este capítulo trata de los productos de intercambio en esta ruta, aquellos que se exportaron desde Fujian a Manila. Nos detenemos, principalmente, en artículos como la seda y la porcelana, aparte de otros muchos objetos de uso diario. Explicamos, a la vez, el lugar de origen de estos productos en China, así como la ruta de transporte que seguían en el interior del país antes de llegar a la ciudad portuaria. En cuanto a los productos importados, nos centraremos en las especias, los cultivos agrícolas y la plata. Los dos últimos, procedentes de América, tuvieron un gran impacto en la sociedad y en la economía chinas, tema que intentaremos aclarar con fuentes de varios tipos.

El quinto capítulo abordará el estudio de la economía de Zhangzhou en función de su carácter de puerto exportador e importador. Esencialmente, realizaremos esta exposición a partir del análisis de tres de las mercancías más cargadas en los barcos que hacían la ruta entre Manila y Yuegang. Primero, los dos principales productos fabricados en Zhangzhou. Por un lado, la porcelana conocida con el nombre de Swatow, cuya fabricación surgió solamente en respuesta a la necesidad del mercado ultramarino. Por otro lado, las esculturas y figuras de marfil, normalmente piezas inspiradas en las imágenes de carácter religioso católicas. Y, finalmente, la mercancía introducida en China a gran escala desde Manila, las monedas de plata. En este último caso nos centraremos, sobre todo, en el impacto cultural que estas monedas supusieron en el sur de Fujian, cuya influencia perdura hasta hoy. Con estos tres ejemplos, creemos,

lograremos perfilar un panorama general de la economía de Zhangzhou en aquella época, estrechamente vinculada con la cultura marítima de esta región.

Por último, antes de concluir esta tesis, resumiremos las que creemos que son las principales aportaciones que hacemos al conocimiento histórico, así como a hacer un balance del que pensamos que puede ser el mayor valor de nuestra investigación. Es así que destacaremos el gran significado del puerto de Zhangzhou para la historia moderna de China en particular, y de la historia global, en general. Su importancia tanto para comprender la cultura marítima china como para conocer el intercambio material y cultural entre China y Occidente durante la temprana globalización. Conociendo mejor el ejemplo de Zhangzhou, estamos convencidos, comprenderemos mejor el papel desempeñado por el mar y por la cultura que éste ayudó a crear en las costas del sureste de China en los primeros contactos sino-europeos. Un tema que, no obstante, tampoco podrá darse por concluido y que, sin duda, merece de muchos más estudios e investigaciones. Sobre todo de aquellas que surjan de la estrecha colaboración entre investigadores de las distintas naciones implicadas y a partir del análisis de nuevas y más numerosas fuentes depositadas en diferentes archivos de todo el mundo.

CAPÍTULO I:
ENCUENTRO ENTRE EL MAR Y LA TIERRA:
LA LLEGADA EUROPEA A ASIA ORIENTAL

Las armas y varones distinguidos,
Que de Occidente y playa Lusitana
Por mares hasta allí desconocidos,
Pasaron más allá de Taprobana;
Y en peligros y guerra, más sufridos
De lo que prometía fuerza humana,
Entre remota gente, edificaron
Nuevo reino, que tanto sublimaron:

Y también los renombres muy gloriosos
De los Reyes, que fueron dilatando
El Imperio y la Fé, pueblos odiosos
Del África y del Asia devastando;
Y aquellos que por hechos valerosos
Más allá de la muerte van pasando;
Si el ingenio y el arte me asistieren,
Esparciré por cuantos mundos fueren.

...

—Luís de Camões, *Los lusiadas*¹

De acuerdo con las propias explicaciones de Hegel, los orígenes de la “cultura marítima” europea se remontan hasta la Época Clásica, aunque estos elementos culturales no empezaron a tener un importante impacto en la historia global hasta los siglos XV y XVI. Durante esta época, marcada por una serie de grandes descubrimientos geográficos, los europeos emprendieron su expansión hacia ultramar y, como resultado, dieron inicio a una historia de colonización que duraría varios siglos. Historia, que aún afecta al panorama mundial de nuestro tiempo. El poeta portugués

¹ Luís de Camões, “Los lusiadas: poema épico, traducido en verso castellano por el Conde de Cheste” (Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 1999). Recurso online disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcc24s8>, consultado el 27 de agosto de 2019.

Luís de Camões elogia vehementemente los méritos expansivos por ultramar de su patria en la épica obra *Los lusíadas*, que puede considerarse un espejo desde el que contemplar el “espíritu marítimo” de este periodo. Fue un momento en el que las expediciones al mundo desconocido se convirtieron en una pasión nacional en Portugal, algo que condujo a este pueblo a convertirse en el precursor de la llamada “era de los descubrimientos”.

Una premisa común y muy importante para los descubrimientos geográficos fue la navegación de altura y, aunque estos primeros eventos fueron llevados a cabo por los ibéricos o, mejor dicho, por los portugueses quienes iniciaron a esta historia de expediciones, no debemos ignorar que todos estos éxitos están basados en la acumulación de experiencias y técnicas náuticas de distintas regiones de Europa durante cientos de años, las cuales en última instancia dieron paso a los grandes cambios históricos.

1.1 La cultura marítima europea: tradición náutica y acumulación tecnológica

El continente europeo está rodeado en sus tres lados por el mar, por lo que los pueblos de estas tierras cuentan con una larga tradición náutica desde la prehistoria. Según Pierre Chaunu, la única parte europea que limita con el continente es el Este y está cerrada por “la tundra, la taiga, la estepa de los mongoles y el semicírculo planetario de los desiertos”. Esta limitación geográfica obliga a la cristiandad latina a abrirse “tan sólo sobre el mar”.²

Como hemos mencionado antes, la historia náutica europea se remonta a la Época Clásica. De este periodo nos han llegado innumerables épicas y heroicas historias de las aventuras marinas tanto de los fenicios como de los greco-romanos. Incluso durante la Edad Media, época que se considera de hermetismo y aislamiento, los europeos nunca dejaron de explotar el mundo exterior. En el norte de Europa, los vikingos de la península escandinava empezaron su expansión ultramarina como muy tarde en el siglo VIII, se establecieron en Islandia en el siglo IX,³ fundaron una colonia en Groenlandia

² Pierre Chaunu, *La expansión europea* (Barcelona: Editorial Labor, S.A., 1972), 200.

³ En el registro de *Landnámabók* (*Libro de asentamiento*), el vikingo Ingólfur Arnarson estableció una residencia en un lugar cerca de la actual Reikiavik en 875 y fue uno de los primeros europeos asentados en esta tierra. Recurso online disponible en: <https://web.archive.org/web/20080507194038/http://www.northvegr.org/lore/landnamabok/002.php>, consultado el 1 de diciembre de 2020.

durante el siglo X,⁴ e, incluso, llegaron a América 500 años antes que Cristóbal Colón.⁵

Después de que la piratería de los vikingos desapareciera en el transcurso de la historia, los mercaderes bálticos continuaron su carrera marítima. A partir del siglo XII, se fue formando un círculo comercial entre las regiones costeras del mar Báltico, cuya prosperidad engendró la famosa Liga Hanseática, federación que se estableció entre las ciudades del norte de Alemania para obtener beneficios de comercio marítimo.

Al mismo tiempo, en el mundo mediterráneo otra potencia marítima estaba surgiendo. Desde el siglo X, la ciudad de Venecia, situada al norte del mar Adriático, fue creciendo hasta convertirse en un centro de comercio internacional que llegó a monopolizar los negocios entre Occidente y Oriente durante varios siglos. Cada año en el día de la Ascensión los venecianos declaraban su dominio marítimo a través de una celebración llamada “Desposorios del mar” (Sponsalizio del Mare). Mientras tanto, al otro lado de la península itálica, los genoveses, aunque perdieron ante los venecianos en la disputa por la hegemonía comercial con Oriente, finalmente lograron abrir la primera línea marítima directa entre Italia y Flandes,⁶ enlazando por primera vez el mar Mediterráneo y el mar del Norte que habían estado desconectados entre sí durante siglos.

Las prácticas de navegación durante tantos siglos trajeron consigo, naturalmente, avances tecnológicos tanto de la construcción naval como de la náutica. A lo largo de la historia hubo en Europa dos tipos de marino: el mediterráneo y el nórdico. Por lo que los contactos entre ambos mundos dieron paso a intercambios tecnológicos entre ellos. Un ejemplo de esto fue la construcción de las tablazones de soplada típicas de los barcos nórdicos o del timón de codaste, novedosas que fueron imitados por los astilleros del Mediterráneo. De modo recíproco, los largos navíos del Mediterráneo también sirvieron de modelo para las marinas del norte, que obtuvieron de ellos las valiosas velas latinas. En palabras de Fernand Braudel, a través de este proceso de intercambios se estaba afirmando una nueva unidad de civilización- Europa.⁷

⁴ Según *Saga Erik el Rojo*, el noruego Erik el Rojo (950-1003) fue el primer explotador de Groenlandia. *Saga de Eirík el Rojo*, Trans. Enrique Bernárdez (Madrid: Nórdica Libros, 2011).

⁵ Se cree que Leif Eirikson (970-1020) fue uno de los primeros explotadores europeos en llegar a América. Magnus Magnusson and Hermann Pálsson, *The Vinland Sagas: The Norse Discovery of America: "Graenlendinga Saga" and "Eirik's Saga"* (London: Penguin Books, 1965), 84-85.

⁶ La primera navegación de Génova a Flandes que se conoce hasta la actualidad, se llevó a cabo en 1277 por Nicolozzo Spinola. Robert Sabatino Lopez, “Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century,” *Revue Belge de Philologie et d'histoire* 29, no. 4 (1951): 1163-79.

⁷ Fernand Braudel, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII. Vol. I* (Madrid: Alianza Editorial, 1979), 352.

La carabela portuguesa, que se originó hacia 1430, es producto de estas uniones. Este tipo de pequeño velero tiene tablazon de soplada, consta de un timón de codaste y tres mástiles, dos velas cuadradas y una vela latina: las velas cuadradas están colocadas en el sentido de la anchura del barco y sirven para recibir el viento en popa, mientras que la vela latina se dispone en el sentido longitudinal del navío, desequilibrada con respecto al mástil que la sujeta, lo que facilita el viraje del navío y lo orienta.⁸ Esta disposición garantiza tanto una alta flexibilidad como una elevada velocidad. Además, presenta un espacio de carga suficiente para almacenar los suministros de agua y alimentos, y con el uso de brújula, se hace posible una navegación de altura de meses o incluso de varios años.⁹ Con este bajel, los portugueses cumplieron la conquista de la costa africana y abrieron la ruta hacia la India, al igual que Cristóbal Colón llegaba a América y la flota de Magallanes- Elcano realizaba la primera circunnavegación.

Los historiadores han dado suficientes explicaciones en lo concerniente a las motivaciones de la era de los descubrimientos,¹⁰ tema en el que no vamos a adentrarnos con detalle en esta tesis. No obstante, para efectuar nuestro análisis hay que tener en cuenta dos de los factores más relevantes.

El primero es la pasión religiosa. Motivados por el espíritu de las cruzadas y ante la amenaza del Imperio Otomano, los europeos estaban decididos a luchar contra el islam y difundir su propia fe. La imagen del infante Enrique, más conocido como el “Navegante” y el “Sabio de Sagres”, siempre ha sido exagerada y deformada, siendo en realidad mucho más caballero que sabio o negociante,¹¹ pues, las empresas que proyectó tuvieron más motivaciones religiosas que económicas. Bajo este contexto, no es difícil comprender que el legendario reino oriental gobernado por un rey cristiano llamado Preste Juan resultase tan atractivo para los occidentales, quienes ansiaban encontrarlo para aliarse con su soberano, con la última intención de recuperar el Santo Sepulcro.

El segundo es el deseo de riqueza. Cuando los portugueses llegaron al golfo de Guinea en la década de 1570 denominaron a esta tierra con los siguientes nombres:

⁸ Ibid.

⁹ Pablo Emilio Pérez-Mallaína et al., *Historia de Iberoamérica, Tomo II, Historia moderna* (Madrid: Cátedra, 1990), 42-43.

¹⁰ Ibid., 49-51.

¹¹ Chaunu, *La expansión europea*, 68.

Costa de Malagueta, Costa de Marfil, Costa de Oro y Costa de los Esclavos. Lo que exponía su ambición por los tesoros de esta tierra.¹² Su codicia por el oro y los esclavos fue satisfecha con la conquista de África, pero aun así seguían manteniendo a la vez el anhelo de hacerse con el control de las especias— productos que habían sido monopolizados por los comerciantes venecianos durante siglos. Después del surgimiento del Imperio Otomano la ruta tradicional de las especias fue cortada, lo que obligó a los portugueses a buscar otro nuevo camino. Por esta razón, emprendieron una serie de peligrosas, aunque, también, exitosas expediciones — la aventura del Oriente.

1.2 Hacia el Oriente: la aventura de los ibéricos

La primera competición marítima se realizó entre los dos reinos ibéricos, Portugal y España. Los dos únicos estados nacionales europeos unificados bajo un gobierno central de gran poder en aquel momento. Aunque ambos se dirigieron a rumbos distintos, las dos naciones tenían el mismo objetivo: buscar la ruta al mundo oriental, ruta que les llevase al lugar de origen de los magníficos artículos de Asia.

En la época romana, productos asiáticos, como las especias y la seda, ya habían sido muy propagados entre las clases altas de Occidente. Sin embargo, los europeos nunca tuvieron una idea clara del lugar de origen de estas cosas. Al lugar donde se producía la seda lo llamaban “Seres”. Creían que era un reino al este de la India e incluso pensaban que la seda era peinada de las hojas de los árboles.¹³ En la obra titulada *De Chorographia*, el geógrafo hispanorromano Pomponio Mela dice que Asia está ocupada por tres razas: los indios, los seres y los escitas, división que se aproxima más o menos a las designaciones más modernas de India, China y Tartaria (mapa 1.2.1).¹⁴ El gran erudito de la época visigoda, Isidoro de Sevilla, también hace varias alusiones a los seres en las *Etimologías*, pero siempre con descripciones muy inconcretas. Según él, “Seres es una ciudad del Oriente, de la que recibe el nombre la raza de los seres y la región. Ésta se vuelve del Océano Escítico y del Mar Caspio al océano oriental, fértil en nobles frondas, de las que se cogen vellones que los seres

¹² Ibid., 85.

¹³ Donald F. Lach, *Asia in the Making of Europe, I, The Century of Discovery* (Chicago: The University of Chicago Press, 1965), 15.

¹⁴ Henry Yule, ed., *Cathay and the Way Thither, Being a Collection of Medieval Notices of China, Vol. I Preliminary Essay on the Intercourse between China and the Western Nations Previous to the Discovery of the Cape Route* (New Delhi: Munshiram Manoharlal Publishers, 1916), 15-17.

venden a las demás gentes para el uso de vestir”.¹⁵



Mapa 1.2.1 Mapa mundial del Pomponius Mela reconstruido por Konard Miller, 1898¹⁶

China-Catay: la tierra soñada por los europeos en la Edad Media

El nombre de “China” que utilizamos hoy en casi todos los idiomas occidentales tiene su origen en la palabra “sin” (también escrita como “sinae”, “thin”, “thinae”, “chin”, “chijs”, etc.) y posiblemente proviene del nombre de un antiguo estado chino—, el de Qin 秦, cuyo rey llegó a unificar todo el país y a fundar la primera dinastía imperial.

¹⁵ Juan Gil, “La idea de la China. De los seres al Catay,” in *La ruta española a China*, ed. Carlos Martínez Shaw and Marina Alfonso Mola (Ediciones El Viso, 2007), 19–32.

¹⁶ Fuente: Konrad Miller, *Mappaemundi*, VI (Stuttgart: Jos. Roth’sche Verlagshandlung, 1898). Taf. 7.

Este término pudo haber sido introducido en Europa a través de la India,¹⁷ pues si tenemos en cuenta la expedición de Alejandro Magno a Asia en el siglo IV antes de Cristo, sabemos que ya existía un comercio directo entre el Mediterráneo y el Índico. En el *Periplus Maris Erythraei* del siglo I se menciona una ciudad interior de donde provenía la seda, conocida como “Thinae”¹⁸. Ésta puede que sea la primera referencia de China de toda la literatura europea.¹⁹ En el mapa mundial reconstruido según la *Geografía* de Ptolomeo hecha en el siglo II, los dos reinos que corresponden a la actual China, Sinae y Serica, aparecen juntos en el oriente de Asia (mapa 1.2.2).



Mapa 1.2.2 Parte del mapa mundial reconstruido según la *Geografía* de Ptolomeo, Siglo XV, Biblioteca Británica, Harley MS 7182, 58v-59.

A lo largo de los siglos antes de la publicación del libro de Marco Polo, los europeos obtuvieron su conocimiento de Asia solamente a través de las fábulas bíblicas y las narraciones fantásticas, todas las cuales eran mucho más imaginarias que reales.

¹⁷ Sobre el origen etimológico de la palabra “China”, véase Paul Pelliot, “L’origine du Nom de ‘Chine,’” *T’oung Pao* 13, no. 5 (1912): 727–42.

¹⁸ Lance Jenott, “The Voyage around the Erythraean Sea, trans. William H. Schoff,” University of Washington, 2004. Recurso online disponible en: <http://depts.washington.edu/silkroad/texts/periplus/periplus.html>, consultado el 10 de diciembre de 2020.

¹⁹ Lach, *Asia in the Making of Europe, I, The Century of Discovery*, 15.

Aunque durante esta época hubo viajeros que en contadas ocasiones llegaron a Asia, desgraciadamente sus relatos no llegaron a llamar la atención de sus contemporáneos. El viajero judío del Reino de Navarra, Benjamín de Tudela, en su recorrido por el Oriente Medio oyó hablar de la tierra de Sin. Sin embargo, su descubrimiento fue ignorado, pudiendo ser él el primer europeo en conocer la existencia de China en la Edad Media.²⁰

A partir del siglo XIII otra denominación de China empezó a difundirse en Europa— Catay. Era un reino, según la leyenda, gobernado por un rey cristiano llamado Preste Juan, por lo que siempre fue un destino significativo para los viajeros de esta época que intentaban explorar el mundo oriental. En 1253, mandado por el rey francés Luix IX, Wilhelm von Roebruk partió a la corte del Gran Kan. Aunque él nunca pudo llegar a China, durante este viaje obtuvo información más fidedigna sobre este país e, incluso, dedujo que Catay y Seres podían ser distintos nombres de un mismo lugar.²¹

En el siglo XIII, el veneciano Marco Polo llegó a la China de la dinastía Yuan. Después de regresar a su patria publicó un libro en el que relataba su viaje por el mundo oriental. En su descripción, el reino de Catay, nombre que se refería al norte de la actual China, era un lugar maravilloso y rico. A medida que el libro de Marco Polo se fue difundiendo por toda Europa, Catay también se convirtió en un símbolo del Oriente, tierra de prosperidad y opulencia. En mayo de 1403, mandado por el rey castellano Enrique III, la embajada de Ruy González de Clavijo partió a Samarkanda para visitar al rey tártaro Tamerlán. Cuando pasaron por la ciudad Sultaniyya vieron los aljófares y piedras preciosas que las naves de Catay traían hasta la ciudad de Ormuz.²²

De esta forma, durante muchos siglos Catay fue un reino admirado por los europeos. En 1502, justamente antes de la segunda partida de Vasco da Gama a la India, la versión portuguesa del libro de Marco Polo fue publicada en Lisboa. En su introducción, el impresor alemán Valentim Fernandes escribió el siguiente comentario sobre los conocimientos de los portugueses respecto a Asia Oriental: “Todas las otras tierras que bordean el este descienden con Syno Grande, y finalmente limita con el Mar Índico a tierras desconocidas, que he llamado Syn y Serica, aunque llaman a todas estas

²⁰ Benjamín de Tudela, *Benjamin Tuterakoa= Benjamín de Tudela: Bidaien Liburua: Libro de Viajes* (Navarra: Gobierno de Navarra. Departamento de Presidencia, 1994), 194.

²¹ Lach, *Asia in the Making of Europe, I, The Century of Discovery*, 34.

²² Rafael López Guzmán coord., *Viaje a Samarkanda: relación de la embajada de Ruy González de Clavijo (1403-1406)* (Granada: Fundación El Legado Andalusi, 2009), 226.

tierras Gata, que significa Catayo.”(Toda a outra terra contra o oriente que desce contra o Syno Grande, e ao ultimo mar de India atee as terras incognitas, he chamada Syn e Serica, ainda que chamam toda esta terra Gata, que quer dizer Catayo.)²³ Sin embargo, antes del siglo XVI nadie supo exactamente dónde estaba Catay, a cuántos kilómetros quedaba de la India y, sobre todo, qué relación podría tener con China.

Las expediciones ibéricas al Oriente: la búsqueda de Catay y el descubrimiento de China

Una vez en el siglo XV, época en la que los europeos ya tenían desarrollada una tecnología náutica suficientemente madura como para realizar la navegación de altura, los ibéricos, como pioneros de esta carrera expansiva, emprendieron expediciones al mundo oriental. En 1487, la flota de Bartolomé Díaz llegó al cabo del extremo sur de África, lo que hoy conocemos como “cabo de Buena Esperanza”. Esto supuso que el acceso al océano Índico quedase abierto: la posibilidad de llegar a tierras como la India, Catay y China, que antes sólo existía en el ensueño y los diarios de viajes, pronto se haría realidad.

Mientras que los portugueses estaban preparándose para abrir la línea al este a través del océano Índico, la corona española decidió impulsar un viaje al oeste. En 1492 Cristóbal Colón, anteriormente rechazado por la corona portuguesa, pudo obtener la financiación de los Reyes Católicos de Castilla e inició su expedición por el Atlántico. Después de cinco meses de viaje, tomó la tierra de América el día 12 de octubre, aunque durante todo su tiempo de vida nunca sabría que había llegado a un nuevo continente y siempre creería que se trataba de la India. Sin embargo, a pesar de tantos esfuerzos, no pudo encontrar el reino cristiano que se contaba en la leyenda y sólo dio con un grupo de indígenas desvestidos a los que él designó como “los indios”. De todas formas, Colón nunca abandonó la búsqueda de Catay, el reino oriental que Marco Polo describió en su libro. En el diario del día 30 de octubre de 1492, dijo que “había de trabajar de ir al Gran Kan”, y pensó que “estaba allí, o en la ciudad de Catay.”²⁴

Pocos años después, la flota de Vasco da Gama llegó a la verdadera India (figura 1.2.3). Al responder a los mercaderes islámicos sobre el objetivo de su viaje, los

²³ Rui Manuel Loureiro, *Cartas dos Cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)* (Macau: Instituto Cultural de Macau, 1992), 10.

²⁴ Cristóbal Colón, *Relación y cartas de Cristóbal Colón* (Madrid: Librería de la Viudad de Hernando y Compañía, 1892), 50.

portugueses dijeron: “Venimos a buscar cristianos y especias (Vimos buscar xrstãos e especiaria).”²⁵ No obstante, como ellos no conocían nada del mundo oriental, tomaron a los hindúes por cristianos y pensaron que habían llegado al reino de Preste Juan.²⁶ De modo que cuando oyeron que ochenta años antes ya había llegado un grupo de misteriosos visitantes (que se trataba en realidad de la flota de Zheng He), los portugueses no llegaron a colegir que los chinos hubieran llegado en una época tan anterior a ellos y, que estos visitantes proviniesen justamente del reino de Catay que ellos mismos estaban buscando.



Figura 1.2.3 Veloso Salgado, Vasco da Gama ante Zamorín de Calcuta, Óleo sobre tela, 1898, Sociedad de Geografía de Lisboa

En 1508, el rey portugués Manuel I recomendó a Diogo Lopes de Sequeira, el cual iba a emprender una expedición al Extremo Oriente, para que recopilase información sobre los chinos como “¿De qué parte venían, y cuánto lejos?”, así como de todos los

²⁵ Alvaro Velho, *Roteiro da Viagem que em Descobrimto da India pelo Cabo da Boa Esperança Fez Dom Vasco da Gama em 1497: Segundo um Manuscripto Coetaneo Existente na Bibliotheca Publica Portuense* (Porto: Typographia Commercial Portuense, 1838), 51.

²⁶ Roger Crowley, *Conquerors: How Portugal Forged the First Global Empire* (New York: Random House, 2015), 81.

asuntos que les pudieran resultar de interés.²⁷ Así, cuando Diogo Lopes de Sequeira llegó a Malaca topándose con varios barcos chinos, tuvo lugar el primer contacto entre portugueses y chinos, con lo que pudo cumplir, por fin, el anhelo europeo alimentados durante tantos siglos: los chinos, además de dedicarse al tráfico de seda y porcelana, revelaban enormes similitudes con los occidentales mismos, desde el color de la piel hasta la vestimenta y alimentación e, incluso, en la elaboración de reglas cívicas. Por lo tanto, prácticamente desde el primer encuentro, los chinos fueron tratados como interlocutores privilegiados, mientras que China se imponía como un objetivo prioritario de las navegaciones portuguesas.²⁸

En 1517, llegó a Cantón la primera embajada portuguesa, dirigida por Tomé Pires, la cual intentó establecer relaciones comerciales con China. No obstante, la corte de la dinastía Ming sólo consideraba a Portugal como un nuevo estado vasallo que debía pagar tributos al “Imperio del Centro”. Por lo que, el destino de la primera embajada europea enviada a China resultó un absoluto fracaso. Los portugueses entonces fueron rechazados por el gobierno Ming y expulsados de Cantón. Debido a esto, costearon el litoral chino hasta llegar a las provincias de Fujian y Zhejiang, donde mantuvieron relaciones comerciales ilegales con los mercaderes de estas regiones. El enclave portugués en Fujian estaba justamente en la región de Zhangzhou, en la bahía de Zhao’an 詔安, cerca de la frontera entre Fujian y Guangdong. El tráfico de contrabando que realizaban en colaboración con los mercaderes chinos, agravó la crisis surgida por la piratería del sureste de China, algo que llevaba preocupando al gobierno Ming desde hacía varias décadas. El gobierno chino decidió mandar tropas para acabar con los disturbios creados por los portugueses, a los que se denominan como “folangji” 佛郎機 en las crónicas chinas. Frente a los ataques del ejército Ming, los portugueses perdieron sucesivamente sus asentamientos en Shuangyu 雙嶼, en la provincia de Zhejiang y en Zhangzhou, en la provincia Fujian, y se vieron además obligados a buscar otro lugar donde establecerse. Por ello que regresaron a la costa de la provincia de

²⁷ Academia Real das Ciencias de Lisboa, *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo Acerca das Navegações e Conquistas Portuguezas Publicadas por Ordem do Governo de Sua Magestade Fidelissima ao Celebrar-Se a Comemoração Quadricentenaria do Descobrimento da America* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1892), 194-195.

²⁸ Rui Loureiro, “Introdução Notícias da China na Literatura Ibérica (Séculos XVI e XVII),” in *Visões da China na Literatura Ibérica dos Séculos XVI e XVII Antologia Documental* (Zhengzhou: Elephant Press, 2003), 1–8. Recurso online disponible en: <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30031/1928>, consultado 11 de octubre de 2019.

Guangdong, donde residieron legalmente en lo que hoy conocemos como Macao.²⁹ Gracias a la gestión de los portugueses y a la red marítima del Imperio Portugués, Macao pasó de ser un pequeño pueblo a un gran puerto para el comercio internacional. Así, durante los siguientes siglos, fue uno de los centros más importantes de intercambios culturales de Asia Oriental, donde se reunían todos tipos de culturas, tanto occidentales como orientales.

Al ver que los portugueses iban estableciendo su “red comercial” en el mundo oriental, los españoles, que compartían el mismo fervor por hacerse con las riquezas asiáticas, también precipitaron su paso en la expedición al Oriente. El descubrimiento del mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa en 1513, inició el ciclo de exploraciones que harían del océano Pacífico un lago español en las siguientes décadas. Dentro de los diversos objetivos de las navegaciones en estas aguas, las tareas más importantes fueron instalarse en las Molucas y establecer un asentamiento frente a los reinos de Asia, particularmente China.³⁰ Aunque la circunnavegación de Magallanes y Elcano entre 1519 y 1522 no llegó a obtener la soberanía de la Especiería como había intentado, obtuvo un descubrimiento extra: el archipiélago de las Filipinas. El Tratado de Zaragoza firmado en 1529 dejó las islas Molucas en manos de Portugal, pero los españoles continuaron buscando una ruta de tornaviaje hacia Nueva España a pesar de los muchos fracasos y pérdidas.³¹ Esta tarea fue finalmente cumplida por Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta.³² En 1565, poco tiempo después de la llegada de la flota de Legazpi a las islas de Filipinas, Andrés de Urdaneta zarpó desde San Miguel para buscar una ruta de regreso a Nueva España. Subiendo hasta el paralelo 40 y en esta latitud

²⁹ Sobre los primeros contactos entre China y Portugal y el asentamiento de los portugueses en Macao, véase Ming Wan 萬明, *Zhongpu zaoqi guanxishi [中葡早期關係史 History of the Early Sino-Portuguese Relationship]* (Beijing: Social Sciences Academy Press, 2001).

³⁰ Marina Alfonso Mola and Carlos Martínez Shaw, “Las relaciones entre España y China en la Edad Media,” in *La ruta española a China*, ed. Carlos Martínez Shaw and Marina Alfonso Mola (Madrid: El Viso, 2007), 11–18.

³¹ Sobre las travesías transpacíficas destacan las siguientes investigaciones, Mariano Cuesta Domingo, *Rumbo a lo desconocido. navegantes y descubridores* (Milán: Editorial Anaya, 1992); “La disputa de las especias y la expedición de Loaísa a las Molucas,” *Desperta Ferro: especiales*, no. 18 (2019): 46–52; Jose María Ortuño Sánchez-Pedreño, “Las pretensiones de Hernán Cortés en el Mar del Sur. Documentos y exploraciones,” *Anales de Derecho*, no. 22 (2004): 317–56; “La expedición de Ruy López de Villalobos a las islas del Mar del Sur y de Poniente: estudio histórico-jurídico,” *Anales de Derecho*, no. 23 (2005): 249–92.

³² Sobre el viaje de Legazpi véase Blas Sierra de la Calle, “La expedición de Legazpi-Urdaneta (1564-1565), el tornaviaje y sus frutos,” in *Instituto de Historia y Cultura Naval. XXXVII Jornadas de Historia Marítima. V Centenario del Nacimiento de Fr. Andrés de Urdaneta. Ciclo de Conferencias. Enero 2009. Cuaderno monográfico N° 58 de la Revista de historia naval* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2009), 129–68.

descubrió la corriente de Kuro Siwo, que los pudo llevar directamente hasta la costa de California. Desde California surcaron la costa rumbo sur hasta llegar a Acapulco de Nueva España, tras haber recorrido 7644 millas náuticas en 130 días.³³

Éste fue el inicio de la ruta transpacífica, la famosa línea del Galeón de Manila. En los siguientes dos siglos y medio esta línea, no solamente fue el enlace comercial entre Asia y América, sino también un vínculo del intercambio cultural entre Occidente y Oriente.

En el proceso de la conquista de las islas de Filipinas, los españoles pronto quedaron decepcionados al descubrir que la producción de esta tierra les resultaba poco lucrativa. Sin embargo, se les debió de abrir el apetito comercial al ver las embarcaciones tradicionales malayas, los denominados “praos”, que iban cargados de seda y porcelana desde China.³⁴ En 1571, Legazpi estableció la capital de la colonia filipina en la recién conquistada ciudad de Manila, convirtiéndola desde ese momento en el puerto de partida de la ruta transpacífica. El puerto de Manila, al estar más cerca de la costa china, contaba con un gran potencial para desarrollar el comercio con este país. Justamente en 1567, el entonces gobierno chino de la dinastía Ming levantó la prohibición que pesaba sobre el libre comercio marítimo y permitió los intercambios privados con el extranjero a través de Yuegang. La gran demanda del mercado hispánico pronto atrajo a los comerciantes chinos, quienes partieron a Manila con todo tipo de mercancías. La mayoría de estos chinos, denominados “sangleyes” por los españoles,³⁵ provenían de la costa meridional de la provincia de Fujian, principalmente de Zhangzhou y Quanzhou.

Bajo la política *Haijin*, Zhangzhou se transformó en un gran centro de contrabando para el sur de China. La gente de este lugar vivió del comercio marítimo generación tras generación, por eso para poder continuar con la práctica de esta actividad se hicieron piratas y se enfrentaron a la autoridad china, muchos colaboraron con las fuerzas extranjeras, como los japoneses y portugueses: a éstos últimos se les dio el

³³ Sobre el tornaviaje de Urdaneta véase Antonio Mira Toscano, “Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas a Nueva España,” *Mercurio Peruano*, no. 529 (2016): 107–22.

³⁴ Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*, 62.

³⁵ Hay varias interpretaciones del término “sangley”. Una lo deriva de la expresión china *shanglai* 商來 que significa “los venidos a comerciar”, otra del término *senqli* 生理, que significa “comercio” en el dialecto *minnanhua* 閩南話 del sur de Fujian. También lo relaciona con la palabra china *changlai* 常來, es decir, “los que vienen con frecuencia”. Manel Ollé, *La empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila* (Barcelona: El Acantilado, 2002), 24.

nombre de *wokou* 倭寇, que significa “piratas japoneses”, aunque la mayoría de ellos eran de hecho, los propios chinos.

En 1574, un pirata muy conocido en esta región, Lin Feng 林鳳, quien aparece registrado en los documentos castellanos con el nombre de Limahong, dirigió su tropa rumbo a Filipinas para huir del hostigamiento del ejército del gobierno Ming. De esta forma, asediaron la ciudad de Manila, donde se encontraron con la fuerte resistencia de los españoles que hizo que, al final, se retiraran. En el camino para perseguir al resto de la hueste de Lin Feng, los españoles se encontraron con el general chino de la provincia Fujian- Wang Wanggao 王望高, quien tenía el mismo objetivo que ellos. Los españoles llevaron a este funcionario chino a Manila, donde el entonces gobernador Guido de Lavazares lo recibió con un derroche de entusiasmo. Wang propuso a los españoles que en caso de capturar o matar a Lin Feng deberían entregarlo al gobierno Ming. A cambio, prometió llevar una misión española a Fujian para negociar sobre asuntos relacionados con el comercio y la evangelización que tanto interesaban a los españoles.³⁶ Así fue el primer contacto oficial sino-hispánico, que además les ofreció a los españoles una oportunidad para entrar a China.

El 12 de junio de 1575, la expedición castellana, compuesta por dos frailes agustinos: Martín de Rada y Jerónimo Marín, junto a un grupo de soldados y encomenderos, partieron de Manila en dirección a China a bordo del barco imperial de Wang Wanggao. Desembarcaron en Zhangzuosuo 中左所 (Amoy) el 5 de julio, después de veintitrés días de viaje. Pasaron por Tong'an 同安 y Chinchiu,³⁷ y llegaron a Fuzhou el día 17 de julio, donde fueron recibidos por el gobernador de Fujian, Liu Yaohui 劉堯誨. En lo concerniente a las peticiones de los españoles de obtener un enclave comercial en la costa china y el derecho de predicación, Liu dijo que tendría que presentarlas al emperador y que este trámite podría tardar varios meses, por lo que propuso que los españoles volvieran a Filipinas a esperar noticias. La expedición de Martín de Rada no cumplió los objetivos fijados, pero sí obtuvo más conocimientos reales de China, y, además, un centenar de libros chinos. Después del regreso a Manila, Martín de Rada escribió un relato sobre China según su propia experiencia en el viaje

³⁶ Ibid., 54-57.

³⁷ El topónimo Chinchiu en la relación de Martín de Rada se interpreta como Quanzhou (Luther Carington Goodrich and Chaoying Fang, eds., *Diccionario of Ming Biography, 1368-1644, Vol. I* (New York: Columbia University Press, 1976). 1133.) o Zhangzhou (Goodrich and Fang. *Diccionario of Ming Biography, 1368-1644, I*, 929).

y los libros obtenidos en Fujian.³⁸ Al inicio de la relación, Rada indica que “del reyno que nosotros llamamos China [...]se tenía alguna en confuso ansi por escrituras antiguas, qual es la de Marco Polo, veneciano que lo llama el reyno de Cataya.”³⁹

El relato de Martín de Rada posee un valor muy importante para la geografía mundial, ya que resolvió el problema que había estado confundiendo durante largo tiempo a los europeos: si Catay y China era un mismo país o no. Lamentablemente, como el manuscrito de Rada no tuvo mucha difusión en su momento, ese gran descubrimiento fue ignorado.⁴⁰ En 1601, el jesuita español Diego de Pantoja, durante su estancia en Pekín confirmó personalmente que “Catay” era lo mismo que “China” a través de una conversación con comerciantes de otros países asiáticos,⁴¹ por lo que relató este hecho en una carta de 1602 dirigida al obispo de Toledo, Luis de Guzmán.⁴² En 1603 el jesuita portugués Bento de Goís partió del Imperio Mogol de India en busca de una ruta terrestre hacia Catay. Tardó tres años en llegar a Sùzhōu 肅州, una ciudad del norte de China, donde comprobó definitivamente que “Catay” y “China” eran el mismo lugar.⁴³ Poco tiempo después de su llegada, Bento de Goís murió en Suzhou, pero su descubrimiento fue recordado por Matteo Ricci en su diario, que fue publicado en Europa por Nicolas Trigault después del fallecimiento del propio autor.⁴⁴

Aunque la mayoría de los europeos empezaron a conocer la verdad sobre China-Catay a través de la obra de Matteo Ricci, la que tuvo mayor difusión por toda Europa, nunca debemos olvidar que, para esclarecer estas cuestiones, fueron los misioneros españoles los que dieron las primeras explicaciones acertadas sobre esta tierra, y, para este proceso, el contacto con el sur de Fujian fue un paso clave. Las expediciones marítimas de los portugueses y españoles, dirigidas a Asia Oriental, obtuvieron sus primeros frutos en China, concretamente en la región del sur de Fujian, cumpliendo con

³⁸ Sobre los que Martín de Rada trajo de China, véase Dolors Folch, “Martín de Rada’s Book Collection,” *Sinologia Hispanica, China Studies Review* 6, no. 1 (2018): 1–26.

³⁹ BNF, Espagnol, 325, 16r.

⁴⁰ Kai Zhang 張鎧, *Zhongguo yu xibanya guanxishi [中國與西班牙關係史 Historia de las relaciones sino-españolas]* (Zhengzhou: Elephant Press, 2003), 185.

⁴¹ *Ibid.*, 213.

⁴² Diego de Pantoja, *Relacion de la entrada de algunos padres de la Cōpañia de Iesus en la China y particulares sucessos q tuvieron, y de cosas muy notables que vieron en el mismo reyno* (Sevilla: Conlicencia, 1605), 57r.

⁴³ Zhang, *Zhongguo yu xibanya guanxishi [中國與西班牙關係史 Historia de las relaciones sino-españolas]*, 215.

⁴⁴ La primera publicación del diario de Matteo Ricci es la versión latina traducida por Nicolas Trigault y publicada en 1615.

el último “descubrimiento de China”.

El hallazgo de China fue un hito de la “era de los descubrimientos”, porque al llegar a este país los europeos cumplieron con su objetivo inicial de emprender sus aventuras en Oriente y lograron establecer relaciones comerciales con el Imperio Chino. Todos estos intercambios se realizaron a través de las rutas marítimas, pero un hecho muy interesante es que, tanto las actividades comerciales de los ibéricos, como las de los holandeses que llegaron en épocas posteriores, estuvieron vinculadas con un mismo lugar: la provincia Fujian.

1.3 Rutas comerciales y poderes marítimos europeos: la relación con Fujian

Con el descubrimiento de China, se formó una amplia red de rutas marítimas conectadas a ella, gracias a las cuales el imperio asiático pudo incorporarse al entonces emergente mercado mundial. Durante la última fase de la dinastía Ming, todas estas rutas mantuvieron conexiones directas o indirectas con Fujian y, a su vez, éstas fueron gestionadas por los tres países europeos que mantenían actividades frecuentes en el mar del sur de China: Portugal, España y Holanda.⁴⁵

Las rutas portuguesa y española: participación de los fujianeses

Los éxitos de los ibéricos en la exploración del mundo desconocido hicieron de ambos reinos los primeros “imperios marítimos” de la historia moderna. Como consecuencia, Portugal y España realizaron el primer reparto de las zonas de navegación y conquista de nuevas tierras mediante dos tratados: el Tratado de Tordesillas pactado en 1494 y el Tratado de Zaragoza firmado en 1529.⁴⁶ Con el último,

⁴⁵ No tomamos en cuenta Inglaterra, porque, aunque este país tuvo varios intentos de establecer contactos con China durante esta época sobre todo a través de la Compañía Inglesa de Indias Orientales, no lo logró. La única entrada inglesa a China durante la dinastía Ming fue la expedición de la Asociación Courteen (Courteen’s Association). Esta flota, dirigida por el capitán Weddell, llegó a Cantón en 1637 pidiendo libre comercio con China y, tuvo un destino muy parecido al de la primera embajada portuguesa en 1513, siendo finalmente rechazada por el gobierno Ming. Los ingleses no consiguieron fundar la primera factoría en Cantón hasta final del siglo XVII, época del reinado de la dinastía Qing. Gao Hongzhi 高鴻志, *Jindai zhongying guanxishi [近代中英關係史 Historia de la relación sino-inglesa en la edad moderna]* (Chengdu: Sichuan People’s Publishing House, 2001), 4-10.

⁴⁶ Sobre el Tratado de Tordesillas nos remitimos a, María Lourdes Díaz-Trechuelo, “Consecuencias y problemas derivados del Tratado de Tordesillas en la expansión oriental,” in *El Tratado de Tordesillas y su época. Actas del Congreso Internacional de Historia. Tomo III* (Valladolid: Junta de Castilla y León, 1995), 1519–40; Mariano Cuesta Domingo, “La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente,” en *El Tratado de Tordesillas y su época. Actas del Congreso Internacional de Historia* (Valladolid: Junta de Castilla y León, 1995), 1483–1518. Sobre el Tratado de Zaragoza, véase Miguel Pino Abad, “El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas,” in *Guerra, derecho y política: aproximaciones a una interacción inevitable*, ed. Manuela Fernández

España renunciaba a sus pretensiones sobre las Molucas y abandonaba sus derechos sobre todas rutas que rodearan el cabo de Buena Esperanza. Del mismo modo, Portugal también descartó su intervención en la mayor parte del pacífico y en América (salvo Brasil). Así se cumplió con la división del mundo entre las dos naciones ibéricas, dejando el océano Índico al lado portugués y al español el inmenso Pacífico, así como casi todo el continente americano. Esta forma de demarcación puso las bases de una estructura mundial cuya influencia sigue vigente a día de hoy y, también, tuvo gran impacto en las posteriores rutas marítimas globales gestionadas por ambas partes, Portugal y España, en los siglos próximos.

Los portugueses lograron el asentamiento legítimo en Macao en 1557 y pronto hicieron que este lugar pasara de ser un pueblo cerrado a un gran puerto internacional. Lo convirtieron así en una valiosa base de transbordo en Asia Oriental, sirviendo de parada de su red comercial global conectada con otros enclaves del Imperio Marítimo Portugués: Lisboa, Goa y Nagasaki.⁴⁷ Además de esto, durante la unión de la corona hispano-portuguesa de 1580 a 1640, Macao también mantuvo frecuentes intercambios con Manila, ciudad esencial de la ruta transpacífica española. Los portugueses aprovecharon las ferias bianuales celebradas respectivamente en diciembre-enero y mayo-junio en Cantón para realizar intercambios con los chinos, comprando productos como seda y porcelana, que luego cargaban en las naves en dirección a los puertos ya mencionados arriba. Generalmente, en invierno los artículos se exportaban a los mercados de India, Europa y Filipinas y en verano a Japón, lugares donde los portugueses recibían la plata americana y japonesa como forma de pago luego que usaban para volver a comprar productos chinos.⁴⁸

La línea comercial de Nagasaki—Macao—Goa—Lisboa formó parte principal de la ruta del océano Índico. Aunque aparentemente, esta ruta no incluía ningún puerto de Fujian, no debemos ignorar la participación de los fujianeses, porque este grupo supuso una gran aportación para la exploración y desarrollo de Macao.

Rodríguez (Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2014), 25–44.

⁴⁷ Sobre el Imperio Portugués, véase Charles Ralph Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640* (Lisboa: Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, 1963); A. J. R. Russell-Wood, *A World on the Move. The Portuguese in Africa, Asia and America, 1415-1808* (Manchester: Carcanet Press Ltd., 1992); Sanjai Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History* (London-New York: Longman, 1993); A. H. de Oliveira Marques, ed., *História dos Portugueses no Extremo Oriente, 2 Vols.* (Lisboa: Fundação Oriente & Instituto Cultural de Macau, 1998-2001); Crowley, *Conquerors: How Portugal Forged the First Global*.

⁴⁸ Boxer, *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, 5-6.

del funcionario Pang Shangpeng 龐尚鵬 del periodo Jiajing, “la mayoría de los comunicadores [en Macao] provenían de Zhangzhou, Quanzhou, Ningbo, Shaoxing, o de Dongguan y Xinhui... [ellos] imitaban a los extranjeros tanto en la forma de vestir como en la de hablar.” (其通事多漳、泉、寧、紹及東莞、新會人為之...效番衣服聲音).⁵² Así conocemos que la gente de Zhangzhou y Quanzhou estaba muy presente en Macao e incluso vestían los ropajes europeos y hablaban los idiomas occidentales. Un ejemplo muy típico de este grupo fue Zheng Zhilong 鄭芝龍, el famoso pirata oriundo de Quanzhou que emprendió su carrera comercial en Macao. Se convirtió al catolicismo, bautizado con el nombre de Nicolás Iquan y durante su juventud trabajó como intérprete para los portugueses. Del mismo modo, muchos fujianeses como él colaboraron con los portugueses, algunos también traficaron con las mercancías de su propia tierra en Macao, tomando parte con gran iniciativa en los negocios de la ruta portuguesa, es decir, la ruta del océano Índico conectada tanto al mercado japonés como al de la India y Portugal.

Paralelamente, los españoles después de establecerse en las islas Filipinas, empezaron a gestionar la ruta transpacífica que conectaba Manila con Acapulco. Esta ruta estuvo más vinculada a los fujianeses, ya que debido al bajo nivel de producción del archipiélago de Filipinas tanto el abastecimiento de la ciudad de Manila como el suministro de la carga de la Nao de China dependían principalmente de los mercaderes chinos y la mayoría de ellos, como hemos comentado antes, provenían del sur de Fujian, sobre todo de Zhangzhou y Quanzhou. La documentación castellana y china han quedado registrados los frecuentes intercambios entre Fujian y Manila. Estos negocios fueron la condición previa para que esa ruta transpacífica pudiera mantenerse en los siguientes dos siglos y medio.

El primer contacto entre los españoles y los chinos ocurrió el 10 de mayo de 1570, cuando una flota dirigida por el maese de campo Martín de Goiti fue avisada de la presencia de dos juncos chinos en un río de Mindoro. Este encuentro acabó dando lugar a un gran conflicto entre ambas partes, ya que los españoles saquearon los barcos chinos y de entre las más de ochenta personas de estas dos naves murieron veinte y tantos, mientras que el resto, unos sesenta chinos, quedaron prisioneros. Aún así, Goiti mostró

⁵² Zilong Chen 陳子龍, et.al. ed., *Ming Jingshi Wenbian [明經世文編 Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía Ming]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 1962). Capítulo 357, “Pang Shangpeng- Tiwei chenmo yiyi bao haiyu wanshi zhianshi” 龐尚鵬- 題為陳末議以保海隅萬世治安事, 3835.

gran simpatía por los prisioneros y mandó liberarlos y dejarlos volver a su propia tierra, aparte de cubrir los mantenimientos necesarios para el viaje.⁵³ Posteriormente, cuando el maese de campo llegó a Luzón, encontró que “vivían en el quarenta chinos casados”.⁵⁴ Es muy posible que todos estos chinos fueran de Fujian, ya que según los libros genealógicos de esta provincia, a partir del periodo Jiajing (1522-1566) los fujianeses ya comenzaron a emigrar a Filipinas y muchos de ellos murieron allí y fueron enterrados en la isla de Luzón.⁵⁵

Pero los intercambios comerciales sino-hispánicos no empezaron a realizarse de forma efectiva hasta 1572. Al inicio de este año, los chinos que “los españoles habían libertado del naufragio en la Isla de Mindoro” llegaron con ricas mercaderías, junto a otros compañeros suyos que traían “damasco, rasos, tafetanes, seda, porcelana, y otras cosas”.⁵⁶ En palabras del cronista Joaquín Martínez de Zúñiga, todas estas cosas “empezaron a hacer muy lucrativo el comercio de Acapulco.”⁵⁷

El texto de Zúñiga describe muy verazmente la relación entre el Galeón de Manila y los intercambios con Fujian. Aunque la línea orientada a Acapulco se estableció en 1565 con el tornaviaje, gracias a la aportación de Andrés de Urdaneta, esta ruta no resultó fructífera hasta la incorporación de las mercancías chinas. En opinión de Manel Ollé, el comercio sino-español a través de los mercaderes de Fujian fue el “activador” del tráfico del Galeón de Manila.⁵⁸ Los dos galones de 1573 llevaron a Acapulco, entre otros efectos, 712 piezas de seda china y 22.300 piezas de porcelana fina con cantos dorados,⁵⁹ cumpliendo así el primer viaje lucrativo. El historiador chino, Lin Beidian 林被甸, define el año 1573 como el verdadero inicio de la Nao de China. Según él, sin la participación de los artículos chinos, que durante siglos ocuparían la mayor parte de la bodega del Galeón y que generarían los principales beneficios de esta ruta, no

⁵³ “Relación del descubrimiento y conquista de la isla de Luzón y Filipinas hecha por el maestre de campo Martín de Goiti 1570”, AGI, PATRONATO, 24R. 17.

⁵⁴ Ibid.

⁵⁵ Jinzhi Lin 林金枝, “Cong fujian qiaoxiang zupu kan nanyang huaqiaoshi de ruogan wenti [從福建僑鄉族譜看南洋華僑史的若干問題 Analizar las cuestiones de la historia de emigrantes chinos en el Mar Sur de China a través de los libros genealógicos de Fujian],” *Lishi yanjiu [歷史研究 Historical Research]*, no. 4 (1982): 59–79.

⁵⁶ Joaquín Martínez de Zúñiga, *Historia de las islas Philipinas* (Sampaloc: Fr. Pedro Argüelles de la Concepción Religioso Francisco, 1803), 109-110.

⁵⁷ Ibid., 110.

⁵⁸ Ollé, “La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China.” 159.

⁵⁹ Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*, 65.

podemos hablar de una ruta transpacífica funcionando con eficiencia.⁶⁰

Las mercancías traídas por los comerciantes fujianeses a Manila tuvieron distintas procedencias. Una parte constaba de productos locales de la provincia Fujian, entre los cuales destacaba la comida, los animales y todo tipo de artículos de uso diario. Mientras tanto, los objetos más transportados por los juncos chinos, como la seda y la porcelana, tenían su origen en otras provincias de China. La seda procedía principalmente de la región de Jiangnan 江南, sobre todo de Huzhou 湖州 y Songjiang 松江, y una gran parte de las piezas de porcelanas fue producida en Jingdezhen, aunque tampoco faltaban piezas fabricadas en los propios hornos de Zhangzhou, conocidas bajo el nombre de Swatow. Todos estos productos eran transportados por los fujianeses desde su lugar de origen a Yuegang y a través de este puerto se exportaban a Manila. A continuación, la mayor parte de estas mercancías eran cargadas por los españoles en la Nao de China, cruzando el Pacífico rumbo a Acapulco. Al llegar allí, una parte de los productos chinos se repartían por los mercados de la Nueva España, distribuyéndose la gran mayoría en la Ciudad de México, mientras que el resto, tras desplazarse por vía terrestre, se transbordaba en Veracruz para ser cargado en la Carrera de Indias rumbo a España. Este era el panorama de la participación de Fujian en las rutas marítimas del Imperio Hispánico, en el que las actividades de los fujianeses no se limitaron a la línea sino-filipina, sino que también se extendieron a los viajes transpacíficos.

La participación de los fujianeses en la travesía del Pacífico estuvo muy relacionada con el grupo de migrantes asiáticos llegados al Nuevo Mundo mediante la Nao de China. Según los cálculos de Rubén Carrillo, de 1565 a 1815, entre 10.000 y 20.000 asiáticos cruzaron el Pacífico de Manila a Acapulco a bordo del Galeón.⁶¹ Estos inmigrantes recibieron el nombre genérico de “chinos”, aunque en realidad provenían de un ámbito geográfico extenso que incluía zonas del sur, sureste y este de Asia.⁶² Sin

⁶⁰ Beidian Liu 林被甸, “Kuayue taipingyang: zhongguo yu ladingmeizhou de wenhua jiaoliu [跨越太平洋: 中國與拉丁美洲的文化交流 Pasar por el Pacífico: intercambios culturales entre China y América Latina],” in *Zhongwai wenhua jiaoliushi [中外文化交流史 Historia del intercambio cultural entre China y el extranjero]* (Beijing: Guoji Wenhua Chubanshe, 2008), 933–89.

⁶¹ Rubén Carrillo Martín, “Los ‘chinos’ de Nueva España: migración asiática en el México colonial,” *Millars: Espai i Historia* 39, no. 2 (2015): 15–40.

⁶² Varios investigadores han realizado un estudio holístico de los inmigrantes asiáticos en Nueva España en sus tesis doctorales. Destaca Déborah Oropeza Keresey, “Los ‘indios chinos’ en la Nueva España: la inmigración de la Nao de China, 1565-1700.” (El Colegio de México, 2007); Tatiana Seijas, “Transpacific Servitude: The Asian Slaves of Mexico, 1580-1700” (Yale University, 2008); Rubén Carrillo Martín, “Asians to New Spain: Asian Cultural and Migratory Flows in Mexico in the Early Stages of ‘Globalization’ (1565-1816)” (Universitat Oberta de Catalunya, 2015).

embargo, dentro de ellos no faltaban los verdaderos chinos, en muchos casos los sangleyes que llegaron de Manila. De hecho, en Nueva España sí había personas que fueron etiquetadas como “sangleyes”,⁶³ y aunque no sabemos su número exacto, los documentos demuestran que participaron en el comercio del Galeón, además de mantener un vínculo familiar con el otro lado del Pacífico.⁶⁴ Una parte de estos sangleyes también formó parte de la tripulación del Galeón, ya que según Déborah Oropeza la inmigración oriental a Nueva España en los años 1565-1700 sumó alrededor de 7.227 individuos, dentro de los cuales 3360 eran tripulantes de la nao, principalmente indios de Filipinas y probablemente sangleyes.⁶⁵ Tomando en cuenta que la mayoría de los sangleyes eran de Fujian, es comprensible que su cultura marítima les permitiera desempeñar un papel importante en el Galeón de Manila.⁶⁶

Para resumir, podemos afirmar que los comerciantes de Fujian tomaron una gran iniciativa, tanto en la ruta portuguesa como en la española, destacando especialmente dentro de todo este grupo los mercaderes de Zhangzhou. Ellos participaron en la competición marítima puesta en marcha por las naciones ibéricas y tuvieron un papel que cada día se volvió más indispensable. A pesar de todo, el monopolio ibérico de las rutas conectadas a Asia Oriental no tardó mucho en romperse con la intervención de nuevos participantes europeos destacando sobre todo los holandeses.

Los holandeses: ambición por el mercado chino y colaboración con los piratas fujianeses

Los Países Bajos era otra nación con larga tradición náutica y que al final del siglo XVI ya se había convertido en la principal potencia naval y comercial del norte del Atlántico. La Guerra de los Ochenta Años (1568-1648), que enfrentó las diecisiete provincias de los Países Bajos contra España, finalizó con la independencia de las Provincias Unidas. Las últimas se proclamaron una república durante el siglo XVII, período considerado como el Siglo de Oro neerlandés, en buena parte gracias a sus éxitos en las expediciones marítimas.

La economía de la República neerlandesa dependió principalmente del comercio

⁶³ Carrillo Martín, “Asians to New Spain: Asian Cultural and Migratory Flows in Mexico in the Early Stages of ‘Globalization’ (1565-1816).” 62.

⁶⁴ Ibid., 62-63.

⁶⁵ Oropeza Keresey, “Los ‘indios chinos’ en la Nueva España: la inmigración de la Nao de China, 1565-1700.” 78.

⁶⁶ Ibid.

con ultramar. Las dos provincias marítimas, Holanda y Zelanda, fueron el pilar económico de la república, mientras que la riqueza agrícola de las cinco provincias restantes fue mucho menos importante en comparación con las anteriores.⁶⁷ Cuando Carlos V tuvo las siete provincias neerlandesas bajo su dominio a mediados del siglo XVI, ya afirmó que la provincia de Holanda era una “región pequeña” y casi “encerrada por el mar en tres lados”.⁶⁸ También dijo que la gente de esta provincia “navega, importa y exporta todo tipo de mercancías” y que traía artículos extranjeros para “vender en los Países Bajos, así como en Brabante, Flandes y otros lugares vecinos”.⁶⁹ En ese sentido, esta región es muy parecida a la provincia de Fujian, ya que ambas tenían una geografía volcada al mar y ambos pueblos se adiestraron en los negocios con ultramar.

Los neerlandeses decidieron emprender su expedición por Asia en la década de 1590, cuando Felipe II les prohibió la entrada a Lisboa y a todos los demás puertos portugueses. En realidad, ellos conocían bien la ruta a la India y más allá porque varios holandeses habían navegado ya a bordo de las naves portuguesas. De 1595 a 1602, decenas de barcos de los Países Bajos zarparon para establecer relaciones directas con las islas de Especias.⁷⁰ Los holandeses tenían el proyecto de fundar un sistema de comercio intra-asiático para realizar intercambios de productos de distintas regiones de Asia, como el algodón de la India, la pimienta y las especias del sudeste de Asia, la plata de Japón y América (la última distribuida en Filipinas) y la seda y la porcelana de China. A través de ese mecanismo viable y efectivo podrían conseguir los productos asiáticos sin tener que transportar los metales preciosos desde Europa.⁷¹

En 1602, para competir con la Compañía Inglesa de las Indias Orientales (EIC) recién fundada en 1600, el gobierno neerlandés decidió patrocinar la creación de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC), a la cual se le concedió el monopolio del comercio asiático. Ésta se trataba de una empresa de corporación multinacional que poseía poderes cercanos al de un gobierno: incluyendo la potestad

⁶⁷ Charles Ralph Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800* (London: Penguin Books, 1990), 5-6.

⁶⁸ Elias Luzac, *Hollands Rijkdom, Vol.I* (Leiden: Luzac en van Damme, 1780), Bijlage A, 5.

⁶⁹ *Ibid.*, 6.

⁷⁰ José Eugenio Borao Mateo, *The Spanish Experience in Taiwan 1626-1642: The Baroque Ending of a Renaissance Endeavor* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2009), 9.

⁷¹ Femme S. Gaastra, “The Dutch East India Company and Its Intra-Asiatic Trade in Precious Metals,” in *The Emergence of a World Economy, 1500-1914, Part I, 1500-1850*, ed. Om Prakash (Wiesbaden: Franz Steiner Verlag, 1986), 97–112.

de declarar la guerra, negociar tratados, acuñar monedas y establecer colonias.⁷²

Durante el siglo XVII, la VOC puso en práctica la idea del comercio intra-asiático, y estableció una amplia red de enclaves que abarcaban desde la India hasta el Sureste Asiático con factorías en el puerto de Hirado, en Japón (mapa 1.2.4). Pero dentro de todas las sedes asiáticas de la VOC, uno de los lugares más emblemáticos para los holandeses fue China, siendo también la región del sur de Fujian el lugar de los primeros encuentros sino-neerlandeses. El primer contacto sino-neerlandés ocurrió en 1601: en septiembre de este año los holandeses llegaron a Macao y fueron expulsados por los portugueses. Se trasladaron entonces a Cantón, donde pidieron al gobierno chino el establecimiento de relaciones comerciales con su país, pero los funcionarios locales no lo consintieron y les ordenaron marcharse. Pese al rechazo de la autoridad de Guangdong, los holandeses recibieron la ayuda de un comerciante de Haicheng 海澄 (Zhangzhou) que se llamaba Li Jin 李錦. Este hombre, que residía en Dani 大泥 (Patani) y tenía muchos contactos entre los holandeses, fue quien aconsejó al dirigente neerlandés que, si quería hacerse rico, podía ir a Zhangzhou y mandar una tropa a aguardar en Penghu 澎湖 (islas de Pescadores), un archipiélago que está muy cerca de Zhangzhou y Amoy. Además, otros mercaderes de Zhangzhou también prometieron a los holandeses que les ayudarían a contactar con el gobierno chino.⁷³ En 1604, una flota de la VOC llegó a Penghu e intentó establecer negocios con China haciendo de estas islas su propio enclave comercial, del mismo modo que los portugueses lo habían hecho con Macao. No obstante, la solicitud fue otra vez rechazada por la corte Ming aunque los holandeses, a pesar del nuevo fracaso en su negociación con la autoridad china, sí lograron realizar intercambios con los habitantes de la región de Zhangzhou.⁷⁴

Después de retirarse de Penghu, los holandeses continuaron buscando oportunidades de comercio en la costa de Guangdong, aunque debido a la intervención de los portugueses en Macao tampoco tuvieron mucho éxito.⁷⁵ En 1609, los Países Bajos llegaron a un acuerdo con España y se firmó la Tregua de los Doce Años, que puso una pausa a la Guerra de los Ochenta Años. El cese del fuego en el campo de

⁷² Glenn Joseph Ames, *The Globe Encompassed: The Age of European Discovery* (New Jersey: Pearson Prentice Hall, 2008), 102-103.

⁷³ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*], 127-128.

⁷⁴ Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰: 明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*], 245-260.

⁷⁵ *Ibid.*, 263.

batalla de Europa les permitió dedicarse con más energía a la exploración de Asia.⁷⁶ En 1619 la flota de la VOC, dirigida por el entonces gobernador general Jan Pieterszoon Coen (periodo de mandato: 1618-1623 y 1627-1629), conquistó Jakarta, la capital actual de Indonesia, y renombró esta ciudad como Batavia al hacerla la nueva sede de la VOC. Ese mismo año, los gobiernos de Holanda e Inglaterra firmaron el acuerdo conocido como el “Tratado de Defensa”, por el cual colaborarían para luchar contra el monopolio portugués y español en el mar del sur de China.⁷⁷



Mapa 1.2.4 Territorio controlado por la VOC en Asia (color verde)⁷⁸

Los holandeses querían desarrollar el comercio con China y atraer así más barcos chinos a negociar a Batavia. Sin embargo, los últimos preferían seguir frecuentando Manila debido, por un lado, a la cercanía de esta metrópoli hispano-filipina a la costa de Fujian, ya que Batavia estaba mucho más lejos y, por otro lado, a los grandes beneficios que se obtenían en los intercambios con los españoles. Para disputar el tráfico con China, los holandeses, en colaboración con los ingleses, saquearon con

⁷⁶ Ibid., 264.

⁷⁷ Borao Mateo, *The Spanish Experience in Taiwan 1626-1642: The Baroque Ending of a Renaissance Endeavor*. 17.

⁷⁸ Fuente: Recurso online disponible en: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:NetherlandsEmpire.png>, consultado el 1 de noviembre de 2020.

frecuencia tanto los barcos chinos que partían de Fujian a la isla de Luzón como los galeones españoles que se dirigían rumbo a Acapulco y, para colmo, asediaron en muchas ocasiones la ciudad de Manila, no para conquistarla, sino para intentar sofocar económicamente a la colonia española mediante bloqueos estacionales.⁷⁹

El gobernador Jan Pieterszoon Coen propuso solucionar todos los problemas comerciales por medio de la fuerza militar. Bajo su orden, los holandeses volvieron a ocupar Penghu en 1622 y fortificaron estas islas.⁸⁰ Pidieron de nuevo el libre comercio con China, recibiendo otra vez el rechazo del gobierno Ming. Irritados por la negativa, iniciaron ataques contra la isla de Amoy, saqueando los pueblos costeros de Zhangzhou. Como defensa, la corte Ming mandó un ejército a la costa de Fujian, así como una misión diplomática que negociase con los holandeses. La confrontación duró dos años y, al final, en 1624, mediante la conciliación de Li Dan 李旦 (? -1625), un pirata muy influyente de la región de Fujian, la VOC y la corte Ming llegaron a un acuerdo. Así, quedó decidido que los holandeses abandonaran finalmente sus pretensiones en Penghu y se retiraron a la isla de Formosa (Taiwán),⁸¹ donde construyeron la Fuerte Zeelandia como nueva sede de su red comercial.

El lugar en el que se encuentra el Fuerte Zeelandia fue denominado Tayouan 大員 y corresponde al distrito de Anping 安平, de la ciudad actual de Tainan 台南. Este puerto fue el centro de negocios de la VOC en Asia nororiental y bajo el dominio holandés (1624-1662) mantuvo un contacto frecuente tanto con la costa de Fujian como con Batavia. Los holandeses querían desarrollar el comercio libre con Fujian pero en esta época los intercambios con la costa china fueron casi monopolizados por los piratas chinos. Muchos de estos piratas que realizaban negocios de contrabando provenían de Fujian. Aun así, ellos también gozaban de ciertos derechos exclusivos dados por el gobierno Ming y desempeñaban el papel de intermediarios entre la autoridad china y los holandeses. Estos últimos, para lograr sus fines comerciales se vieron obligados a colaborar con estos piratas, dependiendo mucho de su organización, no sólo en la compra-venta de productos chinos, sino también en la negociación de asuntos políticos

⁷⁹ Ibid., 11.

⁸⁰ Bontekoe, *Memorable Description of the East Indian Voyage 1618-25*, 12.

⁸¹ Para conocer el proceso de la segunda ocupación holandesa por Penghu, véase Weisheng Lin 林偉盛, "Helanren Ju Penghu Shimo (1622-1624) [荷蘭人據澎湖始末 (1622-1624) The Netherlander in the Pescadores (1622-1624)]," *Guoli Zhengzhi Daxue Lishi Xuebao [國立政治大學歷史學報 The Journal of History, NCCU]* 16 (1999): 1-46; Leonard Blussé, "The Dutch Occupation of the Pescadores (1622-1624)," *Transactions of the International Conference of Orientalists in Japan*, no. 8 (1973): 28-44.

y diplomáticos con el gobierno Ming.⁸² El pirata más famoso que colaboró con los holandeses fue el mismo Zheng Zhilong (1604-1661), fundador de la banda de piratería de la familia Zheng, quien, después de terminar su trabajo con los portugueses en Macao, participó en el grupo de Li Dan en Japón, y cuando éste último murió en 1625, heredó sus bienes y se convirtió en el más poderoso de todos los piratas chinos. Así monopolizó los negocios de la costa de Fujian y mantuvo una relación alterativamente de colaboración y de confrontación con los holandeses.⁸³ Un año después de su muerte su hijo Zheng Chenggong 鄭成功 (1624-1662), al que se conoce en los documentos europeos con el nombre de Koxinga, expulsó finalmente a los neerlandeses de la isla de Formosa.

La llegada de los holandeses rompió la estructura comercial establecida por los ibéricos en Asia. Esta nación logró contactar con China y realizar negocios con la costa de Fujian gracias a la ayuda de los mercaderes de Zhangzhou. Sin embargo, sus intentos de monopolizar los intercambios con China nunca se cumplieron, porque tanto los portugueses como los españoles no querían abandonar su hegemonía marítima en esta región y lucharon encarnizadamente por defenderla. Además de todo esto, también debemos tener en cuenta que, en ese momento, los piratas de la costa de Fujian habían alcanzado una fuerza capaz de enfrentarse a los europeos y tampoco querían dejar el control de la zona marítima cerca de su tierra en manos de los “invasores”, por lo que pusieron toda su energía en evitarlo.

1.4 Conclusión

Los europeos cuentan con una larga tradición náutica gracias a las características geográficas de su continente. Desde muchos siglos atrás, habían mantenido su pasión por la exploración marítima y, gracias a ello, habían logrado grandes éxitos en este ámbito. Sin embargo, uno de los motivos que les animó a emprender la “era de los descubrimientos” fue su admiración por el mundo oriental, que fue estimulada con la difusión del libro de Marco Polo en el siglo XIV. Desde entonces, China (o Catay) pasó a ser una tierra soñada por los europeos, aunque durante un largo periodo debido a la

⁸² Tonio Andrade, “The Company’s Chinese Pirates: How the Dutch East India Company Tried to Lead a Coalition of Pirates to War against China, 1621-1662,” *Journal of World History* 15, no. 4 (2004): 415–44.

⁸³ Sobre el surgimiento de Zheng Zhilong, véase Leonard Blussé, “Minnan-Jen or Cosmopolitan? The Rise of Cheng Chih-Lung, Alias Nicholas Iquan,” in *Development and Decline of Fukien Province in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, ed. E. B. Vermeer (Leiden: Brill, 1990), 246–64.

escasez de conocimientos geográficos, nadie sabía dónde estaba China ni qué relación podía tener con Catay. No obstante, varios viajeros medievales llegaron al Oriente y algunos sí acabaron teniendo una idea correcta sobre esta cuestión, aunque todavía fue unánimemente ignoradas.

En los siglos XV-XVI, las naciones ibéricas fueron las primeras en explorar la ruta a Oriente. Los portugueses abrieron la línea del océano Índico y llegaron a la India y China. Solicitaron el libre comercio con la última, pero al principio fueron rechazados por el gobierno chino y sólo después de muchas peripecias se asentaron en Macao. Mientras tanto, los españoles llegaron a establecer sus rutas a través del Atlántico y Pacífico gracias a los descubrimientos de varios exploradores como Cristóbal Colón, Fernando de Magallanes, Vasco Núñez de Balboa, Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, etc. A través de las islas de Filipinas los españoles también empezaron a establecer sus primeros contactos con China. El misionero Martín de Rada, después de volver de una visita a Fujian afirmó en su relato que China y Catay se trataban del mismo lugar. Este descubrimiento se corroboró posteriormente con los viajes de los jesuitas y fue difundido por toda Europa a través de la obra de Mateo Ricci.

El descubrimiento de China supuso un momento histórico para la expansión marítima de los ibéricos, porque durante siglos esta tierra siempre había sido la última meta de sus aventuras. Algo importante es que tanto los portugueses como los españoles empezaron sus intercambios con China a través de Fujian. El primer comercio sino-portugués se realizó en la costa de Zhangzhou al sur de esta provincia y, de la misma forma, la primera misión oficial de España a China también desembarcó en la misma región. Además, en las rutas transoceánicas gestionadas por los ibéricos los comerciantes de Fujian desempeñaron un papel imprescindible. En la ciudad de Macao, uno de los puertos más importantes de la red comercial de Portugal, los fujianeses trabajaron como intérpretes y participaron en los negocios internacionales. Mientras tanto, en la parte hispánica el mantenimiento de la línea del Galeón de Manila también dependió principalmente del suministro de las mercancías chinas traídas por los sangleyes, es decir, los comerciantes de Fujian. Estos fujianeses formaron a la vez parte importante de los migrantes asiáticos de Manila a Acapulco y muchos de ellos trabajaron como tripulantes en el Galeón.

Por último, la llegada de los holandeses al inicio del siglo XVII a Asia Oriental rompió el monopolio de los ibéricos en el comercio con esta región. Los neerlandeses siempre intentaron disputarles a los ibéricos el derecho de hacer negocios con China,

pero su modo de contactar con este país asiático fue complicado. Los holandeses trataron en dos ocasiones de ocupar Penghu que está cerca de Zhangzhou y pidieron hacer de estas islas una base de la VOC, desde donde realizar intercambios con China, pero se encontraron con la oposición del gobierno Ming una y otra vez. Sin embargo, al contrario de la actitud oficial, el pueblo chino de esta región se mostró mucho más receptivo para con las necesidades de los holandeses. Los habitantes costeros de Zhangzhou no sólo participaron activamente en los intercambios con los neerlandeses, sino que también les ayudaron a buscar oportunidades para dialogar con el gobierno chino, con el fin de ampliar sus propios derechos comerciales con ultramar. Además, algunos de ellos también formaron parte de los grupos piratas, como la extensa banda de la familia Zheng. De hecho, hasta ese momento, los piratas de Fujian habían crecido hasta convertirse en una gran potencia marítima capaz de hacer frente tanto a la autoridad china como a los holandeses, de monopolizar los negocios exteriores de los puertos de esta región y de desempeñar el rol de intermediaria entre el gobierno Ming y la VOC. Ello transformó en gran medida la estructura de los poderes marítimos en Asia Oriental.

La provincia de Fujian fue el lugar donde ocurrieron los primeros encuentros entre China y Europa. Las tres naciones europeas que llegaron a Asia en esta época, ya fueran portugueses, españoles u holandeses, todos empezaron sus contactos con China en la costa de esta provincia o a través de sus habitantes. Los fujianeses a pesar de pertenecer a la nación china, eran muy distintos del “pueblo continental” definido por Hegel. Tenían una cultura marítima muy arraigada y una tradición de comercio exterior tan larga como la europea, por lo que, cuando vislumbraron la oportunidad de ampliar su comercio marítimo, no dudaron en colaborar con los europeos, sin importarles tampoco violar las leyes o incluso enfrentarse al gobierno chino, pues era un pueblo marítimo de Asia muy semejante a los europeos. Justamente por ello que al conocer la cultura marítima de Fujian podemos comprender mejor la historia de la interacción entre Europa y China.

CAPÍTULO II. LA PROVINCIA DE FUJIAN: TRADICIÓN MARÍTIMA

海者，閩人之田也。

—— 傅元初，《請開洋禁疏》¹

El mar es la tierra de los fujianeses.

—— Fu Yuanchu, *Qingkaihaijinshu*

*(Memoria para pedir el levantamiento de la política de prohibición del mar)*²

Cuando los navegantes ibéricos llegaron a Extremo Oriente en busca del llamado reino de “Catay”, el primer lugar que les dio la bienvenida para la entrada a China fue una tierra que igualmente poseía una larga tradición náutica, la provincia de Fujian. Y todos estos contactos comerciales, empezaron en el pequeño puerto del sur de Fujian llamado Zhangzhou.

A pesar de que el foco de nuestra tesis se va a concentrar en Zhangzhou, para conocer mejor este puerto y la causa de su surgimiento en la dinastía Ming, debemos situarlo dentro del círculo cultural de marcado carácter marítimo de la provincia de Fujian. En efecto, sus habitantes vivían volcados al mar y con especial pasión hacia el mundo exterior. Adoraban a una diosa del mar, y aprovechando la experiencia y tecnología acumulada de navegación y construcción naval acumulada durante siglos, se constituían como la fuerza principal marítima, tanto comercial como militar, de toda la región.

Por tanto, sólo con un conocimiento de ese contexto es posible comprender los motivos históricos y culturales del surgimiento del comercio exterior en Zhangzhou. Por eso, en este capítulo, vamos a analizar las raíces marítimas de la provincia de Fujian a través de varios aspectos, como su geografía, historia y religión, además de los logros tecnológicos de los fujianeses en todo lo referido a la navegación. Aparte, será necesario

¹ Yanwu Gu 顧炎武, *Tianxia junguo libingshu* [天下郡國利病書 Colección de los pros y contras sobre las condiciones sociales, políticas y económicas del Imperio Ming] (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2012), 2996.

² Traducción española de la autora.

también revisar las características de todos los puertos importantes en la historia de Fujian, pues nos ayuda a comprender mejor la peculiaridad de Zhangzhou y el gran significado que tiene para la cultura marítima de China.

2.1 Fujian: una geografía volcada al mar

Según la demarcación administrativa de hoy, Fujian es una provincia del sur de China. Limita al noreste con Zhejiang, al oeste con Jiangxi 江西, al suroeste con Guangdong y al este con el estrecho de Taiwan que la separa de la isla del mismo nombre.

En China, la abreviatura de Fujian es *min* (閩). En el texto clásico chino de la época pre-Qin, *Shan-hai jing*, ya aparece la frase “Min está en el mar, y tiene montañas en el noroeste” (閩在海中，其西北有山).³ Tomando en cuenta la geografía actual de Fujian (toda la parte noroeste está cubierta por montañas), este texto nos demuestra que ya en la historia antigua de China se daba importancia al reconocimiento de este hecho geográfico. Según algunos estudiosos, el origen de la palabra *min* puede estar relacionada con la figura de la serpiente. Así, el diccionario chino de la dinastía Han, *Shuowen jiezi* 說文解字 (*Comentario de caracteres simples y explicación de caracteres compuestos*), explica que “*min* es un pueblo de *yue* del sureste, es raza de serpiente” (閩，東南越，蛇種).⁴

Asimismo, el carácter chino Min está compuesto por dos partes, la parte radical para marcar la pronunciación (門 [mén]: puerta), y dentro de ella está el carácter de insecto (蟲 [chóng]: insecto). Tanto las serpientes como los insectos son animales que aparecen con frecuencia en zonas costeras por lo que no extraña que desde muy antiguo esta región adoptara símbolos, elementos y rasgos culturales asociados al agua, como la utilización de animales para denominar a sus lugares. Más aún si tenemos en cuenta que los análisis geológicos demuestran que, después del Pleistoceno, la costa sureste de China ha estado sumergida en varias ocasiones. En el espacio de tiempo comprendido

³ Cheng Chen 陳成, *Shanhaijing yizhu* [山海經譯注 clásico de las montañas y los mares con notas] (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2012), 233.

⁴ Shen Xu 許慎, *Shuowen jiezi* [說文解字 Comentario de caracteres simples y explicación de caracteres compuestos] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1963), 282.

entre hace 12.000 años y 6.000-7.500 años, una gran parte de la costa de Fujian ha estado sumergida en el mar.⁵

Es decir, no nos cabe duda de que, la relación con el mar, ha formado parte indisoluble en la conformación de la naturaleza y carácter de la cultura min.

Aunque hoy en día, la gente suele utilizar la palabra *min* como sinónimo de la provincia de Fujian, hay que tener en cuenta que la región cultural *min* es bastante diferente al territorio que hoy constituye Fujian como provincia, siendo la primera más amplia y englobándose la segunda en ella. Según Su Wenjing, la provincia de Fujian pertenece al “círculo de cultura *min*” de la época pre-Qin, cuya área incluye las demarcaciones actuales de la totalidad de Fujian, el sur de Zhejiang, el este de Guangdong, el sureste de Jiangxi y la isla de Taiwan.⁶ Por eso, en esta tesis, aunque nuestro análisis se va concentrar principalmente en Fujian, no podemos limitarnos solamente a esta provincia, sino que utilizando el punto de vista cultural cubriremos una extensión un poco más amplia.

Evidenciando la estrecha relación entre cultura y geografía que venimos exponiendo para el caso de la región *min*, hay un refrán chino que, incluso, utiliza la topografía de Fujian, núcleo de la cultura *min*. Este refrán dice que, si dividimos el territorio de Fujian en diez porciones, tiene “ocho porciones de montaña, una porción de agua y una porción de tierra arable” (八山一水一分田). Y es que, las montañas y colinas de Fujian llegan a ocupar un 82.39% de la superficie provincial, una de las proporciones mayores entre todas las provincias orientales y costeras de China.⁷

Este hecho geográfico resulta especialmente relevante, puesto que, a diferencia de marcar el carácter de sus gentes desde la generalizada presencia de montañas, les abocó a buscar su futuro en el mar. Más aun cuando la sociedad china, desde los inicios de su

⁵ Jun Lin 林軍, “Hai'anxian bianqian huanjing dizhi wenti yanjiu: yi fujian nanbu weilu [海岸線變遷環境地質問題研究: 以福建南部沿海地區為例 Environment Geology of the Foreland Cost Margin Migration- a Case Study: South Fujian Province, China],” *Dizhi zaihai yu huanjing baohu [地質災害與環境保護 Journal of Geological Hazards and Environment Ent Preservation]* 17, no. 1 (2006): 29–34.

⁶ Su, *Fujian haiyang wenming fazhanshi [福建海洋文明發展史 Historia de la civilización marítima de Fujian]*, 14

⁷ Comisión de redacción de la corografía de Fujian 福建省地方誌編纂委員會, *Fujian shengzhi: dilizhi [福建省志: 地理志 Corografía de la provincia de Fujian: Geografía]* (Beijing: Fangzhi Chubanshe, 2001), 1.

civilización, viene caracterizada por la importancia de la agricultura. Una actividad ésta que difícilmente supieron desarrollar en esa región montañosa. La falta de tierra de labranza les obligó a buscar otra fuente de vida que pudiera reportarles mayor prosperidad.

Para la mayoría del pueblo chino, sometido desde muy antiguo a un régimen de monarquía absoluta centralizada y cuyo poder se basaba, esencialmente, en la aplicación de medidas que en occidente llamarían fisiocráticas, para el común resultaba muy difícil mantener actividades que no estuvieran estrechamente relacionadas con la agricultura. Ni siquiera el comercio ultramarino, que tradicionalmente se consideraba una de las costumbres arraigadas entre las seguidas por la monarquía china. No obstante, la geografía especial de Fujian marcaba las posibilidades económicas del lugar, haciendo de la agricultura una actividad posible, pero, desde luego, no la más lucrativa.



Mapa. 2.1.1 Topología de la provincia de Fujian⁸

La mayoría de las montañas de Fujian se concentran en la parte del interior de la provincia. La sierra de Wuyi (武夷山脈) y la montaña de Donggong (洞宮山). Situadas

⁸ Fuente: Recurso online: <http://www.chinatouristmaps.com/china-maps/topography-of-china/topography-of-jiangxi-fujian-taiwan.html>, consultado el 1 diciembre de 2020

ambas en la frontera occidental y septentrional, separan Fujian de las provincias limítrofes de Jiangxi y Zhejiang (mapa. 2.1.1). Todo ello conforma una barrera natural que separa esta región del resto de China, permitiéndole desarrollar una cultura distinta. Además, con las montañas concentradas en el noroeste, la topografía inclina hacia el sureste, razón por la que la mayoría de los ríos de Fujian fluyen hacia el este, formando un sistema hidrológico también cerrado e independiente. Esa característica permitió que los fujianeses mantuvieran su propia forma de vida algo más aislada y menos influenciada por el mundo exterior.

Así pues, algo más aislados que el resto de los pueblos que constituían el Imperio Chino, que se veían obligados de forma más eficaz a seguir las directrices centralizadoras del monarca y de sus intereses en el desarrollo fisiocrático, los fujianeses buscaron otra fuente de vida que no girara exclusivamente en torno a la agricultura, aprovechando los abundantes recursos que les ofrecía el mar. De hecho, “vivir del mar” es una tradición de Fujian mantenida desde hace milenios y que, lógicamente, también ha afectado profundamente a la cultura de esta tierra. De esta forma, los fujianeses son guardianes de una cultura peculiar estrechamente relacionada con el mar, poco común en otras regiones de China.

2.2 El pueblo de Fujian: gentes de mar

Como se ha evidenciado, el mar es la fuente de vida del pueblo min, pero para comprender en profundidad ese “carácter marítimo” no basta con una descripción de sus condicionantes geográficos, sino que también tenemos que repasar su historia. Sin duda, creemos, deben estudiarse sus actividades desde la prehistoria, así como el proceso de asimilación por el que fueron absorbidos por la cultura han.

Desde la prehistoria, los habitantes de la costa de Fujian ya practicaban la pesca y la caza. En los restos arqueológicos referentes al neolítico, aparecen gran cantidad de cúmulos de conchas, llamados *midden* o *concheros* (*køkkenmødding*).⁹ Éstos son

⁹ Baoquan Cai 蔡保全, “Cong beiqiu yizhi kan fujian yanhai xianmin de juzhu huanjing yu ziyuan kaifa [從貝丘遺址看福建沿海先民的居住環境與資源開發 Conocer el medioambiente de vivienda y exploración de recursos de los primeros habitantes de Fujian a través de las ruinas de ‘Midden’],” *Xiamen daxue xuebao (Zhaxue shehui kexue ban)* [廈門大學學報(哲學社會科學版) *Journal of Xiamen*

testimonios que evidencian el desarrollo primario de la pesquería y recolección de mariscos en esta zona desde épocas muy tempranas.

Otra evidencia es la costumbre antigua del sur de China, sobre todo en la provincia Fujian, de la práctica funeraria del entierro en barco (船葬). Esta costumbre consiste en colocar el cadáver en un ataúd en forma de barco en un lugar muy alto, frecuentemente en el precipicio. Es por esa razón que en la montaña de Wuyi (武夷山), al norte de Fujian, se han descubierto numerosos restos de ataúdes en forma de barco, entre los cuales, el más antiguo puede llegar a tener una edad de más de 3500 años.¹⁰ Este tipo de sepulturas demuestra la importancia del barco en la vida del pueblo min, gentes que aún después de la muerte querían seguir viviendo en ellos.

El primer registro oficial de Fujian como demarcación geográfica y administrativa aparece en *Zhouli* 周禮 (*Ritos de Zhou*), libro que trata de la burocracia y de la teoría organizativa de la dinastía Zhou. En esa obra se explica que en el sur de China había “siete tribus llamadas min” (七閩) que tributaban a la corte Zhou.¹¹ Según Xin Tucheng 辛土成, la región de los “siete min” corresponde a la tierra antigua del pueblo min, es decir, a parte de Fujian, una región exterior de esta provincia, una parte de Jingsu 江蘇 y An’hui 安徽, así como las zonas de Zhejiang, Jiangxi, Guangdong, Guangxi 廣西, y Taiwán.¹² El primer poder político que conocemos de esta región fue el constituido por el reino de Minyue (閩越国), fundado en el siglo IV a.C. Los habitantes de aquel reino fueron los pertenecientes a una etnia mezclada entre indígenas e inmigrantes del reino Yue (越國), un Estado ubicado en la actual provincia Zhejiang que fue derrotado y anexionado por el reino Chu 楚 en el año 333 a.C.¹³

En 221 a.C., el emperador Qin Shihuang 秦始皇, tras haber unificado China,

University (Arts & Social Sciences Edition)], no. 3 (1998): 106–11.

¹⁰ Zhao Lin 林釗 et.al, “Fujian chong’an wuyishan baiyanya dongmu qingli jianbao [福建崇安武夷山白岩崖洞墓清理簡報 Informe sobre el arreglo de la tumba de la cueva Baiyan de la montaña Wuyi en Chong’an de la provincia de Fujian],” *Wenwu* [文物 Cultural Relics], no. 6 (1980): 12–20.

¹¹ En ese caso, “siete” no se refiere a un número exacto, sino que puede tener un significado ambiguo solamente para expresar una idea de variedad de las tribus. Tucheng Xin 辛土成, *Taiwan haixia liangan de gu minyuezu* [臺灣海峽兩岸的古閩越族 *El pueblo antiguo de minyue a las orillas del estrecho de Taiwan*] (Xiamen: Xiamen University Press, 1989), 4

¹² *Ibid.*, 18

¹³ Xiaowang Xu 徐曉望, *Fujian tongshi*, [福建通史 *Historia general de Fujian*], Vol. I (Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 2006), 113.

estableció en el reino de Minyue una comandancia denominada “Minzhong jun” (閩中郡 Comandancia Central de Min). Es la primera referencia que se tiene de que esta región fue incorporada a la administración del gobierno central chino. El rey de Minyue- Wuzhu 無諸, perdió el título de rey y fue nombrado gobernador de la comandancia (君長).¹⁴ Sin embargo, durante la dinastía Qin (221 a.C.- 206 a.C.), la tierra de Minyue todavía pudo mantener altas cotas de autonomía. El Imperio Qin, que duró pocas décadas, nunca tuvo un control efectivo en esa región, demasiado alejada y de difícil acceso para el poder central ubicado en el norte de China.¹⁵

Después de la fundación de la dinastía Han (202 a.C.- 220), el gobernador de Minyue, Wuzhu, pudo recuperar su título de rey. Esto fue posible gracias a las ayudas que ofreció a Liu Bang 劉邦, fundador y primer emperador de la dinastía Han, durante la contención que se realizó entre los poderes de Chu y Han (206 a.C.-202 a.C.).¹⁶ Según *Han shu* 漢書 (*Libro de Han*), la gente de Minyue acostumbraban a vivir sobre el agua, “suelen realizar luchas marítimas y maneja bien el barco” (習于水鬥, 便於用舟).¹⁷ Tras la muerte de Wuzhu, el reino de Minyue se convirtió en uno de los principales poderes del sureste de la dinastía Han.

Los habitantes de este reino de Minyue, muy diferentes culturalmente de los chinos del norte, solían habitar en lugares como bosques, valles y a orillas de ríos, que en su región eran, realmente, los territorios con mayores dificultades para la vida. Tanto es así que esa realidad les caracterizó como un pueblo muy fuerte, con fuerte tendencia a asumir políticas aventuradas cargadas de riesgos. Ejemplo de ello es que en el año 135 a.C. el rey de Minyue, Ying 郢, descendiente de Wuzhu, ordenó invadir el reino de Nanyue 南越, obligando a la intervención del gobierno Han. No satisfecho con lo anterior, frente al ataque del ejército Han, el rey Ying no dudó en defenderse. Sin embargo, al mismo tiempo, su hermano Yushan 餘善 conspiraba para hacerse con el

¹⁴ Qian Sima 司馬遷 and Zhaoqi Han 韓兆琦, *Shi ji* [史記 *Memorias históricas*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 2010). “Dongyue liezhuan” 東越列傳, 6821.

¹⁵ Weiwo Zhu 朱維幹, *Fujian shigao* [福建史稿 *Historia de Fujian*], Vols I. (Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 2008), 24.

¹⁶ Sima and Han, *Shi ji* [史記 *Memorias históricas*]. “Dongyue liezhuan” 東越列傳, 6821.

¹⁷ Gu Ban 班固, *Han shu* [漢書 *Libro de Han*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1962), Capítulo 64, “Yanzhu zhuan” 嚴助傳, 1669

poder y negociaba con los funcionarios del reino chino. Así, dijo,

“王以擅發兵擊南越，不請，故天子兵來誅。今漢兵眾強，今即幸勝之，後來益多，終滅國而止。今殺王以謝天子，天子聽，罷兵，固一國完；不聽，乃力戰，不勝，即亡入海。”¹⁸

“El rey envía una fuerza a atacar Nanyue sin el permiso del emperador, por lo que éste manda su ejército a impedirlo. La armada Han es demasiado numerosa y potente, por lo que, aunque la vencamos, vendrán más hasta acabar con nuestro reino. Por tanto, debemos matar al rey para pedir perdón al emperador. Si lo acepta, retirará el ejército y podremos conservar nuestro reino. Si no lo acepta, lucharemos con toda nuestra fuerza. En caso de perder la lucha, huiremos al mar.”¹⁹

Nos interesa, precisamente, esta última frase, puesto que el coraje de “huir al mar” es parte de ese carácter típico del pueblo minyue del que venimos hablando. Importa igualmente que este pequeño fragmento de historia nos indica que, hace dos milenios, estas gentes ya tenían la capacidad de plantearse migraciones a ultramar a gran escala, localizando nuevos asentamientos más allá en caso de perder su reino. Para ellos, el mar se abría como un nuevo mundo de posibilidades por explotar, una visión muy diferente a la practicada por los gobernadores chinos de la Llanura Central, para quienes el mar únicamente representaba un destino final y la muerte.

Así al menos lo demostraron durante la caída de la dinastía Song del Sur en 1279. En aquel momento, frente a la derrota en la última batalla contra los mongoles en Yushan 崖山, la familia real y su corte se suicidaron arrojándose al mar. Yushan mató a Ying, haciéndose con el poder. Al nieto de Wuzhu, Chou 醜, al no formar parte en la rebelión, los Han lo nombraron heredero del trono del reino de Minyue, mientras que Yushan se proclamaba rey de Dongyue (東越王). Desde entonces, el reino de Minyue fue gobernado al mismo tiempo por dos reyes: el rey de Minyue y el de Dongyue. En 111 a.C., Yushan se levantó contra la dinastía Han para intentar hacerse con el título de

¹⁸ Sima and Han, *Shi ji* [史記 *Memorias históricas*]. “Dongyue liezhuan” 東越列傳, 6828.

¹⁹ Traducción de la autora.

emperador. Su ambición, finalmente, provocó el ataque del ejército Han y el fin de la historia del reino de Minyue.²⁰ El emperador Wu de Han, consciente de que la fortaleza y el carácter del pueblo de aquella región, además de las ventajas de su particular y dificultosa geografía, podían hacer difícil su administración, ordenó trasladar a los habitantes de Minyue hasta la región de Jianghuai, en un intento de mantener en la zona una paz duradera.²¹

Pero lo cierto es que esa orden de traslado dejó la región de Minyue como un lugar casi abandonado, en el que los pocos habitantes que quedaron huyeron al bosque.²² Aunque la corte de los Han estableció aquí un distrito administrativo, en los siguientes tres siglos se tienen muy pocos registros documentales sobre la zona. La práctica totalidad de autores deducen que, durante este periodo, la región de Minyue se mantuvo bajo un sencillo control militar de carácter especial, significando todo este período un momento de enorme depresión económica y cultural.²³

Más tarde, la caída de la dinastía Han y la consecuente época de divisiones del poder dio una nueva oportunidad a Minyue. Al inicio del siglo III, la región fue ocupada por el poder Wu 吳, que estableció la “comandancia de Jian’an” (建安郡). Durante la época de los Tres Reinos (189-263), en constantes combates entre los años 220 y 280, el reino Wu se hizo famoso por su armada. Por eso, consciente de las ventajas del lugar, cuando el consiguieron conquistar Minyue, intentaron hacer de esta región la base de la marina de su futuro reino. No obstante, la realidad es que, en ese momento, se trataba aun de un lugar lejano y desierto para los chinos, donde sólo habitaban criminales. De hecho, fue un lugar de destierro para funcionarios convictos, donde se les hacía trabajar

²⁰ Sobre la historia del reino Minyue, véase Xin, *Taiwan haixia liangan de gu minyuezu* [臺灣海峽兩岸的古閩越族 *El pueblo antiguo de minyue a las orillas del estrecho de Taiwan*] ; Cong Yang 楊琮, *Minyueguo wenhua* [閩越國文化 *La cultura del reino de Minyue*] (Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 1998); Chunrong Huang 黃春榮, *Minyue yuanliu kaolue* [閩越源流考略 *Estudio del origen del pueblo minyue*] (Fuzhou: Haichao Sheying Yishu Chubanshe, 2002).

²¹ Jianghuai, área geográfica de china, se refiere a la región entre el río Yangtze y el río Huai, abarca las provincias actuales de Anhui y Jiangsu. Sima and Han, *Shi ji* [史記 *Memorias históricas*]. “Dongyue liezhuan” 東越列傳, 6836.

²² Yue Shen 沈約, *Song shu* [宋書 *Libro de Song*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1974). Capítulo 36, “Zhoujun zhi” 州郡志, 1092

²³ Xiangrui Lin 林祥瑞 and Zubi Liu 劉祖陞, *Fujian jianshi* [福建簡史 *Una breve historia de Fujian*] (Sydney: International Chinese Publishing House, 2004), 37.

en los astilleros como castigo. Las políticas de Wu dieron prioridad a los aspectos relacionados con el comercio y la guerra en el mar. Durante este periodo, la comandancia de Jian'an se convirtió en un centro de transporte marítimo, a través del cual el reino Wu mantuvo contactos con lugares como Yizhou 夷洲 (Taiwán), Japón y el Sureste de Asia.²⁴ Así pues, el reinado Wu dio inicio al renacimiento de la cultura marítima de Minyue, reprimida durante la dinastía Han.

Tras la caída del reino Wu, Minyue fue incorporada a los territorios controlados por la dinastía Jin 晉 (266-420). Durante ese período, en el año 398, se produjo un levantamiento de campesinos dirigidos por dos taoístas, Sun En 孫恩 y Lu Xun 盧循. Sun En era practicante del “camino de las cinco medidas de arroz” (五斗米道), una importante rama del taoísmo fundada por Zhang Daoling 張道陵. Muy descontentos por la corrupción de la dinastía Jin del Este 東晉 (317-429), los campesinos acabaron sublevándose en 399 contra las familias más ilustres que ejercían el poder en esa época. Sun convocó primeramente al pueblo, basando sus argumentos en premisas religiosas, que se revelaron como un instrumento imprescindible para unir a la gente.

Sin embargo, y aquí está parte importante de lo que nos interesa, a diferencia de otras rebeliones campesinas de la historia china, la fuerza principal de su tropa la constituyeron los pescadores y mercaderes de la costa del sureste de China, además de que la mayoría de las batallas se llevaron a cabo en el mar. Sun En perdió varias batallas importantes contra el ejército de la dinastía Jin y, finalmente, incapaz de afrontar la derrota, se suicidó en 402 arrojándose al mar.²⁵ Sea como fuere, la lucha no terminó, al continuarla Lu Xun, cuñado de Sun En y también discípulo del “camino de las cinco medidas de arroz”. La rebelión duró nueve años más, fracasando finalmente en el año 411, cuando Lu Xun emuló el mismo destino de su predecesor.²⁶

En cualquier caso, aunque la rebelión de Sun En y Lu Xun resultara un fracaso, demostró la enorme fuerza y resistencia del pueblo costero, capaz de mantener la lucha

²⁴ Su, *Fujian haiyang wenming fazhanshi* [福建海洋文明發展史 *Historia de la civilización marítima de Fujian*], 30-31.

²⁵ Xuanling Fang 房玄齡 et. al., *Jin shu* [晉書 *Libro de Jin*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1974). Capítulo 100, Liezhuan 70, “Lu Xun” 盧循, 2631-2634.

²⁶ *Ibid.*, 2634-2636.

contra el imperio durante años. Aun hoy, es considerada por muchos como la primera gran revuelta “de piratas” en China, y su líder, Sun En, “el primer pirata de la historia china”. En opinión de Su Wenjing, la sublevación de Sun En y Lu Xun fue, en realidad, la primera lucha lanzada por el “pueblo marítimo chino” para obtener su derecho de autodeterminación y de decisión sobre su modelo de vida.²⁷

Tras la caída de la dinastía Jin, Fujian fue dominada sucesivamente por las cuatro dinastías meridionales que se siguieron: los Song 宋 (420-479), los Qi 齊 (479-502), los Liang 梁 (502-557) y los Chen 陳 (557-589). Durante esta época, Fujian fue un lugar marginal y alejado de las guerras y disturbios que se produjeron con mucha frecuencia en el resto de China. Sin embargo, esa lejanía y soledad también la seguían manteniendo como una región poco poblada e infectada de delincuentes que eran desterrados a ella.

A continuación, las dinastías Sui 隋 y Tang supusieron un tiempo de cambio para la historia de Fujian. A partir de esta época, toda China volvió a estar bajo el dominio de un gobierno central unificado, que empezó a tener más control directo sobre la región. En 669, el general de la dinastía Tang, Chen Yuanguang 陳元光, con su padre y al frente de un ejército, llegaron al lugar que hoy conocemos como Zhangzhou con el objetivo de acabar con la rebelión de los “bárbaros” (蠻獠) una cuestión que preocupó constantemente a la corte de los Tang.²⁸

A lo que nos importa, se debe señalar que los llamados “bárbaros” eran, en realidad, los descendientes del pueblo Minyue que habían huido al bosque, como ya vimos, durante la dinastía Han.²⁹ Utilizando una doble política que combinaba la represión y la amnistía, Chen logró conquistar la región. A partir de ese momento se produjo un fuerte fenómeno de mestizaje entre la población autóctona y los recién llegados que, a su vez, fueron atrayendo con el tiempo mayores contingentes de inmigrantes provenientes del norte. La consolidación del asentamiento y el desarrollo demográfico

²⁷ Su, *Fujian haiyang wenming fazhanshi* [福建海洋文明發展史 *Historia de la civilización marítima de Fujian*], 35.

²⁸ Xu, *Fujian tongshi* [福建通史 *Historia general de Fujian*], Vol. II, 28-31.

²⁹ Su, *Fujian haiyang wenming fazhanshi* [福建海洋文明發展史 *Historia de la civilización marítima de Fujian*], 47.

y económico permitió que en el año veintiuno del reinado de Kaiyuan 開元, el 733, la corte Tang estableciera un nuevo cargo denominado “comisionado militar de Fujian” (福建經略使), encargado de administrar los asuntos de Fuzhou, Quanzhou, Zhangzhou, Jianzhou 建州 y Chaozhou 潮州. Ese fue el momento en el que se dio inicio a la utilización del nombre de la provincia que se usa hasta hoy, Fujian.³⁰

Posteriormente, la caída de la dinastía Tang llevó a China a una nueva fase de división entre los años 907 y 960, la conocida como de las cinco dinastías y diez reinos. Durante esta etapa, Fujian se constituyó como uno de los diez reinos, el reino Min, entre 909 y 945. Este reino fue fundado y gobernado por el poder de la familia Wang.³¹ Esta familia, oriunda del distrito Gushi 固始 de la actual provincia de Henan 河南, se levantó inicialmente contra el gobernador regional de su lugar, pero después del fracaso de la rebelión, tuvo que salir del pueblo y huir hacia el sur. Llegó a Fujian, una tierra lejos de guerras y conflictos, y fundaron allí su propio poder. Durante el reinado de Wang Shenzhi 王審知, fundador del reino Min, la economía y cultura de Fujian consiguió un desarrollo sin antecedentes. El comercio marítimo, uno de los pilares de la economía de Fujian, floreció en esta época. Puertos como Fuzhou, Quanzhou y Gantang 甘棠,³² mantuvieron relaciones comerciales tanto con mercados chinos continentales como con ultramar.³³

Realmente, puede afirmarse que, en ese momento, la cultura china introducida desde el norte ya había calado en Fujian. Esta cultura, mezclada con la regional, dio lugar un nuevo sincretismo en el que todo lo referente al mar adquiriría especial importancia. Se daba origen a la particular idiosincrasia de Fujian que la caracterizaría en los siguientes siglos y que tendría gran influencia no solamente en la propia provincia, sino también en el modelo de desarrollo de todo el país.

³⁰ Xu, *Fujian tongshi* [福建通史 *Historia general de Fujian*], Vol. II, 39.

³¹ Sobre la historia del reino Min, véase Edward H. Schafer, *Empire of Min: A South China Kingdom of the Tenth Century* (Warren, CT: Floating World Editions, 2006).

³² Sobre el puerto de Gantang es largo el debate historiográfico abierto desde hace décadas acerca de su ubicación real, siendo la explicación más aceptada aquella que lo sitúa como el puerto Huangqi 黃崎, situado en el distrito actual Xiabaishi de la ciudad de Fu'an. Dake Liao 廖大珂, “Zailun 'gantanggang' de lishi wenti [再論‘甘棠港’的歷史問題 Analisis sobre la cuestión del puerto de Gantang],” *Researches in Chinese Economic History* [中國社會經濟史研究], no. 3 (1998): 43–48.

³³ Xu, *Fujian tongshi* [福建通史 *Historia general de Fujian*], Vol. II, 235-237.

Posteriormente, el tiempo que duraron las dinastías de Song y Yuan, se configuró como otra etapa floreciente para la región y la cultura de Fujian, y en especial para todo lo relacionado con el mar. Y es que, la dinastía Song, obligada por la propia debilidad del país, decidió adoptar una política de “apertura marítima para enriquecer el país” (開洋裕國). Una política que se vio continuada por la dinastía Yuan, motivada por la prosperidad experimentada y por su ambición expansiva, razón por la que se prestó mucho apoyo al comercio marítimo. Esta larga etapa de fomento de la actividad comercial de la región, la “puerta marítima” de China, permitió un gran desarrollo económico y un aumento considerable de los intercambios con otras regiones de ultramar.

Dentro de la región de Fujian, y aprovechando esa prosperidad, destacó, sobre todo, el puerto de Quanzhou, que en ese momento ya se había configurado como una gran metrópoli multicultural con fuertes lazos comerciales con otras zonas asiáticas. Además, a lo anterior debe añadirse que la guerra que se produjo en la transición entre las dos dinastías de este período, incluyendo el traslado de la corte china al sur, provocó otra importante ola de migraciones a Fujian. Con ella, la llegada de una gran cantidad de letrados del norte, pertenecientes a familias acaudaladas y prestigiosas, Fujian se convirtió en un destacado centro cultural, con particular desarrollo en el campo de la educación y de la imprenta. Y este cambio es especialmente relevante, toda vez que significó que Fujian dejó de ser una región marginada y que se fue incorporado de manera más efectiva al territorio imperial chino, tanto en la economía como en la cultura. En este contexto, la cultura regional de Fujian aprovechó para transmitir sus aportes y particularidades, como su idiosincrasia costera y cultura del mar, a otras provincias chinas, enriqueciendo a un imperio de base agrícola.

Las siguientes dinastías en gobernar China, las de Ming y Qing, significaron la consolidación del desarrollo marítimo de Fujian. Aunque los gobernantes de esta época iniciaron las políticas de *Haijin*, e intentaron cerrar por completo la costa china en determinados momentos, lo cierto es que no pudieron cambiar la tendencia histórica que cada día daba más importancia al mar. Esta etapa entronca directamente con la que en Occidente ha dado en llamarse “Era de los descubrimientos”, es decir, con la llegada

de los europeos a Asia. Indefectiblemente, esta circunstancia, finalmente, colocó a Fujian en el escenario mundial.

Fujian se convirtió en la primera puerta china abierta a Occidente, y los mercaderes fujianeses desempeñaron un papel muy importante en el funcionamiento del nuevo mercado global que empezó a formarse en esta época. Los puertos del sur de Fujian, como Zhangzhou y Xiamen (Amoy), surgieron sucesivamente como grandes centros de negocio internacional. No en vano eran la cuna de la cultura marítima de Fujian, pero también el lugar por donde las tradiciones marineras occidentales entraron en China. Precisamente, este proceso de contactos e intercambios entre Occidente y Oriente experimentados en Fujian demuestra la apertura y la inclusividad de los pueblos marineros y su idoneidad para el contacto entre culturas.

Una lectura detenida de la historiografía dedicada a la provincia de Fujian en ese período evidencia cómo Fujian pasó de ser un lugar de limitada importancia local y regional a ser un centro económico y cultural con gran impacto dentro del Imperio Chino como nivel mundial. Había llegado el momento de explotar todas las ventajas comparativas que, ahora sí, permitían su geografía volcada al mar, cercana a muchos puntos de intercambio comercial del Sudeste Asiático, así como sus tradiciones marineras y comerciantes. Los nativos de Fujian, un pueblo fuerte y aventurero, hasta ahora habían dependido enormemente en lo económico y demográfico de sus vínculos políticos con el norte de China, de donde provinieron en distintas etapas gran parte de la población por decisiones imperiales. La mayoría de aquellos inmigrantes llegados del norte habían sido militares, criminales o huidos de guerras y conflictos políticos. Es decir, aquellos que fueron acumulando conocimientos, intercambios y cultura en la región durante largas etapas de la historia tenían algo en común, todos ellos eran descontentos, marginados o rechazados por sus sistemas, deseosos de iniciar cambios. Esto, creemos, hacía de los habitantes de Fujian un grupo especial, una sociedad de espíritu inquieto, volcado a la exploración y explotación de cuanto le aportaba su principal fuente de riqueza, el mar y lo que hubiera más allá de él.³⁴ Entonces, para

³⁴ Su, *Fujian haiyang wenming fazhanshi* [福建海洋文明發展史 *Historia de la civilización marítima de Fujian*], 4.

ellos, el comercio con ultramar no era solamente una opción de vida, sino también un instinto cultural. En ese sentido, nos parece importante resaltar la semejanza que compartían los fujianeses con los exploradores europeos que llegaron a Asia en el siglo XVI.

2.3 El culto a Mazu, diosa del mar

Para los navegantes de la Europa cristiana, como portugueses y españoles que llegaron al Índico y a Filipinas por las largas y peligrosas rutas que bordeaban África o cruzaban el océano Pacífico, todos los viajes que conseguían llegar a destino debían agradecerse a la Virgen de Antipolo, también conocida como Nuestra Señora de la Paz y Buen Viaje. Era ésta la que protegía a los tripulantes europeos durante los largos trayectos por mar. Mientras tanto, para los chinos, como los sangleyes que acudían a negociar en Manila, por ejemplo, quien les protegía de la misma forma era Mazu, la diosa marina de China de origen fujianés. La creencia religiosa es que Mazu está patrullando el mar constantemente, bendiciendo los viajes contra cualquier tormenta o naufragio. Esta creencia, nacida en la costa de Fujian, y ampliamente difundida en todas las regiones donde los fujianeses realizaban sus negocios, supone el soporte espiritual de los pueblos marineros chinos, que siempre los anima a luchar contra el mar.

La figura religiosa de Mazu tiene un origen real. Fue una mujer nacida en los inicios de la dinastía Song, en la isla de Meizhou 湄洲 de Putian 莆田, localizada en la costa de Fujian. Su nombre auténtico fue Lin Mo 林默. Lin es el apellido de la familia, mientras que su nombre Mo, significa silencio, que le pusieron al nacer porque no lloró durante el parto, aparte de que fue muy callada durante toda su vida. Según los documentos de la dinastía Song, Lin Mo fue considerada una bruja, con la capacidad sobrenatural de predecir el destino de la gente.³⁵ Sus leyendas escritas y transmitidas

³⁵ Bogui Ding 丁伯桂, “Shunji shengfei miaoji [順濟聖妃廟記 Relato del templo de la Santa Concubina ‘Shunji’],” in *Xianchun lin’an zhi* [咸淳臨安志 *Corografía de Lin’an durante los años Xianchun*], ed. Shuoyou Qian 潛說友. Capítulo 73, “Cisi 3” 祠祀三, “Waijun Xingci” 外郡行祠. Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 *colección imperial de los cuatro depósitos*], recurso online disponible en: [https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%92%b8%e6%b7%b3%e8%87%a8%e5%ae%89%e5%bf%97_\(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac\)%e5%8d%b7073](https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%92%b8%e6%b7%b3%e8%87%a8%e5%ae%89%e5%bf%97_(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac)%e5%8d%b7073), consultado el 23 de diciembre de 2019.

por tradición oral aseguran que murió joven y soltera durante un naufragio, tras lo cual se convirtió en diosa. A partir de ese momento todo el mundo comenzó a llamarla Mazu.³⁶ Su acción suele ceñirse a pasear por el mar, acompañada de dos demonios, uno rojo con dos cuernos, llamado Qianliyan (千里眼 Ojo a mil millas) y otro verde con un único cuerno, Shunfenger (順風耳 Oído al viento). Mazu había derrotado a ambos, haciendo que ahora le sirvan en los naufragios, donde acude siempre la primera, vestida de rojo, para salvar a la gente.



Figura 2.3.1 Figura de Mazu acompañada por Qianliyan y Shunfenger³⁷

³⁶ En el dialecto de Fujian, Mazu tiene el significado de niangma (娘媽, dama y madre), una llamada cariñosa a las mujeres.

³⁷ Fuente: *Tianhou shengmu shengji tuzhi quanji* [天后聖母聖跡圖志全集 *Recopilación de las ilustraciones de las anécdotas de la Emperatriz Celestial y Santa Madre*], Edición de Shou En Tang 壽恩堂 publicada en 1870, Biblioteca Nacional de China.

La primera mención conocida a un milagro atribuido a Mazu se encuentra en el relato del funcionario Xu Jing 徐兢 sobre una embajada de la corte Song al reino de Goryeo (Corea) en el quinto año de Xuanhe 宣和 (1123). Esta embajada, mandada por el emperador Song Huizong 宋徽宗, tenía como misión dar el pésame por el rey Yejong, decimosexto monarca de la dinastía Goryeo. La embajada sufrió tempestades en el tornaviaje, y se salvó gracias a la ayuda de esta diosa.³⁸ Este milagro propagó la fama de Mazu, que con el tiempo se convirtió en patrona de los navegantes. Después del regreso de la embajada, el emperador Song Huizong concedió la exposición de una placa titulada “Shunji” (順濟 Pasar sin problemas) al antiguo templo de Lin Mo. Esto se significó como un hecho muy importante, al tratarse del reconocimiento oficial del culto a Mazu. Durante los siguientes siglos, Mazu fue reconocida en numerosas ocasiones por las distintas dinastías chinas, obteniendo cada vez un rango superior en el panteón religioso. Por ejemplo, en 1156, el emperador Song Gaozong 宋高宗 la nombró Linghui Furen (靈惠夫人 Señora de Gracia); y en 1278, el gran kan del Imperio Mongol y emperador de la dinastía Yuan, Kublai Kan 忽必烈, le dio el título “Tian Fei” (天妃 Concubina Celestial); en 1680, el emperador Kangxi 康熙 de la dinastía Qing la nombró Tianshang Shengmu (天上聖母 Santa Madre Celestial o Santa Virgen Celestial), pero sólo cuatro años después, la coronó con otro título más glorioso – Tian Hou (天后 Emperatriz Celestial).

Gracias al reconocimiento oficial, el culto a Mazu se difundió muy pronto desde la costa de Fujian, llegando rápidamente a las regiones de su alrededor. Pero se adoró no solamente en las provincias del sureste de China, sino también en el norte, como en Shandong 山東 y Tianjin 天津, provincias con las que se mantenían relaciones comerciales por vía marítima y fluvial. Se demuestra así que una gran parte de los mercaderes fujianeses establecidos en ultramar llevaron consigo sus propias creencias y, entre ellas, principalmente la de Mazu. Por eso, aparte de en China, encontramos ya

³⁸ Jing Xu 徐兢, *Xuanhe fengshi gaoli tujing* [宣和奉使高麗圖經 *Relato de la embajada al reino de Goryeo durante los años de Xuanhe*], Capítulo 39, “Haidao 6” 海道六, “Haku” 蛤窟, 2. Recopilado en *Siku Quanshu* [四庫全書 *Colección imperial de los cuatro depósitos*]. Recurso online disponible en: [https://zh.m.wikisource.org/wiki/%E5%AE%A3%E5%92%8C%E5%A5%89%E4%BD%BF%E9%AB%99%E9%BA%97%E5%9C%96%E7%B6%93_\(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC\)](https://zh.m.wikisource.org/wiki/%E5%AE%A3%E5%92%8C%E5%A5%89%E4%BD%BF%E9%AB%99%E9%BA%97%E5%9C%96%E7%B6%93_(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC)), consultado el 1 de diciembre de 2020.

en nuestra época de estudio templos dedicados a esta diosa también en Taiwán, Japón, Ryūkyū y en toda la región del sureste de Asia. Otro ejemplo destacable de esta distribución es la ciudad de Macao, cuyo nombre en portugués (Macau) justamente proviene del templo de Mazu, como lo que hemos relatado en el capítulo anterior.³⁹ Así pues, la difusión del culto a esta diosa es una pista incuestionable de la expansión comercial y cultural de Fujian, pudiendo relacionarse su presencia en templos con la llegada a esos lugares de la red comercial y migratoria de los fujianeses.

En ese sentido, Takeshi Hamashita, al analizar el sistema comercial y migratorio de Asia Oriental, propone el concepto de *Mazu believers zone* o “zona de creyentes de Mazu”. Según este historiador japonés, la difusión del culto a Mazu implica la aceptación general de esta deidad en amplias zonas del continente asiático, con el fin de conseguir evitar los desastres propios que acaecen en el medio marino, tanto naturales como las tormentas, como de piratas, etc. De hecho, la aceptación abarca no sólo a los comerciantes, sino también a los pescadores y cualquiera que tuviera en el mar parte de su estilo de vida.⁴⁰

La zona de culto a Mazu indica, sin duda, los destinos de los mercaderes y pescadores costeros de Fujian, a la vez que perfila la zona migratoria de los chinos del sur de esta provincia. La utilización de este culto, cada vez más elevado por los emperadores, indicaría una comunión de intereses entre el poder político y los económicos y sociales de esta región dedicada al comercio y la pesca más allá de China. Una relajación en el control imperial a cambio de expandir más su cultura, redes de intercambio, influencia y beneficios económicos. Así, se conformó una región marítima extensa por todo el sudeste asiático que, al mismo tiempo, también se convertía en una zona de tributo y comercio, de expansión migratoria y religiosa, en un nuevo mundo cultural, mestizo, sincrético, conectado y más próspero. En ese mundo conectado por mar, Fujian era un centro neurálgico y gracias a lo cual pudo mantener gran parte de sus propias costumbres y cultura, diferentes al resto de China.

³⁹ Miu Bing Christina Cheng 鄭妙冰, *Macau: A Cultural Janus in Colonial Vicissitudes* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 1999), 47.

⁴⁰ Hamashita, *China, East Asia and the Global Economy: Regional and Historical Perspectives*, 76-78.

El culto a Mazu tiene su origen en la dinastía Song, época de florecimiento del taoísmo, por lo que esta creencia, desde el momento de su nacimiento, ya estaba plenamente influenciada y llena de colores de esa religión. La vida entera de Lin Mo, por ejemplo, es típica de las deidades taoístas, seres humanos convertidos en seres inmortales. En el caso de Mazu, aunque en sus inicios no perteneció a ninguna de las religiones primordiales, con el tiempo y por su gran difusión, fue aceptada tanto por el taoísmo como por el budismo. El libro *Sanjiao yuanliu shengshifodao soushen daquan* 三教源流聖帝佛師搜神大全 (*En búsqueda de lo sobrenatural: recopilación de los santos, emperadores, budas y maestros originados en las tres religiones*), publicado en tiempos de la dinastía Ming, tiene esta figura como una divinidad del taoísmo.⁴¹

En cuanto a su presencia en el panteón budista, un fenómeno destacable es la fusión entre Mazu y Guanyin. Como hemos explicado, Mazu se configuró originalmente como patrona de los navegantes, pero luego fue evolucionando y adquiriendo otras funciones, como la protección de mujeres y niños. Por ejemplo, una de las creencias extendidas es que esta diosa del mar puede dar hijos a las mujeres que se lo piden, un poder compartido con Guanyin, la figura femenina más importante del budismo chino.⁴² En una sociedad gobernada por los principios del confucianismo, la procreación era la primera obligación de las mujeres y, en ese caso, la creencia de que Mazu podría conceder hijos a quienes se lo piden es un signo de esa fusión entre la cultura de Fujian y las religiones presentes y mayoritarias en otras regiones de China. Este proceso de sincretismo religioso demuestra la inclusividad y la vitalidad de la cultura de Fujian, capaz de influenciar los principios religiosos básicos de la China imperial.

⁴¹ *Sanjiao yuanliu shengshifodao soushen daquan* [三教源流聖帝佛師搜神大全 *En búsqueda de lo sobrenatural: recopilación de los santos, emperadores, budas y maestros originados en las tres religiones*], vol. 4, 16-17. Recurso online disponible en https://zh.wikisource.org/wiki/file:三教源流搜神大全_西嶽天竺國藏板_清刊本.pdf, consultado el 21 de noviembre de 2019.

⁴² Sobre la relación entre Mazu y el budismo, véase Chunrong Luo 羅春榮, “Mazu wenhua yu fojiao wenhua de jiehe [媽祖文化與佛教文化的結合 *Combinación de la cultura de Mazu con la cultura del budismo*],” in *Mazu Wenhua Yanjiu* [媽祖文化研究 *Estudio de la cultura de Mazu*] (Tianjin: Tianjin Guji Chubanshe, 2006), 67–75.

2.4 Construcción y tecnología naval en Fujian: una práctica milenaria

Si el culto a Mazu era el apoyo espiritual de los navegantes fujianeses, otra base fundamental para sus actividades en el mar eran las tecnologías de construcción naval que conocían y aplicaban. Con milenios de práctica en el mar, los fujianeses habían acumulado la suficiente experiencia y conocimiento sobre técnicas náuticas como para estar en vanguardia en aquel tiempo dentro de este campo y a nivel mundial. Ello les había permitido llevar a cabo incontables hazañas marítimas.

Los primeros testimonios que tenemos sobre la construcción naval en Fujian son, sin duda, aquellos “ataúdes de barco” encontrados en la montaña Wuyi de los que ya hicimos mención con anterioridad. En 1978, se descubrió uno de esos ataúdes bien conservado en una cueva del acantilado de la montaña Wuyi. Según el análisis de carbono-14, tiene una edad de alrededor de 3.445 años con un margen de error de unos 150 años.⁴³ Este ataúd tiene una longitud de 4.89 m, y está hecho de un tronco entero de madera de *phoebe zhennan*, una especie laurácea endémica de la zona. Con una manufactura refinada, muestra una hechura perfecta en todos los detalles,⁴⁴ lo que evidencia que, en ese momento, los constructores de ataúdes también tenían la misma capacidad de fabricar naves de verdad.

El cayuco, construido por un solo tronco de árbol, puede ser la prueba de un desarrollo inicial de la construcción naval. Uno de los primeros cayucos que se guardan en China es una pieza encontrada en Fujian. En 1973, se descubrió un cayuco de hace dos mil años en el distrito de Lianjiang 連江 de la ciudad de Fuzhou. La pequeña canoa, hecha de alcanforero, mide 7.1 m de longitud, y tiene una parte convexa en el fondo, que quizá sea el lugar donde el remero se pone en pie. La prueba de carbono-14, en este caso, revela que la pieza es de hace unos 2.170 años con un margen de error de 95 años. Esto la sitúa como perteneciente al comienzo de la dinastía Han Occidental (202 a.C.-

⁴³ Lin, “Fujian chong' an wuyishan baiyanya dongmu qingli jianbao [福建崇安武夷山白岩崖洞墓清理簡報 Informe sobre el arreglo de la tumba de la cueva baiyan de la montaña Wuyi en Chong'an de la provincia de Fujian].”12–20.

⁴⁴ Weiwen Lin 林蔚文, “Fujian wuyishan chuanbo ruogan wenti tantao [福建武夷山船棺若干問題探討 Discurso sobre las cuestiones de ataúd de barco de la montaña Wuyi],” *Jiangxi wenwu [江西文物 Relics from Jiangxi]*, no. 3 (1989): 19-22, 5.

9 d.C.).⁴⁵

Asimismo, la época de los Tres Reinos puede ser un periodo de gran desarrollo de la construcción naval de Fujian. Como hemos explicado, el reino Wu fundó astilleros en Fujian y mandó a los criminales a trabajar allí.⁴⁶ De ese modo, Fujian se convirtió en un centro importante de construcción naval del sur de China. Según *Taiping yulan* 太平禦覽 (*Lecturas imperiales de la época Taiping*), obra de referencia de la dinastía Song, el libro *Wushi waiguo zhuan* 吳時外國傳 (*Cuentos del extranjero en el periodo Wu*) recordaba que las naves del reino Wu tenían siete velas y realizaban, incluso, expediciones hasta ciertos dominios del Imperio Romano (從加那調州乘大伯舶，張七帆，時風一月餘日，乃入秦，大秦國也).⁴⁷ En esta época, la nave más famosa de Fujian fue la que se fabricó en el astillero Wenma 溫麻, conocida como Wenma Wuhui (溫麻五會). El nombre Wuhui 五會 (reunión de cinco) proviene de la tecnología que reúne cinco tablas para construir tal nave (溫麻五會者...合五板以為大船，因以五會為名也).⁴⁸ Para hacer naves más grandes, hay que conocer la técnica suficiente como para saber unir los módulos pequeños, y la fabricación de la nave Wuhui demuestra que los carpinteros de ribera de Fujian ya dominaban perfectamente esta tecnología.

La rebelión marítima de Lu Xun en la última época de la dinastía Jin contribuyó también, en gran medida, al avance de construcción naval. Una tecnología de gran importancia que apareció en este momento fue la incorporación de los compartimentos estancos. El libro *Yixi qijuzhu* 義熙起居注 (*Diarios imperiales del periodo Yixi*), citado por Ouyang Xun en *Yiwen leiju* 藝文類聚 (*Colección clasificada basada en los clásicos y otra literatura*), dice que “Lu Xun construyó nueve naves de ocho compartimentos” (盧循曾造八槽艦九枚).⁴⁹ El experto en historia de construcción

⁴⁵ Maocun Lu 盧茂村, “Fujian lianjiang fajue de xihan dumuzhou [福建連江發掘的西漢獨木舟 El Cayuco descubierto en Lianjiang de Fujian de la época Han Occidental],” *Wenwu* [文物 *Cultural Relics*], no. 2 (1979): 95.

⁴⁶ Shou Chen 陳壽, *Sanguo zhi* [三國志 *Relato de los tres reinos*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1959). “Wushu. Sunhao zhuan” 吳書.孫皓傳, 1170.

⁴⁷ Daqin (大秦), denominación del Imperio Romano en los documentos chinos. Fang Li 李昉, *Taiping yulan* [太平禦覽 *Lecturas imperiales de la época Taiping*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1959). Capítulo 771, “Zhoubu IV” 舟部四, 3419.

⁴⁸ Ibid., Capítulo 770, “Zhoubu III” 舟部三, 3413.

⁴⁹ Xun Ouyang 歐陽詢, *Yiwen leiju* [藝文類聚 *Colección de literatura organizada por categorías*] (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 1982), 1234.

naval china, Xi Longfei 席龍飛, cree que la plancha de compartimientos estancos tuvo su aparición sobre el año 400, quizá con la aportación de Lu Xun.⁵⁰

Pero fue durante la dinastía Song, cuando la construcción naval de Fujian alcanzó a un nivel de liderazgo tanto nacional como internacional. El comisionado de transporte de la corte Song, Lyu Yihao 呂頤浩, en su libro *Zhongmu ji* (忠穆集 *Colección de lealtad y honestad*), dice que “la naturaleza de la manera del sur se adapta mejor al agua, por eso las naves marítimas de Fujian son las de calidad superior, las de Guangdong y Guangxi son un poco inferiores, mientras que las de Wenzhou y Mingzhou son aún peores” (南方木性與水相宜，故海舟以福建為上，廣東、西船次之，溫、明州船又次之).⁵¹ Durante la dinastía Song del Norte (960-1127), las naves de carácter civil de Fujian sirvieron como barcos oficiales para la embajada de la corte Song al reino Goryeo. El funcionario Xu Jing, en el relato sobre este viaje *Xuanhe fengshi gaoli tujing* 宣和奉使高麗圖經 describe el aspecto de la gran nave marítima de Fujian, conocida como *kezhou* 客舟 (buque retenedor). Según él, este buque “está hecho de grandes arquitecabras de madera, las partes superiores están niveladas y en horizontal, mientras que las partes inferiores se colocan oblicuamente como la hoja de un cuchillo; esto es de gran valor porque puede atravesar las olas al navegar” (其制皆以全木巨枋攬疊而成。上平如衡，下側如刃，貴其可以破浪而行也).⁵² Así eran, pues, las naves de Fujian, las que navegaron en el mar del sur de China durante un largo tiempo, conocidas como *fuchuan* 福船.

Un gran paso durante este período de la dinastía Song fue el uso de brújulas en la navegación, que ya aparece por primera vez en los documentos de este tiempo.⁵³ Es

⁵⁰ Longfei Xi 席龍飛, *Zhongguo zaochuan shi* [中國造船史 *Historia de la construcción naval de China*] (Beijing: Hubei Jiaoyu Chubanshe, 2000), 80.

⁵¹ Traducción de la autora. Yihao Lyu 呂頤浩, *Zhong mu ji* [忠穆集 *Colección de lealtad y honestad*], Capítulo 2, “Lun zhouji zhili 論舟楫之利”, 13. Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 *Colección imperial de los cuatro depósitos*], recurso online disponible en: [https://zh.m.wikisource.org/zh/%E5%BF%A0%E7%A9%86%E9%9B%86_\(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC\)](https://zh.m.wikisource.org/zh/%E5%BF%A0%E7%A9%86%E9%9B%86_(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC)), consultado el 1 de octubre de 2020.

⁵² Traducción de la autora. Xu, *Xuanhe fengshi gaoli tujing* [宣和奉使高麗圖經 *Relato de la embajada al reino de Goryeo durante los años de xuanhe*]. Capítulo 34, “Haidao 1. Kezhou” 海道一. 客舟, 4b.

⁵³ La primera referencia que hace ilusión al uso de una aguja magnetizada en navegación se encuentra en *Pingzhou ketan* 萍洲可談 (*Charlas de la mesa de Pingzhou*) hecho en 1119, según lo cual, “Los pilotos del barco aprenden la configuración de la costa de la siguiente forma: por la noche se dirigen por las estrellas y en el día por el sol; en tiempo nublado observan la brújula, o también utilizan una cuerda

muy probable que fueran los fujianeses los pioneros en usar este instrumento en toda Asia. En el mismo relato de Xu Jing se lee el uso de brújulas en los barcos de la embajada de la corte Song, la mayoría de ellos reclutados en Fujian. Según él, “Durante la noche, a menudo no es posible detenerse [debido al viento o la deriva de la corriente], entonces el piloto sólo puede navegar por las estrellas y la Osa Mayor. Si está nublado, tiene que usar la brújula flotante para determinar el sur y el norte” (是夜洋中不可住，維觀星斗前邁。若晦冥，則用指南浮針，以揆南北).⁵⁴ Esa “brújula flotante” utilizada en la nave de la embajada puede ser el “pez que señala al sur” (指南魚) correspondiente con la descripción de *Wujing zongyao* 武經總要 (*Fundamentos esenciales para los clásicos militares*), libro de carácter militar escrito en 1040 (figura 2.4.1).⁵⁵ Además, este texto también nos demuestra que los chinos determinaban la dirección a tomar a través de la observación de los astros. Aunque no se sabe el instrumento concreto que utilizaban en esa observación, es muy probable que estuvieran influenciados por los árabes, los grandes maestros de la navegación astronómica en esta época.⁵⁶ En efecto, si se consideran los frecuentes contactos comerciales entre China y el mundo árabe a través de los puertos de Fujian durante el periodo Song, no resulta complicado llegar a

de diez pies con un gancho al final, y la bajan para tomar muestras de lodo en el fondo del mar, con cuyo olor (y apariencia) pueden determinar la localización” (舟師識地理，夜則觀星，晝則觀日，陰晦觀指南針，或以十丈繩鉤，取海底泥嗅之，便知所至). Yu Zhu 朱彧, *Ping Zhou Ke Tan [萍洲可談 Charlas de Pingzhou]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 2007), 33.

⁵⁴ *Xuanhe fengshi gaoli tujing [宣和奉使高麗圖經 Relato de la embajada al reino de Goryeo durante los años de Xuanhe]*. Capítulo 34, “Banyangjiao” 半洋焦, 11r.

⁵⁵ En *Wujing zongyao*, se encuentra la primera mención de un dispositivo magnético usado como señador de direcciones. Según este libro, “Cuando las tropas se encuentran en tiempo sombrío o en noche oscura, y no se puede distinguir las direcciones del espacio, se dirigen por un caballo viejo que marchan antes de ellos, o utiliza el “carro que apunta al sur”, o el “pez que señala al sur” para identificar direcciones” (若遇天景暝霾，夜色暝黑，又不能辯方向，則當縱老馬前行，令識道路。或出指南車及指南魚以辯所向). Luego describe la forma de fabricación del “pez que señala al sur” (指南魚), “Cortar una hoja delgada de hierro con dos pulgadas de largo y una pulgada de ancho, y con la cabeza y cola puntiaguda. esto se puede calentar en fuego de carbón, y cuando se ha puesto completamente rojo, sácalo con una tenaza de hierro por la parte de la cabeza y colócala de modo que la cola apunte hacia el norte. con esta posición mételo en el agua en una cuenca para que la cola se sumerja por varias décimas de pulgada. a continuación, mantenerlo en una caja herméticamente cerrado. y para utilizarlo, ponga un recipiente lleno de agua en un lugar sin viento, y coloca el pescado en forma plana para que flote sobre la superficie del agua, con lo cual la cabeza apuntará al sur” (用鐵葉剪裁，長二寸，闊五分，首尾銳如魚形，置炭中，火燒之，候通赤 [以鐵鈐鈐魚首，出火，以尾正對子位，醮水盆中，沒尾數分，則上以密器收之。用時置水碗於無風處，平放魚在水面，令浮其首]，當南向午也). Gongliang Zeng 曾公亮, *Wujing zongyao [武經總要 Fundamentos esenciales para los clásicos militares]*. Qianji 前集, Capítulo 15, “Xiangdao” 鄉導, (明萬曆二十七年刊本 Edición del año veintisiete de Wanli, 1599), 13a.

⁵⁶ Joseph Needham, *Science and Civilization in China, Volume 4. Physics and Physical Technology, Part III. Civil Engineering and Nautics* (Cambridge: Cambridge University Press, 1971), 573.

dicha conclusión.

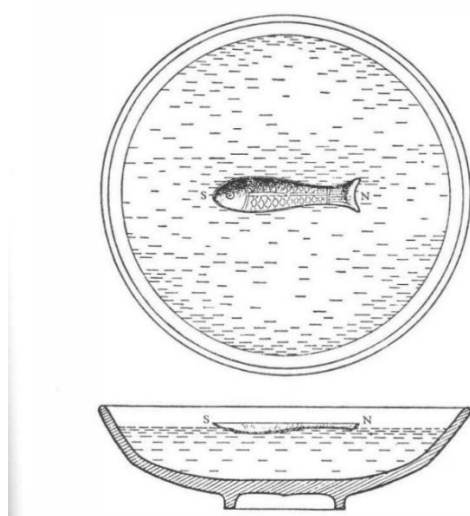


Figura. 2.4.1 Restauración virtual de la “pez que señala al sur” descrito por *Wujing zongyao*.⁵⁷

El funcionario Zhao Rukuo 趙汝適 (1170-1228), que tomó el cargo del supervisor de la Oficina de Comercio Marítimo (提舉市舶司) de Quanzhou, en su libro *Zhufanzhi*, también describió el uso de las brújulas en el viaje de las naves de Fujian a la isla de Hainan. Según él, “al este [de la isla de Hainan]... está el océano sin límites, donde el mar y el cielo mezclan sus colores, y los barcos que pasan navegan sólo con la brújula. Esto debe de observarse de cerca día y noche, ya que la vida o la muerte dependen de la más mínima fracción de error” (東則... 渺茫無際，天水一色。舟舶來往，惟以指南針為則，晝夜守視為謹，毫釐之差，生死系焉).⁵⁸ Así vemos que, ya en ese momento, la brújula se había convertido en uno de los instrumentos náuticos más importantes en las naves de Fujian, mientras que los europeos apenas empezaban a utilizarlo.⁵⁹

⁵⁷ Fuente: Zhenduo Wang 王振鐸, “Sinan zhinanzhen yu luojingpan: zhongguo gudai youguan jingcixue zhishi zhi faxian yu faming (zhong) 司南指南針與羅經盤: 中國古代有關靜磁學知識之發現於發明(中) [La brújula ‘pez’, la brújula de aguja y los primeros trabajos sobre declinación: descubrimiento y aplicación de los fenómenos magnéticos en China, II],” *Kaogu xuebao* [考古學報 *Acta Archaeologica Sinica*], no. 4 (1949): 185–223.

⁵⁸ Rukuo Zhao 趙汝適 and Bowen Yang 楊博文, *Zhufanzhi jiaoshi* [諸蕃志校釋 *Descripción de las naciones bárbaras con notas explicativas*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1996). “Hainan 海南”, 216.

⁵⁹ La primera mención de la brújula en los documentos europeos que conocemos es la obra de Alexandri Neckam, de 1190. (Thomas Wright, ed., *Alexandri Neckam. De Naturis Rerum. Libri Duo. With the Poem of the Same Author*, (London: Longman, Roberts, and Green, 1863), 183) y los documentos árabes no tuvieron registro sobre la función orientativa del imán hasta el siglo XIII. (Joseph Needham, *Science and Civilization in China, Vol. 4, Physics and Physical Technology, Part I: Physics* (Cambridge: Cambridge University Press, 1962), 247.)

La importancia de Fujian en cuanto a la navegación queda remarcada cuando descubrimos que, a partir de la dinastía Song, se empezó a denominar a las naves de Fujian con el nombre de uno de los lugares de esta región, *quanbo* 泉船 (barco de Quanzhou). En *Zhufanzhi* se recuerda que “Los *quanbo* tardan cuarenta días en llegar a Lanli para pasar el invierno allá, y vuelven el año siguiente, llegando en enero” (泉船四十餘日到藍裡住冬, 至次年再發, 一月始達).⁶⁰ Y es que, gracias al florecimiento del comercio exterior en ese momento, la construcción naval pudo tener un gran desarrollo. Según *Song huiyao* 宋會要, “Los habitantes a la costa de Zhangzhou, Quanzhou, Fuzhou y Xinghua construyen las naves por su propia cuenta, para fines negociales y para obtener beneficios” (漳、泉、福、興化, 凡濱海之民所造舟船, 乃自備財力, 興販牟利而已).⁶¹ Lo cual demuestra que la industria de construcción naval para uso privado y comercial ya era muy floreciente en Fujian.

En 1974 se descubrieron los restos de un barco contemporáneo de la dinastía Song en la bahía de Quanzhou, a partir del cual puede comprobarse la superioridad de la construcción naval de Fujian en aquella época. La investigación derivada de dicha excavación arqueológica demostró que se trataba de una nave comercial de especias que regresaba del mar de la China Meridional. El barco medía 24.2 m de longitud, 9.15 m de anchura y 1.92 m de fondo. Todo su cuerpo, de tableros de tres capas de abeto de la cochinchina, se combinaban a partir de una quilla dividida en tres partes. El fondo de la embarcación tenía en su interior trece compartimentos, separados por doce planchas, lo que la convierte en un testimonio directo del uso de esta tecnología.⁶² Además, otros componentes del resto del barco, como las bases de los mástiles y del timón, demuestran que en esta nave también se aplicaban las técnicas de mástil descargable y timón elevable.⁶³

⁶⁰ Zhao and Yang, *Zhufanzhi jiaoshi* [諸蕃志校釋 *Descripción de las naciones bárbaras con notas explicativas*]. “Nanpiguo” 南毗國, 68.

⁶¹ Song Xu 徐松, *Song huiyao jigao* [宋會要輯稿 *Compendio del manuscrito del gobierno Song*] (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2014). “Xingfa II” 刑法二, 8365.

⁶² Sobre el barco de la dinastía Song excavado en la bahía de Quanzhou, véase Quanzhou Maritime Museum 泉州海交史博物館, *A Report on the Excavation of the Song Boat in the Quanzhou Bay* [泉州灣宋代海船發掘與研究(修訂版)] (Beijing: Ocean Press, 2017).

⁶³ Xi, *Zhongguo zaochuan shi* [中國造船史 *Historia de la construcción naval de China*], 163-165.

Aparte, el uso habitual de estas tecnologías puede comprobarse en el propio relato de Marco Polo. En 1291, mandado por el Gran Kan Kublai, Marco Polo embarcó en Quanzhou para escoltar a la princesa mongola- Kōkōchin 闊闊真, que iba a contraer matrimonio con el Kan del Ilkanato de Persia. Pasó por la India, y realizó una descripción de “las grandes naves” de los chinos en que “los mercaderes van y vienen” en esta región,

“...estas naves están hechas de la manera que voy a deciros. Os digo que son de la madera que se llama abeto, o de pino... Tienen un gobernalle, lo que en lengua vulgar se llama un timón, y cuatro mástiles y cuatro velas; muchas veces, incluso, añaden dos mástiles que se levantan y se bajan cada vez que quieren, con sus dos velas, según el tiempo.”

*“Algunas naves, y éstas son las mayores, tienen además trece compartimientos, es decir, divisiones, en el interior, hechas de fuertes planchas bien unidas; así pues, si ocurre que la nave se rompe por algún lugar, bien porque choque contra una roca, bien porque una ballena, golpeándole en busca de su alimento, la raje- cosa que ocurre a menudo, porque si el barco, al navegar de noche haciendo chapotear las olas, pasa junto a una ballena, la ballena, al ver brillar las olas cuando se agitan, piensa que allí hay alguna pitanza para ella, y precipitándose hacia adelante, choca contra la nave y a menudo la abre por algún lugar-, entonces el agua entra por el agujero e invade la cala, que nunca está ocupada por ninguna cosa; los navegantes encuentran el lugar donde la nave está rota; el compartimiento que corresponde a la vía de agua se vacía en los otros, porque el agua no puede pasar de uno a otro, tan sólidamente cerrados están; entonces reparan el barco y vuelven a poner en su lugar las mercaderías que había sacado”.*⁶⁴

El relato de Marco Polo prueba que tanto los comportamientos estancos, como los mástiles múltiples descargables y el timón elevable, se utilizaban efectivamente en las naves de Fujian durante la dinastía Yuan. La mayoría de esas tecnologías aún eran

⁶⁴ Polo, *Libro de las maravillas, traducción, apéndice y notas: Mauro Armíño*, 341-343.

desconocidas en Europa, pues, según Joseph Needham, el primer barco medieval europeo de tres mástiles que se puede datar con precisión es de 1466.⁶⁵ Más allá de que los compartimientos estancos no se utilizaron en el mundo occidental hasta el siglo XVIII.⁶⁶

Durante la dinastía Ming, la otra gran época de florecimiento de la navegación en Fujian, también se experimentó un desarrollo importante tanto de la construcción naval como de las técnicas de navegación. Al inicio de esta dinastía, el emperador Hongwu mandó trasladar “treinta y seis familias de carpinteros de ribera de Fujian” al reino de Ryūkyū para “facilitar los intercambios de embajada”.⁶⁷ La mayoría de estos inmigrantes fujianeses eran expertos en la construcción de barcos y en la navegación, por eso su llegada era toda una apuesta por el intercambio comercial y cultural entre China y Ryūkyū. También en la afamada expedición de Zheng He, los fujianeses desempeñaron un papel muy importante. Aparte, la crónica de la dinastía Ming- *Ming shilu*, tiene registros de todas las construcciones y restauraciones de embarcaciones entre 1403 y 1431, correspondiendo justamente con la época de expediciones de Zheng He (1403-1433). Un análisis de todos estos datos demuestra que el modelo principal de las naves de la flota de Zheng He, llamadas *baochuan* 寶船 (barco del tesoro), era la nave típica de Fujian, la que los documentos de épocas posteriores denominaban *fuchuan*. La mayoría de ellas se construían, lógicamente, en los astilleros de Fujian.⁶⁸

Los textos del siglo XVI empezaron a tener registros sobre ese tipo de

⁶⁵ Needham, *Science and Civilization in China, Volume 4. Physics and Physical Technology, Part III. Civil Engineering and Nautics*, 474.

⁶⁶ En 1787, Benjamin Franklin escribió una carta sobre el proyecto de paquetes de correo entre los Estados Unidos y Francia, la que dice, “...as these vessels are not to be laden with goods, their holds may without inconvenience be divided into separate apartments, after the chinese manner, and each of these apartments caulked tight so as to keep out water.” Benjamin Franklin, *The Writings of Benjamin Franklin* (New York and London: The Macmillan Company, 1906), 148–149.

⁶⁷ Tingyu Zhang 張廷玉 et.al., *Ming shi [明史 Historia de Ming]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 1974). “Waiguo 4. Liuqiu” 外國四.琉球, 8362.

⁶⁸ Lang Fu 傅朗, “Ming shilu zhong yongle yuannian zhi xuande liunian zao haichuan jilu youguan wenti shixi [《明實錄》中永樂元年至宣德六年造海船記錄有關問題試析 Análisis sobre los registros de construcción naval entre 1403-1431 en *Ming shilu*],” *Haijiaoshi yanjiu [海交史研究 Journal of Maritime History Studies]*, no. 2 (2003): 26–37; Longfei Xi 席龍飛 and Guowei He 何國衛, “Shilun zheng he baochuan [試論鄭和寶船 On Zheng He’s Treasured Fleet],” *Wuhan shuiyun gongcheng xueyuan xuebao [武漢水運工程學院學報 Journal of Wuhan Institute of Water Transportation Engineering]*, no. 3 (1983): 9–18.

embarcaciones *fuchuan*. Estos barcos, muy comunes en la costa de Fujian y Zhejiang, eran las más utilizadas para todo tipo de comercios en el Mar Sur de China. Tenía el fondo afilado, la proa cuadrada y la popa respingada, lo que garantizaba una alta estabilidad, sobre todo, en los viajes a través de alta mar. Las aguas de la costa de Fujian suelen ser complicadas para la navegación, peligrosas, al conectarse dos corrientes, una fría y otra cálida. Las tormentas son frecuentes y los rápidos flujos de esta zona exigen que los barcos tengan un buen equilibrio y estabilidad, para lo que no pueden ser de fondo plano porque provocaría constantes naufragios en cualquier tormenta. Es decir, no pueden parecerse a los *shachuan* 沙船, barcos típicos que viajaban en el norte alrededor de la región del río Yangtsé.⁶⁹ En comparación con otras naves de la costa china, los *fuchuan* ofrecían un volumen muy grande de carga, así como un mayor calado, por lo que se adaptaban mejor a la navegación de altura, aunque no funcionaran bien en el agua de poca profundidad.

La resistencia de los *fuchuan* en las tempestades los hace ideales no solamente para el comercio marítimo, sino también para la guerra. En las mantenidas contra los *wokou* durante la dinastía Ming, la mayoría de los buques que utilizó el ejército de la corte Ming fueron del tipo *fuchuan*. Obras de esta época, como *Chouhai tubian* 籌海圖編 (*Estrategia naval ilustrada*), *Wubei zhi* 武備志 (*Tratado sobre preparaciones de armamento*), *Haifang zuanyao* 海防纂要 (*Fundamentos de los escritos sobre defensa costera*) y *Jixiao xinshu* 紀效新書 (*Nuevo tratado sobre eficiencia militar*), incluyen descripciones muy detalladas sobre las funciones de los *fuchuan* usados en las guerras. Según, *Jixiao xinshu*, manual militar escrito por el general Qi Jiguang 戚繼光, el *fuchuan* podía ser tan grande como una ciudad, por lo que sólo podía moverse con la fuerza del viento y no la humana. Cuando entraban en batalla contra los barcos japoneses, tenían mucha ventaja por su tamaño y con el viento podían atacar directamente aprovechando su gran cuerpo. Así, aseguraba, era muy fácil ganar las batallas. (福船高大如城, 非人力可驅, 全仗風勢。倭舟自來矮小, 如我之小蒼船,

⁶⁹ Needham, *Science and Civilization in China, Volume 4. Physics and Physical Technology, Part III. Civil Engineering and Nautics*, 399.

故福船乘風下壓，如車碾螳螂鬥船，力而不鬥人力，是以每每取勝。)⁷⁰

En los documentos españoles que registran las actividades de los europeos en Asia durante los siglos XVI al XIX, un término que aparece con mucha frecuencia es “junco”. Esta palabra apareció primeramente en el portugués y pronto fue adaptado a otros idiomas, como “jonk” en holandés, “junk” en inglés, “jonque” en francés y “戎克” (ジャンク, *zyannku*) en japonés. En principio, puede referirse a varios tipos de embarcaciones chinas,⁷¹ pero su origen puede estar relacionado con el vocablo *fuchuan*, ya que la pronunciación en portugués se asimila mucho a la palabra “chun”, del dialecto *minnanhua*, que significa barco.⁷² En ese caso, sería una muestra más de la influencia cultural de Fujian en el mundo, derivada de la primera conexión global producida en aquel momento.

En 1605, el gobernador de Filipinas, Pedro de Acuña, organizó una expedición a las islas Molucas, para la que ordenó construir una gran flota. Esta flota incluía “cinco y siete brigantines y cinco lorchas, navíos al modo de China y Japón, muy buenos del remo y de la vela, más capaces y acomodados para poder llevar comida que otro ningún género de navíos de remos”.⁷³ Aunque no se sabe en concreto qué tipo de

⁷⁰ Jiguang Qi 戚繼光, *Jixiao xinshu* [紀效新書 *Nuevo tratado sobre eficiencia militar*], Capítulo 18, “Shuibing pian. Fuchuan shuo” 水兵篇·福船說, 38. Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 *Colección imperial de los cuatro depósitos*]. Recurso online disponible en: <https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/%E7%B4%80%E6%95%88%E6%96%B0%E6%9B%B8>, consultado el 1 de septiembre de 2020.

⁷¹ Aparte de *fuchuan*, la palabra “junco” también puede referirse a otras naves chinas como *shachuan* (沙船), *niochuan* (鳥船), *guangchuan* (廣船). Akira Matsuura 松浦章, *Qingdai fanchuan dongya hangyun yu zhongguo haishang haidao yanjiu* [清代帆船東亞航運與中國海商海盜研究 *Estudio del transporte de velero en Asia y de comerciantes y piratas chinos de la dinastía Qing*] (Shanghai: Shanghai Cishu Chubanshe, 2009).

⁷² La etimología del término “junco” es un tema de mucho debate. El primer registro de esta palabra apareció en 1300. (Henry Yule and Arthur Coke Burnell, *Hobson-Jobson: A Glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases, and of Kindred Terms, Etymological, Historical, Geographical and Discursive*, (London: John Murray, Albemarle Street, 1903). 472.) Pierre-Yves Manguin propone que “junco” tiene su origen en la palabra javanesa “jong”. (Pierre-Yves Manguin, “Trading Ships of the South China Sea: Shipbuilding Techniques and Their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks,” *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 36, no. 3 (1993): 253–80.) Sin embargo, Dalgado indica que “junco” también puede provenir de la palabra china “chuen”. (Sebastião Rodolpho Dalgado, *Glossário Luso-Asiático* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1919), 497-498.) Algunos investigadores también opinan que “junco” es homófono del carácter chino “鯨” (chino mandarín: *zōng*, cantonés: *zung*, *minnanhua*: *zòng* o *zāng*). (Guoping Jin 金國平 and Zhiliang Wu 吳志良, “Zhenghe Xiaxiyang Zhi Shiliao Wenxi [鄭和下西洋葡萄牙史料之分析 *Analysis about the Navigation of Zheng He Based on Portuguese Materials*],” *Shixue lilun yanjiu* [史學理論研究 *Historiography Quarterly*], no. 3 (2003): 47–60.)

⁷³ AGI, Filipinas, 7, R.1, N.23, 4v.

embarcaciones chinas intentaban imitar los españoles, tomando en cuenta, primero, que se indica la mejor y mayor capacidad de carga que poseían para transportar comida y, segundo, la gran cantidad de los inmigrantes fujianeses que habían en Manila en aquellas fechas, lo más probable es que fueran del tipo *fuchuan*.

Aparte, como ya se ha venido comentando con anterioridad, al igual que se experimentó un enorme progreso en las técnicas de construcción naval, también lo hizo la tecnología náutica durante la dinastía Ming, aprovechando los adelantos alcanzados durante la época de los Song y los Yuan. El uso de la brújula magnética, un mayor conocimiento de la geografía terrestre y marina, así como del uso y aprovechamiento de las corrientes y los monzones, son técnicas que se desarrollaron ampliamente en Fujian en aquel tiempo. Pero quizá, dentro de esas tecnologías, merezca especial atención el método de “atravesar el océano guiados por las estrellas” (過洋牽星術), es decir, orientarse y determinar la posición a partir de la observación de las estrellas. Según Needham Joseph, los navegantes del mar del sur de China aprendieron a calcular las latitudes polares mucho antes que los portugueses, quienes empezaron a aplicar este conocimiento a fines del siglo XV.⁷⁴ Para medir esta altura, los chinos determinaron el ángulo entre el cuerpo celeste y el horizonte con el *kamal* árabe, instrumento que podría haber sido introducido en China durante la dinastía Yuan.⁷⁵ El libro militar *Wu bei zhi*, escrito en el siglo XVII, incorpora cuatro diagramas de navegación de la flota de Zheng He, con registros concretos de las latitudes conseguidas con respecto a las estrellas conseguidas por este método. Tomando en cuenta que una gran parte de la tripulación de la flota de Zheng He fueron oriundos de Fujian, queda claro que es una tecnología muy común entre los navegantes fujianeses.

También, en abundancia de lo anterior, debe recordarse que es ya bien conocida la influencia de los adelantos náuticos chinos en la forma de navegar de los europeos y en las técnicas de construcción de barcos. Robert K. G. Temple, en su libro *China: Land*

⁷⁴ Needham, *Science and Civilization in China, Volume 4. Physics and Physical Technology, Part III. Civil Engineering and Nautics*, 567.

⁷⁵ En el libro de Marco Polo, hay varias menciones sobre la altura del polar registrado en la forma china, cuando el viajero pasó por el mar de la india en nave china, por lo tanto, se supone que el *kamal* había sido utilizado entre los navegantes chinos hasta la época de Marco Polo. Polo, *Libro de las maravillas, traducción, apéndice y notas: Mauro Armíño*, 409, 411, 415, 417.

of *Discovery and Invention*, propone que “without the importation from China of nautical and navigational improvements such as ships' rudders, the compass and multiple masts, the great European Voyages of Discovery could never have been undertaken. Columbus would not have sailed to America, and European would never have established colonial empires.”⁷⁶ Asimismo, el historiador G. S. Laird Clowes indica que fue la introducción de la tecnología de múltiples mástiles chinos, con mejor capacidad para afrontar vientos adversos, lo que hizo posible los grandes viajes europeos de descubrimiento de finales del siglo XV.⁷⁷



Figura 2.4.2 Diagrama de navegación en el último capítulo de *Wubei zhi* 武備志⁷⁸

⁷⁶ Robert K. G. Temple, *China: Land of Discovery and Invention* (Wellingborough: Patrick Stephens, 1986), 9

⁷⁷ G. S. Laird Clowes, “Ships of Early Explorers,” *The Geographical Journal* 69, no. 3 (1927): 216–30.

⁷⁸ Fuente: Yuanyi 茅元儀 Mao, *Wubei Zhi* [武備志 *Tratado Sobre La Tecnología de Armamento*].

No obstante, si los autores anteriores evidencian esa influencia china en la navegación occidental, nosotros aquí queremos recalcar la importancia de Fujian en ese adelanto tecnológico chino. Fue en esta región donde se produjeron muchos de esos adelantos, e incluso donde nacieron algunos instrumentos náuticos importantes. El tipo de barco tradicional de Fujian, el *fuchuan*, era un tipo de embarcación perfectamente preparada, como las europeas, para haber realizado viajes similares a los llevados a cabo desde Occidente, pero el Imperio Chino nunca demostró inquietud o iniciativa por la exploración lejana ultramarina. De este modo, hacemos nuestras las palabras de Needham Joseph, cuando éste asegura que los chinos, fácilmente, podrían haber explorado las costas de África y del continente australiano. Pero las condiciones políticas y sociales del Celeste Imperio se impusieron a las posibilidades que le ofrecía su propia tecnología.⁷⁹

2.5 Puertos y rutas marítimas de Fujian antes de la llegada de los europeos

Precisamente, ahondando en lo anterior, se hace necesario entonces conocer adónde llegaban los fujianeses y las razones que les hacían interesarse por esos lugares. Y, para poder iniciar esa explicación, creemos que es importante señalar, primero, la enorme cantidad de puertos con los que contaba la región de Fujian. La importante longitud de costa de esta provincia china, así como su sinuosidad, permite la existencia de numerosos puertos naturales, aprovechados a lo largo de la historia y a partir de los cuales nacieron ciudades portuarias de rango internacional.

En efecto, la importancia y florecimiento de estos puertos respondía a la importancia de las rutas comerciales establecidas desde ellos. De hecho, eran incontables las líneas marítimas establecidas por los fujianeses, quienes durante siglos habían sabido construir su propia red comercial en el gran espacio marítimo de Asia Oriental, incluyendo regiones del océano Índico.

Veamos, entonces, la importancia de, al menos, los dos puertos más importantes de la región.

Recurso online <http://ctext.org/library.pl?if=en&res=2523>, consultado el 12 de diciembre de 2020.

⁷⁹ Needham, *Science and Civilization in China, Volume 4. Physics and Physical Technology, Part III. Civil Engineering and Nautics*, 486.

Fuzhou 福州

El primer puerto importante de Fujian que brilló en el comercio marítimo fue Dongye 東冶, situado en la capital provincial actual, Fuzhou. Como ya hemos explicado, en el año 110 a.C, después de la caída del reino de Minyue, el emperador Wu de Han mandó trasladar a los habitantes de esta zona a la región de Jianghuai, mientras que los que se quedaron se refugiaron en las montañas. Cuando este grupo pudo por fin regresar a sus antiguos lugares, la corte Han estableció un distrito en ellos, integrado en la comandancia de Kuaiji (會稽郡). (後有遁逃山谷者頗出, 立為冶縣, 屬會稽。).⁸⁰

La capital de este distrito, conocido como Dongye, estuvo en la actual Fuzhou, ciudad que se encuentra en la desembocadura del río Min. La magnífica ubicación geográfica de Dongye lo convirtió muy pronto en un puerto importante que conectaba el mercado doméstico chino con el extranjero. Dentro de los pocos registros existentes sobre la región de Fujian en las crónicas de la dinastía Han, encontramos tres frases que hablan acerca del puerto de Dongye. *Houhanshu* 後漢書 (*Libro de Han Posterior*) tiene un registro sobre la comunicación entre Dongye y la península indo-china en el siglo I, que expresa lo siguiente: “anteriormente, todas las mercancías tributadas por las siete comandancias de Jiaozhi llegaron a Dongye, y de allí fueron llevados [a la capital Chiang’an]” (舊交阯七郡貢獻轉運, 皆從東冶泛海而至).⁸¹ Además, otro capítulo de ese libro, titulado “Dongyi liezhuan”, relata que Dongye tuvo contactos con el reino Wo (倭國),⁸² nombre antiguo de Japón, así como de sus relaciones con Yizhou y Chanzhou 澶州.⁸³

Está ya aceptado que Yizhou se refiere a la actual isla de Taiwan, pero en lo relativo a cuál sea la ubicación de Chanzhou,⁸⁴ el debate sigue abierto. Algunos autores indican

⁸⁰ Shen, *Song shu* [宋書 *Libro de la dinastía Song*]. Capítulo 36, “Zhoujun zhi” 州郡志, 1092.

⁸¹ Ye Fan 範曄, *Houhan shu* [後漢書 *Libro de Han Posterior*] (Beijiing: Zhonghua Shuju, 1974). Capítulo 33, “Zhenghong zhuan” 鄭弘傳, 1156.

⁸² Ibid., Capítulo 85, “Dongyi liezhuan” 東夷列傳, 2820.

⁸³ Ibid., Capítulo 85, “Dongyi liezhuan” 東夷列傳, 2822.

⁸⁴ En otros documentos chinos Chanzhou 澶州 también se escribe en Danzhou 亶洲, como lo registrado en *Sanguo zhi*. Chen, *Sanguo zhi* [三國志 *Relato de los Tres Reinos*]. Capítulo 47. “Wuzhuzhuan II” 吳主傳第二, 1136.

que podría ser Japón,⁸⁵ mientras que otros aseveran que se encuentra en Zhuya 珠崖,⁸⁶ denominación antigua de la isla de Hainan (海南島). Tampoco falta quienes lo sitúan en latitudes más lejanas, como Java,⁸⁷ o Filipinas.⁸⁸

Un geógrafo coetáneo al tiempo que estudiamos, Hu Wei 胡渭, que vivió en el momento del cambio entre la dinastía Ming y la Qing, adjuntó en el último capítulo de su monografía geográfica *Yugong zhuizhi* 禹貢錐指 (*Indicación detallada del libro "Tributo de Yu"*), un mapa titulado "Sihaitu" (四海圖 Mapa de los cuatro mares). En este mapa, Chanzhou aparece marcado en la isla de Luzón. (figura 2.5.1) Por su parte, para "Dongyi liezhuan", "hay gente del distrito de Dongye, de la comandancia de Kuaiji, que sufre tormentas durante la navegación, y con la corriente llega a Chanzhou. Es un lugar muy lejos, con el que nunca podemos tener intercambios" (會稽東冶縣人有入海行遭風, 流移至澶州者。所在絕遠, 不可往來).⁸⁹ Si el mapa de Hu Wei es correcto, la descripción de "Dongyi liezhuan" puede ser la primera mención documental de los contactos entre Fujian y Filipinas.

Las relaciones establecidas durante la dinastía Han se mantuvieron en la siguiente época de los Jin y de las dinastías meridionales. Durante la dinastía Chen 陳 (557-589), el monje hindú, Gunarata, que realizó una larga estancia en China, embarcó en la comandancia de Jian'an (建安郡 hoy en Fuzhou) para dirigirse a Langashuka, reino

⁸⁵ Véase Wang, *Zhongguo riben jiaotongshi* [中國日本交通史 *Historia de comunicación sino-japonesa*] (Shanghai: Shanghai Shudian, 1996), 11-12; Qixiang Luo 羅其湘, "Xu fu cun de faxian he xu fu dongdu [徐福村的發現和徐福東渡 Descubrimiento Del pueblo de Xu Fu y su viaje al Oriente]," In *Cong Xu Fu Dao Huang Zunxian* [從徐福到黃遵憲 *De Xu Fu a Huang Zunxian*], ed. Zhengguang Yang 楊正光 (Beijing: Shishi Chubanshe, 1985), 24-51; Guangqi Sun 孫光圻, *Zhongguo gudai hanghai shi* [中國古代航海史 *Historia náutica de la antigua China*] (Beijing: Ocean Press, 1989), 190.

⁸⁶ Zhen Yuan 袁臻, "Guanyu sanguo zhi.sun quan zhuan shang de 'danzhou' [關於《三國志.孫權傳》上的"亶洲" Sobre el 'Danzhou' en *Sanguo Zhi*. "Sun Quan Zhuan"]," *Journal of South China Normal University (Social Science Edition)* [華南師院學報哲學社會科學版], no. 2 (1980): 100-103.

⁸⁷ Yongzhang Xu 許永璋, "Danzhou xintan (亶洲新探 Nueva exploración de Danzhou)," *Zhongguoshi yanjiu* [中國史研究 *Journal of Chinese Historical Studies*], no. 1 (1997): 88-96. Yongzhang Xu 許永璋, "Danzhou zaitan [亶洲再探 Again Exploration of Danzhou]," *Zhengzhou daxue xuebao (Zhaxue shehui kexue ban)* [鄭州大學學報(哲學社會科學版) *Journal of Zhengzhou University*] 35, no. 1 (2002): 145-48.

⁸⁸ Junyan Zhang 張俊彥, *Gudai zhongguo yu xiya feizhou de haishang wanglai* [古代中國與西亞非洲的海上往來 *Intercambios marítimos de la antigua China con Asia Occidental y África*] (Beijing: Ocean Press, 1986), 16; Liao, *Fujian haiwai jiaotong shi* [福建海外交通史 *Historia de La Comunicación Ultramarina de Fujian*], 6.

⁸⁹ Traducción de la autora. Fan, *Houhan Shu* [後漢書 *Libro de Han Posterior*], Capítulo 85, "Dongyi liezhuan" 東夷列傳, 2822.

antiguo de Malasia, con la intención de regresar luego a la India.⁹⁰ Así conocemos que, en ese momento, Fuzhou mantenía líneas marítimas tanto con la península de Indochina como con la península de Malaca. Las guerras al inicio de la siguiente dinastía Sui dejó la comunicación marítima de Fuzhou en ruina, pero este puerto todavía mantuvo bastantes contactos con la isla de Taiwan. Así, según *Sui shu* 隋書 (*Libro de Sui*), “el reino de Liuqiu está en una isla dentro del mar,⁹¹ al este de la comandancia de Jian’an (con capital en Fuzhou), y se puede llegar por vía marítima en cinco días” (琉球國，居海島之中，當建安郡東，水行五日而至).⁹² Este registro también es una prueba importante de los primeros contactos entre la parte continental de China y la isla de Taiwan, y estos intercambios se realizaron a través del puerto de Fuzhou.

La dinastía Tang, época en la que el Imperio Chino empezó a tener un control efectivo sobre Fujian, supuso un momento de gran esplendor para el puerto de Fuzhou. La corte Tang estableció la “comisión militar de dirección de Quanzhou” (泉州都督府) en la actual Fuzhou, denominada en aquel entonces Quanzhou.⁹³ En este periodo, Fuzhou mantuvo frecuentes contactos con reinos como los de Silla (新羅), Japón (日本), Srivijaya (三佛齊), India (印度) y el mundo árabe (denominado “Dashi” 大食 en los documentos chinos).⁹⁴ Hasta mediados de la dinastía Tang, estas relaciones permitieron que la economía costera de Fujian fuera bastante floreciente, y Fuzhou tuvo la fama de ser “capital de Minyue y ciudad importante del sureste” (閩越都會，東南重鎮).⁹⁵

⁹⁰ Daoxuan Shi 釋道宣, “Xu gaoseng zhuan [續高僧傳 Suplemento a las biografías de monjes eminentes],” in *Lidai Gaoseng Zhuan [歷代高僧傳 Biografías de los monjes eminentes en la historia]* (Shanghai: Shanghai Shudian, 1989), 430.

⁹¹ Liuqiu (琉球), reino antiguo de la isla de Taiwan.

⁹² Traducción de la autora. Zheng Wei 魏征 et. al., *Sui shu [隋書 Libro de Sui]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 1982). Capítulo 81, “Liuqiu guo 琉球國”.

⁹³ Durante las dinastías de Sui y Tang, el nombre de la actual Fuzhou cambió muchas veces. Fue denominado sucesivamente Quanzhou (泉州), Minzhou (閩州), Jianzhou (建州), Fengzhou (豐州), etc. En 725, el gobierno Tang estableció “comisión militar de dirección de Fuzhou” (福州都督府), desde entonces, el nombre “Fuzhou” se quedó casi fijo y permaneció hasta hoy. Comisión de redacción de la corografía de Fuzhou 福州市地方誌編纂委員會, *Fuzhou shizhi [福州市志 Corografía de la ciudad de Fuzhou]* (Fuzhou: Fangzhi Chubanshe, 1998), 4.

⁹⁴ Liao, *Fujian haiwai jiaotong shi [福建海外交通史 Historia de La Comunicación Ultramarina de Fujian]*, 23-24.

⁹⁵ Gao Dong 董誥, *Quan tangwen [全唐文 Colección entera de Tang]* (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 1990). Capítulo 424, “Wei Fujian Lizhongcheng xieshangbiao” 為福建李中丞(承昭)謝上表, 1914.

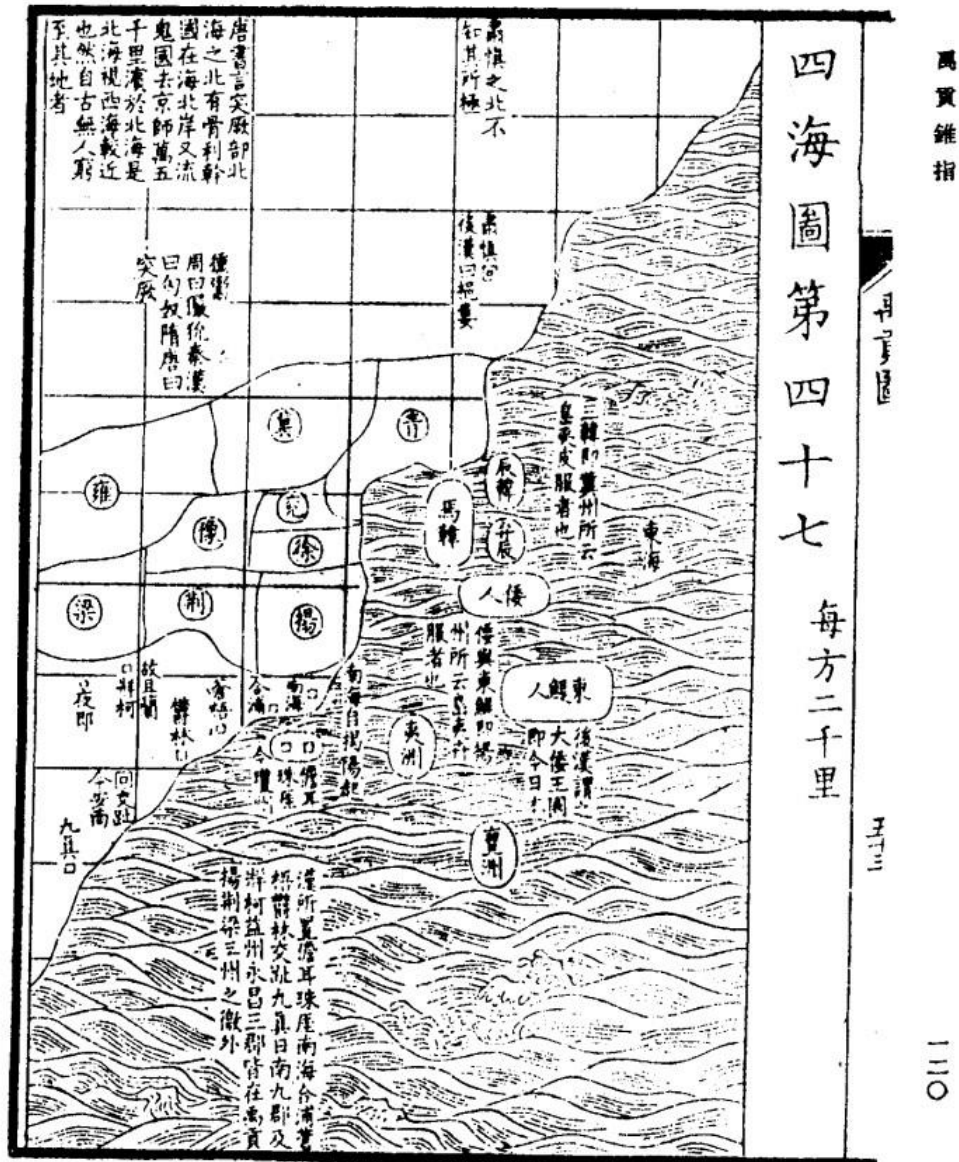


Figura 2.5.1 Hu Wei 胡渭, “Sihai Tu” (四海圖)⁹⁶

El geógrafo persa del siglo IX, Ibn Khordadbeh, en su obra *Kitāb al Masālik w'al Mamālik* (الممالك والمسالك كتاب) *El libro de rutas y reinos*, describe los cuatro puertos más importantes en Asia durante la dinastía Tang, y éstos eran Luqin, Khanfu, Khanju y Qantu.⁹⁷ Hoy, nadie duda de que Luqin se refiere al puerto de Long Biên, del antiguo Vietnam, situado en la actual Hanói. Tampoco que Khanfu es el puerto chino de Cantón.

⁹⁶ Fuente: Wei Hu 胡渭, *Yugong zhuizhi* [禹貢錐指 *Indicación detallada del libro “Tributo de Yu”* (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2006), 120.

⁹⁷ Ibn Khordadbeh, *Daoli bangguo zhi* (道裡邦國志 宋峴 譯注 *El libro de rutas y reinos, traducido y notado por Song Xian*) (Beijing: Zhonghua Shuju, 1991), 71-72. Para leer el mismo texto en la versión francesa del ese libro, véase Ibn Khordadbeh, *Des Routes et des Provinces*, trans. Charles Barbier de Meynard. *Journal Asiatique, Serie 6, Tome 5, 1865, 292-293.*

Pero la localización de Khanju todavía está en debate. Liao Dake indica que Khanju puede ser Fuzhou, que durante la dinastía Sui fue capital de Jian'an jun (建安郡 Comandancia de Jian'an). Por eso, aún en la dinastía Tang, Jian'an jun se muestra que seguía siendo un apodo de la ciudad de Fuzhou. En el dialecto de Fuzhou, la pronunciación de Jian'an jun es Khun'anjun, muy similar a Khanju.⁹⁸

Tras la caída de la dinastía Tang, el puerto de Fuzhou mantuvo cierto florecimiento durante las Cinco Dinastías. La corte del reino Min, que dominaba Fujian en la primera mitad del siglo X, estableció en Fuzhou una institución llamada “gestionador de las mercancías” (權貨務) para administrar los asuntos administrativos del comercio exterior y cobrar el impuesto aduanero.⁹⁹ Sin embargo, aunque Fuzhou seguía siendo el puerto más importante de Fujian, no debemos ignorar que, en la misma época, otros puertos del sur como Quanzhou y Zhangzhou estaban cobrando importancia. El libro oficial sobre el régimen de la dinastía Song, *Songhuiyao jigao* 宋會要輯稿 (*Recopilación de Songhuiyao*), tiene referencias de los regalos tributados a la corte Song por los gobernadores militares de Quanzhou y Zhangzhou, quienes, todos los años, entregaban una gran cantidad de objetos lujosos como marfil, cuerno de rinoceronte, especias, ébano, etc.¹⁰⁰ Estas mercancías exóticas provenían de los intercambios con ultramar, lo que demuestra la prosperidad del comercio exterior en Quanzhou y Zhangzhou, ya a las puertas de convertirse en los importantes puertos internacionales que llegarían a ser en épocas posteriores.

Quanzhou 泉州

Quanzhou, y su puerto, fue la ciudad más esplendorosa durante la época de los Song y los Yuan. En 1087, la Corte Song estableció *shibosi* en Quanzhou y permitió el libre comercio con ultramar a través de su puerto. Gracias a ese comercio marítimo, Quanzhou pudo convertirse en una metrópoli internacional, donde se almacenaban

⁹⁸ Liao, *Fujian Haiwai jiaotong shi* [福建海外交通史 *Historia de la comunicación ultramarina de Fujian*], 29.

⁹⁹ *Ibid.*, 41.

¹⁰⁰ Xu, *Song huiyao jigao* [宋會要輯稿 *Compendio del manuscrito del gobierno Song*]. “Fanyi 7” 蕃夷七, 9933, 9936-9938.

mercancías de múltiples países.¹⁰¹ Según *Zhufanzhi*, hasta los inicios del siglo XIII Quanzhou mantuvo relaciones comerciales con más de cincuenta países.¹⁰²

Este florecimiento del negocio marítimo atrajo, como es lógico, a los mercaderes de distintos países, que se establecieron en la ciudad. La corografía histórica de Quanzhou incluye una descripción de esta historia gloriosa, que asegura que “los comerciantes extranjeros vienen por vía marítima, y los más ricos, que han acumulado una gran cantidad de riqueza, viven en el sur de la ciudad” (胡賈航海踵至，富者貲累巨萬，列居郡城南).¹⁰³ Así pues, sabemos que en el intramuros de Quanzhou, existía un barrio de extranjeros. Dentro de dicho barrio, los mercaderes árabes representaban una gran proporción, gracias a las rutas que se mantenían entre Quanzhou y el Océano Indico. Los árabes en aquel tiempo se casaban y tenían hijos con las mujeres chinas, conformando un grupo de mestizos. No obstante, este grupo fue asimilado con el tiempo, aún cuando una gran parte de ellos mantuvieron la fe islámica de sus antepasados.¹⁰⁴

Tanto es así que, a la caída de la dinastía Song, el funcionario que controlaba todo el comercio marítimo de Quanzhou, Pu Shougeng 蒲壽庚, desde el puesto de supervisor de la Oficina de Comercio Marítimo, era un descendiente de árabes. Convencido por los fuertes beneficios, Pu se rindió voluntariamente al ejército mongol y entregó la ciudad de Quanzhou a la corte Yuan. De esa forma, Quanzhou se salvó de una guerra y pudo mantener el florecimiento de sus negocios exteriores.¹⁰⁵

Durante la dinastía Yuan fue, no obstante, cuando mayor desarrollo experimentó

¹⁰¹ Liao, *Fujian haiwai jiaotong shi* [福建海外交通史 *Historia de la comunicación ultramarina de Fujian*], 85.

¹⁰² Zhao and Yang, *Zhufanzhi jiaoshi* [諸蕃志校釋 *Descripción de las naciones bárbaras con notas explicativas*].

¹⁰³ Yinbu 懷蔭布 Huai, ed., *Qianlong quanzhou fuzhi* [乾隆泉州府志 *Cartografía de la prefectura de Quanzhou de los años de Qianlong*], *Zhongguo difangzhi jicheng. Fujian fuxianzhiji* [中國地方誌集成. 福建府縣誌輯 *Recopilación de las cartografías de China. Colección de las cartografías de prefecturas y Distritos de Fujian*] (Shanghai: Shanghai Shudian Chubanshe, 2000). Capítulo 75. “Shiyi shang” 拾遺上, 658.

¹⁰⁴ Kuwabara Jitsuzō 桑原隲藏, *Ho Jukou no jiseki soumatsu no teikyoshi paku seiikijin* [蒲壽庚の事蹟: 宋末の提挙市舶西域人 *Anécdotas de Pu Shougeng: supervisor de la Oficina de Comercio Marítimo al final de la dinastía Song con linaje de la Región Occidental*] (Shanghai: Higashi Ajia Koukyuukai, 1923), 62-65.

¹⁰⁵ Sobre la vida de Pu Shougeng, véase a Jitsuzō. *Ho Jukou no jiseki soumatsu no teikyoshi paku seiikijin* [蒲壽庚の事蹟: 宋末の提挙市舶西域人 *Anécdotas de Pu Shougeng: supervisor de la Oficina de Comercio Marítimo al final de la dinastía Song con linaje de la Región Occidental*].

el puerto de Quanzhou. Como la política exterior de la dinastía Yuan era mucho más abierta que cualquiera de épocas anteriores, Quanzhou se encontró en una oportunidad histórica sin precedentes. En 1277, poco después de la conquista de esta ciudad por los mongoles, el emperador Kublai Kan mandó reestablecer el *shibosi* en Quanzhou y nombró a Pu Shougeng para un cargo muy importante, el ayudante a la izquierda del administrador principal de la secretaría de la provincia (行省中書左丞), encargándole la administración del comercio marítimo de Quanzhou.¹⁰⁶

En ese positivo contexto, Quanzhou no tardó mucho en convertirse en un afamado puerto internacional de escala mundial. El erudito Wu Cheng 吳澄 (1249-1333), en el prólogo de un artículo dedicado a un amigo suyo que se dirigía a Quanzhou, decía “Quanzhou es una gran metrópoli de los ‘siete min’. En esta ciudad se reúnen la mayor cantidad de mercancías extranjeras que vienen de lejos, los objetos exóticos más peregrinos, y casas lujosas de los comerciantes millonarios que proceden de reinos muy remotos” (泉，七閩之都會也。番貨遠物，異寶奇玩之所淵蔽，殊方別域、富商巨賈之所窟宅，號為天下最).¹⁰⁷ El navegante Wang Dayuan 汪大淵 (1311-1350), en el libro *Daoyizhilüe 島夷志略 (Un breve relato de los barbaros de isla)* escrito en 1349, relata que Quanzhou tenía líneas marítimas con más de 90 naciones tanto de Asia como de África.¹⁰⁸

La fama de Quanzhou se difundió en Occidente bajo el nombre de “Zaitun”. Esta palabra puede provenir de la flor llamada “citong” 刺桐 (su nombre común en castellano es árbol cebrá, colorín amarillo o pompón haitiano, mientras que su nombre científico es *erythrina variegata*). Y es que, este tipo de árbol estaba siendo plantado en la ciudad en el momento de la construcción de su recinto, por cuya denominación en

¹⁰⁶ Lian Song 宋濂, *Yuan shi [元史 Historia de Yuan]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 1976). Capítulo 10, “Shizu ji” 世祖, 204.

¹⁰⁷ Traducción de la autora. Cheng Wu 吳澄. *Wu wenzheng ji [吳文正集 Colección de las obras de Wu Wenzheng]*. Capítulo 28, “Song Jiang Manqing fu Quanzhou lu lushi xu” 送薑曼卿赴泉州路事序. Recurso online disponible en: [https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%91%89%e6%96%87%e6%ad%a3%e9%9b%86_\(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac\)/%e5%8d%b7028](https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%91%89%e6%96%87%e6%ad%a3%e9%9b%86_(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac)/%e5%8d%b7028), consultado el 25 de diciembre de 2019.

¹⁰⁸ Dayuan Wang 汪大淵 and Jiqing Su 蘇繼頤, *Daoyizhilüe Jiaoshi [島夷志略校釋 Un breve relato de los bárbaros de islas con notas explicativas]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 1981).

chino luego se le puso el nombre vulgar de Quanzhou.¹⁰⁹ El viajero árabe Ibn Battuta, cuando pasó por Quanzhou, quedó impresionado por la prosperidad de este puerto, exponiendo en su relato que “Su puerto es uno de los más grandes del mundo, o mejor dicho, el más grande. He visto unos cien juncos enormes allí e innumerables pequeños. Es un gran golfo del mar que corre hacia el interior de la tierra hasta que se mezcla con el gran río.”¹¹⁰ Pero la amplia difusión del nombre de Zaitun en Europa se debe, sin duda, a Marco Polo, que en su libro de viaje elogiaba la magnitud del puerto de Zaitun. Según él, era “uno de los puertos del mundo a donde llegan más mercancías”.¹¹¹

Cuando los europeos empezaron a buscar la ruta hacia Oriente en el siglo XV, el puerto de Zaitun relatado por Marco Polo era uno de los destinos a encontrar. El matemático italiano, Paolo del Pozzo Toscanelli, en una carta dirigida al canónigo Fernando Martins en 1474, describe la ruta que él deducía que se debía seguir para llegar al mundo oriental, mencionando, especialmente, el puerto de Zaitun. Decía el matemático “sabed que en todas aquellas islas no viven ni tratan sino mercaderes, avisándoos que allí hay gran cantidad de naos, como en todo lo otro del mundo, y en especial es un puerto nobilísimo llamado Zaitun, do cargan y descargan cada año cien naos grandes de pimienta, allende las otras muchas naos que cargan las otras

¹⁰⁹ La etimología de la palabra “Zaitun” fue analizado primeramente por el orientalista alemán Julius Klaproth, el que propuso la explicación de citong 刺桐. (Julius Klaproth, *Mémoires Relatifs à l'Asie, Contenant Des Recherches Historiques, Géographiques et Philologiques Sur Les Peuples de l'orient, Vol.2* (Paris: Société Asiatique de Paris, 1826), 210). El sinólogo japonés Jitsuzō Kuwabara 桑原隲藏 respalda esta hipótesis, dice que esta denominación puede recurrir a las Cinco Dinastías cuando el gobernador militar Liu Congxiao 留從效 mandó plantar árboles cebrá en Quanzhou. (Jitsuzō, [蒲壽庚の事蹟: 宋末の提挙市舶西域人 *Anécdotas de Pu Shougeng: supervisor de la Oficina de Comercio Marítimo al final de la dinastía Song con linaje de la Región Occidental*], 6). Sin embargo, hay otros investigadores que están desacuerdo con tal idea. En el prólogo de *Daoyizhilüe*, Su Jiqing 蘇繼頤 indica que “Zaitun” puede ser homófono de Quancheng 泉城 (ciudad de Quanzhou), otra llamada de Quanzhou dentro de la provincia de Fujian. (Wang and Su, *Daoyizhilüe Jiaoshi* [島夷志略校釋 *Un breve relato de los bárbaros de islas con notas explicativas*], 8); Cen Zhongmian 岑仲勉 propone que “Zaitun” proviene de la palabra árabe “zaytun” que significa “aceituna” como lo que menciona Ibn Battuta en su libro de viaje (Zhongmian Cen, *Zhongwai shidi kaozheng* (中外史地考證 *Verificación de la historia y geografía china y extranjera*) (Beijing: Zhonghua Shuju, 1962), 471-481). Pero Li Jinming tiene otra explicación, según él, “Zaitun” puede referir a “satín”, porque Quanzhou era famoso por sus productos de tejido. (Jinming Li, “Zaitun Fei ‘Citong’ Ershi ‘Duanzi’ [Zaitun 非‘刺桐’而是‘緞子’Zaitun No Es ‘Citong’ Sino‘Satin’],” *Lishi Yanjiu* [歷史研究 *Historical Reseach*], no. 4 (1998): 169-71).

¹¹⁰ Texto español traducida por la autora según la versión inglesa de Ibn Battuta, *The Travels of Ibn Battuta, A.D.1325-1354, Translated with Revisions and Notes from the Arabic Text Edited by C. OEF.REM.ERY and B.R. SANGUINETTI by H. A. R. GIBB, Vol.IV* (London: The Hakluyt Society, 1994), 894.

¹¹¹ Polo, *Libro de las maravillas, traducción, apéndice y notas: Mauro Armíño*, 337.

especierías”.¹¹² Bien es sabido, asimismo, que los estudios de Toscanelli tuvieron una gran influencia en las expediciones de Cristóbal Colón. Tanto es así que, tras haber pisado tierra americana por primera vez, Colón expresó en su diario del día 1 de noviembre “estoy... ante Zayto y Guinsay, cien leguas poco más ó poco menos lejos de lo uno y de lo otro.”¹¹³ Colón buscaba el puerto de Zaitun descrito en el libro de Marco Polo.

Sin embargo, aun cuando los exploradores europeos hacían todos sus esfuerzos buscando el deseado puerto de Zaitun, lo cierto es que la ciudad de Quanzhou había perdido parte de su florecimiento del pasado. Y es que, en los últimos años de la dinastía Yuan, además de los levantamientos campesinos que se padecieron, en Quanzhou se añadió una rebelión de los musulmanes de la ciudad.¹¹⁴ Conflictos que generaron una inestabilidad e inseguridad que afectó enormemente al comercio marítimo de Quanzhou. Pero, aparte, si eso hubiera sido poco, tras la instauración de la dinastía Ming, el nuevo emperador dio inicio a la política de *Haijin*, que suponía la práctica supresión del negocio exterior con el que se sustentaba la economía de la costa de Fujian. De esa forma, el puerto de Quanzhou decayó, no pudiendo recuperar nunca la prosperidad anterior.

2.6 Conclusión

Al analizar el ambiente geográfico y cultural de Fujian, podemos comprobar que esta región, desde la prehistoria, estaba estrechamente vinculada con el mar. Esta vinculación se refleja no solamente en la geografía costera, sino también en la naturaleza de los habitantes de esta tierra, quienes, bien fueran nativos o inmigrantes, siempre mostraban un carácter aventurero, inquieto y emprendedor. Este “carácter mariner” de los fujianeses fue un elemento clave para crear una cultura abierta e

¹¹² Enrique de Gandía, “Las cartas de Toscanelli, la Antilla, la India y Cipango,” *Universidad*, no. 12 (1942): 41–95.

¹¹³ Colón, *Relación y cartas de Cristóbal Colón*, 52-53.

¹¹⁴ Sobre el rebelde de los musulmanes, véase Weiji Zhuang 莊為璣, “Yuanmo waizu panluan yu quanzhougang de shuailuo [元末外族叛亂與泉州港的衰落 El rebelde del pueblo extranjero al final de la dinastía yuan y la decadencia del puerto de Quanzhou,” *Quanzhou wenshi* [泉州文史 *Historia y cultura de Quanzhou*], no. 4 (1980): 19–26.

inclusiva. En este ambiente, el culto a la diosa marítima china Mazu, originado en Fujian, se difundió ampliamente en Asia y se constituyó como un lazo espiritual del pueblo chino costero con los de otras partes del sudeste asiático.

Los fujianeses, con su experiencia de milenios como marinos, también tuvieron grandes éxitos tanto en la construcción naval como en la tecnología náutica. Fue en este contexto en el que surgieron varios puertos de gran importancia comercial, a través de los cuales se establecieron numerosas líneas comerciales con los países del Mar Sur de China y del Océano Índico. Todas estas exploraciones de los fujianeses se llevaron a cabo coetáneamente a las exploraciones marítimas de los europeos, los “nuevos visitantes a Asia”, cuya llegada y éxito dio inicio a la “Era de los descubrimientos” de la historia mundial.

El pueblo marinero chino, nacido entre las montañas y el mar de Fujian, se encontraba preparado, desde hacía muchos siglos, para el contacto con los europeos en el mar. Tenía la tecnología y la práctica suficiente acumulada para navegar a cualquier rincón del planeta, además de una enorme experiencia comercial para haber establecido unos lazos económicos que habrían generado pingües beneficios para todos. Sin embargo, cuando llegó el momento de este “gran encuentro”, es decir, cuando los navegantes europeos ya estaban en los mares asiáticos en busca del soñado puerto de Zaitun, que alabara Marco Polo, los gobernantes de China habían cerrado la costa de su imperio y prohibían cualquier contacto no oficial con el extranjero a través de la política *Haijin*.

Con la visión limitada que todavía condicionaba a todos los pueblos de la época, aun lejanos al conocimiento de las prácticas liberales de comercio que se comenzarían a teorizar décadas más tarde, algunos países como China rechazaron la ampliación de los lazos y contactos con el mundo exterior, atribuyendo una excesiva importancia a los beneficios que reportaban, únicamente, las prácticas comerciales de carácter tributario. Es decir, permitir exclusivamente el comercio absolutamente controlado y dirigido por el imperio, algo no muy alejado de algunas prácticas monopolísticas que intentó instaurar, por ejemplo, España en su imperio en esos mismos momentos.

En el caso de China, la aplicación de estas políticas restrictivas se debía a la

ideología del “sinocentrismo”, predominante en la clase gobernante china a lo largo de toda su historia. Dado que, durante milenios, China siempre fue el país más potente de Asia Oriental, al que todos los reinos periféricos solían avasallarse, sería difícil que los gobernantes chinos abrieran sus visiones a un mundo ultramarino más extenso que el ya controlado, y que aceptaran a los visitantes de otros lugares lejanos como jugadores de un mismo tablero que ellos habían dominado tradicionalmente.

Sea como fuere, eso no significa que la llegada de los europeos fuera en vano. A pesar del rechazo de la autoridad central china, los habitantes costeros de Fujian, por su tradición milenaria como navegantes heredada de sus antepasados *min*, siempre trataron de romper esas restricciones oficiales para salir a comerciar en ultramar. Así pues, en la costa meridional de la provincia, los fujianeses encontraron una brecha, una abertura que mantener oculta, a través de la cual tenían fácil salida al mar sin ser vistos por el gobierno chino. Este lugar se encontraba en la bahía de la ciudad de Zhangzhou, cuya estratégica posición también ofrecía oportunidades a los portugueses para ponerse en contacto con los mercaderes chinos. Frente a la estricta ley de *Haijin*, tanto los comerciantes chinos como los portugueses no cejaron en su empeño de poder hacer negocios con más libertad, incluso cuando ello supusiera caer en prácticas ilegales.

CAPÍTULO III.
EL NACIMIENTO DE YUEGANG:
LA VICTORIA DEL MAR SOBRE LA TIERRA

漳南負山枕海，介於閩粵間一都會也。

——顧炎武《天下郡國利病書》¹

*El sur de Zhangzhou se apoya en las montañas y descansa en el mar,
es una gran metrópoli entre Fujian y Guangdong.*²

——Gu, Yanwu. *Tianxia junguo libingshu*

*(Colección de los pros y contras sobre las condiciones sociales,
políticas y económicas del Imperio Ming)*

Si los fujianeses, en general, son un pueblo y una cultura nacida de su vínculo con la navegación y la exploración, la gente de Zhangzhou es el grupo que posee las cualidades más ajustadas de ese arquetipo, como habitantes de uno de los puertos con mejores condiciones de la región.

El texto de Gu Yanwu, recopilado en el famoso libro corográfico *Tianxia junguo libingshu*, describe perfectamente la geografía de Zhangzhou y el potencial de ese lugar para convertirse en un gran centro de comercio marítimo. Situado en el extremo sur de Fujian, tiene la mayor planicie de una provincia prácticamente carente de tierras llanas. El río Jiulong (九龍江), el segundo río más grande de Fujian, atraviesa Zhangzhou y desemboca en el estrecho de Taiwán. Esta ubicación y especial topografía otorga a Zhangzhou enormes ventajas para el comercio y el transporte. Por vía marítima, ha mantenido tradicionalmente frecuentes relaciones con las provincias de Zhejiang, Guangdong, la isla de Taiwán y los reinos del Sureste de Asia. Por vías fluvial y terrestre, también ha mantenido contactos habituales con otras ciudades a su alrededor, dentro y fuera de la provincia, como Fuzhou, Quanzhou, Chaozhou y algunos sitios de la

¹ Gu, *Tianxia junguo libingshu* [天下郡國利病書 Colección de los pros y contras sobre las condiciones sociales, políticas y económicas del Imperio Ming], 3071.

² Traducción de la autora.

provincia de Jiangxi. Todo ello permite que Zhangzhou acumule todas las condiciones necesarias para ser un importante puerto internacional. Y es que, no sólo posee un buen puerto natural, sino también un hinterland, o gran zona de influencia terrestre alrededor, con la que puede mantener intensos y beneficiosos intercambios comerciales.

La llanura de Zhangzhou se formó gracias al sedimento del río Jiulong, cuyo estuario y costa se conforma de manera muy sinuosa. Por esta causa, la multiplicación de excelentes puertos naturales, permitió que los habitantes de la región se dedicaran al comercio por mar desde muy antiguo.

El hecho es que la ciudad de Zhangzhou fue fundada en 686 con la llegada del general Chen Yuanguang, primer gobernador tras haber vencido a los que llamaban bárbaros del lugar. En sus inicios, la ciudad tributaba a la corte Tang, frecuentemente, con productos provenientes de ultramar, como el turbo operculum, más codiciados que las producciones de carácter local.³ Precisamente, esos registros tributarios nos ayudan a conocer el desarrollo y la tipología del comercio marítimo de Zhangzhou en su etapa temprana. Más tarde, en 985, se tiene referencia de la llegada de un general de Srivijaya a la ciudad, que “transportaba especias para vender en esta ciudad” (南番三佛齊國鎮國將軍以香貨詣本州賣錢), lo que evidencia los contactos que mantenía Zhangzhou con otras naciones del sudeste asiático ya en aquellas fechas.⁴

Durante la dinastía Song, cuando los fujianeses ya disfrutaban de una tecnología bastante avanzada de construcción naval, tal y como se explicó en el capítulo anterior, los astilleros de Zhangzhou tenían la capacidad de construir embarcaciones de gran tamaño, suficientes para dar respuesta a las necesidades de su importante masa de comerciantes ultramarinos. Un comercio que, en el año 982, el emperador Song Taizong 宋太宗 quiso regular y monopolizar, mandando establecer el control estatal de “ciertas especias y medicinas” que “sólo se pueden vender en los barcos del sur de Guangdong,

³ Hongmo Chen 陳洪謨, (*Zhengde*) *Daming zhangzhou fuzhi* [(*正德*) *Daming漳州府志* *Corografía de Zhangzhou de redactado en el periodo Zhengde*] (Xiamen: Xiamen University Press, 2012). Capítulo 8, “Tutian zhi” 土田志, 172-173.

⁴ Guodong Jiang 江國棟, ed., *Longxi xianzhi* [*龍溪縣誌* *Corografía del distrito de Longxi*] (康熙丁酉年刻本 Edición del año dingyou de Kangxi, Impreso de la Biblioteca de Zhangzhou, 1717). Capítulo 11, “Guji” 古跡, 304-305.

Quanzhou y Zhangzhou” y “no se permite el negocio en otras ciudades y prefecturas” (今以下項香藥止禁權廣南、漳、泉等州舶船上，不得侵越州府界).⁵

La instauración de esta política estatal evidencia la importancia, a fines del siglo X, de Zhangzhou como centro del comercio marítimo chino. Se entiende entonces que el gobierno Song estableciera en Zhangzhou un cargo llamado “jefe de policía de Huangdantou” (黃淡頭巡檢) con dos funciones principales, una la vigilancia de las vías de navegación, y otra, “convocar las naves” (招舶) durante el verano.⁶

El funcionario Liao Gang 廖剛, en una memoria presentada en 1133, describió las actividades marítimas que se llevaban a cabo en Zhangzhou. Según él, “cuando [la gente de Zhangzhou] quiere ir a algún lugar en barco, deben contar las mercancías, elegir los marineros y reparar los instrumentos. [Estos trabajos] pueden durar varios meses, y el viaje no se realizará hasta que todo esté preparado” (平時海舟欲有所向，必先計物貨，選擇水手，修葺器具，經時閱月，略無不備，然後敢動).⁷ Otro funcionario de la época de Song del Sur, Zhen Dexiu 真德秀 (1178-1235), también indicaba en una memoria que “en la región de Quanzhou y Zhangzhou casi no hay ladrones y muchos barcos extranjeros la frecuentan” (泉、漳一帶，盜賊屏息，番舶通行).⁸ Todos estos registros nos ayudan a observar la escala del comercio marítimo de Zhangzhou en esta época.

La dinastía Yuan, como hemos analizado, supuso otra época de gran florecimiento

⁵ Xu, *Song huiyao jigao* [宋會要輯稿 *Compendio del manuscrito del gobierno Song*], Vol. 7. “Zhiguan sishisi, shibosi” 職官四十四，市舶司，4203.

⁶ Xiang Cai 蔡襄, *Caizhonghuigong wenji* [蔡忠惠公文集 *Recopilación de los artículos de Cai Xiang*], Capítulo 17, “Qixiangdu yanhai fangbei daozei” 乞相度沿海防備盜賊，10a. Recurso online disponible en: <https://ctext.org/library.pl?if=gb&file=127799&page=167&remap=gb>, consultado el 12 de diciembre de 2020.

⁷ Traducción de la autora. Gang Liao 廖剛, *Gaofeng wenji* [高峰文集 *Recopilación de los artículos de Gao Feng*], Capítulo 5, “Zhangzhou daoren tiaojuminjian libing wushi zouzhuang”, 8b-9a. Recopiado en *Siku quanshu* [四庫全書 *Colección imperial de los cuatro depósitos*]. Recurso online disponible en: <https://archive.org/stream/06056139.cn#page/n89/mode/1up>, consultado el 12 de diciembre de 2020.

⁸ Traducción de la autora. Dexiu Zhen 真德秀, *Zhenwenzhonggong wenji* [真文忠公文集 *Recopilación de los artículos de Zhenwenzhonggong*], Capítulo 8, “Quanzhou shumiyuan qitui haidao shangzhuang”, 泉州樞密院乞推海盜賞狀. Recurso online disponible en: [https://zh.wikisource.org/wiki/%E8%A5%BF%E5%B1%B1%E5%85%88%E7%94%9F%E7%9C%9E%E6%96%87%E5%BF%A0%E5%85%AC%E6%96%87%E9%9B%86\(%E5%9B%9B%E9%83%A8%E5%8F%A2%E5%88%8A%E6%9C%AC\)%E5%8D%B7%E7%AC%AC%E5%85%AB](https://zh.wikisource.org/wiki/%E8%A5%BF%E5%B1%B1%E5%85%88%E7%94%9F%E7%9C%9E%E6%96%87%E5%BF%A0%E5%85%AC%E6%96%87%E9%9B%86(%E5%9B%9B%E9%83%A8%E5%8F%A2%E5%88%8A%E6%9C%AC)%E5%8D%B7%E7%AC%AC%E5%85%AB), consultado el 13 de diciembre de 2020.

del puerto de Quanzhou, mientras que Zhangzhou, aunque siendo algo eclipsado por el aumento del anterior, siguió manteniendo un importante volumen de negocios con el extranjero. Una parte de sus habitantes se establecieron en ultramar, hecho que se comprueba por los recuerdos de *Yingya shenglan* 瀛涯勝覽 (*Observación general de las orillas del océano*), libro dedicado a los países visitados por la flota de Zheng He. Algunos capítulos de este libro mencionan que en varios lugares del Sureste de Asia, como Java (爪哇) y Palembang (舊港), había inmigrantes chinos de Guangdong, Zhangzhou y Quanzhou. Si tomamos en cuenta que, tras la fundación de la dinastía Ming, el gobierno chino aplicaba la política de *Haijin* y no permitía la salida al extranjero, es muy probable que estos inmigrantes llegaran en la anterior época de Yuan.⁹

Aun así, antes de la dinastía Ming, el puerto de Zhangzhou nunca tuvo tanta fama como el de Fuzhou y Quanzhou. Eso se puede deber a que, en comparación con otros puertos de Fujian, Zhangzhou está en una bahía bastante cerrada, posición que no da tanta facilidad para la entrada y salida de embarcaciones. Además, la tipología de su costa con bancos de arena sedimentados por el río Jiulong, hace que sus aguas tengan poca profundidad, por lo que los barcos de alto calado no pueden entrar. Sin embargo, la política de *Haijin* impuesta por los Ming, que establecía un régimen de “tributo” para mantener relaciones exteriores, es decir, un “comercio tributario” estrictamente monopolizado por el estado, supuso la necesidad de incrementar las actividades de contrabando como casi única forma de supervivencia. El menor calado de las embarcaciones destinadas a esta actividad ilegal, así como su necesidad de mantenerse ocultas y en aguas de difícil acceso hizo que Zhangzhou se convirtiera en la opción perfecta para ese tipo de comercio.

3.1 La política marítima de la dinastía Ming

Al hablar de la política marítima de la primera etapa de la dinastía Ming, se suelen

⁹ Huan Ma 馬歡 and Ming Wan 萬明, *Mingchaoben “yingyashenglan” jiaozhu* [明鈔本《瀛涯勝覽》校注 *Edición de la “Observación general de las orillas del océano” de la dinastía Ming con notas de Wan Ming*] (Beijing: Ocean Press, 2005), 18, 28.

encontrar escritos que critican la implantación de las normas de *Haijin*, pensando que se debía a una visión cerrada del gobierno. Sin embargo, sólo entendiendo el contexto histórico de aquel momento en su conjunto puede darse una evaluación objetiva de esta política.

Cuando entró al poder la dinastía Ming, China acababa de sufrir una larga guerra que prácticamente había dejado destruida la economía nacional. Frente a esta situación, el fundador y primer emperador de la dinastía Ming, Zhu Yuanzhang (emperador Hongwu o Ming Taizu 明太祖), se vio en la necesidad de adoptar medidas destinadas a la recuperación, lo que hizo desarrollando la producción agrícola y la construcción de obras hidráulicas. Como él mismo nació y creció en una familia humilde, conocía bien el sufrimiento de los campesinos, por lo que también dictó medidas para aliviar los impuestos que se cargaban sobre los agricultores y aumentar los de los grandes propietarios.

Aparte, la nueva dinastía Ming se encontraba rodeada de amenazas. En el norte, los mongoles iniciaban contactos con el emergente Imperio Timúrida con el objetivo de volver a conquistar China. En el sureste, los restos de las fuerzas de Fang Guozhen 方國珍 y de Zhang Shicheng 張士誠, antiguos rivales de Zhu Yuanzhang estaban dispuestos a aliarse con los piratas japoneses para atacar la costa china y recuperar sus tierras perdidas.¹⁰ Por eso, para consolidar el nuevo poder y defender el país de cualquier invasión extranjera, el gobierno Ming eligió una política extremadamente conservadora, cerrando la costa china y prohibiendo cualquier contacto de carácter privado con ultramar. El objetivo era evitar conflictos con los reinos periféricos y, lo más importante, mantener la paz para recuperar la economía doméstica.¹¹

La promulgación de la política “Haijin”

La primera orden *Haijin* se lanzó en 1371, estipulando la prohibición de

¹⁰ Han Zhang 張瀚, *Songchuang mengyu* [松窗夢語 *Palabra de sueño en la Ventana de Pino*], Capítulo 3, “Dongwoji” 東倭記. Recurso online disponible en: <https://zh.wikisource.org/wiki/%E6%9D%BE%E7%AA%97%E5%A4%A2%E8%AA%9E/%E5%8D%B7%E4%B8%89>, consultado el 1 de diciembre de 2020.

¹¹ Li, *Mingdai haiwai maoyishi* [明代海外貿易史 *Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming*], 6-7.

navegación de carácter privado (仍禁濱海民不得私自出海).¹² Casi al mismo tiempo, el emperador también dictó otra cédula a los funcionarios de la comisión militar de jefatura (大都督府), ordenando:

“朕以海道可通外邦，嘗禁其往來。近聞福建興化衛指揮李興、李春私遣人出海行賈，則濱海軍衛豈無知彼所為者乎？苟不禁戒，則人皆惑利，而陷於刑憲矣。而其遣人論之，有犯者論如律。”¹³

*“Las rutas marítimas se comunican con el extranjero, por lo que ordené prohibir esta actividad. Pero recientemente he tenido noticia de que los comandos de guardia de Xinghua de Fujian, Li Xing y Li Chun, permitieron el negocio privado ultramarino a algunas personas. ¿Acaso los guardias costeros no conocen su deber? Si no lo evitamos todo el mundo se verá atraído por los beneficios y acabarán todos en prisión. Por esta razón, el emperador envía a emisarios a decirles que los que cometan este tipo de infracción serán condenados aplicando la ley”.*¹⁴

Para reforzar esta prohibición, diez años después, en 1381, el emperador Hongwu dio otra orden, “prohibiendo que los habitantes de la costa tuvieran contactos privados con los reinos ultramarinos” (禁止濱海民私通海外諸國).¹⁵ A lo que se sumó que, en 1390, decimocuarto año del reinado de Hongwu, éste dictara otra orden al departamento de tesorería para “restringir las comunicaciones con el extranjero” (申嚴交通外番). Según esta orden:

“中國金銀、銅錢、段匹、兵器等物，自前代以來不許出番，今兩廣、浙江、福建愚民無知，往往交通外番，私易貨物，故嚴禁之。沿海軍民官司

¹² Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., *Ming shilu. Ming taizu shilu [明實錄. 明太祖實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizu de Ming]* (Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962). Capítulo 70. “Hongwu shinian shieryue bingxu” 洪武四年十二月丙戌, 1300.

¹³ *Ibid.*, 1307.

¹⁴ Traducción de la autora.

¹⁵ Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming taizu shilu [明實錄. 明太祖實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizu de Ming]*. Capítulo 139. “Hongwu shinian shiyue yisi” 洪武十四年十月己巳, 2197.

縱令私相交易者，悉治以罪。”¹⁶

*“Los productos chinos, como el oro, la plata, monedas de cobre, tela, armas, etc., no pueden sacarse del país desde el gobierno de la última dinastía. Sin embargo, los pueblos de Guangdong, Guangxi y Fujian, necios e ignorantes, mantienen comunicaciones y actividades mercantiles privadas con el extranjero, razón por las que las prohibimos tajantemente. Los soldados, los civiles y los funcionarios de la costa, si hacen este tipo de negocios serán condenados por su crimen.”*¹⁷

Tal prohibición fue reforzada en 1394 con otra orden que establecía,

*“上以海外諸夷多詐，絕其往來。唯琉球真臘暹羅許入貢，而緣海之人往往私下諸番貿易香貨，因誘蠻夷為盜，命禮部嚴禁絕之。敢有私下諸番互市者，必將置之重法。凡番香番貨，皆不許販，鬻其見有者，限以三月銷盡。民間禱祀，止用松柏楓桃諸香，遠者罪之。”*¹⁸

*“El emperador mandó prohibir los contactos ultramarinos, debido a la astucia de los bárbaros. Los reinos de Ryūkyū, Chenla y Siam son las únicas excepciones a las que les está permitido tributar. Pero los costeños acostumbran a ir al extranjero en privado, negociar con las especias, e incluso atraer a los bárbaros extranjeros que se hacen piratas. Ordeno al Departamento de Rito que prohíba estrictamente [esta actividad]. Si todavía hay gente que se atreve a hacer negocios privados con el extranjero, será condenada por crímenes muy graves. No se permite traficar ningún tipo de especia o mercancía extranjera, si alguien la posee, tiene que destruirla en un plazo de tres meses. Para las ceremonias de rezos y sacrificios populares, sólo se puede utilizar las especias [locales] como colofonia, cedro, liquidámbar y mirto. La transgresión de esta restricción supondrá la consideración como criminal.”*¹⁹

¹⁶ Ibid., Capítulo 205. “Hongwu ershisannian shiyue yiyou” 洪武二十三年十月乙酉, 3067.

¹⁷ Traducción de la autora.

¹⁸ Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming taizu shilu* [明實錄 明太祖實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizu de Ming]. Capítulo 231, “Hongwu ershiqinian zhengyue jiyin” 洪武二十七年正月甲寅, 3374.

¹⁹ Traducción de la autora.

La última orden al respecto de las prohibiciones en el mar durante el reinado de Hongwu fue publicada en 1397, tres años antes de la muerte de tal emperador. En ella repite otra vez que “se prohíbe que el pueblo salga a ultramar para hacer negocios en el extranjero” (禁人民無得擅出海與外國互市).²⁰

Con toda esta serie de órdenes, el emperador Hongwu trató de cerrar la costa al comercio exterior, uno de los principios más importantes de la política internacional de la dinastía Ming. Una política que, después, fue heredada por sus sucesores. Por ejemplo, el emperador Yongle, al usurpar la corona de su sobrino, confirmó en su proclamación como emperador,

“緣海軍民人等，近年以來往往私自下番，交通外國，今後不許。所司一遵洪武事例禁治。”²¹

*“Durante los últimos años, soldados y civiles de la costa han estado saliendo de forma privada a ultramar, comunicándose con el extranjero, una actividad que queda prohibida desde este momento. La norma sobre estos asuntos seguirá de acuerdo con las órdenes promulgadas por el emperador Hongwu”*²²

Dos años después, el mismo emperador ordenó “prohibir el uso de embarcaciones por parte del pueblo y obligación de transformar todos los barcos en naves de proa plana. Los funcionarios estarán obligados a impedir la entrada y salida de [de estos barcos]” (下令禁民間海船，原有海船者悉改為平頭船，所在有司防其出入).²³

La política de *Haijin*, propuesta por el emperador Hongwu y mantenida por Yongle, fue aplicada durante largo tiempo. De hecho, según *Ming shilu*, en el octavo año del reinado de Xuande (1433),

“己未，命行在都察院嚴私通番國之禁……私通外夷，已有禁例。近歲官

²⁰ Traducción de la autora. Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming taizu shilu [明實錄. 明太祖實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizu de Ming]*. Capítulo 251. “Hongwu sanshinian siyue yiyou” 洪武三十年四月乙酉, 3640.

²¹ Ibid., Capítulo 125, “Hongwu sanshiwunianqiu qiyou” 洪武三十五年秋七月, 149.

²² Traducción de la autora.

²³ Traducción de la autora. Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., *Ming shilu. Ming taizong shilu [明實錄. 明太宗實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizong de Ming]* (Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962). Capítulo.27, “Yongle ernian zhengyue xinyou” 永樂二年正月辛酉條, 498.

員軍民，不知遵守，往往私造海舟，假朝廷幹辦為名，擅自下番……爾宜申明前禁，榜諭緣海軍民，有犯者許諸人首告。得實者給犯人家資之半，知而不告及軍衛有司之弗禁者，一體治罪。”²⁴

*“[El emperador] ordena a la fiscalía que refuerce la prohibición del contacto con el extranjero... la comunicación privada con el extranjero ha sido prohibida por la ley. [Sin embargo], durante los últimos años, los soldados y civiles no la obedecen y siempre organizan navegaciones privadas, [incluso] salen al ultramar con la excusa de hacer cosas oficiales... Vosotros debéis reiterar la prohibición, publicar anuncios y mensajes para los soldados y civiles costeros, y permitir que la gente denuncie a los que cometan esta infracción. En caso de que se compruebe el delito, hay que premiar al denunciante con la mitad de la propiedad del delincuente. [Pero] si hay gente que lo sabe, pero lo oculta, o si hay jefes militares que no lo prohíben, serán condenados por sus crímenes junto con los malhechores.”*²⁵

Esa limitación fue de nuevo concretada durante el reinado de Hongzhi (1488-1505). Según el recopilatorio de decretos de la dinastía Ming *Daming huidian* 大明會典 (Reglamento recopilado de la Gran Ming), en el tredecimo año de Hongzhi 弘治 (1500) se publicó la siguiente orden,

“官民人等，擅造二桅以上違式大船，將帶違禁貨物，下海，入番國買賣，潛通海賊，同謀結聚，及為嚮導，劫掠良民者，正犯處以極刑，全家發邊衛充軍。若止將大船雇與下海之人、分取番貨，及雖不曾造有大船、而糾通下海之人，接買番貨，或探聽番貨到來，私買販賣，若蘇木、胡椒、至一千斤以上者，俱問發邊衛充軍，番貨入官。”²⁶

“Si hay funcionarios o civiles que construyen barcos grandes con más de dos

²⁴ Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., *Ming shilu. Ming xuanzong shilu* [明實錄. 明宣宗實錄. Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Xuanzong de Ming] (Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962). Capítulo 103, “Xuande banian qiye jiwei” 宣德八年七月己未, 2308.

²⁵ Traducción de la autora.

²⁶ Juzheng Zhang 張居正 et. al., *Daming huidian* [大明會典. Reglamentos recopilados de la Gran Ming] (內府刻本. Edición de Neifu, 1587). Capítulo 132, “Bingbu shiwu, Zhenshu qi, Gezhen tongli” 兵部十五, 鎮戍七, 各鎮通例, 20b.-21a.

*mástiles, superior a la norma, o llevan mercancías prohibidas cuando salen al mar para venderlas en el extranjero, o se comunican en secreto con los piratas y organizan reuniones con ellos, o les sirven como guías y roban a los residentes, el criminal principal será condenado a muerte, y toda su familia será desterrada y obligada a servir en el ejército. Si hay gente que contrata a mercaderes para conducir las embarcaciones [a negociar en el ultramar] y negocian con mercancías extranjeras, o que no tengan barcos construidos pero colaboren con los comerciantes para comprar objetos exóticos, o que pregunten sobre la llegada de esas mercancías para poder comprarlas y luego venderlas, en caso de que venden más de mil catti de brasilete de la India o pimienta, serán desterrados a la zona fronteriza para servir en el ejército y se les confiscarán las mercancías exóticas”.*²⁷

El reinado de Jiajing fue la época de apogeo de actividad de los piratas. Durante este periodo, se aplicó la política de *Haijin* de una forma más estricta. Según una cédula promulgada en el cuarto año de Jiajing (1525), “los vigilantes de las provincias de Zhejiang y Fujian, pueden detener inmediatamente cualquier nave de doble mástil que vean” (浙福二省巡按官，查海船但雙桅者即捕之).²⁸

Repasando los decretos reales de la corte Ming, puede comprobarse que, desde la fundación de esta dinastía en 1368 y hasta la primera mitad del siglo XVI, todos los emperadores chinos utilizaron el *Haijin* como un fundamento básico de las políticas de sus reinados. Esta política, aunque con algunos cambios en distintas épocas, en general experimentó una evolución hacia su aplicación cada vez más estricta. De hecho, en los primeros decretos, el emperador Hongwu sólo prohibió el contacto con el extranjero, pero, con el tiempo, la corte empezó a prohibir el uso de objetos exóticos e incluso a controlar la construcción de naves civiles. Incluso, durante el reinado de Yongle, época de las grandes proezas de las flotas de Zheng He en el mar Sur y en el océano Indico,

²⁷ Catti/jin 斤: unidad de masa tradicional de Asia Oriental. 1 catti = 590~600 g. Traducción de la autora.

²⁸ Traducción de la autora. Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., *Ming shilu. Ming shizong shilu [明實錄. 明世宗實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Shizong de Ming]* (Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962). Capítulo 54, “Jiajing simian bayue jiachen” 嘉靖四年八月甲辰, 1333.

los viajes privados desde China hacia ultramar seguían estando prohibidos. Esta evidente contradicción nos muestra la visión de los gobernantes chinos: no cerrar el país totalmente al resto del mundo, pero intentando controlar sólo en sus manos todo el poder marítimo, monopolizando todas las vías de contacto con el extranjero.

La forma de conseguirlo era establecer un sistema de intercambio totalmente controlado por el gobierno. Con la política *Haijin*, la corte Ming prohibió todas las comunicaciones con ultramar a nivel privado, pero esta medida, al mismo tiempo que garantizaba la seguridad del país, también cortaba las vías de importación de mercancías exóticas. Muchas de ellas no se producían en China y eran demandadas por la alta sociedad. Para solucionar este problema y para mantener también las relaciones diplomáticas con los países vecinos, el gobierno Ming combinó los intereses económicos y políticos en un régimen particular, basado en un sistema tributario.

El sinocentrismo: base ideológica del sistema tributario

El sistema tributario, reflejo de la estructura de las relaciones internacionales mantenidas entre los países de Asia Oriental en nuestra época de estudio, no fue una invención de la dinastía Ming, sino que tuvo su raíz en el pensamiento político chino surgido muchos siglos antes. Como China se estructuró como el núcleo central del desarrollo civilizatorio de Asia Oriental, sus gobernantes se consideraban a sí mismos, desde el inicio de su historia, como el centro del mundo con el que interactuaban. Tanto es así que el nombre de China que se usa hoy en día, Zhongguo 中國, significa literalmente “reino del Centro”. El primer registro escrito de esta palabra aparece en las inscripciones de un recipiente de bronce llamado He Zun 何尊, fechado al siglo XI a.C. de la dinastía Zhou Occidental. Según estos textos, el rey Zhou Wuwang 周武王, tras derribar la dinastía Shang 商, ofreció sacrificios al cielo y dijo, “ahora me establezco en el reino del Centro para reinar a mi población” (唯武王既克大邑商，則廷告於天，曰：餘其宅茲中國，自茲乂民).²⁹

²⁹ Lan Tang 唐蘭, *Xizhou qingtongqi mingwen fendai shizhi* [西周青銅器銘文分代史徵 *Historia y clasificación de las inscripciones de los objetos de bronce de la dinastía Zhou del Oeste*] (Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2016), 74

Por su parte, en el capítulo “Yugong 禹貢” del libro *Shang shu 尚書* (*Clásico de historia*), el autor divide el territorio chino en nueve provincias (九州) y clasifica las tierras fuera del centro del reino en cinco partes (五服) según la distancia a la que se situaban con respecto a la capital. Cada región tenía sus propias obligaciones con el rey, de forma que la gente de la región más cercana a la capital (侯服) eran súbditos directos del rey, debían prestar servicios a la corte y disfrutaban del privilegio de poder desempeñar cargos importantes del reino. La población de la segunda región (綏服), lo que podríamos denominar un segundo círculo exterior a la capital, estaban obligados a obedecer la política del rey y encargarse de la defensa militar del reino. De esta manera, las vinculaciones y obligaciones iban disminuyendo a medida que aumentaba la distancia con respecto a la capital. Así, en las partes más lejanas (荒服) sólo debían mantener una relación de vasallos y tributar al rey.

Ese sistema de vasallaje con respecto a las autoridades de la Llanura Central china, es un reflejo de la jerarquía étnica sínica y de su modelo ideal de reinado. El pueblo Han, fundador del reino del Centro y creador de la cultura inicial que se impuso a las demás, se erigió el poder de reinar por designio de Dios, a la vez que se dio la obligación de propagar su civilización entre todos los pueblos “bárbaros” que debían someterse a ellos. Esta idea sinocentrista incluía la diferencia entre “chino” (華) y “bárbaro” (夷), engrandeciendo en todo momento la dignidad de los han a la par que degrada a los pueblos periféricos. Y así fue como se formó la base teórica de la política diplomática de las dinastías chinas siguientes.

Sin embargo, ese etnocentrismo se puso en entredicho con la conquista de los mongoles y la fundación de la dinastía Yuan cambió la trayectoria histórica del país. El reino del centro, antiguo y orgulloso de su historia y cultura, cayó ante la potencia de una etnia minoritaria y nómada. Para los chinos, o más concretamente los han, el gobierno de los “bárbaros” despertó un gran sentido de humillación y rebeldía. Por eso, cuando lograron rechazar a los mongoles y recuperar su territorio, la tarea más urgente fue reestablecer el sistema jerárquico, dirigido por los propios han. El fundador de la dinastía Ming, Zhu Yuanzhang, antes de lanzar la expedición contra la corte Yuan, publicó su expreso deseo de reestablecer la superioridad de los han:

“自古帝王臨禦天下，皆中國居內以制夷狄，夷狄居外以奉中國，未聞以夷狄居中國而制天下也。自宋祚傾移，元以北夷入主中國，四海以內，罔不臣服，此豈人力，實乃天授...”³⁰

*“Desde que los primeros emperadores gobernaron el mundo (tianxia 天下), eran los chinos los que controlaban a los bárbaros desde adentro, mientras que los bárbaros miraban respetuosamente a China desde afuera. Nunca se ha oído que los bárbaros puedan gobernar el mundo desde China. Dado que el Song fue derrocado y el Yuan, bárbaros del norte, llegó a reinar China, todos los pueblos dentro y fuera han ofrecido sumisión a ellos sin excepción. Esto fue apenas (el resultado del) esfuerzo humano, sino realmente un regalo del Cielo ...”.*³¹

Aunque Zhu Yuanzhang pretendiera que los bárbaros del norte habían disfrutado de la ayuda del Cielo para poder gobernar el territorio chino, en su denuncia expresaba implícitamente que hasta ese momento los mongoles habían sido rechazados por el Cielo, debido a haber perdido la virtud, y “para salvar a los chinos del gobierno de los bárbaros, el Cielo debe querer un hombre de China que gobierne a su propio pueblo...” (蓋我中國之民，天必命我中國之人以安之，夷狄何得而治哉！)³²

El texto de Zhu Yuanzhang, evidencia el etnocentrismo y sentimiento de superioridad de los han. Esta mentalidad, que renació en la última época de la dinastía Yuan, fue heredera del sinocentrismo de la dinastía Zhou. Pero el objetivo de Zhu Yuanzhang no era solamente derribar el gobierno de los “bárbaros”, sino que también quería desempeñar el papel de “gobernante de todo el mundo (天下)”. Y es que, sólo de esta forma podría demostrar el renacimiento de los han, quienes, para él, siempre deberían estar por encima de otras etnias. Para conseguirlo, estableció el sistema de tributo, mandando varias embajadas a los reinos vecinos para obligarles a tributar. Una apuesta que pronto logró éxitos.

³⁰ Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming taizu shilu* [明實錄 明太祖實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizu de Ming]. Capítulo 26, “Wuyuannian dong shiyue bingyin” 吳元年冬十月丙寅, 401.

³¹ Traducción de la autora.

³² Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming taizu shilu* [明實錄 明太祖實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizu de Ming]. Capítulo 26, “Wuyuannian dong shiyue bingyin” 吳元年冬十月丙寅, 404.

Gráfico 3.1.1 Estadística de las embajadas tributarias a la dinastía Ming durante el periodo

Año \ Reino	Goryeo 高麗	Japón 日本	Ryūkyū 琉球	Đại Việt 安南	Chiêm Thành 占城	Chenla 真臘	Siam 暹羅	Java 爪哇	Srivijaya 三佛齊	Pahang 彭亨	Battak 百花	Brunei 渤泥	Sumatra 蘇門答
1368													
1369	1			1	1								
1370					1			1					
1371	1	1		1		1	1		1			1	
1372	2		1	1	1								
1373	1				1	1	1		1				
1374			1				1		1				
1375	1	1			1		1	1	1				
1376	1	1	1	1									
1377	1				1	1	1	1	1				
1378	1		1		1		1	1	1	1	1		
1379	1	1		1	1		1	1					
1380		2	1	1	1	1		1					
1381				1			1	1					
1382			1		1			1					
1383			1		1		1						1
1384			1	1	1		1						
1385	1		1	1			1						
1386	1		1	1	1		1						
1387	1		1	1	1	1							
1388	1		1	1	1	1	1						
1389	1			1	1	1	1						
1390	1		1		1	1	1						
1391			1		1		1						
1392	1		2										
1393			1	1			1	1					
1394	1		1	1				1					
1395	1		1				1						
1396	1		1	1									
1397	1		1		1		1						
1398													
Total	21	6	21	16	19	8	19	10	6	1	1	1	1

³³ Fuente de datos: Zhang, *Ming shi* [明史 *Historia de Ming*]. Sacado y adaptado de Zheng, *Laizi Haiyang de tiaozhan: mingdai haimao yanbian yanjiu* *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*. 56.

Gráfico 3.1.2 Estadística de las embajadas tributarias a la dinastía Ming durante el periodo

Año	Reino	Japón	Chiêm Thành	Chenla	Siam	Brunei	Sulu	Java	Malaca	Sumatra	Gumalalang [1]	Ryūkyū	Pahang	Borneo	Lambri	Aru	Hemaoli [2]	Pangasinan	Kelantan
		日本	占城	真臘	暹羅	渤泥	蘇祿	爪哇	滿刺加	蘇門答臘	古麻刺朗	琉球	彭亨	婆羅	南渤利	阿魯	合貓裡	馮嘉施蘭	急蘭丹
1403		1	1		1			1				3							
1404		1	1	1	1			1				4							
1405		1	1		1	1		2	1	1		7					1		
1406		1	1	2	1	1		2				2		1					
1407		1							1	1		2		1		1			
1408		1	1		1	1		1				2						1	
1409			1		1				1	1		2							
1410			1		1	1		1		1		4			1			1	
1411					1			1	1	1		3	1		1	1			1
1412			1		1	1			1	1		1							
1413			1					1	1			6							
1414				1								1	1		1				
1415			1					1	1	1		4			2				
1416			1			1		1	1	1		2	1						
1417			1	1	1	1	3					2			1				
1418			1		1			1	1	1		2			1	1			
1419			1	1					1	1		4							
1420			1		1		1	1	1	1	1				1	1			
1421					2	1	1		1	1	1								
1422			1		1			1		1		1			1	1			
1423			1						1	1		1							
1424			1				1		1		1	1							
Total		6	18	6	15	8	6	15	14	14	3	54	3	2	9	5	1	2	1

[1] 古麻刺朗 (Gumalalang): Se cree es un reino antiguo del sur de Mindanao de Filipinas.³⁵

[2] 合貓裡 (Hemaoli): El registro de *Dongxiyangkao* dice que es otro nombre de 貓裡務 (Maoliwu), que está en la investigación de investigadores también proponen que se puede referir a otro lugar de Filipinas o de Sumatra.³⁷

³⁴ Fuente de datos: Zhang, *Ming shi [明史 Historia de Ming]*. Sacado y adaptado de Zheng, *Laizi Haiyang de tiaozhan: mingdai haimao 演變研究 Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*. 90

³⁵ Zuosheng 徐作生 Xu, “Gumalalanguo Jiqi Wangling Yanjiu [古麻刺朗國及其王陵研究 Estudio Del Reino Gumalalang y Su Southeast Asian Studies], no. 1 (1988): 88-93,100.

³⁶ Zhang, *Dongxiyangkao [東西洋考 Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental]*, 98.

³⁷ Jiarong 陳佳榮 Chen, “Jinmaoli, Hemaoli He Maoliwu Kao [金貓裡、合貓裡和貓裡務考 Estudio de Jinmaoli, Hemaoli y Maoliwu 論叢 Recopilación de Los Artículos Sobre La Historia de Relación Entre China y El Extranjero], ed. Comisión de la Relación entre China Zhishi Chubanshe, 1985), 144-52.

Gráfico 3.1.3 Estadística de las embajadas tributarias a la dinastía Ming de Yongle a Chongzhen

Época / Reino	Duración del reinado (año)	Ryūkyū 琉球	Japón 日本	Chiêm Thành 占城	Chenla 真臘	Siam 暹羅	Brunei 渤泥	Java 爪哇	Malaca 滿刺加	Sulu 蘇祿	Gumalalang 古麻刺朗	Kotte 錫蘭山	Gulistan (Calicut) 古裡
Yongle 永樂 (1402-1424)	22	54	6	18	6	15	8	15	14	5	3	3	7
Xuande 宣德 (1425-1435)	10	10		9		5	1	5	2			1	1
Zhengtong 正統 (1435-1449)	14	12	1	12		6		5	4			1	1
Jingtai 景泰 (1449-1457)	8	7	1	2		2		3					
Tianshun 天順 (1457-1464)	7	3		3		2		1	2			1	
Chenghua 成化 (1464-1487)	23	18	3	3		5		1	4				
Hongzhi 弘治 (1487-1505)	18	9	1	3		5		2					
Zhengde 正德 (1505-1521)	16	8	2	3									
Jiajing 嘉靖 (1521-1566)	45	21	4	1		5							
Longqing 隆慶 (1566-1572)	6	4											
Wanli 萬曆 (1572-1620)	48	19				6							
Tianqi 天啟 (1620-1627)	7	3				2							
Chongzhen 崇禎 (1627-1644)	17	5				4							
Total		173	18	54	6	57	9	32	26	5	3	6	9

³⁸ Fuente de datos: Zhang, *Ming shi [明史 Historia de Ming]*. Sacado y adaptado de Zheng, *Laizi Haiyang de tiaozhan: mingdai haimao 策演變研究 Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*. 91.

En efecto, durante el reinado de Hongwu, los reinos como Goryeo 高麗, Đại Việt 安南, Chiêm Thành 占城, Java 爪哇, Borneo 渤泥, Srivijaya 三佛齊, Siam 暹羅, Japón 日本, Chenla 真臘, Luzón 呂宋 y Ryūkyū 琉球, entre otros, empezaron a establecer relaciones diplomáticas con la dinastía Ming y muchos de ellos aceptaron tributar a China (gráfico 3.1.1). El emperador Hongwu legisló para regular esos tributos, por ejemplo, acerca de los plazos que debía cumplir cada reino. Asimismo, se fijaron productos prohibidos para el comercio, a la par que se empezaron a emitir licencias a los tributantes para poder comprobar la legalidad de su entrada en China.

Sin embargo, el comercio del tributo no llegaría a su mayor florecimiento hasta el reinado del emperador Yongle, hijo del emperador Hongwu. El emperador Yongle subió al trono tras usurpar la corona a su sobrino, por lo que tenía gran necesidad de obtener reconocimiento y conseguir que el tributo de los reinos ultramarinos le llegara a él, como manera de asegurar su poder y legitimidad. Para ello, patrocinó las expediciones de Zheng He, el instrumento más efectivo para ampliar el “círculo tributario” establecido por su padre. Las grandiosas flotas del tesoro de Zheng He mostraban la potencia del Imperio Ming, causando el asombro en los reinos donde llegaban y facilitando la asunción del vasallaje. De esa forma, los reinos visitados por Zheng He también mandaron sus embajadas a la dinastía Ming, para formalizar su condición de tributarios. Según las estadísticas presentadas en el gráfico 3.1.2, y a pesar de ser incompletas, a lo largo del reinado de Yongle la corte Ming recibió no menos de 190 embajadas relacionadas con el tributo provenientes de numerosos reinos asiáticos, momento álgido del tributo internacional a China durante la dinastía Ming. Incluso, algunas de estas embajadas estuvieron encabezadas por los propios reyes de esos países, que en algunos casos murieron en territorio chino y enterrados allí por orden del emperador. Fue el caso de los reyes de Borneo, Sulu y Mindanao, cuyas tumbas en China siguen siendo testimonios de esta historia.³⁹

Por tanto, podemos definir los reinados de Hongwu y de Yongle como el momento de despegue y esplendor del tributo a China, toda vez que tras la muerte del emperador

³⁹ Li, *Mingdai haiwai maoyishi [明代海外貿易史 Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming]*, 51-54.

Yongle decayó y nunca más llegó a los mismos niveles. Comparando los reinados de Hongwu y de Yongle en lo relativo al tributo internacional, encontramos que en ambos casos hubo un objetivo político común: legitimar su gobernación. Y es que, tanto el padre como el hijo subieron al trono tras una larga lucha militar, derribando a otro candidato legítimo, por lo que el primer asunto que les preocupaba era fortalecer el poder y obtener el reconocimiento de los pueblos, tanto del interior de China como extranjeros. El emperador Hongwu pretendía recuperar la legitimidad de los han, mientras que para su hijo Yongle lo urgente era limpiar la acusación de “usurpador”. Es decir, creemos, que en ambos reinados el sistema de tributo de los Ming perseguía más unos objetivos políticos que económicos, aunque sin renunciar a éstos últimos, por supuesto. Y esta perspectiva, entendemos, se puede aplicar también a la estrategia marítima del gobierno Ming. Es decir, tenía el objetivo principal de buscar el vasallaje político del entorno del Mar Sur de China, no interesando tanto los beneficios comerciales, ya que la economía del Imperio Chino en esos momentos era altamente autosuficiente y no necesitaba de muchos intercambios con el extranjero.

Reglas y procedimiento del sistema tributario en China

El libro *Daming huidian* contiene todas las reglas que cada reino debía obedecer a la hora de tributar a la dinastía Ming. Todos los tributantes, al desembarcar en el puerto chino, debían mostrar la licencia emitida por la corte Ming, llamada *kanhe* 勘合. Este documento, con el sello de la corte, registraba la lista de todos los miembros de la embajada que llegaba para rendir cuentas, así como un inventario de los objetos y productos que se entregaban en pago.⁴⁰ Después de comprobar la licencia, la embajada era recibida por los funcionarios provinciales, con una pomposa ceremonia, antes de ser atendidos por los miembros del *Shibosi*, encargados de revisar los objetos y de comprar una parte de ellos según la tarifa oficial establecida.⁴¹

El *Shibosi*, institución establecida en varias ciudades costeras de China, era la responsable de los asuntos concernientes al tributo, además de desempeñar el papel de

⁴⁰ Ibid., 20.

⁴¹ Ibid., 21.

aduana. Durante el reinado de Yongle, se establecieron *Shibosi* en tres puertos de China, y cada uno contaba con una posta para atender a los tributantes. La primera posta del *Shibosi* en Quanzhou, provincia de Fujian, se llamaba *Laiyuanyi* 來遠驛 (Posta para Recibir a los Visitantes Lejanos). La segunda estuvo en Ningbo, provincia de Zhejiang, nombrada *Anyuanyi* 安遠驛 (Posta para Calmar a los Visitantes Lejanos), y la última se estableció en Cantón, provincia de Guangdong, denominada *Huaiyuanyi* 懷遠驛 (Posta para Abrigar a los Visitantes Lejanos).⁴² El nombre de estas tres postas de *Shibosi*, creemos, refleja la postura del gobierno Ming en lo relativo al tributo. Es decir, para los emperadores los tributantes no eran simples dominados que pagaban sus parias, sino invitados que venían de lejos para admirar el gran Imperio Ming y, con ello, ayudaban a engrandecerlo aún más. Es por ello que disfrutaban de un recibimiento caluroso de China, atendiéndoles con mucho cuidado y generosidad. De hecho, esos recibimientos solían ser muy costosas, una carga presupuestaria que asumían tanto el gobierno central como el provincial.

Tras cumplir las ceremonias y trámites acostumbradas en el puerto de desembarque, la embajada emprendía camino hacia la capital para ser recibida por el propio emperador. La corte Ming tenía establecida en la capital un lugar especialmente dedicado a la atención de las embajadas extranjeras, llamado *Huitongguan* 會同館, donde se ofrecía comida y alojamiento, así como un pabellón especialmente destinado para hacer en él intercambios y negocios diplomáticos.⁴³

En cuanto a los artículos traídos por los tributantes como pago, éstos se dividían en dos partes. La primera correspondía a los regalos para el emperador, productos que quedaban libres de impuestos y que el emperador solía devolver con otros aún más valiosos, para mostrar la generosidad del imperio. Luego, entre la otra parte de mercancías, a los miembros de la embajada se les permitía traer ciertos productos de forma privada para negociar, de los que una parte solía comprarlos el gobierno chino a

⁴² Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming taizong shilu* [明實錄. 明太宗實錄. Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizong de Ming]. Capítulo 46, “Yongle sannian jiuyue jiawu” 永樂三年九月甲午, 709.

⁴³ Li, *Mingdai haiwai maoyishi* [明代海外貿易史. Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming], 17.

partir de unos precios fijados como tarifa oficial, normalmente superior al precio del mercado. El resto de los artículos podían ser intercambiados libremente con los comerciantes chinos dentro de un lugar designado para ese efecto, como el propio *Huitongguan*, en caso de hacerse en la capital, o en los pabellones *Shibosi*, si se intercambiaban en los puertos.⁴⁴

Afortunadamente, el libro *Daming huidian* contiene todas las reglas sobre el intercambio en *Huitongguan*, que nos facilita mucho conocer como era el proceso:

“各處夷人朝貢領賞之後，許於會同館開市三日或五日，惟朝鮮、琉球不拘期限... 禁載收買史書及玄黃、紫皂、大花、西番蓮段匹，並一應違禁器物..... 若各夷故違，潛入人家交易者，私貨入官，未給賞者量為遞減..... 凡會同館內外四鄰軍民人等，代替夷人收買違禁貨物者，問罪枷號一個月，發邊衛充軍。”⁴⁵

“*Todos los tributantes, después de recibir los regalos del emperador, pueden negociar en Huitongguan durante tres y cinco días, excepto las embajadas de Corea y Ryūkyū que disfrutaban de un plazo de negocio ilimitado.... No se permite intercambiar armas, libros de historia, tejidos de color amarillo o violeta, o con motivos de grandes flores o de pasionaria, así como otros objetos prohibidos... Si algún extranjero comete una infracción y sale a negociar en viviendas particulares sin permiso, se le confiscará sus objetos, y en ese caso, si aún le faltan regalos del emperador, se le quitará la cantidad restante... Si hay soldados o civiles, dentro o fuera de Huitongguan, quienes ayudan a los extranjeros a comprar cosas prohibidas serán puestos ante la justicia con grilletes durante un mes y desterrados a la frontera para hacer servicios militares.*⁴⁶

Gracias a todas estas disposiciones se puede comprobar que, aunque la corte Ming daba la impresión de permitir el negocio libre entre los tributantes y los comerciantes chinos, tanto el horario, el lugar y el tipo de artículos que podían negociarse estaban

⁴⁴ Ibid., 29.

⁴⁵ Zhang, *Daming huidian* [大明會典 Reglamentos recopilados de la Gran Ming]. Capítulo 108, “Libu 66, Chaogong 4, Chaogong tongli” 《禮部》六十六，朝貢四，朝貢通例, 29a-29b.

⁴⁶ Traducción de la autora.

rigurosamente controlados. Es decir, la autoridad china monopolizaba la negociación de los tributos y, en realidad, se prohibía el libre comercio entre particulares.

El sistema tributario y la política marítima de los gobernantes chinos

Durante los dos siglos siguientes desde la instauración de la dinastía Ming, el tributo se constituyó como la única forma legítima de comerciar con el extranjero. Por eso, se convierte en la clave para entender la política marítima durante el periodo de permanencia de esa dinastía. El sinólogo japonés Takeshi Hamashita señala que el sistema de tributo chino puede considerarse como una extensión de la política centralizadora interna de China con respecto a las relaciones exteriores.⁴⁷ Es lo que ya reflejaba un refrán chino, “En toda la inmensa extensión del mundo, no hay tierra que no pertenezca al rey. Dentro de los límites de la tierra, no hay quien no sea súbdito del rey.” (普天之下，莫非王土，率土之濱，莫非王臣).⁴⁸

Esa frase, en realidad, proviene de una copla de la dinastía Zhou, recopilada en *Shi jing* 詩經 (*Libro de los cantos*). Describe el sistema de enfeudación durante el reinado de Zhou, en el que los señores de las tierras se avasallaban ante el rey. Pero en el texto original de *Shi jing*, la frase es “溥天之下，莫非王土，率土之濱，莫非王臣”, tanto el carácter 溥 (todo) como el 濱 (confín) tiene un signo de “氵” que representa el agua, lo que se relaciona, naturalmente, con el mar.

En realidad, para Zhou, cuyo centro de poder se encontraba en pleno interior del continente, el mundo ultramarino se presentaba como una realidad muy lejana y casi abstracta, pero una realidad a la que tampoco estaba dispuesto a renunciar como gobernante convencido de poseer el dominio hasta los mismos confines de la tierra. Es decir, su total control del territorio debía llegar hasta las orillas del mar que marcaba los límites de su imperio, pero también aspiraba a influenciar en el mundo más existente más allá del mar, tal y como puede verse en las descripciones de “Yugong”.

⁴⁷ Takeshi Hamashita 濱下武志, *Jindai zhongguo de guoji qiji: chaogong maoyi tixi yu jindai yazhou jingji quan* [朝貢貿易體系與近代亞洲經濟圈 *Sistema del comercio tributario y círculo económico de Asia en la Edad Moderna*], trans. Yingui Zhu 朱蔭貴 and Fei Ouyang 歐陽菲 (Beijing: Social Science Academic Press (China), 1999), 31.

⁴⁸ Traducción adaptada por la autora según la versión española de Carmelo Elorduy, trans., *Romancero Chino* (Madrid: Editora Nacional, 1984), 297.

En idioma chino, una palabra que suele utilizarse para referirse al extranjero es “蕃” (fan). Este carácter tiene una variante “藩”, que contiene el mismo signo “彳” ya visto con anterioridad y que hace referencia al agua. Pero el carácter “藩” también puede utilizarse para los pueblos minoritarios dentro del territorio chino, y en muchas ocasiones puede mezclarse con palabras como “蠻” (mán), “夷” (yí), “狄”(dí), “獫”(róng), entre otras, referentes a las etnias minoritarias vecinas de los han, siempre con significado despectivo hacia ellas e identificadas dentro de la “barbaridad”.

Se puede entonces entender mejor la visión de los gobernantes chinos en general, o en nuestro contexto, del emperador del Gran Ming. Para él, el lugar de su residencia, la Llanura Central, era el centro del mundo bajo el cielo (天下), por eso todos los pueblos que vivían en ese mundo, fueran los fujianeses, descendientes de los “bárbaros” de minyue, o los “bárbaros” extranjeros del Mar Sur de China, debían demostrarle vasallaje. Para los habitantes dentro del territorio chino, ese “vasallaje” suponía obedecer la ley y no cometer ninguna infracción. Ninguna infracción, como la de hacer negocios privados en ultramar, una violación a la política *Haijin*. En el caso de los extranjeros, su obligación era la de tributar a la corte Ming y mostrar respeto al civilizado reino del Centro.

Obviamente, cuando los europeos llegaron a Asia Oriental y trataron de establecer relaciones comerciales con China, no conocían nada de esta cosmovisión particular de los chinos, ni tampoco sabían nada de la regla del tributo establecida por China. El desconocimiento de los europeos y la visión cerrada de los gobernantes chinos dieron como resultado un fuerte choque en el momento del primer encuentro entre ambas partes, de la que es buen ejemplo el conocido final de la primera embajada portuguesa a China, que resultó en un fracaso absoluto.⁴⁹

Desde luego, la embajada portuguesa fue rechazada por causas más complejas, pero no es menos cierto que una razón importante fue que Portugal no estaba en la lista de los reinos permitidos por tributar, por lo que tampoco tenía las licencias que le acreditaban para entablar relaciones comerciales— *kanhe*. En realidad, en ese momento

⁴⁹ Para los detalles de la primera embajada portuguesa a China dirigida por Simon, véase Wan, *Zhonggu zaoqi guanxishi* [中葡早期關係史 *History of the Early Sino-Portugues Relationship*].

las relaciones de tributo habían decaído, debido a que tanto las expediciones de Zheng He a ultramar como el recibimiento a las embajadas representaban un coste excesivo para las finanzas del gobierno Ming, que tras la muerte del emperador Yongle, y el declive del poder estatal, se convirtió en una carga insostenible. Un extremo que podemos apreciar en los datos del gráfico 3.1.3, al comprobar que el número de embajadas llegadas para tributar descendió muy pronto tras la muerte del emperador Yongle. A partir del reinado de Longqing hasta la caída de la dinastía Ming sólo dos reinos mantuvieron su tributo: Ryūkyū y Siam.

3.2 Crisis de la estructura comercial estatal: el surgimiento de la iniciativa privada

Aunque el sistema tributario, explicado en el apartado anterior, duró hasta el fin de la dinastía Ming, la evidente decadencia posterior al reinado de Yongle motivó que sólo unos pocos países siguieran tributando a la corte Ming.

Las causas de ese decaimiento son complejas,⁵⁰ pero una vista a la cronología de este proceso evidencia que la época en que China fue perdiendo su control sobre el Mar Sur se corresponde con la del inicio de la expansión de los europeos en ese mismo mar. En 1511, los portugueses conquistaron el reino de Malaca, conocido como “滿刺加” en los documentos chinos. Este sultanato, establecido en 1402, pudo librarse del vasallaje a Siam gracias a la protección ofrecida por China a cambio del establecimiento de una relación tributaria con la dinastía Ming.⁵¹ Situado en una posición estratégica, Malaca sirvió como base logística de la flota de Zheng He y para las rutas comerciales chinas entre el Celeste Imperio y el Océano Índico.⁵² El vasallaje de Malaca tuvo un gran significado para la dinastía Ming, ya que con esta alianza el emperador chino pudo

⁵⁰ Para conocer las causas de la decadencia del sistema tributario, véase Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰：明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*]; Wan, *Zhongguo rongru shijie de bulyu: mingyuqingqianqi haiwai zhengce bijiao yanjiu* [中國融入世界的步履：明與清前期海外政策比較研究 *El paso de que China se incorporó al mundo: estudio comparativo de las políticas exteriores de la la dinastía Ming y la primera fase de la dinastía Qing*].

⁵¹ Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰：明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*], 81.

⁵² *Ibid.*, 79.

mantener el control comercial de una gran región del Sureste de Asia. Malaca era, de hecho, un punto clave dentro del sistema tributario asiático de China.

Se entiende entonces que la conquista de Malaca por los portugueses cambió por completo el tablero de las relaciones diplomáticas y comerciales de la región. Los portugueses, motivados por la ambición expansionista, buscaban dar respuesta a sus intereses económicos e intentaban establecer un control del comercio en todo ese Océano a base del establecimiento de numerosas factorías, un sistema totalmente diferente al tributario dirigido por China. Lógicamente, la invasión portuguesa originó que el sultán de Malaca mandara una embajada a China solicitando ayuda militar, una ayuda que fue rechazada por el entonces emperador Zhengde. El motivo de la negativa, o excusa razonada, fue que China se encontraba en esos momentos combatiendo contra los tártaros del norte, donde tenía necesidad de emplear todos sus recursos.⁵³

Lo cierto es que, en los inicios del siglo XVI, el Imperio Ming había perdido gran parte de su potencia naval y la estrategia diplomática de los Ming se había vuelto más más cerrada a la interacción con otros países de la región. Por tanto, sin respuesta a la acción portuguesa, la pérdida de Malaca marcó el viraje del poder marítimo de la dinastía Ming. El anterior régimen tributario dirigido por los chinos desapareció, dando paso a otro régimen totalmente nuevo, controlado por la fuerza comercial europea.⁵⁴

Un cambio que lógicamente supuso una gran transformación en los equilibrios internacionales sobre el control de las rutas comerciales marítimas en Asia Oriental: el círculo comercial tributario en torno a China se fue disgregando en favor de un sistema comercial de tipo colonial, iniciado por los portugueses, pero luego ampliado por otras

⁵³ Afonso de Albuquerque, *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, Second Viceroy of India, Vol. III*, trans. Walter de Gray Birch. (London: Hakluy Society, 1880). 131-134.

⁵⁴ Sobre la influencia de la conquista de Malaca en la dinastía Ming, véase a Fenglin Chen 陳奉林, “Cong dongfang waijiaoshi de jiaodu kan maliujia wangguo lunxian de yingxiang [從東方外交史的角度看麻六甲王國淪陷的影響 On the Impact of the Malacca Sultanate’s Annihilation in the Perspective of Oriental Diplomatic History],” *Taipingyang xuebao* [太平洋學報 *Pacific Journal*] 26, no. 11 (2018): 70–80; Guoping Jin 金國平 and Zhiliang Wu 吳志良, “1511 nian manlajia lunxian dui zhonghua diguo de chongji [1511 年滿刺加淪陷對中華帝國的衝擊: 兼論中國近代史的起始 Impacto de la caída de Malaca de 1511 en el imperio chino: el inicio de la historia moderna china],” *Xueshu yanjiu* [學術研究 *Academic Research*], no. 7 (2000): 73–95; Dake Liao 廖大珂, “Manlajia de xianluo yu zhongpu jiaoshe [滿刺加的陷落與中葡交涉 The Fall of Malacca and the Negotiations between China and Portugal],” *Nanyang Wenti Yanjiu* [南洋問題研究 *Southeast Asia Affairs*], no. 3 (2003): 77–86.

potencias europeas como España y Holanda, primero, y Francia o Inglaterra, entre otras, después. En este sentido, también se amplió la región de influencia, a la par que las motivaciones de control, esencialmente políticas, del régimen chino se iban transformando en económicas por parte de los europeos.

Las diferencias entre ambos tipos de régimen, también se correspondía a dos formas absolutamente distintas de entender el control marítimo sobre la región. Mientras que para los gobernantes chinos servía al interés de la mentalidad sinocentrista y como respuesta a una política fisiócrata, los portugueses representaban todo lo contrario. Su espíritu era expansionista, con origen en ideas de carácter mercantilista, muy de moda en esos momentos en Europa, por lo que intentaban explotar todas sus posibilidades de hacer negocio con Asia. Parece pues que la pérdida de Malaca se debió en gran medida a una visión reducida del gobierno chino y, también, a las escasas posibilidades de hacer frente a la nueva amenaza debido a la decadencia del poder marítimo de la dinastía Ming. Una afirmación que, no obstante, tampoco debe ocultar la realidad de que China mantuvo influencia y potencial comercial y económico en la región conectada por rutas marítimas.

De hecho, cuando el sistema comercial oficial de la dinastía Ming estaba al borde de colapso, algunos funcionarios provinciales empezaron la búsqueda y la implementación de nuevas medidas de carácter político y económico. Sirva como ejemplo el hecho de que en el cuarto año del gobierno de Zhengde, es decir en 1509, un barco siamés sufrió una tormenta y sus daños le obligaron a dejarse llevar por las corrientes, que le llevaron hasta la costa de la provincia de Guangdong. El funcionario local lo dejó entrar, cobrándole una parte de sus mercancías como impuesto aduanero.⁵⁵ Lo importante es que este hecho fue el inicio del cambio, toda vez que según la ley que regía en aquellos años ningún barco extranjero podía entrar en ningún puerto chino si no era con el objeto de traer tributos. Sin embargo, al año siguiente, el Departamento de Rito (禮部) confirmó que esta licencia de entrada y solución al barco siamés había

⁵⁵ Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., *Ming shilu. Mingwuzong shilu* [明實錄. 明武宗實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Wuzong de Ming*] (Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962). Capítulo 48, “Zhengde sinian sanyue yiwei” 正德四年三月乙未, 1082.

sido adecuada, permitiendo desde entonces la entrada de naves no-tributarias siempre que quedaran sujetas al control de la administración del gobierno provincial.⁵⁶ Ahora, los barcos extranjeros de particulares podían comerciar legalmente con los chinos en el estuario del río de la Perla siempre que pagaran los impuestos creados al efecto.⁵⁷ Esta reforma, lógicamente, supuso ya una ruptura formal con el anterior sistema de tributo, “las naves extranjeras llegaron incesantemente a la costa [de Guangdong]” (番舶不絕於海澳), y “los bárbaros se mezclaron en las ciudades” (蠻夷雜遷於州城).⁵⁸

La llegada de los barcos extranjeros a los puertos facilitó nuevas oportunidades de comercio para los habitantes de la costa china. Los mercaderes foráneos, para evitar el pago de fuertes sumas en impuestos, solían asociarse con los chinos para llevar a cabo actividades de contrabando. En realidad, bajo la política de *Haijin*, los comerciantes costeros del sur de China, sobre todo de las provincias de Fujian, Guangdong y Zhejiang, nunca dejaron de practicar negocios ilegales. Este tipo de prácticas se facilitaba por la propia realidad geográfica, ya que el litoral de esa costa se encuentra salpicado por una gran cantidad de islas, muchas de ellas en posiciones estratégicas que dificultaban el control del gobierno.

Como ya se explicó en capítulos anteriores, para prevenir posibles rebeliones, el emperador Hongwu, al fundar la dinastía Ming, mandó trasladar a todos los habitantes de estas islas al interior del continente, dejándolas en estado de abandono.⁵⁹ Por eso, durante la época en la que el comercio exterior quedó prohibido, estas islas “abandonadas” se convirtieron, naturalmente, en un lugar ideal para el contrabando. Los comerciantes extranjeros instalaron sus actividades ilegales en ellas, llegando algunas islas a destacar sobre el resto por la intensidad de su tráfico ilícito, como fueron

⁵⁶ Ibid., Capítulo 65, “Zhengde wunian qiyue renwu” 正德五年七月壬午, 1430-1431.

⁵⁷ Río Perla (珠江 zhujiang), río más importante de la provincia de Guangdong que desemboca en el Mar Sur de China después de cruzar por la ciudad de Cantón.

⁵⁸ Institute of History and Philology, *Ming shilu. Mingwuzong shilu* [明實錄 明武宗實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Wuzong de Ming*]. Capítulo 194, “Zhengde wunian qiyue renwu” 正德十五年十二月乙丑, 3631.

⁵⁹ Jinming Li 李金明, “Shilun mingdai haiwai maoyigang de xingshuai [試論明代海外貿易港的興衰 Sobre el florecimiento y decadencia de los puertos de comercios ultramarinos de la dinastía Ming],” *Zhongguo jingjishi yanjiu* [中國經濟史研究 *Researches In Chinese Economic History*], no. 1 (1997): 122–29.

los casos de la isla de Nan'ao 南澳, perteneciente entonces a la administración de las provincias de Guangdong y Fujian,⁶⁰ la isla de Shuangyu de la provincia Zhejiang, o el pueblo de Zoumaxi 走馬溪, localizado en la isla de Dongshan (東山島) de la demarcación de Zhangzhou en la provincia de Fujian.⁶¹ Las dos últimas mencionadas son mucho más conocidas, al haber sido objeto de investigación por parte de más historiadores, debido a su mayor relación con la historia de los establecimientos portugueses en la primera mitad del siglo XVI una vez que fueron rechazaron en el puerto de Cantón por el gobierno chino.

El contrabando en todos estos lugares siempre estuvo en el punto de mira de la corte Ming, pero también es cierto que, entre ellos, el principal foco de atención del gobierno fue Fujian. Tanto es así que las crónicas de la dinastía Ming contienen numerosos registros sobre esos negocios ilegales en Fujian, por encima del resto de lugares. Por ejemplo, en el segundo año de Yongle, en 1404, se registra que los habitantes de esa costa dedicaron embarcaciones para negociar con el extranjero. (福建濱海居民, 私載海船交通外國)⁶² También, se conoce que en el segundo año de Jingtai 景泰, en 1451, el entonces emperador Ming Daizong 明代宗 se vio obligado por los acontecimientos a promulgar esta orden: “Se prohíbe que los habitantes a la costa de Fujian compren mercancías chinas o produzcan armas para intercambiar por vía marítima con el reino de Ryūkyū, facilitando con ello que la gente sea pirata.” (福建沿海居民勿得收販中國貨物, 置造軍器, 駕海交通琉球國, 招引為寇)⁶³ Una orden que, por supuesto, no consiguieron evitar que los fujianeses encontraran la manera de escapar a la vigilancia oficial.

⁶⁰ Hoy en día la isla de Nan'ao pertenece a la ciudad Shantou de la Provincia de Guangdong, pero durante las dinastías de Ming y Qing fue dividida en dos partes que pertenecían respectivamente a la prefectura de Chaozhou de la provincia Guangdong y la prefectura de Zhangzhou de la provincia Fujian. En 1914 el gobierno de la República China asignó toda la región de la isla a la administración de Guangdong.

⁶¹ Li, “Shilun mingdai haiwai maoyigang de xingshuai [試論明代海外貿易港的興衰 Sobre el florecimiento y decadencia de los puertos de comercio ultramarino de la dinastía Ming].” 126-127.

⁶² Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming taizong shilu [明實錄. 明太宗實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizong de Ming]*. Capítulo 27, “Yongle ernian zhengyue xinyou” 永樂二年正月辛酉, 498.

⁶³ Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., *Mingyingzong shilu [明英宗實錄 Crónica del emperador Yingzong de Ming]* (Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962). Capítulo 217, “Jingtai sannian liuyue xinyi” 景泰三年六月辛巳, 4686.

Para los habitantes de Fujian y sus actividades al margen de la ley, lugares ideales eran aquellos alejados de las autoridades, bien situados para practicar el comercio marítimo y suficientemente ocultos. En ese sentido, la zona de Zhangzhou ofrecía todas esas cualidades, configurándose como la mejor opción.

3.3 El puerto de Zhangzhou: contrabando y piratería

Zhangzhou poseía una larga historia de contactos con el extranjero, pero no fue hasta el período de la dinastía Ming que pudo demostrar todo el potencial que atesoraba en este sentido. Y es que, durante muchos siglos, estuvo bajo la sombra de otros puertos de la misma provincia, como Fuzhou y Quanzhou. De hecho, era el puerto de Quanzhou el que brilló durante las dinastías de los Song y de los Yuan. Pero, su misma grandeza durante ese período de tiempo fue la que motivó que fuera también uno de los principales afectados por la guerra por el poder desencadenada entre los Yuan y los Ming y que acabaría con el cambio dinástico.⁶⁴ Quanzhou nunca se recuperaría de esa guerra.

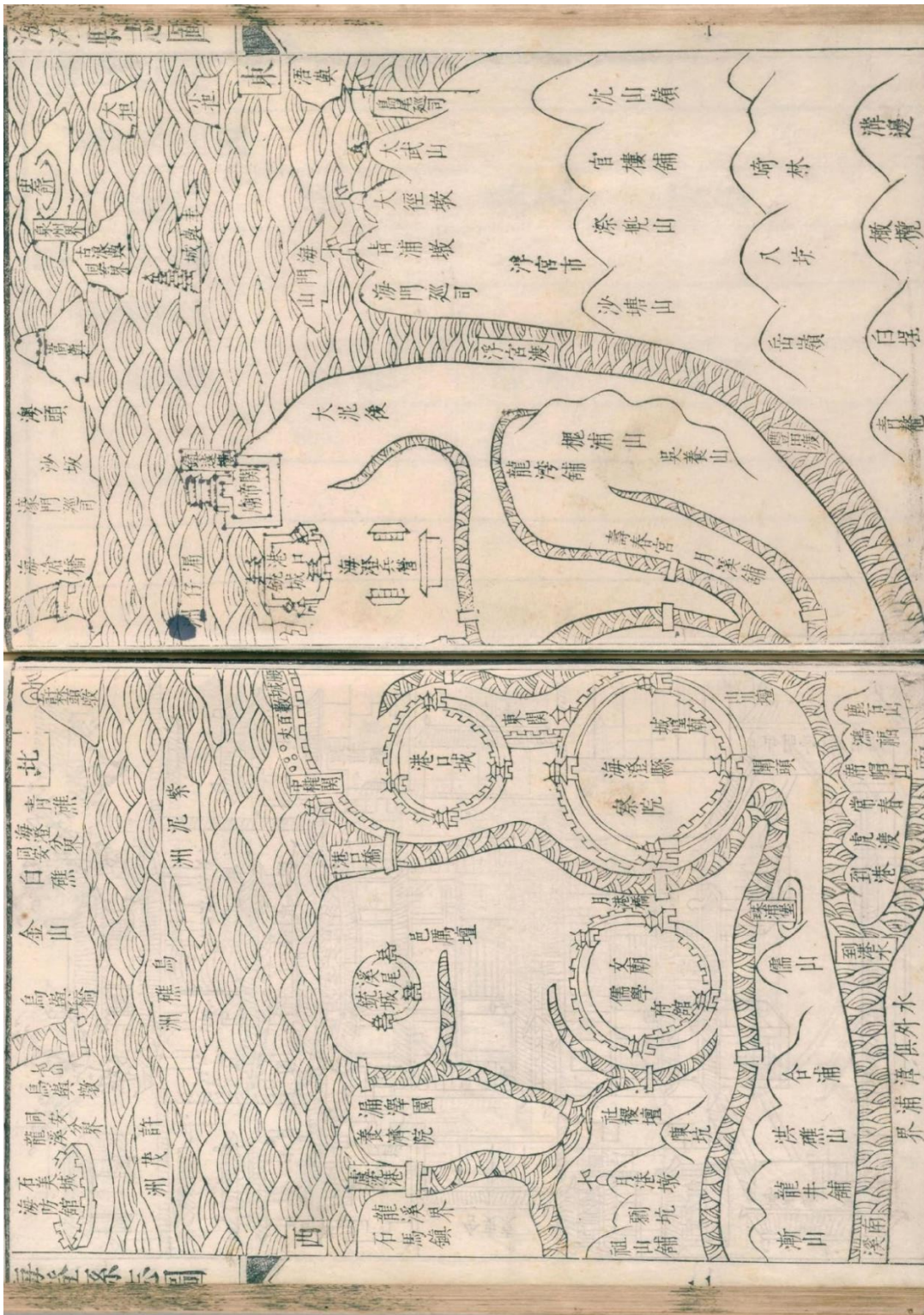
Una razón que, asimismo, explica que durante la dinastía Ming y el inicio de la política de *Haijin*, la gente de Fujian buscara un lugar mucho menos llamativo para continuar con su comercio ultramarino. El puerto elegido fue Zhangzhou, y especialmente, un pequeño puerto en las inmediaciones mucho más pequeño y escondido, en la desembocadura del río Jiulong, denominado Yuegang, ideal para practicar el contrabando.

Mapa 3.3.1 Mapa de Yuegang del distrito Haicheng (Zhangzhou)

en *Chongzhen haicheng xianzhi* (崇禎海澄縣誌)⁶⁵

⁶⁴ Tianzhu Huang 黃天柱 and Yuanquan 廖淵泉 Liao, “Gudai quanzhou alabo musilin yu quanzhougang de xingshuai [古代泉州阿拉伯穆斯林與泉州港的興衰 Los musulmanes de Quanzhou y el florecimiento y decadencia del puerto de Quanzhou],” *Dongnanya* [東南亞 *Southeast Asia*], no. 1 (1984): 23–32.

⁶⁵ Fuente: Zhaoyang Liang 梁兆陽, *Chongzhen haicheng xianzhi* [崇禎海澄縣誌 *Corografía del distrito de Haicheng redactado en los años de Chongzhen*], 1633. Capítulo 1 “Yutu” 輿圖



Mapa. 3.3.2 Mapa del Yuegang del cuarto año de Wanli (1576)⁶⁶

⁶⁶ Fuente: Comisión editorial de la corografía de la provincia de Fujian 福建省地方誌編纂委員會, ed., *Fujiansheng lishi dituji* [福建省歷史地圖集 *Atlas históricas de la provincia de Fujian*] (Fuzhou: Fujiansheng Ditu Chubanshe, 2004). 146-47.

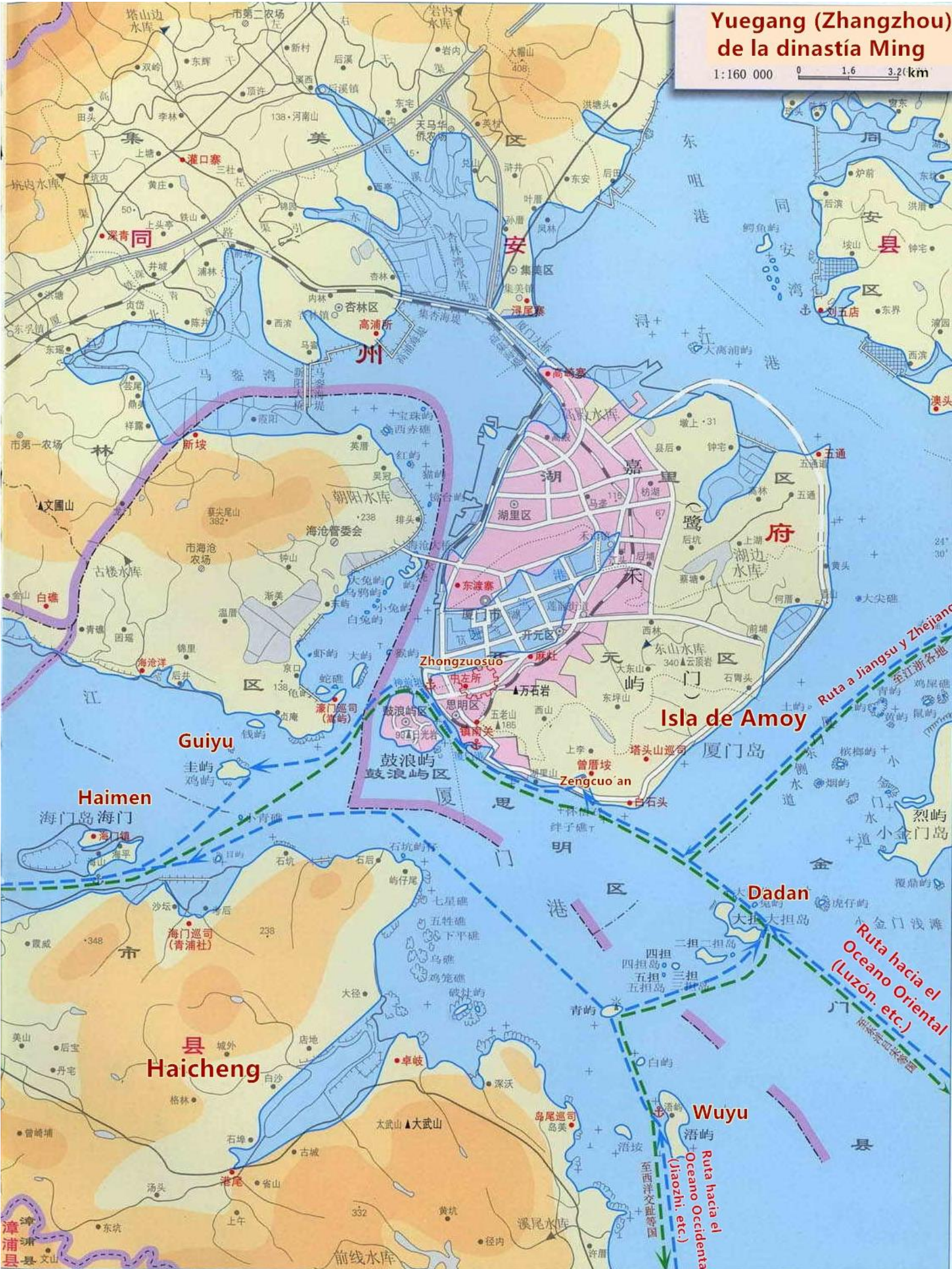


- 漳州府 Capital de la prefectura
- 长泰 Capital del distrito
- 草尾城 Otros pueblos
- Lindero de prefectura
- Lindero de distrito
- Muralla de ciudad de la dinastía Ming
- Muralla de costa de la dinastía Ming
- ⚓ Puerto 口
- ➡ Ruta de entrada al puerto
- ➡ Ruta de salida del puerto
- ➡ Ruta de huida del perseguiemiento oficial
- Cuesta
- Puente 梁
- Autopista
- Calle (hoy)
- Manzana (hoy)

地理基础内容标准年代: 明万历四年 (公元1576年) Año del mapa: Cuarto año de Wanli (1576)

Yuegang (Zhangzhou) de la dinastía Ming

1:160 000 0 1.6 3.2(km)



Yuegang (puerto de la Luna) obtenía su nombre por su forma geográfica, parecida al satélite natural. Se trata de una bahía estrecha y larga, que amparaba perfectamente a los barcos contrabandistas que necesitaban ocultarse de la autoridad. Pero, incluso, en caso de ser descubiertos por los vigilantes, esta entrada natural de agua ofrece muchas posibilidades de escape, en varias direcciones y con numerosos puertos refugio cercanos en los que poder esconderse, tal y como se muestra en la ruta marcada en rosa en el mapa 3.3.1.

La corografía de Haicheng 海澄, un distrito establecido en 1566, ya describía el puerto como un lugar de intensa actividad comercial entre los lugareños de la región y el extranjero:

“饒心計與健力者，往往就海波為阡陌，倚帆檣為耒耜。凡捕魚緯簾之徒，鹹奔走焉。蓋富家以貲，貧人以傭，輸中華之產，騁彼遠國，易其方物以歸，博利可十倍，故民樂之...”⁶⁷

*“Los que saben calcular bien y tienen fuerza, siempre toman los oleajes del mar como las sendas entrecruzadas de los campos de cultivo, y se apoyan en las velas y mástiles como en arados. Todos los que suelen pescar o tejar, se dedican a esta labor. Entonces los ricos invierten su dinero, y los pobres ofrecen su trabajo, exportando las mercancías chinas a otros reinos que están lejos para cambiar por las producciones suyas, y cuando vuelven, obtienen décuplos beneficios, lo cual les hace a todos muy felices...”*⁶⁸

Este texto revela la importancia y lo extendido de la actividad comercial ultramarina entre los habitantes de Haicheng. Un desarrollo del comercio marítimo que permitió un fuerte crecimiento de la economía local. Durante los años de Chenghua (1465-1487) y de Hongzhi (1488-1505), Yuegang ya era famoso por ser otra población como Suzhou y Hangzhou, ciudades del curso inferior del río Yangtse conocidas por su florecimiento.

⁶⁷ Liang, *Chongzhen haicheng xianzhi* [崇禎海澄縣誌 *Corografía del distrito de Haicheng redactado en los años de Chongzhen*]. Capítulo 11, “Fengtuzhi, Fengsukao” 風土志, 風俗考, 2a. Recurso online disponible en:

<http://www.guoxuemi.com/gjzx/980149iqsx/80239/>, consultado el 12 de diciembre.

⁶⁸ Traducción de la autora.

(成弘之際，稱小蘇杭者，非月港乎！).⁶⁹

Sirva como dato la cifra demográfica del gráfico 3.3.2, elaborado a partir de los datos del libro corográfico *Bamintongzhi* 八閩通志 publicado en el cuarto año de Hongzhi (1490). Puede comprobarse que, hasta este periodo, la población de Zhangzhou se había multiplicado por tres, a partir de los datos anteriores de la dinastía Yuan.

Gráfico 3.3.2

Comparación demográfica de distintas regiones de Fujian durante la dinastía Yuan (1271-1368) y primera fase de la dinastía Ming (1368-1490)⁷⁰

Región	Dinastía Yuan (1271-1368)		Dinastía Ming (1368-1490)	
	Número de familias	Número de habitantes	Número de familias	Número de habitantes
Prefectura de Fuzhou 福州府	199.694	—	94.514	285.265
Prefectura de Jianning 建寧府	127.254	506.926	122.142	393.468
Prefectura de Quanzhou 泉州府	89.060	455.545	41.824	180.813
Prefectura de Zhangzhou 漳州府	21.695	101.306	49.254	317.650
Prefectura de Tingzhou 汀州府	41.423	238.127	43.307	252.871
Prefectura de Yanping 延平府	89.825	435.869	63.584	236.325

⁶⁹ Liang, *Chongzhen haicheng xianzhi* [崇禎海澄縣誌 *Corografía del distrito de Haicheng redactado en los años de Chongzhen*]. Capítulo 11, “Fengtuzhi, Fengsukao” 風土志, 風俗考, 2b.

⁷⁰ Fuente de datos: Zhongzhao Huang 黃仲昭, *Bamin tongzhi* [八閩通志 *Corografía general de los Ocho Min*] (弘治四年刻本 Edición del cuarto año de Hongzhi, 1490). Capítulo 20, “Shihuo.hukou” 食貨.戶口. Gráfico sacado y traducido por la autora de Wan, *Zhongguo rongru shijie de bulyu: mingyuqingqianqi haiwai zhengce bijiao yanjiu* [中國融入世界的步履: 明與清前期海外政策比較研究 *El paso de que china se incorporó al mundo: estudio comparativo de las políticas exteriores de la dinastía Ming y la primera fase de la dinastía Qing*].

Prefectura de Shaowu 邵武府	64.127	248.761	39.644	132.282
Prefectura de Xinghua 興華府	67.739	352.534	31.687	180.006
Prefectura de Funing 福寧府	—	—	6.200	18.335

Gráfico 3.3.3

Dato demográfico de todos los distritos de la prefectura de Zhangzhou durante la primera fase de la dinastía Ming (1368-1490)⁷¹

Distrito	Número de familias	Número de habitantes
Distrito de Longxi 龍溪縣	21,476	127,151
Distrito de Zhangpu 漳浦縣	11,593	62,282
Distrito de Longyan 龍岩縣	4,985	39,609
Distrito de Changtai 長泰縣	1,550	16,360
Distrito de Nanjing 南靖縣	4,568	34,315
Distrito de Zhangping 漳平縣	5,182	37,934

En esa misma obra también se recopila la cifra demográfica de cada distrito dentro de la prefectura de Zhangzhou hasta 1490, reflejados en el gráfico 3.3.3. A partir de estos datos, observamos que los distritos de Longxi y Zhangpu, más cercanos a Yuegang,

⁷¹ Fuente de datos: Huang, *Bamin tongzhi* [八閩通志 *Corografía general de los Ocho Min*]. Capítulo 20, “Shihuo.hukou” 食貨.戶口.

tenían la mayor población de toda la prefectura de Zhangzhou. En ellos, el número de habitantes del distrito de Longxi, al que pertenecía el entonces Yuegang, sumaba 127.151 almas. Es decir, casi el doble de población que el distrito de Zhangpu, con un 40% de la población total de la prefectura de Zhangzhou. Si lo comparamos con la cifra de otras prefecturas de Fujian, se evidencia que la población del distrito de Haicheng equivalía casi a la totalidad de toda la prefectura de Shaowu.

El crecimiento de la población de Zhangzhou durante la primera fase de la dinastía Ming, hasta el final del siglo XV, y su concentración en el distrito de Haicheng demuestra que la prosperidad económica de Yuegang estimuló el desarrollo demográfico de la zona. Sobre este aspecto, debe tenerse en cuenta que no debió ser únicamente producto del crecimiento vegetativo, sino también de la llegada de importantes contingentes de inmigrantes, que no resulta extraña en gentes con una cultura como la de Fujian, poco arraigada a sus terruños y más dada a establecerse allá donde las oportunidades de prosperar sean mayores.

3.4 Los ataques de los “wokou”: ¿piratas japoneses o chinos?

El florecimiento de los negocios de contrabando hizo de la región de Zhangzhou no solamente un centro de comercio marítimo, sino también un lugar de reunión de piratas. Bien conocidas son las acciones de los *wokou* 倭寇, (en japonés: wakō, literalmente “piratas japoneses”), en la región costera china en esta época.

El problema de los *wokou* se mantenía, al menos, desde el siglo XIV. Durante el período Nanbokuchō de la historia japonesa, entre 1336 y 1392, aquella isla sufrió una situación de constante guerra y conflicto, lo que motivó que una gran parte de los samuráis perdieran el patronato de sus señoríos y se convirtieran en rōnin. Es decir, llevaban una vida vagabunda y delincuente,⁷² en la que muchos optaron por la piratería y, en consecuencia, algunos hostigaron la costa de China.

Los ataques de los *wokou* en el sur de China alcanzaron su apogeo durante los años de Jiaping, entre 1522 y 1566, lo que no debe extrañar, ya que coincide con la ruptura

⁷² Mototsugu Kurita 栗田元次, *Sōgō nipponshi gaisetsu* [綜合日本史概説 *Descripción general de La historia Japonesa*] (Tokyo: Chūbunkan Shoten, 1926), 316-338.

de las relaciones sino-japonesas. Un hecho reseñable se produjo en 1523, cuando dos misiones tributantes de Japón a la dinastía Ming, que representaban a los daimyō Ōuchi y Hosokawa, se enfrentaron entre sí en el puerto de Ningbo, uno de los lugares de obligada llegada para los tributantes japoneses. El choque entre los propios japoneses se extendió en la región, ocasionando una serie de disturbios graves en toda la zona costera del norte de la provincia de Zhejiang. Este acontecimiento provocó un grave conflicto diplomático entre ambos países, que finalmente dio como resultado muchas muertes y destrucción de poblaciones. El gobierno Ming, irritado por el asunto, prohibió todo tipo de comercio y relación con Japón, incluyendo su tributación a China. Con ello, se cerraron las tres oficinas de *Shibosi* en Ningbo, Quanzhou y Cantón y, consecuentemente, el fin del comercio legal entre China y Japón. Se abrió, entonces, la puerta a la única manera de mantener los negocios conjuntos, el contrabando.⁷³

Japón entraba en ese momento en su período Sengoku, entre 1467 y 1568, caracterizado también por la división territorial interna y la guerra civil. Es decir, otra extensión de tiempo en el que se multiplicaron los *rōnins*, muchos de ellos convertidos en piratas para ganarse la vida.

No obstante, a pesar de todo lo expuesto, lo cierto es que en la costa del sureste de China durante esta época la mayor parte de la piratería era ejercida por los propios chinos, aunque también ellos compartieran el nombre de *wokou*. Lo cual era lógico que ocurriera, debido a las consecuencias ya estudiadas de los decretos de *Haijin*. Con ellos muchos pobladores costeros perdieron sus fuentes de vida, viéndose obligados a subsistir por medio del comercio ilegal. Pasar del contrabando a la piratería no significaba sino subir un escalón más en el avance de sus actividades, aún más teniendo en cuenta que, debido a la persecución de las autoridades chinas, tuvieron que solidarizarse y formaron grupos armados de contrabando. Así pues, muchos de ellos también se convirtieron en piratas, colaboraban con los piratas japoneses y atacaban los pueblos costeros. El funcionario Lin Xiyuan 林希元, que vivió entre 1481 y 1565, en

⁷³ Sobre los detalles del Incidente de Ningbo y su influencia en la relación sino-japonesa, véase Kōji Saeki 佐伯浩二, “Japanese-Korean and Japanese-Chinese Relations in the Sixteenth Century,” in *The East Asian War, 1592-1598: International Relations, Violence and Memory*, ed. James B. Lewis (Taylor and Francis Inc., 2014), 11–21.

una memoria presentada al emperador Jiajing, confirmaba que “aunque [a todos los piratas] los llamamos wo 倭 (de Japón), dos tercios de ellos son chinos” (今雖曰倭，然中國之人居三之二).⁷⁴ Otro funcionario Tu Zhonglu 屠仲律, en una memoria fechada en 1555, también aseveraba que,

“夫海賊稱亂，起於負海奸民通番互市，夷人十一，流人十二，寧紹十五，漳泉福人十九，雖概稱倭夷，其實多編戶之齊民也。”⁷⁵

*“El disturbio de los piratas tiene su origen en el comercio ilegal que los pueblos villanos de la costa mantuvieron con el extranjero. [Dentro de los piratas,] una décima parte son extranjeros, dos décimas son vagabundos, la mitad de ellos proceden de Ningbo y Shaoxing, pero casi nueve décimas partes de ellos son de Zhangzhou, Quanzhou y Fuzhou. Aunque todos han sido llamados japoneses o extranjeros, la mayoría son de pueblos registrados por el gobierno [chino]”.*⁷⁶

Así pues, parece que se puede albergar poca duda acerca de que la mayor parte de los llamados “piratas japoneses” eran, de hecho, piratas chinos, o más concretamente, piratas de Zhangzhou y Quanzhou. Como Zhangzhou era el principal centro de contrabando de esta época, se convirtió en el lugar habitual de reunión de los piratas. En análisis de Xu Xueju 徐學聚, funcionario del periodo Wanli,

“漳泉濱海居民鮮有可耕之地，航海商漁乃其生業，往往多至越販諸番，以窺厚利，一行嚴禁，輒便勾倭內訌。”⁷⁷

*“Los habitantes costeros de Zhangzhou y Quanzhou tienen pocas tierras cultivables, y su única fuente de vida está en la navegación, el comercio y la pesca, por lo que suelen tratar con el extranjero para obtener beneficios. Una vez que lo prohibimos, se asociaron con los japoneses, iniciando conflictos”.*⁷⁸

⁷⁴ Chen et.al., ed., *Ming Jingshi wenbian [明經世文編 Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía Ming]*. Capítulo 165, “Lin Ciya wenji IV, Kangwoyi” 林次崖文集四，拒倭議，1684.

⁷⁵ Ibid., Capítulo 282, “Tu Zhonglyu-Yuwo wushishu”, 屠仲律-禦倭五事疏，2979.

⁷⁶ Traducción de la autora.

⁷⁷ Chen, *Ming jingshi wenbian [明經世文編 Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía Ming]*. Capítulo 433, “Xu Xueju -Baoqu hui lyusong qiushang shu” 徐學聚-報取回呂宋囚商疏，4727.

⁷⁸ Traducción de la autora.

Pero el auge del contrabando en Zhangzhou atrajo no solamente a los japoneses, sino también a los portugueses. Ya en el capítulo anterior hemos explicado que la primera embajada portuguesa en China encabezada por Tomé Pérez, tras ser rechazado en Cantón por el gobierno chino, se dirigió a la costa de Fujian y Zhejiang en busca de oportunidades comerciales. Sin duda, el ambiente mercantil de la región, aún siendo ilegal, satisfizo las necesidades de los portugueses, incorporándose pronto a este grupo de “piratas”. Los portugueses fundaron sus propios enclaves en la costa china, primero en Shuangyu, provincia de Zhejiang, y luego, tras la destrucción del anterior por el ejército Ming, en Zhangzhou y en Wuyu 浯嶼.

Los portugueses llegaron a Wuyu en 1547 donde se establecieron a base de sobornos a los funcionarios locales.⁷⁹ Los comerciantes de Zhangzhou y Quanzhou, también se veían atraídos por las ventajas que ofrecía el contacto con los portugueses, razón por la que iniciaron negocios ocultos a la ley y que, en definitiva, nunca pudo o quiso evitar el gobierno chino.⁸⁰ Según la *Peregrinación*, del viajero portugués Fernán Méndez Pinto, cuando llegó a Chincheo (Zhangzhou), en 1547, esta ciudad era

*“vno de los nobles y ricos puertos de la China”. Sobre la entrada del río, “estaua vn famoso corsario llamado Chepocheca con vna luzida armada de quetrocientas velas gruessas, y sesenta bancones de remo, flota en que auia sesenta mil hombres, y tantos de pelea, que solos veinte mil eran de chusma, y mareage, gente toda que la sustentaua y pagaua del interes de las presas que en la mar hazia de ordinario”.*⁸¹

Dentro de todos los piratas activos en la costa, el más conocido era Wang Zhi 汪直, que vivió entre 1501 y 1559, y que en algunos documentos también se le nombra como 王直. En realidad, se trataba del personaje que, con una enorme flota y contingente humano a su servicio, controlaba la mayor parte del comercio ilegal entre China y Japón. La gleba de Wang Zhi estaba compuesta, principalmente, por chinos de

⁷⁹ Pinto, *Historia oriental de peregrinaciones de Fernan Mendez Pinto*, 472.

⁸⁰ Li, *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaiishi* [漳州港: 明代海澄月港興衰史 *El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming*], 23

⁸¹ Pinto, *Historia oriental de peregrinaciones de Fernan Mendez Pinto*, 424.

las provincias de Zhejiang y Fujian, pero también contaba con una gran cantidad de japoneses. Tuvo tanta influencia en Japón que incluso el daimio de Hirado, Matsuura Takanobu 松浦隆信 le ofreció su ciudad (Castillo de Hirado) como base comercial para sus negocios con China.⁸²

Según el documento japonés *Ōmagariki* 大糶記, historia de la familia de Matsuura, Michika 道可 (nombre de dharma de Matsuura Takanob), éste aprovechó su relación con Gohō 五峰 (sobrenombre de Wang Zhi) para consolidar sus negocios con Daito 大唐, es decir, China. Y todo ello a la par que los Barcos Negros (Kurofune 黒船), de los bárbaros del sur (Namban 南蠻, se refiere a los portugueses), también empezaron a llegar al puerto de Hirado.⁸³ Obviamente bajo el régimen de *Haijin* de la dinastía Ming, sobre todo después de la interrupción de los negocios tributarios sino-japoneses, todo este comercio se llevó a cabo de forma ilícita. Un comercio que, con la incorporación de los portugueses, se complicó y enriqueció aún más. De hecho, las crónicas de la época hablan de un mercado de Hirado lleno de productos de Daito y de Namban, que motivaba que todos los años se reunieran en esa población los mercaderes de Kioto 京都 y Sakaiko 堺港. Un puerto que comenzó a conocerse entonces como la “Capital Occidental” (Saito 西都).⁸⁴

El florecimiento del contrabando, así como la alianza entre los piratas chinos, japoneses y portugueses, constituía una fuerza muy potente que amenazaba la seguridad de la costa continental del Celeste Imperio. Como todos los intercambios se realizaban de forma ilegal, sin reglas ni administración, las pequeñas disputas solían convertirse en grandes conflictos, provocando incluso ataques a pueblos. Para calmar este tipo de disturbios, el gobierno Ming dedicó grandes esfuerzos militares, costándole varias décadas controlar la situación. Cuando el enviado del emperador Jiajing intentó conceder una amnistía a Wang Zhi para que se rendiera, Wang solicitó como única exigencia la obtención de un permiso de libre comercio entre China y Japón. Una

⁸² Adam Clulow, “The Pirate and the Warlord,” *Journal of Early Modern History* 16, no. 6 (2012): 523–542.

⁸³ Yasuhiko Kimiya 木宮泰彦, *Rizhong wenhua jiaoliu shi* [日中文化交流史 *Historia de intercambios culturales sino-japoneses*], trans. Hu Xinian 胡錫年 (Beijing: Shangwu Yinshuguan, 1980), 618.

⁸⁴ *Ibid.*, 618.

petición que el gobierno chino rechazó. Wang fue entonces ejecutado, dejando a todo su contingente sin líder y provocando una oleada de ataques aún más intensa que la que se vivía previamente al ajusticiamiento del pirata. Fue en ese momento cuando el gobierno Ming comenzó a entender la dimensión real del problema de los *wokou*, y que la mayoría de los piratas eran chinos. Por tanto, no se trataba de una invasión extranjera, sino de una rebelión interna de los propios mercaderes chinos, cuyo único deseo era poder negociar libremente con el extranjero.⁸⁵

Así pues, la mejor solución no pasaba por la represión militar, sino por la apertura del comercio marítimo privado para que todos los que vivieran de esta actividad, tanto chinos como extranjeros, tuvieran una vía legítima para realizarlo. Sólo así podría conseguirse la paz de la costa.

Lo cierto es que, creemos, el antiguo régimen basado en una economía de alta autosuficiencia no se acomodaba ya a las nuevas realidades surgidas con la inserción de la región en el comercio global y en sus necesidades y rentabilidades consecuentes. Los intercambios con el mundo exterior era ya una realidad de la que no podían escapar, y los gobernantes, con mayor o menor entusiasmo, debían acomodarse a ello. No obstante, permitir el libre comercio entre particulares suponía un gran cambio, que entraba en evidente conflicto con el deseado mantenimiento de la política de *Haijin* establecida por el fundador de la dinastía y que ya tenía casi dos siglos de antigüedad. Es decir, modificar dicha política suponía para el gobierno Ming un gran desafío y, desde luego, provocó un gran debate entre los altos funcionarios de la corte china.

3.5 El gran debate ¿levantar la prohibición o no?

⁸⁵ Para profundizar en el problema de *wokou*, véase Yixuan Dai 戴逸煊, *Mingdai jialongjian wokou haidao yu zhongguo zibenzhuyi mengya* [明代嘉隆間倭寇海盜與中國資本主義萌芽 *La piratería de 'wokou' durante el periodo de Jiajing y Longqing de la dinastía Ming y el brote del capitalismo en China*] (Beijing: China Social Science Press, 1982); Shoujia Wang 王守稼, "Jiajing shiqi de wohuan [嘉靖時期的倭患 *La crisis de piratería durante el periodo Jiajing*]," in *Fengjian moshi de jidian he mengya* [封建末世的積澱和萌芽 *Acumulación y brote en la última fase de la sociedad feudal*] (Shanghai: Shanghai Renmin Chubanshe, 1990). Takeo Tanaka 田中健夫, *Wakō to kangō bōeki* [倭寇と勘合貿易 *Wokou y el comercio Kanhe*] (Tokyo: Shibun Dō, 1961). Birgit Tremml, "Waren sie nicht alle Piraten? Mit den wakō kreuz und quer durch die chinesischen Meere, ca. 1400-1660," in *Schrecken der Händler und Herrscher. Piratengemeinschaften in der Geschichte*, ed. Andreas Obenaus, Eugen Pfister, and Birgit Tremml (Wien: Mandelbaum, 2012), 144–67.

Ese gran debate duró muchos años. Los funcionarios de la corte Ming se dividieron en dos partidos, en el que uno defendía el beneficio de mantener la ley *Haijin* y reprimir el contrabando con la fuerza del estado, y el otro partido, al contrario, proponía levantar las prohibiciones que pesaban sobre el comercio marítimo. Entre éstos últimos, nunca faltaron funcionarios locales de las provincias de Fujian y Zhejiang, que conocían la verdadera situación de la región. Muchos de ellos, de hecho, solían permitir, de forma encubierta, el contrabando en las zonas de su administración, si es que no eran ellos mismos quienes lo practicaban o participaban de él en algunos casos.

El enfrentamiento entre ambos partidos alcanzó su clímax durante los años cuarenta del siglo XVI, sobre todo en la cuestión a decidir sobre acometer una acción militar contra los portugueses o no. Un enfrentamiento que llegaría, incluso, a provocar la muerte de un funcionario importante del partido conservador de la ley, Zhu Wan 朱 訥. En el año veintiséis de Jiajing, 1547, Zhu Wan fue nombrado supervisor de los asuntos militares y de la defensa costera de Zhejiang y Fujian (浙 閩 提 督). Se trataba de un funcionario recto y honrado, que aborrecía todas las actividades de contrabando y de piratería que amenazaba la seguridad de la costa. Por ello, repudiaba a los funcionarios locales, que se confabulaban con los contrabandistas para su propio beneficio personal. Conocía bien la situación de la región, que dejó por escrito en un memorial,

“大抵治海中之寇不難，而難與治窩引接濟之寇；治窩引接濟之寇而難與治豪俠把持之寇...”⁸⁶

*“a lo mejor no es tan difícil tratar a los piratas del mar, el problema verdadero reside en domeñar a los pueblos de la costa que los reciben y ayudan, pero lo más complicado es controlar a los poderes provinciales que controlan todas estas actividades de piratería...”*⁸⁷

Al asumir su cargo, enseguida implementó una serie de medidas para acabar con

⁸⁶ Chen, *Ming jingshi wenbian* [明經世文編 *Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía Ming*]. Capítulo 250, “Qing ming zhizhang yibian zunxingshi” 請明職掌以便遵行事, 2156.

⁸⁷ Traducción de la autora.

el comercio ilegal. En abril de 1548, ante un disturbio provocado por los portugueses en la isla de Shuangyu,⁸⁸ mandó destruir la residencia portuguesa en ese lugar y, luego, ordenó rellenar todo el puerto con maderas y piedras de las montañas para que el pueblo no pudiera continuar su comercio marítimo.⁸⁹ Las decisiones de Zhu Wan enardecieron el ánimo de los funcionarios provinciales de la costa, que motivó el surgimiento en poco tiempo de un fuerte movimiento de voces en la corte para obligar a que dejara su cargo. Zhu Wan respondió en una memoria que todo ello no era más que “discusiones provocadas por los [funcionarios] fujianeses” (盡部中論議，皆成於閩人).⁹⁰ Zhu Wang estaba dispuesto a afrontar la lucha que fuera necesaria con los funcionarios provinciales de Fujian, con tal de mantener su misión, guardar la seguridad de la costa.

Habiendo perdido su base en Zhejiang, los portugueses no tardaron mucho en trasladarse a Fujian y fundar una nueva residencia en Zhao'an 詔安 y Wuyu, lugares costeros de Zhangzhou. Allí continuaron su comercio, negociando más fácilmente con los mercaderes fujianeses. Según Pinto, esta prosperidad duró dos años y medio, hasta la llegada desde Malaca de Arias Botello, quien, por encargo del Capitán Simón de Melo, se hizo cargo del puesto de capitanía mayor y juez de huérfanos y difuntos. Éste, deseoso de hacerse rico, aprovechó todas las oportunidades a su alcance para acumular dinero. Sin escrúpulos, era capaz, por ejemplo, de apropiarse de la herencia de un cristiano armenio y de adueñarse de los bienes de unos chinos que debían dinero a ese difunto.⁹¹ Los chinos, al volver a casa, denunciaron el hecho ante el virrey, que mandó prohibir los negocios entre los chinos y los portugueses. Así pues, los portugueses perdieron su fuente de suministro, viéndose obligados a buscar en otras aldeas cercanas

⁸⁸ Sobre la motivación de la destrucción de Shuangyu, Fernan Mendez Pinto tiene descripciones detalladas en su relato de viaje. Según él, un noble portugués llamado Lanzarote Pereyra vendió al fiado mercancías de mil ducados a unos chinos, quienes no volvieron a pagarlas. El acreedor irritado, como no pudo encontrar a los culpables, decidió vengarse a sus compatriotas. Reunió a unos quince o veinte portugueses “de mal viuir, gete ociosa y sin juyzio”, y así una noche “dieron sobre la aldea de Xipantom, que estaua de alli dos leguas, y robando à diez, ò doze labradores que alli viuan, les tomaron las mugeres y los hijos con muerte de treze personas”. Pinto, *Historia oriental de peregriciones de Fernan Mendez Pinto*, 471.

⁸⁹ Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰：明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*], 174.

⁹⁰ Wan Zhu 朱訥, *Piyu zaji* [璧餘雜集 *Colección de los artículos fragmentarios*] (嘉靖 28 年刻本 Edición del año veintitres de Jiajing, 1549). Capítulo 2, 105.

⁹¹ Pinto, *Historia oriental de peregriciones de Fernan Mendez Pinto*, 472.

los bastimentos y provisiones con los que poder mantenerse. Con ello, se inició, pues, otro disturbio, que provocó a su vez otra intervención militar del gobierno Ming.

Zhangzhou también pertenecía a la jurisdicción que administraba Zhu Wan, quien después de la batalla en Shuangyu, rechazaba aún más la presencia de los portugueses y renegaba de los contrabandistas chinos que colaboraban con ellos. Decidido a vencerles, y echarlos del lugar para siempre, en febrero de 1549 dirigió otro ejército para atacar el establecimiento de los portugueses en Zoumaxi. Capturó a centenares de personas, incluyendo portugueses, chinos y de otros reinos, a los que un buen número de ellos mandó ajusticiar por decapitación in situ. Pocos fueron los portugueses que lograron huir.⁹²

Ciertamente, aunque la acción de Zhu Wan iba dirigida principalmente contra los portugueses, también es verdad que una gran parte de los capturados chinos, casi todos habitantes de Zhangzhou, asimismo los mandó ejecutar directamente sin esperar el permiso del emperador. Zhu Wan pensó que esta victoria suponía un gran logro para el imperio, pero sin percatarse de que había cortado la fuente de vida de la población local, que sólo se mantenía gracias al contrabando. Por esa razón, los funcionarios provinciales de Fujian se mostraron muy descontentos con él y con su intervención, decidiendo denunciarlo en la corte. Al poco tiempo, una enorme cantidad de memorias aparecieron en la mesa del emperador Jiajing, acusando a Zhu Wan por ejecutar a los cautivos sin autorización. El emperador Jiajing, a pesar de la gran confianza que

⁹² Sobre la cantidad de prisioneros de la batalla de Zoumaxi, los recuerdos de distintas fuentes se difieren. En *Piyu zaji*, colección de las memorias de Zhu Wan, el propio ejecutor dice que en esta lucha ellos aprisionaron a tres “reyes de Folangji 佛郎機國王”, dieciseis “extranjeros blancos 白番”, cuarenta y seis “diablos extranjeros negros 黑番鬼”, ciento doce “dirigentes de piratas 賊首”, y veintinueve “mujeres de los ladrones extranjeros 番賊婦”. Y al final, obtuvieron “las cabezas de treinta y tres ladrones extranjeros” (斬獲番賊首級三十三顆), decapitando en total a doscientos treinta y nueve personas (通計擒斬二百三十九名口顆). (Zhu, *Piyu zaji* [甓餘雜集 Colección de los artículos fragmentarios]. Capítulo 2, 132). Fernan Mendez Pinto, en su *Peregrinación*, relata que el ejército Ming llegó en “vna armada de ciento y veynte juncos”, durante la batalla ellos quemaron “treze naos Christianas que estauan surtas, assolaron y destruyeron el lugar, saluandose con solamente treynta Portugueses de quinientos que en el estaua perdidas”. (Pinto, *Historia Oriental de Peregrinaciones de Fernan Mendez Pinto*, 473). Pero Gaspar da Cruz, en su *Tratado*, narra que “e logo o mandaram pôr tudo em efeito, pelo que mataram noventa e tantos chinas, entre os quais foram mortos alguns moços pequenos. Deixaram todavia três ou quatro moços e um homem, para por eles (fazendo-os à sua mão) fazerem certo a el Rei tudo o que queriam, que era fazerem dos portugueses ladrões, e encobrirem as fazendas que tomaram. Fazendo certo também por esses, como os quatro eram Reis de Malaca.”.(Gaspar da, *Tratado em Que, Se Contam Muito por Extenso as Cousas da China*, 133).

depositaba en este funcionario tan fiel, ante la presión que recibía decidió removerlo del cargo y llamarlo a la capital para ser interrogado.

Frente a las acusaciones, y conocedor de lo que irremediablemente le esperaba, Zhu Wan no esperó a ser arrestado en su pueblo y se suicidó en casa. Antes de morir, dejó dicho, “Aunque el emperador no quisiera condenarme a muerte, estoy convencido de que la gente de Fujian y Zhejiang me va a matar” (縱天子不欲死我，閩、浙人必殺我).⁹³

La trágica muerte de Zhu Wan fue el resultado de varios factores. Uno, sin duda, su error al mandar ejecutar a los prisioneros sin permiso superior, pero mayor, creemos, el de no escuchar las necesidades del pueblo al que gobernaba, tomando una serie de medidas de represión y de anulación del comercio que ahogó las posibilidades de subsistencia de una gran parte de la población costera. Fue víctima de ese fuerte debate que se cernía entre dos fuerzas opuestas, la que defendía los recursos y las poblaciones del mar y la que defendía al continente. Los conflictos entre ambas facciones fueron muy intensos durante un largo periodo de tiempo, y ninguno estaba dispuesto a rendirse. No obstante, la realidad se imponía, la tendencia histórica era irreversible. La misma muerte de Zhu Wan demostraba que la fuerza del comercio global y de la economía basada en los intercambios marítimos había crecido exponencialmente, con capacidad para ejercer suficiente presión sobre la corte e incluso afectar a las decisiones del emperador.

Según Zhang Zengxin 張增信, el fracaso de las medidas tomadas por Zhu Wan fue una muestra que presagiaba la necesidad de cambio en la política marítima de la dinastía Ming.⁹⁴ Tanto es así que después de su muerte, ningún funcionario se atrevió a hablar más de conservar la política de *Haijin*. El emperador eliminó definitivamente el cargo de “gran coordinador de Zhejiang” (浙江巡撫), el que había ocupado Zhu Wan, abandonando la idea de mantener un férreo control sobre la actividad costera. La

⁹³ Traducción de la autora. Tingyu Zhang 張廷玉 et.al., *Ming shi* [明史 *Historia de Ming*]. Capítulo 205, 5405.

⁹⁴ Zengxin 張增信 Zhang, *Mingji zhongguo dongnan de haishang huodong* [明季中國東南的海上活動 *Actividades marítimas en el sureste de China en la dinastía Ming*] (Taipei: Sili Dongwudaxue Zhongguoxuezheng Zhuzuo Jiangzhu Weiyuanhui, 1988), 21.

consecuencia inmediata fue el aumento de la actividad de los contrabandistas y, en la práctica, el fin de la política *Haijin*.⁹⁵

Sea como fuere, el gobierno Ming nunca dejó de buscar una solución al problema. Cuando líderes del ejército Ming, como Qi Jiguang 戚繼光 y Yu Dayou 俞大猷 todavía combatían militarmente contra los piratas, los funcionarios civiles discutían en la corte para encontrar un remedio más eficaz. El emperador Jiajing empezó a plantearse la idea de levantar la prohibición del comercio marítimo, a la par que la mayoría de los funcionarios tomaban conciencia de que una política que fuera en contra de la posibilidad de mantener el sustento económico de las poblaciones costeras no tendría ningún futuro en esas regiones.⁹⁶ En esa situación, realmente, la cuestión más importante que empezó a debatirse fue el acierto o no de designar un puerto legal para el comercio exterior. Pero ¿cuál sería la mejor opción?

Algunos propusieron licenciar un puerto en la provincia de Zhejiang, como el de Ningbo, lugar donde se ubicó el antiguo Shibosi. Pero esa propuesta fue rechazada pronto, dado que Zhejiang estaba muy cerca de Japón y, en consecuencia, muy expuesto a los ataques de los piratas japoneses.⁹⁷ Una propuesta alternativa era elegir un puerto de la provincia de Fujian. El jefe censor (都禦史), Tang Shunzhi 唐順之, en defensa de esta posibilidad llegó a recordar directamente que “las causas subyacentes del problema de los piratas se encontraban en Fujian” (賊之根本在閩中),⁹⁸ por lo que la mejor opción era ofrecerles esta vía legal de comercio exterior a los mercaderes

⁹⁵ Dake Liao 廖大珂, “Zhu wan shijian yu dongya haishang maoyi tixi de xingcheng [朱納事件與東亞海上貿易體系的形成 El incidente de Zhu Wan y la formación del sistema de comercio marítimo de Asia Oriental],” *Wen shi zhe [文史哲 Journal of Literature, History and Philosophy]*, no. 2 (2009): 87–100.

⁹⁶ Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu [來自海洋的挑戰: 明代海貿政策演變研究 Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming]*, 210-215.

⁹⁷ Li, *Mingdai Haiwai maoyishi [明代海外貿易史 Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming]*, 113.

⁹⁸ Zongxian Hu 胡宗憲, *Chouhai tubian [籌海圖編 Estrategia naval ilustrada]*, Capítulo 4, “Fujian shiyi” 福建事宜. Recopilado en *Siku Quanshu [四庫全書 Colección imperial de los cuatro depósitos]*. Recurso online disponible en: [https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/%E7%B1%8C%E6%B5%B7%E5%9C%96%E7%B7%A8 \(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC\)/%E5%85%A8%E8%A6%BD#%E7%A6%8F%E5%BB%BA%E4%BA%8B%E5%AE%9C](https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/%E7%B1%8C%E6%B5%B7%E5%9C%96%E7%B7%A8 (%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC)/%E5%85%A8%E8%A6%BD#%E7%A6%8F%E5%BB%BA%E4%BA%8B%E5%AE%9C), consultado el 13 de diciembre de 2020.

fujianeses, pues abandonarían la piratería.

Desde esa misma región, en 1564, funcionarios provinciales de Fujian (Li Ying 李英, Chen Luan 陳鑾, entre otros) propusieron al emperador Jiajing establecer un distrito comercial legal en Yuegang de Zhangzhou. En realidad, se trataba de la misma idea ya propuesta por primera vez en 1547 por Ke Qiao 柯喬,⁹⁹ funcionario que participó en el ataque a Zoumaxi dirigido por Zhu Wan. Dicha sugerencia fue transmitida al emperador a través de una memoria,

“月港地方距府城四十裡，負山枕海，民居數萬家... 而東連日本，西接琉球，南通佛郎，彭亨諸國。其民無不曳繡躡珠者，盡閩南一大都會。其俗強狼而野，故居則尚鬥，出則喜劫。”¹⁰⁰

*“La sede de Yuegang está a cuarenta li de la ciudad amurallada de la prefectura [de Zhangzhou].¹⁰¹ Se apoya en las montañas y descansa en el mar. Tiene decenas de miles de familias... [Este lugar] conecta con Japón al este, con Ryūkyū al oeste, y en el sur se comunica con los reinos de Folang y Pahang.¹⁰² Es una gran metrópoli del sur de Fujian, donde todos los habitantes suelen llevar vestidos lujosos decorados con bordados y perlas. La gente de allí tienen un carácter muy fuerte, incluso más brutal que el lobo. Por lo tanto, cuando está en casa, le gusta pelearse, y al salir, roba a los demás”.*¹⁰³

En realidad, legalizar la actividad como proponía la iniciativa de Ke Qiao consistía también en reforzar la administración de esta zona para controlar las actividades de los piratas, idea que después de diecisiete años, volvió a llamar la atención de la corte Ming.

Para el autor Li Ying, no cabe duda de que Yuegang era un centro de piratas

⁹⁹ Zhu, *Piyu zaji* [翫餘雜集 Colección de los artículos fragmentarios]. Capítulo 5, 131.

¹⁰⁰ *Ibid.*, Capítulo 3, 57.

¹⁰¹ Li 裡, unidad de longitud tradicional de China. El valor de esta unidad se diferenciaba en distintas épocas. Según Yang Shengming, durante las dinastías Zhou, Qin y Han, 1 *li*=415.8 m, pero hasta el final de la dinastía Qing cambió mucho el valor de esta unidad, 1 *li*= 576 m. Hoy en día 1 *li*= 500 m = 0.5 km. Shengmin Yang 楊生民, “Zhongguo ‘li’ de changdu yanbian kao [中國裡的長度演變考 Estudio de la evolución de la longitud de la unidad ‘li’],” *Zhongguo jingjishi yanjiu* [中國經濟史研究 *Researches in Chinese Economic History*], no. 1 (2005): 143–44.

¹⁰² Folang 佛郎 es abreviatura de Folangji 佛郎機, denominación de los portugueses y españoles en los documentos chinos. En este contexto, puede referirse a Malaca que hasta tal momento estaba bajo el dominio portugués.

¹⁰³ Traducción de la autora.

aprovechando que estaba muy lejos de cualquier sede gubernamental, y donde era difícil que llegaran con agilidad las órdenes gubernamentales.¹⁰⁴ El gobernador de la prefectura de Zhangzhou, Tang Jiude 唐九德, propuso separar una parte del distrito de Longxi y otra del distrito de Zhangpu para formar un nuevo distrito.¹⁰⁵

Finalmente, en diciembre de 1566, se llegó a una conclusión que acababa con el debate sobre la cuestión de Yuegang. El gobierno Ming decidió establecer dos distritos nuevos en Zhangzhou, con el fin de poder administrar a los “piratas de Yuegang”. Uno se llamaría Ningyang 寧洋, localizado en el noroeste del actual distrito de Longyan, y el otro sería Haichen, que comprendería el lugar de Yuegang.¹⁰⁶

El establecimiento del distrito de Haicheng fue un momento histórico para el desarrollo del comercio exterior chino de aquella época, ya que por fin la corte Ming se decidió a fortalecer su control sobre Yuegang y, entendemos, a pensar en él a la hora de designarlo como puerto legal para el comercio exterior. Así, el deseo de los lugareños de tener un distrito independiente en su puerto, tras casi dos décadas de discusión, se hizo realidad. Con ello, supuestamente, todos los problemas de la piratería se solucionarían y la llegada del permiso para comerciar legalmente sólo sería cuestión de tiempo. Sin embargo, el emperador Jiajing murió repentinamente sin llegar a dar tal orden, por lo que la decisión pasó entonces a manos de su sucesor, el emperador Longqing.¹⁰⁷

3.6 Apertura de Yuegang y nuevo régimen de comercio privado

El emperador Longqing subió al trono en 1567, pasando a la posteridad para la mayor parte de los historiadores como un gobernante carente de ambición y de carácter. De hecho, en lo relativo a los asuntos políticos, siempre mantuvo una postura

¹⁰⁴ Liang, *Chongzhen haicheng xianzhi* [崇禎海澄縣誌 *Corografía del distrito de Haicheng redactado en los años de Chongzhen*]. Capítulo 1, “Yudizhi, Jianzhu” 輿地志, 建置, 3a-5a.

¹⁰⁵ *Ibid.*, Capítulo 1, “Yudizhi, Jianzhu” 輿地志, 建置, 2a-2b.

¹⁰⁶ Institute of History and Philology, *Ming shilu. Ming shizong shilu* [明實錄. 明世宗實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Shizong de Ming*]. Capítulo 566, “Jiajing sishiwunian shieryue jiauwu” 嘉靖四十五年十二月甲午, 9062.

¹⁰⁷ Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰: 明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*], 222.

contemplativa y pasiva, sencillamente siguiendo la opinión de sus consejeros y corte.¹⁰⁸ Entonces, cuando el nuevo gran coordinador de Fujian (福建巡撫 Fujianxunfu), Tu Zemin 塗澤民, solicitó aprobación para permitir el comercio exterior privado en Yuegang, al ser una idea que ya contaba con el acuerdo mayoritario de los funcionarios, logró el consentimiento del emperador en poco tiempo.¹⁰⁹

Es decir, en ese momento Yuegang fue designado como el único puerto legítimo de comercio exterior. Y ello a pesar de ser un puerto con una posición bastante aislada y lejos de la capital, la ciudad amurallada donde estaba el gobierno de la prefectura de Zhangzhou. Además, el *Shibosi* de Fujian se mantuvo en Quanzhou, por lo que a Yuegang nunca llegarían barcos de las misiones tributarias.¹¹⁰ El funcionario Zheng Zhong 鄭鐘, al relatar la razón de la elección de ese puerto, dijo,

“海禁開于福建為無弊者，在中國往諸夷，而諸夷不得入中國也。”¹¹¹

*“Levantar la prohibición marítima en Fujian [en Zhangzhou] no tiene nada malo, porque desde aquí los barcos chinos pueden salir al extranjero, pero los extranjeros nunca tienen permitido entrar en China [a través de este lugar].”*¹¹²

De ese modo, los comerciantes del lugar no tendrían la oportunidad de mantener un contacto directo con los extranjeros en territorio chino, hecho que tranquilizaba al gobierno Ming, siempre preocupado por los posibles conflictos que solían producirse en las relaciones con los extranjeros, como el de Ningbo en 1523.

Por otra parte, las peculiaridades geográficas de Yuegang a también ofrecían más facilidades para su administración. Como era un puerto fluvial, los barcos que salían de allí tenían necesariamente que navegar hacia el este y pasar por la isla de Amoy antes entrar en mar abierto. Así, el gobierno Ming sólo tenía que establecer un centro de control en Amoy para tener vigilado todo el tráfico naval del puerto, evitando fraudes a

¹⁰⁸ Ibid., 222.

¹⁰⁹ Zhang, *Dongxiyangkao [東西洋考 Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental]*. Capítulo 7, “Lyusong” 呂宋, 89.

¹¹⁰ Li, *Mingdai haiwai maoyishi [明代海外貿易史 Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming]*, 113.

¹¹¹ Jie Xie 謝傑, *Qiantai wozuan [虔台倭纂 Monografía sobre wa editado por Qiantai]* (明萬曆二十三年刻本 Edición del año veintitres de Wanli, 1595). Vol. I, “Woli, Lunhaishi” 倭利, 論海市.

¹¹² Traducción de la autora.

la hacienda imperial y el contrabando.¹¹³

Medidas similares no se pudieron adoptar en los puertos de Guangdong y de Zhejiang. Y es que, ya hemos comentado que en Guangdong estaba permitida la entrada de barcos comerciales extranjeros desde los años de Zhengde, pero esta región estaba muy cerca de Macao, donde los portugueses continuaban con el contrabando. Al gobierno chino le preocupaba que, si se permitía el comercio libre en Guangdong, los comerciantes chinos volverían a confabularse con los extranjeros, lo que podría causar otro desastre semejante al de los *wokou*. La misma preocupación existía para el caso de Zhejiang, por la cercanía con Japón, una cuestión que, como vimos más arriba, se había discutido ya en la corte con anterioridad.¹¹⁴

Por todo ello, dentro de todos los puertos meridionales, Yuegang se convirtió en la mejor opción. Un nuevo puerto para un comercio legal que, tras las guerras contra los *wokou*, que habían durado varias décadas y sacudieron una gran parte de las finanzas imperiales, ahora ofrecía el ingreso fiscal obtenido de los impuestos aduaneros. En efecto, en 1572 y en respuesta a la propuesta del funcionario Luo Qingxiao 羅青霄, el gobierno Ming decidió cobrar impuestos a todos los barcos que salieran a comerciar a ultramar desde Yuegang.¹¹⁵ La institución encargada de esta tarea fue la *Haifangguan* 海防館 (Oficina de la Defensa Marítima), pero en 1593 se la renombró como *Duxiangguan* 督餉館 (Oficina de Vigilancia del Cobro de Impuestos), cuyo director se turnaba anualmente entre algunos funcionarios de distintas regiones de Fujian.¹¹⁶

Los impuestos cobrados se regularon en función del destino de los barcos. Conceptualmente, para China el mundo ultramarino se dividía en dos partes: el Océano Oriental (東洋) y el Océano Occidental (西洋). La definición concreta de cada una de esas partes experimentó varios cambios a lo largo de la historia, pero en la última fase de la dinastía Ming los fujianeses tenían su propia forma de entenderlas. Según

¹¹³ Li, *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaishi* [漳州港: 明代海澄月港興衰史 *El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming*], 38.

¹¹⁴ *Ibid.*, 38.

¹¹⁵ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*]. “Xiangshuikao” 餉稅考, 132.

¹¹⁶ *Ibid.*, 153.

Dongxiyangkao, los habitantes de Zhangzhou utilizaban la Isla Kalimantan como punto de separación del Océano Oriental y del Occidental. En el Oriental se encontraban los reinos de Luzón (呂宋), Sulu (蘇祿), Moluca (美洛居), Brunei (汶萊), como los más importantes para las relaciones con China, mientras que en el Occidental se incluían lugares como Jiaozhi (交趾), Champa (占城), Siam (暹羅), Camboya (柬埔寨), Malaca (滿刺加), entre otras naciones.¹¹⁷

Los barcos de los mercaderes chinos, para poder salir a comerciar a esos mares, debían obtener una licencia del gobierno, llamada *shangyin* 商引 (licencia comercial). Se trataba de un tipo de licencia de las que se emitían un número limitado. Al principio, con estos permisos los mercaderes podían dirigirse a cualquier lugar de ultramar, excepto a Japón,¹¹⁸ pero en 1589 el funcionario Zhou Cai 周寀 solicitó un cambio de la regla, imponiendo un número concreto de licencias para cada región. A partir de entonces, se permitió que 44 barcos pudieran dirigirse al en el Océano Oriental y otros 44 al Océano Occidental. Luego, los permisos fueron aumentando, desde esos 88 iniciales, hasta los 137 permitidos en 1597. Se trataba de la respuesta natural dada la gran cantidad de comerciantes que solicitaban negociar en el extranjero.¹¹⁹

Los dueños de los barcos, tanto al partir como al volver a China, pagaban los impuestos correspondientes en *Duxiangguan*. Según lo asentado en la obra *Ce shu* 策樞 (*Táctica importante*), de Wang Wenlu 王文祿,

“凡舡出海，紀籍姓名，官給批引，有貨稅貨，無貨稅船，不許為寇。”¹²⁰

*“Todas las naves que salen al mar tienen que estar matriculadas para que el gobierno les dé la licencia. Si llevan mercancías, deben pagar el impuesto correspondiente, si no las tienen, pagan el impuesto del barco. Nunca está permitido dedicarse a la piratería.”*¹²¹

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ El negocio con Japón permaneció prohibido hasta el final de la dinastía Ming, para prevenir los ataques de los *wokou*.

¹¹⁹ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*]. “Xiangshuikao” 餉稅考, 132.

¹²⁰ Wenlu Wang 王文祿, *Ce shu* [策樞 *Táctica importante*], *Congshu jicheng xinbian* [叢書集成初編 *Recopilación primaria de “Congshu jicheng”*], Vol.746 (Beijing: Shangwu Yinshuguan, 1936). 11-12.

¹²¹ Traducción de la autora.

El impuesto aduanero que se pagaba en Yuegang se estructuraba según varios criterios distintos, que daban lugar a cuatro tipos distintos, debiendo pagar cada barco el que le correspondía según su caso. El primer tipo se llamaba *yinshui* 引稅 y se aplicaba a todos los barcos que salían al ultramar de forma legítima. Se cobraba para obtener el *shangyin*. La ley de 1575 estableció que, por cada licencia de salida el barco debía pagar tres *taels*, pero para los barcos que se dirigían a Keelung y Tamsui (ambos en el norte de la actual Taiwán), el precio de la misma licencia era solo de un *tael*.¹²²

El segundo tipo se denominó *shuixiang* 水餉 (impuesto de agua). Se cobraba a los navieros según el tamaño del barco. Todos los años, en octubre, los navieros solían reparar sus barcos en el astillero, y el funcionario que se encargaba del cobro de este impuesto se personaba para medir las naves. Las registraban en ese mismo momento, para que, posteriormente, cuando los barcos pasaran por el mismo puerto, se les cobrara el impuesto directamente según la información ya asentada y sin tener necesidad de volver a medir. El libro de Zhang Xie apunta con detalle la tarifa de ese impuesto aplicado desde 1575 según cada tamaño, y también por él se deduce que las naves que se dirigían al Océano Occidental solían ser más grandes que las que iban al Oriental, por lo que el impuesto solía ser más alto en el primer caso.¹²³

El tercer tipo se llamó *luxiang* 陸餉 (impuesto de tierra). Se cobraba a los propietarios de la carga según el valor de las mercancías cargadas. Cuando los barcos llegaban al puerto, no se permitía descargar directamente los productos, sino que se exigía la llegada de los propietarios, quienes debían pagar este tributo para poder recoger las mercancías. La tasa de *luxiang* solía ser un 2% del valor total de los artículos, pero también se permitía ajustar según el cambio del mercado. En un capítulo de *Dongxiyangkao*, podemos leer la comparación de las tarifas ajustadas en 1589 y 1614 (gráfico 3.6.1). La posterior, tras aplicar un descuento en la mayoría de los artículos, resultaba ser un 13.6% inferior que la tarifa anterior.¹²⁴

¹²² *Tael* o *liang* 兩 es la unidad tradicional china de los lingotes de plata. 1 liang (tale) = 1/16 jin (catti) = 36.9~37.5 g. Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental]. “Xiangshuikao” 餉稅考, 132.

¹²³ *Ibid.*, 136, 140-141.

¹²⁴ Li, *Mingdai haiwai maoyishi* [明代海外貿易史 Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming], 155.

Gráfico 3.6.1 Parte de las tarifas de *luxiang* promulgadas en 1589 y 1611

Nombre del artículo (chino)	Nombre del artículo (español)	Unidad	Impuesto aplica
			Año diecisiete de Wanli (1589)
胡椒	Pimienta	100 catti	0.25
象牙(成器者)	Marfil (no tallado)	100 catti	1.00
象牙(不成器者)	Marfil (tallado en piezas)	100 catti	0.50
苏木(东洋木小)	Madera brezel (pequeño, del Oceano Oriental)	100 catti	0.02
苏木(西洋木大)	Madera brezel (grande, del Oceano Occidental)	100 catti	0.05
檀香(成器者)	Sándalo (tallado en piezas)	100 catti	0.50
檀香(不成器者)	Sándalo (no tallado)	100 catti	0.24
犀角(花白成器者)	Cuerno de rinoceronte (de color blanco y vetado, tallado en piezas)	10 catti	0.34
犀角(乌黑不成器者)	Cuerno de rinoceronte (de color negro, no tallado)	10 catti	0.10
沉香	Madera de Agar	10 catti	0.16
没药	Mirra	100 catti	0.32
玳瑁	Carey	100 catti	0.60
肉豆蔻	Nuez moscada	100 catti	0.05
冰片(上者)	Borneol (de calidad superior)	10 catti	3.20
冰片(中者)	Borneol (de calidad mediano)	10 catti	1.60
冰片(下者)	Borneol (de calidad inferior)	10 catti	0.80
燕窝(白者)	Nido de pájaro comoestible (de color blanco/ caliad superior)	100 catti	1.00
燕窝(中者)	Nido de pájaro comoestible (de caliad mediano)	100 catti	0.70
燕窝(下者)	Nido de pájaro comestible (de caliad inferior)	100 catti	0.20
孔雀尾	Cola de pavo real	1000	0.03
檳榔	Nuez de areca	100 catti	0.02
藤黄	Gutagamba	100 catti	0.16
鸚鵡螺	Nautilo	100	0.01
芦荟	Aloe	100 catti	0.20
椰子	Coco	100	0.02
安息香	Benjuí	100 catti	0.12
乌木	Ébano	100 catti	0.02
紫檀	Narra	100 catti	0.10
乳香	Olíbano	100 catti	0.20
丁香	Clavo	100 catti	0.18
...	...		

¹²⁵ Fuente de datos: Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*]. “Xiangshuikao” 餉稅考, 14 *maoyishi* [明代海外貿易史 *Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming*], 156-159.

El último impuesto era un tributo adicional, se llamaba *jiazengxiang* 加增餉 (impuesto adicional) y se cobraba solamente a los barcos que regresaban de Luzón. El establecimiento de los españoles en Filipinas en 1565 y la apertura de la ruta entre Manila y Acapulco creó un gran mercado cuya enorme necesidad de todo tipo de productos atrajo a los comerciantes fujianeses. Llevaban las mercancías chinas a Manila pero, al volver, prácticamente sólo llevaban monedas de plata, provenientes de las colonias americanas de España, especialmente México, que llegaban a Filipinas con los galeones. Normalmente, se trataba de las monedas acuñadas denominadas “reales españoles”. Dada la gran cantidad de la plata introducida a través de los negocios con Manila, el gobierno Ming estableció que todos los barcos que volvían de negociar en Luzón tuvieran que pagar un impuesto extraordinario de 150 *taels*. Una cantidad que, realmente, resultó ser muy alta para los mercaderes, razón por la que en 1590 se redujo a 120 *taels*.¹²⁶

La importancia del metal se evidencia, además, en que el nuevo régimen de Yuegang exigía que el pago de todos esos impuestos aduaneros se hiciera en efectivo con plata, lo que marcaba un enorme cambio en el sistema tributario de la dinastía Ming. Como China era un país con escasa producción de plata, durante muchos siglos, la plata fue un recurso escaso y sólo se utilizaba para los pagos de gran volumen. Antes del siglo XVI, la mayoría de los impuestos se cobraban en especies, pero esta situación empezó a cambiar a partir de la segunda mitad del ese siglo, gracias a la introducción, esencialmente, de la plata americana a través de los comercios entre Zhangzhou y Manila, y de otras partidas de esa misma plata provenientes del comercio triangulado con otras potencias europeas, como Portugal, Inglaterra y Holanda, por ejemplo. De hecho, el gobierno Ming realizó una serie de reformas tributarias, destinadas a sustituir los impuestos pagados en especies por el pago en plata.¹²⁷ De ese modo, el régimen tributario de Yuegang formó parte importante de esta etapa de transición, con el cual se creó el embrión del sistema aduanero de la época moderna china. Tanto el sistema

¹²⁶ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*]. “Xiangshuikao” 餉稅考, 132.

¹²⁷ Sobre la reforma monetaria de la dinastía Ming, véase Yueyou Cui 崔越優, “La plata española y la reforma monetaria de la dinastía Ming(1573-1644)” (Universidad de Sevilla, 2019).

tributario aplicado posteriormente en Cantón y Macao, como el régimen aduanero establecido en Amoy durante la dinastía Qing, se inspiraron en el régimen de Yuegang y mantuvieron el cobro de un impuesto parecido al *shuixiang*. Es decir, el impuesto elegido como más apropiado fue el aplicado según el tamaño del barco.¹²⁸

3.7 Conclusión

El fuerte desarrollo experimentado por Yuegang supuso una gran victoria y reconocimiento de los beneficios del comercio marítimo, tanto tiempo denostado por los poderes del interior continental de China. Cuando se fundó la dinastía Ming, los gobernantes chinos intentaron conservar el régimen tradicional, basado en una sociedad agrícola y rechazaron abrirse al mar. Para conseguir ese objetivo tomaron una serie de medidas, como prohibir el comercio con el extranjero y establecer un sistema tributario para que los reinos vecinos se avasallaran. Todo eso se fundaba en la antigua mentalidad y visión política centradas en el “sinocentrismo”, es decir, los gobernantes de este país solían tener una cosmovisión muy reducida en cuanto a la política exterior de Asia Oriental. Dicho de otra forma, existía poco interés en conocer e interactuar con el resto del mundo. Atrapados en esta concepción del orbe, no había interés en desarrollar el comercio ultramarino, toda vez que no era necesario para mantener el sustento económico del país, basado fundamentalmente en la agricultura.

Sin embargo, los pueblos costeros del sureste del país, sobre todo los de la provincia Fujian, no podían ni querían renunciar a lo que sí era su base económica, el comercio exterior por vía marítima. Por eso, a pesar de las cédulas oficiales que prohibieron esas actividades, ellos las continuaron de manera ilegal, llegando incluso a formar grupos piratas. Una piratería que alcanzó tal fuerza que llegó a constituirse como una gran amenaza para el orden establecido por el gobierno Ming. Fue en este contexto en el que surgió Yuegang, cuya geografía especial ofreció bastantes facilidades para las actividades de contrabando, hasta el punto de que en poco tiempo se convirtió en el

¹²⁸ Li, *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaishi*[漳州港: 明代海澄月港興衰史 *El puerto de Zhangzhou: Historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming*], 53.

mayor centro de comercio marítimo ilícito del sur de China.

El éxito del contrabando y la imposibilidad de las autoridades para controlar la zona, hizo que la región de Zhangzhou también se convirtiera en el centro de las actividades de los *wokou*, llegando a formarse una alianza entre los piratas japoneses y los contrabandistas chinos, siendo éstos últimos el principal contingente dentro de esa alianza informal. En realidad, lo anterior no era sino el lógico reflejo de la importancia y el desarrollo alcanzados ya en esos momentos por la actividad mercantil de carácter marítimo, en el mundo en general y, desde luego, también en el sureste de China, en particular, como lugar de conexión entre Occidente y Oriente.

Para encontrar una solución al problema de la piratería, la corte Ming debía resolver el fuerte debate establecido entre los que estaban a favor de permitir el comercio marítimo con el exterior, y los que defendían el mantenimiento de la prohibición por medio de la política *Haijin*. La lucha de intereses llegó a su apogeo en el momento de decidir cómo abordar un posible ataque militar contra los piratas de Zhangzhou, revelados por la rigidez de las medidas adoptadas por el funcionario Zhu Wan. En efecto, este funcionario aplicó estrictamente la política *Haijin* y ordenó la ejecución de centenares de prisioneros capturados en la batalla de Zoumaxi, incluso sin autorización del emperador. El debate se cerró finalmente con la muerte de Zhu Wan y la agudización de la rebelión de los *wokou*. A partir de ese momento la corte Ming empezó a tener conciencia de la importancia, la riqueza y el poder que generaba el comercio marítimo en la región costera. Así, finalmente, decidió levantar la prohibición que pesaba sobre los negocios privados con ultramar, y el lugar elegido para controlar y fiscalizar esta actividad fue el puerto Yuegang de Zhangzhou, precisamente el que había sido centro de reunión de los barcos contrabandistas durante varias décadas.

De hecho, la designación de Yuegang como el único puerto legal de comercio exterior por parte del gobierno Ming tuvo un gran significado, sobre todo si tenemos en cuenta que este lugar fue el centro del comercio ilegal y ahora obtenía su reconocimiento oficial. Se estableció entonces en ese puerto el régimen fiscal de cobro de los impuestos correspondientes a esa actividad mercantil, convirtiéndose a su vez en una pieza clave de la reforma monetaria y tributaria llevada a cabo durante la última

fase del gobierno de la dinastía Ming. Una reforma que también creó el embrión del sistema aduanero moderno chino, terminado de conformar en la época posterior, con la dinastía Qing. Consideramos que todos estos éxitos fueron un enorme triunfo de los pueblos costeros del sur de China, que demostró una evidente superioridad cultural y económica de la costa sobre el interior a la hora de adaptarse a los nuevos tiempos de globalización mercantil que se iniciaba en ese momento.

Sin embargo, ese triunfo fue sólo parcial. Aunque desde 1567, el gobierno chino empezó a permitir el comercio exterior, estas actividades fueron limitadas a un único puerto oficial. Además, con el régimen que establecía la obligatoriedad de la obtención de una licencia (*shangyin*) para poder ejercer dicha actividad, también se constriñó la cantidad de barcos permitidos para dirigirse a los reinos situados en lo que China dividió entre Océanos Oriental y Occidental. Es decir, todo quedó bajo el control del gobierno, y el libre comercio, en su estricta definición, nunca existió. Eso se debió a que el gobierno chino, creemos, en lo más profundo de su concepción del Estado y de lo que debía ser su economía de base, seguía despreciando al mar. Es decir, pensamos que en realidad tomó estas medidas, tímidamente, sólo para aliviar las contradicciones existentes y, sobre todo, para solucionar el problema de los *wokou*. Pensamos que la más que limitada y tardía adopción de esas medidas evidencia que nunca tuvo suficiente confianza en la fuerza de la economía y de las gentes de la costa, en la convicción de que el contacto entre los mercaderes chinos y los extranjeros sólo traían problemas.

No obstante, para los comerciantes de Fujian, las políticas restrictivas no les impidió perseguir sus beneficios. A pesar de la vigilancia oficial, los negocios ilegales nunca cesaron. Llegado el momento, incluso, los barcos que obtenían la licencia para navegar, también desobedecían y se dirigían a lugares prohibidos. Prueba de ello es que en 1570 el puerto de Nagasaki se abrió para el comercio exterior, en principio para establecer el comercio con los portugueses de Macao, pero pronto los mercaderes chinos, sobre todo los del sur de Fujian, aparecieron en ese puerto participando muy activamente en los intercambios. Todo ello a pesar de la orden de prohibición de la corte Ming sobre el establecimiento de cualquier tipo de intercambio comercial con Japón. Prueba de ello fue la institución de comunidades chinas en Nagasaki, cuyos habitantes

eran, principalmente, inmigrantes provenientes de Fujian, Zhejiang y Guangdong.¹²⁹

Otro lugar con enorme atractivo para los comerciantes de Fujian fue la isla de Luzón, especialmente Manila, donde se estableció una fuerte comunidad en el llamado Parián.¹³⁰ La ruta transpacífica monopolizada por los españoles enlazaba Manila con Acapulco, pero la escasa producción de las islas Filipinas, y la ausencia en ellas de muchos artículos propios de China, India y otros lugares de Asia, no podía satisfacer la gran demanda de productos orientales del Nuevo Mundo y de los mercados europeos abastecidos por esta ruta. De esa forma, la única capaz de ofrecer el suministro necesario para cubrir esa demanda fue China. Gracias a la apertura del puerto de Yuegang, los comerciantes de Fujian, aprovechando la cercanía entre esos dos puertos, llevaron todo tipo de mercancías chinas desde Zhangzhou hasta Manila. Un más que lucrativo negocio en el que los chinos, por su parte, obtenían su producto más codiciado, la plata española.¹³¹ Como se ha explicado, aunque el gobierno Ming restringió la cantidad de barcos permitidos, los comerciantes no siempre obedecieron. Según la documentación,

“[西洋諸國]嗣因途遠，商船去者絕少，即給領該灣文引者，或貪路近利多，陰販呂宋”¹³²

*“Apenas hay barcos que llegan allá [a los reinos del Océano Occidental], y los que obtienen el permiso para esos lugares, secretamente negocian en Luzón, a lo mejor por la cercanía de la isla y las buenas ganancias que obtienen en ese lugar.”*¹³³

¹²⁹ Patrizia Carioti, “The Origins of the Chinese Community of Nagasaki, 1571-1635,” *Ming qing yanjiu* [明清研究 *Estudio de Ming y Qing*] 14 (2006): 1–30.

¹³⁰ Sobre el Parián de Manila, véase Gil, *Los chinos en Manila. siglos XVI y XVII*.

¹³¹ En muchas ocasiones, estos comerciantes chinos también mantuvieron intercambios con los propios chinos establecidos en Filipinas, los indios filipinos, los mestizos, e incluso con los extranjeros como los armenios, los borneyes, los moros, los siameses, etc. Chenchen, *Huaren yu lyusong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史料分析與譯注 *El comercio entre los sangleyes y Luzon (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes*] Tomo I, 170-181.

¹³² Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., “Tianqi hongben shilu canye [天啟紅本實錄殘葉 Hojas restas de la versión roja de tianqi de la cronología de la dinastía Ming],” in *Mingqing Shiliao* [明清史料戊編 *Quinta recopilación de los documentos históricos de Ming y Qing*] (Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1987), 67.

¹³³ Traducción de la autora.

Es decir, la mayoría de los barcos que obtuvieron permiso prefirieron ir a comerciar a Luzón, y ello sin contar el tráfico ilegal que aún continuaba desarrollándose debido al corto número de licencias concedidas, que nunca cubrió la demanda real.

El comercio entre Zhangzhou y Manila adquiere entonces un significado mayor. Para los mercaderes de Fujian, negociar en el mar del sur de China no era algo novedoso, sino a lo que se habían dedicado durante milenios, pero el comercio con los españoles en Filipinas supuso un considerable cambio. Con la ruta del Galeón de Manila, las mercancías que ellos llevaron a Filipinas fueron transportadas a América. Una parte de ellas, tras ser trasbordadas en los puertos de México, se cargaban otra vez en los navíos de la Carrera de Indias y llegaban finalmente a España y Europa. A través de esta ruta global y la mantenida también con los portugueses, China se conectó, por primera vez, con el mercado mundial. Una circunstancia que sólo se hizo posible con el comercio, legal o ilegal, establecido desde Fujian con las distintas naciones que navegaban por lo que ellos llamaban Océanos Oriental y Occidental.

En cualquier caso, tanto para los fujianeses, que habían luchado durante siglos para obtener el derecho a navegar y comerciar libremente, como para los navegantes europeos, que habían hecho enormes sacrificios para encontrar la ruta al Oriente, el camino dirigido del mar nunca resultó fácil.

CAPÍTULO IV.

EL COMERCIO ENTRE ZHANGZHOU Y MANILA: PARTICIPACIÓN CHINA EN LA RUTA DEL PACÍFICO

凡福之綢絲，漳之紗絹，泉之藍，福延之鐵，福漳之橘，福興之荔枝，泉、漳之糖，順昌之紙... 其航大海而去者，尤不可計...¹

——王世懋《閩部疏》

La seda de Fuzhou, el hilo de Zhangzhou, el añil de Quanzhou, el hierro de Fuzhou y Yanping, la mandarina de Fuzhou y Zhangzhou, el litchi de Fuzhou y Xinghua, el azúcar de Quanzhou y Zhangzhou, así como el papel de Shunchang... lo que se trafica a ultramar, no se puede contar...

——Wang, Shimao, *Minbushu (Memoria sobre la provincia de Fujian)*²

La simultaneidad de la apertura de Yuegang y el establecimiento de los españoles en Manila parecería una casualidad, pero el vínculo comercial entre ambos lugares no era nada ocasional. De hecho, atesoraban una larga historia de intercambios mutuos, lo que es lógico por la cercanía entre Fujian y Filipinas.

Los contactos entre ambos lugares se pueden remontar a la prehistoria. Según el análisis del antropólogo Henry Otley Beyer, comenzaron en el neolítico tres milenios antes de Cristo. Las azuelas de piedra descubiertas en Filipinas, de una época anterior al 1500 a.C., tienen su origen en el sur de China.³ También hay algunas evidencias que permitirían aseverar que, durante los siglos III-VIII, el pueblo de los “hankkas” podrían haber emigrado de Fujian a Filipinas, exportando al archipiélago la cultura de “enterramiento en tinaja” (甕葬).⁴ Es decir, guardaban los restos funerarios en tinajas, una costumbre que en Asia se originó en la costa sureste de China.

¹ Shimao Wang 王世懋, *Minbushu [閩部疏 Memoria de la provincia de Fujian]* (Beijing: Zhonghua shuju, 1985), 12.

² Traducción de la autora.

³ Eufonio M. Alip, *Ten Centuries of Philippine-Chinese Relations* (Manila: Alip.& Son, 1959), 4.

⁴ Sobre la cerámica china en Filipinas, véase John M. Addis, “Chinese Porcelain Found in the Philippines,” in *Transactions of the Oriental Ceramic Society, 1967-1969, Vol. 37* (London: The Oriental Ceramic Society, 1967); Robert B. Fox, “Chinese Pottery in the Philippines,” *The Fookien Times Yearbook*, 1962, 40, 248–54, 257–58; “The Archeological Record of Chinese Influences in the Philippines,” *Philippine Studies* 15, no. 1 (1967): 41–62.

Pero los primeros testimonios concluyentes en lo relativo a los intercambios entre Fujian y Filipinas están fechados en la dinastía Tang, y así lo demuestran las piezas de cerámica china descubiertas en las excavaciones arqueológicas de estas islas pertenecientes a esa época. La primera referencia documental aparece en *Wenxian tongkao* 文獻通考 (*Estudio exhaustivo de los documentos*) de la dinastía Song.⁵ Posteriormente en *Zhufanzhi* y *Daoyizhilüe* 島夷志略 (*Relación breve de las islas bárbaras*), hay descripciones sobre los contactos entre los fujianeses y los habitantes de las islas de Calamian, Palawan y Busuanga, que eran denominadas “Tres Islotes” (三嶼) o “Tres Islas” (三島) por dichos autores de China.⁶

Aquellos intercambios continuaron hasta el siglo XVI, momento en el que los españoles pisaron Filipinas. Tanto es así que Magallanes, al llegar a Visayas en 1521, ya tuvo noticias de que entre seis u ocho juncos chinos visitaban las islas anualmente.⁷ Luego en los años sesenta del mismo siglo, a medida que la tropa de Legazpi iba conquistando el archipiélago, los españoles empezaron a conocer mejor el comercio entre los indígenas y los mercaderes de China. En una carta dirigida a Felipe II en 1567, Legazpi relata esos intercambios que se realizaban con los mercaderes chinos en Luzón y Mindanao:

“Mas al norte de donde estamos o casi al norueste no lexos dequí hestan unas yslas grandes que se dizen de Luzon y Vindoro donde vienen los chinos y japones a contratar cada año y lo que traen es sedas, telilla, canpanas, porcelanas, olores, hierro, estaño, mantas de algodón pintadas y otras menudencias y es retorno que llevan el oro y cera la gente destas dose yslas son moros y comprado lo que traen los chinos y japones lo contratan ellos por todo este arçipelago de yslas de los quales an venido algunos aquí aunque nosotros no emos podido yr alla por ser poca gente para dividir en tantas partes”.⁸

⁵ Duanlin Ma 馬端臨, *Wenxian tongkao* [文獻通考 *Estudio exhaustivo de los documentos*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 2011). Capítulo 321, “Siyikaojiu, zhepo” 四裔考九.閩婆, 9151.

⁶ Zhao and Yang, *Zhufanzhi jiaoshi* [諸蕃志校釋 *Descripción de las naciones bárbaras con notas explicativas*], 144-145. Wang and Su, *Daoyizhilüe jiaoshi* [島夷志略校釋 *Un breve relato de los bárbaros de islas con notas explicativas*], 23.

⁷ Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*, 97.

⁸ “Carta de Legazpi sobre falta de socorro y descubrimientos”, AGI, Filipinas, 6, R.1, N.7.

En el capítulo anterior, ya se comentó que 1567 el gobierno Ming levantó la prohibición sobre el comercio marítimo y que Yuegang, de Zhangzhou, fue autorizado para esa actividad. Pero en ese momento, los intercambios entre Fujian y Filipinas aún se limitaba a una cantidad muy pequeña. Aquel comercio experimentó su gran desarrollo con el establecimiento de los españoles en Manila, pero también es cierto que sufrieron una primera desilusión, pues aspiraban a encontrar otra “isla de las especias” en el archipiélago filipino, lo que pronto pudo comprobarse que era imposible en aquel archipiélago. Si era codiciada la canela de Mindanao, pero allí no se producía en una cantidad suficiente para mantener un tráfico lucrativo.⁹

Sin embargo, la llegada de los mercaderes chinos y la conexión de sus mercancías con la ruta transpacífica les permitió convertir a Manila en el puerto intermedio entre Asia y América. En una carta dirigida al rey Felipe II, Juan de Maldonado, uno de los primeros descubridores y conquistadores de las islas de Filipinas ya proponía que “esta ysla de luzón es mui raparexada y de buen cómodo para la contratación de china”.¹⁰ Por tanto, durante las siguientes décadas, Manila fue el punto de conexión de aquel comercio intercontinental, donde de una parte se encontraba Zhangzhou, y por la otra Acapulco.

El comercio entre Manila y Acapulco ha sido muy estudiado, pero no así ha ocurrido con la ruta entre Zhangzhou y Manila, del que todavía se desconocen muchas cosas. Desde luego, un gran problema para profundizar en este tema es la falta de documentos. Y es que, como hemos explicado en el capítulo anterior, una gran parte del comercio de los fujianeses se realizaba de forma ilegal, además de que los registros en la memoria cronológica oficial del gobierno Ming es muy fragmentaria. No obstante, con las referencias corográficas chinas, junto con los documentos castellanos creemos que sí podemos trazar un panorama más de esta historia del que ahora mismo

⁹ Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*, 62.

¹⁰ Se trata de una carta sin fecha concreta. El Archivo General de Indias lo codifica un documento de 1570 (AGI, Patronato, 24, R.14). En el proyecto “La China en España: elaboración de un corpus digitalizado de documentos españoles sobre China de 1555 a 1900”, María Dolors Folch Fornesa y Carles Brasó Broggi hacen transcriben esta carta y la asignan al año 1572

(<https://www.upf.edu/asia/proyectos/che/s16/maldo1572.htm>); pero en la serie *The Philippine Islands, 1493-1803*, se propone que puede ser un documento de 1575. (Blair and Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1803, Vol III*, 299)

poseemos.

4.1 La evolución del comercio Zhangzhou- Manila: documentación y análisis

La falta de registros chinos en este aspecto hace que la documentación europea sea configure como la fuente principal para estudiar el volumen comercial entre Zhangzhou y Manila. Sin embargo, la escritura caótica de los nombres chinos en letras occidentales dificulta mucho la investigación. Como en aquel momento no había un sistema universal para marcar la pronunciación del chino, la referencia de los lugares de Fujian en los textos occidentales de aquella época suele ser imposible de entender hoy. Así es frecuente que un mismo lugar aparece con diferentes nombres, pero en muchas ocasiones una palabra también puede corresponder con distintos conceptos geográficos.

Por ejemplo, una cuestión que genera un fuerte debate es el significado de la palabra “Chincheo”. Este término, que también tiene un sinnúmero de variantes,¹¹ aparece con frecuencia en los documentos de varios idiomas occidentales de aquella época, y siempre está vinculado con algún lugar de la provincia de Fujian. Se cree que en muchos casos se refiere a Zhangzhou,¹² pero en otras también puede significar Quanzhou,¹³

¹¹ Según C. R. Boxer, esta palabra tiene varias variantes como Camcheu, Chinchiu, Chinchou, Chinchén, Chencheu, Chinchieuw, etc. (Boxer, *South China in the Sixteenth Century (1550-1575): Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P., Fr. Martin de Rada, O.E.S.A., (1550-1575)*, 313-326); Fang Chenchen, al analizar los documentos aduaneros de Manila durante 1657-1687 (AGI, Filipinas, 64), encuentra palabras que pueden ser otros variantes de “Chincheo”: Chocheo、Chanchio、Chanchui、Chanchu、Chuanchiu、Chachiu、Chanchiu、Tuanchiu y Choanchio, etc. (Fang, *Huaren yu lyusong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史料分析與譯注 El comercio entre los sangleyes y Luzón (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes]*, Tomo 1, 295).

¹² Cheng Shaogang cree que Chincheo se refiere solamente a Zhangzhou. (Shaogang Cheng 程紹剛, “Chincheo de dili weihi xinkao: chincheo ji zhangzhou [Chincheo 的地理位置新考: Chincheo 即漳州 Nuevo estudio de la localización de Chincheo: Chincheo es Zhangzhou],” *Haijiaoshi yanjiu [海交史研究 Journal of Maritime History Studies]*, no. 2 (1993): 68–77). Liao Dake cree que el significado concreto de “Chincheo” cambiaba varias veces en épocas distintas. A partir de la última etapa del siglo XVI, fue utilizado para referirse a Yuegang. Pero no fue hasta la segunda mitad del siglo XVII cuando la gente empezó a utilizar Changcheu para referirse a Zhangzhou. (Dake Liao 廖大珂 and Ming Hui 輝明, “16-18 Shiji ouzhou ditu zhongde chincheo gang [16-18 世紀歐洲地圖中的 chincheo 港 El puerto Chincheo en los mapas europeos del siglo XVI-XVIII],” *Zhongguoshi Yanjiu [中國史研究 Journal of Chinese Historical Studies]*, no. 1 (2013): 159–76.)

¹³ En análisis de Boxer, durante los siglos XVI-XVII, los europeos aún no conocían muy bien la geografía de China y no podían distinguir Zhangzhou y Quanzhou, por lo que Chincheo se utilizaba para aludir a ambos lugares, y la referencia concreta tiene que ser justificada según el contexto. (Boxer, *South China in the Sixteenth Century (1550-1575): Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar Da Cruz, O.P., Fr. Martin de Rada, O.E.S.A., (1550-1575)*, 313-326). Zhang Zengxin propone que Chincheo se refiere a la región de conexión entre Zhangzhou y Quanzhou. (Zengxin Zhang 張增信, “Shiliu shiji

toda la provincia de Fujian.¹⁴ Por tanto, para definir la localización exacta de Chincheo siempre hay que analizar con cuidado cada documento y su contexto.

Otro problema es la escasez de registros aduaneros. Hasta la actualidad, dentro de todos los documentos del Archivo General de Indias, todavía no hemos localizado ningún legajo que contenga la información completa de la aduana de Manila antes de mediados del siglo XVII.¹⁵ Por el lado de China, como una gran cantidad de estas actividades se realizaron por medio del contrabando, no quedaron prácticamente registros en la crónica oficial. De ese modo, resulta casi imposible hacer un análisis comparativo y exhaustivo para llegar a conclusiones certeras.

Pero eso no significa que no tengamos ninguna posibilidad de avance en el conocimiento de ese comercio entre la ciudad china y la filipina en aquellos años, pues aún existe documentación que se puede aprovechar. Por un lado, en el Archivo General de Indias, tanto los libros de cuentas de la sección de Contaduría como las cartas y relaciones de la sección de Filipinas nos ofrecen informaciones importantes sobre las contrataciones con los chinos, incluyendo, en muchas ocasiones, el nombre de los navieros chinos, el volumen de impuestos que ellos pagaron, así como la cantidad de naves que cada año iban de China a Manila. Por otro lado, algunos documentos chinos como *Dongxiyangkao*, también incluyen algunos registros chinos, como los impuestos cobrados en la aduana de Yuegang, los cuales se convierten en referencias

qianqi putaoyaren zai zhongguo yanhai de maoyi judian [十六世紀前期葡萄牙人在中國沿海的貿易據點 Enclaves comerciales portugueses en China en la primera mitad del Siglo XVI],” in *Zhongguo haiyang fazhanshi lunwenji* [中國海洋發展史論文集 *Recopilación de los artículos sobre la historia marítima de China*] Vol.2 (Taipei: Academia Sinica, 1986), 75–104.) Weng Jiayin analiza los documentos neerlandeses y encuentra que después de 1630, los textos y mapas holandeses tienen registros más exactos en lo relativo a los lugares costeros de China. Zhangzhou se marca con los nombres de Chancheu, Sancheo, etc., Quanzhou aparece en nombres de Chunchieu, Choncheeu, etc., mientras que Chincheo suele referirse a la desembocadura del río Jiulong. (Jiayin Weng 翁佳音, “Shiqi shiji de fulao haishang [十七世紀的福佬海商 Los mercaderes marítimos de Fujian del siglo XVII],” in *Zhongguo haiyang fazhanshi lunwenji* [中國海洋發展史論文集 *Recopilación de los artículos sobre la historia marítima de China*] Vol.7 (Taipei: Academia Sinica, 1999), 59-92).

¹⁴ Boxer, *South China in the Sixteenth Century (1550-1575): Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P., Fr. Martin de Rada, O.E.S.A., (1550-1575)*, 315.

¹⁵ Tales registros de épocas posteriores han sido localizados y estudiados por varios investigadores. La obra de Fang Chenchen da a conocer el funcionamiento de la aduana de Manila en el siglo XVII. (Fang, *Huaren yu lyusong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史料分析與譯注 *El comercio entre los sangleyes y Luzón (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes*] Tomo 1.)

imprescindibles para realizar nuestro análisis.

Gráfico 4.1.1 - Impuesto aduanero cobrado en Yuegang¹⁶

Año	Total del impuesto/Tael
Antes de 1575	3000
1575	6000
1576	10000
1583	20000
1592	29000
1599	27000
1615	23400

Se tendrán en cuenta, principalmente, tres grupos de datos. El primero es la cantidad de navíos chinos que hicieron la ruta hasta Manila, mientras que el segundo es el volumen del almojarifazgo pagado por esos chinos a su llegada, ambos con amplia documentación en las secciones de Contaduría y de Filipinas del Archivo de Indias. La tercera fuente importante es el registro del impuesto aduanero cobrado en Yuegang (gráfico 4.1.1), sacado de *Dongxiyangkao* de Zhang Xie. A pesar de todo, sigue siendo necesario recordar que ninguno de los tres grupos de cifras son un reflejo claro y directo del comercio entre Zhangzhou y Manila. Los registros de *Dongxiyangkao* ofrecen solo el volumen del derecho aduanero pagado por todos los barcos que volvieron del extranjero, no solamente de Luzón, y los registros de la Audiencia de Manila tampoco distinguen los barcos de Zhangzhou de los de otros lugares de China. Sin embargo, sí hay que tener en cuenta que Zhangzhou era el único lugar autorizado para el comercio

¹⁶ Fuente de datos: Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*], "Xiangshuikao" 餉稅考, 132-143.

exterior, y que la mayoría de los barcos que obtenían tal permiso se dirigían a Manila, por lo que con esos datos no es difícil deducir un panorama general de los negocios entre ambos lugares.

Sobre el primer grupo de datos, varios autores han hecho sus cálculos (gráfico 4.1.2). Sin embargo, los datos obtenidos por cada uno difieren, y eso se debe a que las fuentes en las que se basa cada cálculo son distintas, ya que los registros en las cartas de la sección de Filipinas no siempre corresponden con las cuentas de la Contaduría. Además, por la falta de referencia no sabemos la fuente concreta que utilizaba Schurz en *El Galeón de Manila*, el libro más citado hasta el momento. Por tanto, únicamente combinando los datos provenientes de diferentes fuentes podemos obtener una visión más cercana a la realidad.

Para el segundo grupo, el de almojarifazgo, utilizamos primero la información ya elaborada por Juan Gil, a partir de una transcripción de las cuentas de la Contaduría. Lamentablemente, como lo que suele ocurrir en otros tipos de documentación, esta fuente tampoco cubre todo nuestro periodo. Para algunos años como 1592-1594, 1613-1619 y 1621-1626, faltan los libros de cuenta,¹⁷ lo que dificulta un análisis más completo. No obstante, un manuscrito de la sección de Filipinas contiene una lista de los derechos aduaneros pagados por los sangleyes entre 1606 y 1631 (gráfico 4.1.3), el cual cumple justamente este vacío.¹⁸

El registro aduanero de *Dongxiyangkao* puede resultar el conjunto de datos más sencillo, aparte del único de los que disponemos en China, además de que también es el que aporta menor información porque sólo cubre unos pocos años sueltos. Sin embargo, nos aporta una valiosa información como lo es el volumen de impuestos de los años 70 del siglo XVI, época de inicio del comercio entre Zhangzhou y Manila, sobre la cual tenemos muy pocos registros en la documentación castellana.

¹⁷ Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 577, 592-593.

¹⁸ Qing Li 李慶, “Wanming zhongguo yu xishu feilyubin de maoyi guimo ji lishi zouxiang: jiyu ‘huowushui’ wenxian de shuju fenxi [晚明中國與西屬菲律賓的貿易規模及歷史走向: 基於‘貨物稅’(Almojarifazgo)文獻的資料分析 The Trade between China and the Philippines, 1591–1644: An Analysis on the Almojarifazgo Data],” *Zhongguo jingjishi yanjiu [中國經濟史研究 Researches in Chinese Economic History]*, no. 3 (2018): 171–81.

Gráfico. 4.1.2 Cantidad de navíos chinos que fondearon en Manila (1572-1644)¹⁹

Año	Juan Gil	Fuente de datos	Channu	Fuente de datos	Schurz	Li Jinming	Fuente de datos
1572						3	Retana, V, 469 = Patr., 24, R.23, 3v.
1573							
1574	14	Patr., 24, R.28			6		
1575						12~15	TPI, III, 299 = Patr.,24, R.14
1576	10	Rodríguez, XIV, 378=BNF, Espagnol, 325, 37r.					
1577			9	Contad., 1200			
1578			9	Contad., 1200			
1579							
1580			≥ 19	Contad., 1200	40-50		
1581	17	Filip., 6, R.4, N.44, 16r.	8	Contad., 1200			
1582	20	Filip., 74	22	Contad., 1200			
1583	>30	Filip, 18 A, R.2, N.7, 1r					
1584	mas navios	Patr.,25, R.23				25-30	TPI, VI, 61 = Filip., 18A, R.2, N.9, 10v.
1585	12~13	Filip., 18 A, R.3, N.12					
1586	20	Filip., 74					
1587	>30	Patr., 25				>30	TPI, VI, 302 = Filip.,34, N.75
1588	>30	Filip., 18 A, R.6, N.42	36	Contad., 1200		>30	TPI, VI, 316 = Filip.,18A, R.6, N.40
1589	11	Filip., 18A, R.7, N.47				11~12	TPI, VII, 120 = Filip.,18A,R.7, N.49
1590							
1591	21	Contad. 1202, 29v-30v.	21	Contad., 1202		Por lo menos 8, algunos años 20-30	TPI, VIII, 85 = Filip.,6, R.7, N.63
1592						28	TPI, VIII, 237 = Filip.,18B, R.2, N.5
1593							
1594							
1595	50	Contad., 1202, 247r-249v					
1596	34	Contad., 1204, 23v.	34	Contad., 1204			
1597	10	Contad., 1204, 25v	≥ 13	Contad., 1204			
1598	14	Contad., 1204, 148v					
1599	19	Contad., 1205, 16w-17r.	19	Contad., 1205		30-50	TPI, XI, 111 = Filip.,18B, R.9, N.127
1600	25	Contad., 1205, 169-170r.	25	Contad., 1205			
1601	29	Contad., 1205, 306r.	29	Contad., 1205			
1602	18	Contad., 1205, 426r.	18	Contad., 1205			
1603	14	Contad., 1206, 60v.	14	Contad., 1206		14	TPI, XII, 83 = Filip.,19, R.4, N.67
1604	13	Contad., 1206, 280v-281r.	13	Contad., 1206		13	TPI, XVI, 44 = Morga, 155
1605	18	Contad., 1206, 486r, 631r.	18	Contad., 1206		18	TPI, XIV, 51= Filip.,19, R.6, N.96
1606	25	Contad., 1207, 13v.	26	Contad., 1207		25	TPI, XIV, 189-191= Filip.,19, R.7, N.105, 225r-225v.
1607	36	Contad., 1207	37	Contad., 1207			
1608	33	Contad., 1207	33	Contad., 1207			
1609	35	Contad., 1209	37	Contad., 1209		30~40	TPI, XVI, 177 = Morga, 216
1610	34	Contad., 1209	35	Contad., 1209			
1611	17	Contad., 1209, 444r ss.	21	Contad., 1209			
1612	44	Contad., 1209, 653r ss.	45	Contad., 1209			
1613							
1614							
1615							
1616					7		
1617					14-15		
1618							
1619							
1620	12	Contad., 1210, 9ss.	13				
1621						30~40	TPI, XX, 130 = Filip.,7, R.5, N.65

¹⁹ Fuente de datos: Morga, *Sucesos de las islas Filipinas*; Retana, *Archivo del bibliófilo filipino: recopilación de documentos históricos, científicos, literarios y políticos, y estudios bibliográficos, Tomo.V*; Chaunu, *Les Philpines et le Pacifique des los Ibéiques (XVIe, XVIIe, XVIIIe Siècles), Introduction Méthodologique et Indices D'activité*; Jinming Li 李金明, "Shiliu shiji houqi zhi shiqi Shiji chuqi zhongguo yu manila de haishang maoyi [十六世紀後期至十七世紀初期中國與馬尼拉的海上貿易 Comercios marítimos entre China y Manila en los últimos años del siglo XVI y el inicio del siglo XVII]," *Nanyang wenti yanjiu [南洋問題研究 Southeast Asian Affairs]*, no. 1 (1989): 70–79; Blair and Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1803, 55 Vols*; Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*; Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*; Isacio Rodríguez Rodríguez, *Historia de la Provincia Angustiana del SMO. Nombre de Jesús de Filipinas, Vol.IX* (Manila: Arnoldus Press, 1978).

1622							
1623							
1624							
1625							
1626							
1627	21	Contad., 1211,44r y ss.	21	Contad., 1211			
1628	9	Contad., 1211, 350r y ss.	9	Contad., 1211			
1629	2	Contad., 1211, 586 y ss.	2	Contad., 1211			
1630	15	Contad., 1212, 41r y ss	16	Contad., 1212.			
1631	32	Contad., 1212, 294r y ss. + 344r y ss.	32	Contad., 1212.	30	50	TPI, XXIII, 193 = Juan de Medina, 68
1632	15	Contad., 1213, 697r y ss.; Contad., 1214, 53r.	16	Contad., 1214			
1633	32	Contad., 1214, 362v y ss.; Contad., 1215, 29r y ss.	30	Contad., 1214			
1634	28	Contad., 1216, 113r y ss.	26	Contad., 1216.			
1635	39	Contad., 1217, 148r y ss.	40	Contad., 1217.	30		
1636	30	Contad., 1218, 17r y ss.	30	Contad., 1218.		33	TPI, XXVI, 274 = Filip.,8, R.3, N.76
1637	34	Contad., 1218, 508r y ss.	50	Contad., 1218.			
1638	11	Contad., 1218, 998r y ss.	16	Contad., 1218.			
1639	21 o 23?	Contad., 1220, 77r	30			20-30	TPI, XXIX, 306-308
1640	6	Contad., 1220, 76v y ss.	7	Contad., 1221.			
1641	6	Contad., 1221, 12r.	8	Contad., 1221.			
1642	34	Contad., 1222, 30r y ss.	34	Contad., 1222.			
1643	31	Contad., 1223, 127r y ss.	30	Contad., 1223.		3	TPI, XXXV, 177
1644	7	Contad., 1224, 118r y ss.	8	Contad., 1224.			

Abreviaturas: Patr.= Patronato, Filip.= Filipinas, Contad.= Contaduría, TPI.= *The Philippine Islands*

Gráfico 4.1.3 Lista del derecho de almojarifazgo que pagaron los sangleyes en Manila (1606-1631)²⁰

Año	Volumen del derecho/ peso	Año	Volumen del derecho/ peso
1606	32113	1619	11148
1607	75462	1620	27797
1608		1621	6692
1609	131341	1622	8040
1610		1623	1759
1611	26053	1624	2998
1612	95639	1625	10894
1613	69427	1626	22580
1614	36105	1627	20385
1615	41588	1628	2943
1616	23377	1629	3957
1617	37179	1630	6287
1618	5770	1631	18344

²⁰ Fuente de datos: AGI, Filipinas, 41, N.16. Sacado de Qing 李慶 Li, "Ju'ao puren dui manila huahuo de 'longduan' yu yuandong haimao geju [居澳葡人對馬尼拉華貨的'壟斷'與遠東海貿格局(1619-1634) La monopolización de las mercancías chinas por los portugueses residentes en macao y la esquema del comercio marítimo de Extremo Oriente (1619-1631)]," *Aomen ligong xueyuan xuebao [澳門理工學院學報 Revista do Instituto Politécnico do Macau]*, no. 3 (2016): 43–52.

Con todos esos datos podemos adelantar pues que, durante los años de 1613 a 1626, aun teniendo muy pocos registros sobre la cantidad de naves chinos que llegaron a Manila, ese vacío se puede compensar con los datos de almojarifazgo de la misma época. Y en cuanto a la falta del almojarifazgo antes de los años 90 del siglo XVI, los otros dos grupos también ayudan a deducir el volumen comercial de dicha época. Por eso, a través de combinar las distintas fuentes, podemos perfilar la tendencia general de la evolución del comercio entre Zhangzhou y Manila entre 1572 y 1644 (gráfico 4.1.4).

Intercambios y conflictos

Durante los años 70 del siglo XVI, la primera década tras la fundación de la ciudad de Manila, el registro del comercio establecido con China con el que contamos es muy escaso. Según los pocos datos que se pueden localizar, la cantidad de barcos chinos que llegaron cada año a Manila era bastante reducido. Ello nos indicaría, al menos como evidencia de carácter general, que los intercambios entre Zhangzhou y Manila todavía no eran muy intensos. Lo anterior no obsta, de cualquier modo, que ese comercio podría estar experimentando ya un alza, si tomamos en cuenta que el volumen del impuesto aduanero cobrado en Yuegang se multiplicó justo en esos pocos años.

También podría abundarse la afirmación anterior a partir de la experiencia de unos padres franciscanos que provenientes de la provincia de San Joseph de las islas Filipinas, realizaron un viaje por el sur de China en los últimos años de esta década, llegando a Zhangzhou a finales de 1579. Según la relación de Agustín de Tordesillas, miembro de esta misión, ellos partieron el 10 de noviembre de la ciudad de Cantón, y después de varios transbordos, entraron en la ciudad de Chincheo el 6 de diciembre del mismo año. El día siguiente fueron llevados al puerto de Haitin, que “estaba de allí como hocho lenguas el rio abajo cerca de la mar”, donde “están de ordinario los navios para estas yslas de Luzon y otras partes”, porque “en esta sola ciudad hay registro para salir del reyno”.²¹

²¹ Agustín de Tordesillas, “Relación del viage que hizimos en a China,” in *Sinica Franciscana, II: Relationes et Epistolae Fratrum Minorum Saeculi XVI et XVII*, ed. Anastasius Van den Wyngaert, 150–60.

Repasando la trayectoria de la embajada, resulta incuestionable que la ciudad de Chincheo a la que se refiere es Zhangzhou, y que el puerto de Haitin es Haicheng 海澄,²² es decir, el mismo Yuegang, único lugar legítimo para salir al ultramar. También ayuda a corroborarlo el hecho de que la palabra Haitin corresponde exactamente con la pronunciación de “海澄” ([hai˥tiŋ˥]) en el dialecto *minnanhua*. El gobernador local recibió a los frailes y encargó a un capitán chino que partía en diez días hacia la isla de Luzón para que los llevara. Sin embargo, pasados incluso más de treinta días, el capitán no había podido zarpar aún, razón por la que fue castigado con azotes por no cumplir su compromiso. Se encargó la tarea a otro capitán chino, pero esto no evitó que los padres permanecieran en la ciudad todavía un tiempo, hasta el 13 de enero del siguiente año.²³

Lo cierto es que el mes de diciembre es una temporada en la que los monzones favorecen la ruta de navegación a vela de Fujian a Filipinas, razón por la que cuando esta ruta cobró importancia en época posterior, la mayoría de los barcos chinos elegían este momento para partir a Luzón.²⁴ Por eso resulta muy rara esa tardanza para que los franciscanos pudieran tomar un navío chino para ir a Manila. La única explicación plausible es que, todavía, el negocio entre Zhangzhou y Manila aún no era muy floreciente, saliendo muy pocos barcos chinos con ese destino.²⁵

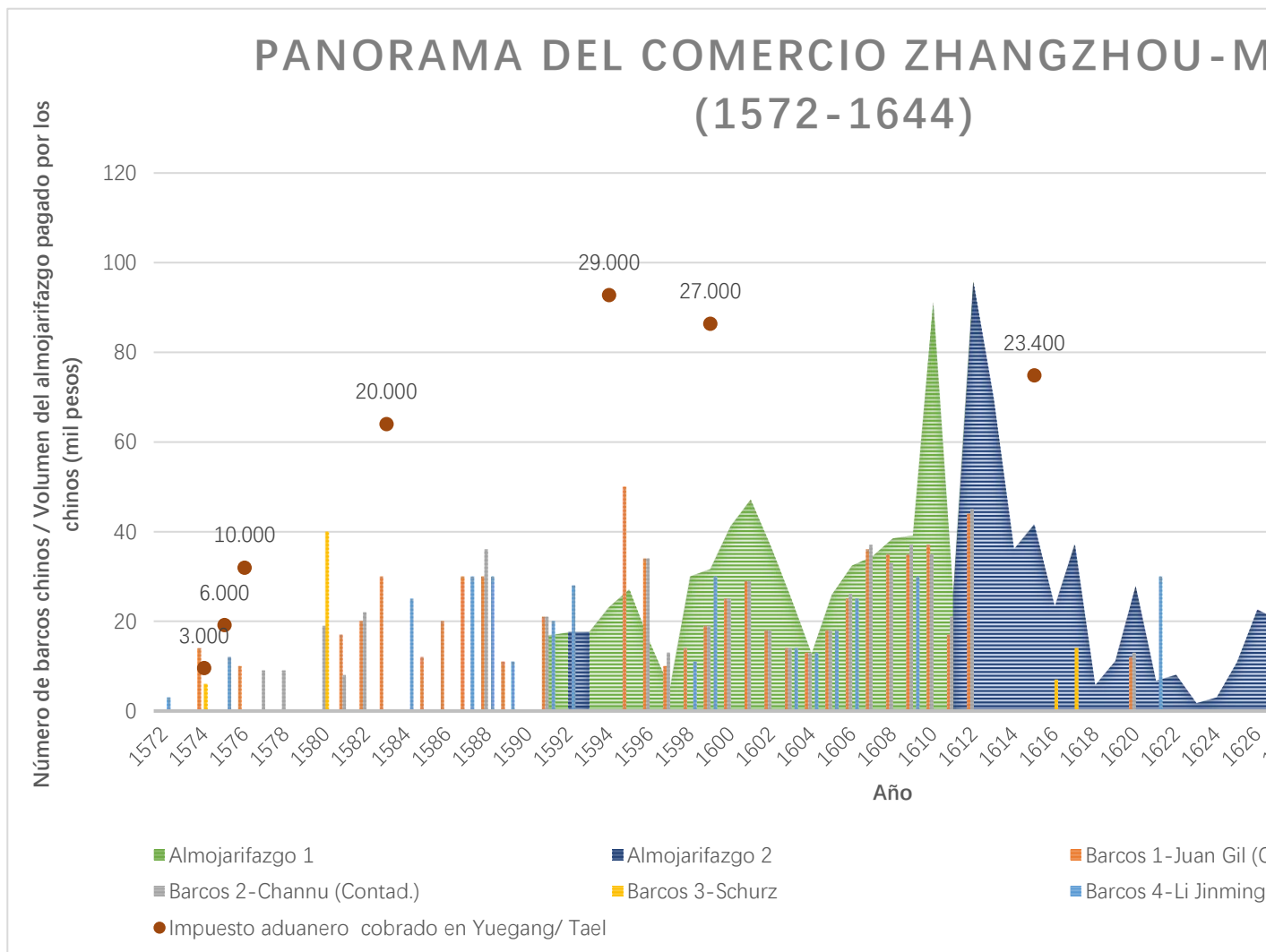
²² Juan Gonzales de Mendoza, en su famosa *Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del Gran Reyno de China*, tiene una parte sobre el viaje de esta misión, texto posiblemente adaptado de la relación de Tordesillas. En el libro de Mendoza, el puerto de Haitin (Haicheng) fue escrito en “Aytim” (en algunas versiones, “Aytiur”). (González de Mendoza, *Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del Gran Reyno de La China*, 333). Chen Boyi hace una comparación de los distintos sistemas fonéticos del castellano, portugués y los dialectos del sur de China como *minnanhua* y *chaozhouhua* 潮州話, así como un análisis de la trayectoria de viaje de los padres franciscanos, llega a la conclusión de que “Chincheo” es Zhangzhou, y “Aytiur” es la transcripción fonética de la palabra Haicheng 海澄 en español, idea que se corrobora con el relato de Agustín. (Boyi Chen 陳博翼, “‘Aytiur’(Aytim) diming shizheng: fulun zaoqi haicheng de duifei maoyi [‘Aytiur’(Aytim)地名釋證: 附論早期海澄的對菲貿易 Where is the Port of ‘Aytiur’ (Aytim)?: Transliteration, Location, and Early Commercial Trade with the Philippines],” *Mingdai Yanjiu [明代研究 Journal of Ming Studies]*, no. 13 (2009): 81–108). Además, en un informe hecho por un dominico según la narración de tres mandarines chinos que visitaron a Manila en 1603, también se menciona la ciudad de Haicheng con la transcripción fonética de “Hayten”. (“Carta e informacion sobre tres mandarines chinos”, AGI, FILIPINAS, 59, N. 45).

²³ Tordesillas, “Relación del viage que hizimos en a China.” 156-157.

²⁴ George Phillips, “Early Spanish Trade with Chin Cheo,” *The China Review* 19, no. 4 (1891): 243–55. 306.

²⁵ Chen, “‘Aytiur’(Aytim) diming shizheng: fulun zaoqi haicheng de duifei maoyi [‘Aytiur’(Aytim)地名釋證: 附論早期海澄的對菲貿易 Where is the Port of ‘Aytiur’ (Aytim)?: Transliteration, Location, and Early Commercial Trade with the Philippines],” 96.

Gráfico 4.1.4 - Panorama del comercio Zhangzhou-Manila (1572-1644)



²⁶ Fuente de datos: Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*; Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, et Indices D'activité)*; Li, "Shiliu shiji houqi zhi shiqi shiji chuqi zhongguo yu manila de haishang maoyi [十六世紀後期至十七世紀初期中華與菲律賓之間的航海貿易]." AGI, Filipinas, 41, N.16; Blair and Robertson, *The Philippines: A History*; Zhang, *Dongxiyangkao [東西洋考 Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental]*.

Esta conclusión se verifica, además, con el volumen reducido de mercancías chinas cargadas en el galeón durante esta época. Hoy es bien conocido que, en los siglos posteriores, la seda china era el artículo más cargado en el Galeón de la Manila, pero las cartas del virrey de Nueva España Martínez Enríquez dan cuenta de que, pese a la gran demanda de seda china en México, durante su periodo de servicio (1568-1580) este producto no fue ni el único artículo ni el principal de los cargamentos de la nao.²⁷

Esa situación empezó a cambiar en los años ochenta, ya que los registros de múltiples fuentes demuestran que, en esta fase, el número de barcos aumentó sustancialmente. Esa tendencia se corrobora con el crecimiento del volumen del impuesto aduanero cobrado en Yuegang. Aunque en el libro Zhang Xie, para este periodo sólo contempla el dato de 1583, si lo comparamos con los de la década anterior y los de la posterior, es fácil llegar a la conclusión de que era una etapa en la que el negocio entre Zhangzhou y Manila estaba experimentando un incremento considerable.

Otra novedad importante que se produjo en esta época fue que la autoridad de Manila empezó a cobrar el almojarifazgo, un tipo de derecho aplicado a las mercancías importadas. Tal tributo, propuesto primeramente por el gobernador Gonzalo Ronquillo en 1580,²⁸ empezó a cobrarse con una tasa de 3%, y en décadas posteriores llegó a doblarse hasta el 6%.²⁹ Como la tasa del almojarifazgo se calculaba sobre la base del valor total de las mercancías, se constituye como un índice importante para constatar el volumen de negocio mantenido con China. Pero el cobro del nuevo impuesto no fue una decisión implementada de la noche a la mañana, sino que experimentó un largo proceso de debate dentro de la propia administración del archipiélago.³⁰ Quizá, creemos, esa es una razón por la que en la primera década de aplicación del almojarifazgo tenemos muy pocos registros sobre el ingreso de este derecho.

El cobro del almojarifazgo sí fue mucho más regular durante la última década del siglo, empezando a tener registros continuos a partir de este momento. En el gráfico

²⁷ AGI, México, 19, documentos 116, 142 y 74. Mariano Bonialian, “La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII: una mirada imperial en el memorial de Horacio Levanto.,” *Revista de Historia Económica. Journal of Iberian and Latin American Economic History* 35, no. 1 (2017): 147–71.

²⁸ Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*. 51.

²⁹ A partir de 1610 el almojarifazgo aumentó al doble, poniéndose en el 6%. *Ibid.*, 53.

³⁰ *Ibid.*, 51-54.

4.1.4 podemos contemplar la fluctuación del comercio con China hasta el final de la dinastía Ming. Evidentemente el negocio no siempre presentó el mismo esplendor, experimentando varios auges, pero algunos años también decayó y, en ciertos momentos, casi estuvo a punto de desaparecer. El cambio del volumen del almojarifazgo que se cobraba a los sangleyes corresponde, en general, con el de la cantidad de barcos chinos, hecho que da más verosimilitud a nuestros datos.

Gráfico 4.1.5 Evolución del volumen de mercancías embarcadas en la Nao de Acapulco, según años significativos³¹

<i>Procedencia</i>	<i>1581</i>		<i>1587</i>		<i>1595</i>	
	<i>Unidades</i>	<i>%</i>	<i>Unidades</i>	<i>%</i>	<i>Unidades</i>	<i>%</i>
China	40	51,9	278	57,8	1.368	91,8
Filipinas	37	48,1	203	42,2	121	8,2
Totales	77	100,0	481	100,0	1.489	100,0

A partir de los datos obtenidos, pues, podemos afirmar que fue a partir de los años noventa cuando se produce el primer auge del intercambio entre Zhangzhou y Manila, ya que tanto la cantidad de barcos chinos, como el volumen de almojarifazgo pagado por los sangleyes y el impuesto cobrado en Yuegang, ya estaban en un nivel bastante alto. Ello coincide, además, con la carga de mercancías introducidas en el galeón que partía anualmente para Acapulco. Según el estudio de Luis Alonso Álvares sobre la evolución del volumen de mercancías embarcadas en la nao de Acapulco, en 1581 los productos chinos sólo ocupaban el 51.9% de la carga total, en 1587 esta cifra aumentó al 57.8%, y ya en 1595 la proporción de la mercancía china alcanzó un 91.8%, representando los productos autóctonos de Filipinas solamente el 8.2% (gráfico 4.1.5).³²

Pero el florecimiento no duró mucho y empezó a decaer en 1596, llegando al punto mínimo en 1597. La decadencia podría tener relación con la expulsión de chinos

³¹ Fuente: Luis Alonso Álvarez, “E la nave va. economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la mar del sur, 1565-1604,” in *Un oceano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, ed. Salvador Bernabéu Albert and Carlos Martínez Shaw (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013), 25–84. Cuatro VI.

³² *Ibid.*, 71.

decretada por la Audiencia de Manila en 1596, cuando el gobernador Antonio de Morga obligó a volver a su tierra de origen a doce mil sangleyes,³³ casi la mitad de los veinticuatro mil que se estima que había en ese momento.³⁴ Y el año siguiente, el nuevo gobernador Francisco Tello, en una carta a Felipe II, confirmó haber expulsado “una gran cantidad de sangleyes”, pretendiendo ordenar la salida de muchos más, hasta dejar solamente “tres o cuatro mil hombres”.³⁵

Pero el enorme beneficio de este intercambio sínico-filipino nunca dejó de atraer a los mercaderes chinos y el negocio empezó a recuperarse a partir de 1598, llegando a otro punto álgido en 1601. Un fenómeno que merece la atención de esta época es que, aunque la cantidad de barcos se mantuvo en el mismo nivel que con anterioridad (1591-1597), o incluso disminuyó algo, en cambio el ingreso en concepto de almojarifazgo subió sustancialmente, casi doblándose. Eso significa que el volumen de mercancías que cargaba cada nave era mucho más alto que antes y que los comerciantes chinos empezaron a traficar a gran escala.

Después del auge de 1601, en 1602 volvió a caer el volumen del almojarifazgo, y en 1604 llegó a otro punto mínimo. En este caso la caída podría estar relacionada con la política del gobierno español con respecto al tratamiento a los sangleyes. En comparación con la pequeña población española, la gran expansión de la comunidad china en Manila nunca dejó de preocupar a los españoles, quienes temían no solamente una posible rebelión, sino también la salida de la plata americana hacia China. Algo esto último que, efectivamente, estaba ocurriendo. Esta actitud más agresiva estalló en 1603, después de que tres mandarines llegaran a Manila en busca del llamado “monte de oro”, lo que provocó la alerta de los españoles por un posible ataque.³⁶ El temor español culminó con una gran matanza contra los chinos de la ciudad, cifrándose en más de veinte mil sangleyes la cifra de muertos.³⁷

La masacre de 1603 supuso, lógica e indudablemente, un gran golpe para los

³³ Blair and Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1803, Vol. IX*, 266

³⁴ Ibid., Vol. IX, 319-320.

³⁵ Ibid., Vol. X, 42.

³⁶ Para el detalle de la matanza de 1603, véase Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 467-491.

³⁷ En cuanto a la cantidad de muertos, las estimaciones de distintas fuentes se difieren, para los datos más concretos, véase Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 480.

intercambios con Zhangzhou. Pero los chinos eran absolutamente necesarios para el sostén de la ciudad.³⁸ La Audiencia de Manila pronto promulgó una serie de órdenes para favorecer el regreso de los chinos, de forma que el año siguiente. Una política que, ese mismo año de 1604 ya dio sus frutos, al fondear en Cavite el mismo número de naves que había llegado en 1603: trece navíos, “como si nada hubiera sucedido”.³⁹ Aun así, según el gráfico 4.1.4 vemos con claridad que en el año 1604 el ingreso de almojarifazgo estaba en un punto mínimo. Para explicar este fenómeno, se supone que los chinos fueron más prudentes al venir a Manila y no traficaron tantas mercancías como antes. Por otro lado, también era posible que el cobro de impuesto por parte de la Audiencia de Manila se hiciera más flexible para que viniera más barcos chinos.

Aparte de la masacre a los sangleyes, otro factor que pudo afectar los negocios entre Zhangzhou y Manila en aquel momento fue la llegada de los holandeses. Estos vinieron a la costa de Fujian en 1604 pidiendo fundar un enclave en Penghu. Y a pesar de esa solicitud fue últimamente rechazada por la corte Ming, ellos sí lograron realizar intercambios con los mercaderes fujianeses en la costa de Zhangzhou. No debe extrañar si consideramos que los comerciantes chinos en ese momento dudaban en acudir a Manila por la masacre del año anterior.⁴⁰ Tomando en cuenta que, en las décadas posteriores, la intervención de los holandeses ocasionó una gran disminución del volumen comercial entre Zhangzhou y Manila, el descenso del comercio sino-filipino en este momento también podría tener algo que ver con los holandeses. Así que, por un lado, durante la estancia de los holandeses, el gobierno chino mandó prohibir temporalmente la salida de los barcos a ultramar, orden que podría impedir la visita de algunos navíos a la isla de Luzón.⁴¹ Por otro lado, es posible que, algunos traficantes chinos, atraídos por la facilidad de negociar con los holandeses en un lugar tan cercano, vieran innecesario el viaje a Manila para hacer sus negocios.

³⁸ Morga, *Sucesos de las islas Filipinas*, 154-155.

³⁹ Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 485.

⁴⁰ Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰: 明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*], 254.

⁴¹ Yourong Shen 沈有容, *Minhai zengyan* [閩海贈言 *Palabras de cumplido de amigos y colegas de la costa de Fujian*], Capítulo 2, “Chi Yude- Huaiyinji” 池浴德-懷音記, recurso online disponible en: <http://www.guoxue123.com/tw/02/056/008.htm>, consultado el 17 de diciembre, 2020.

Después de la masacre de 1603, los españoles empezaron a tener mucho miedo de una posible represalia de los chinos, y, sobre todo, de un posible ataque militar por parte del Celeste Imperio. Se enviaron emisarios a Macao para dar explicaciones del derramamiento de sangre a las autoridades y a los sangleyes, procurando reestablecer la confianza mutua.⁴² Pero todos los temores se dispararon en 1605 con la llegada de las cartas enviadas por el “visitador general” de Fujian, en las que el gobierno chino declaraba que “la gente que los castillas habían muerto era gente ruyn y desagradecida a China, y a su patria, padres y parientes, pues tantos años había que no volvían a China”.⁴³ (中國四民, 商賈最賤... 又商賈中棄家遊海, 壓冬不回, 父兄親戚共所不齒, 棄之無所可惜).⁴⁴ Para el emperador de la dinastía Ming, los chinos que murieron en esa matanza tan cruel pertenecieron al “pueblo abandonado”, lo cual revela, de forma muy directa, el desprecio del gobierno chino con respecto al “pueblo marítimo”, es decir, los que vivían del comercio exterior.

La única exigencia del emperador chino fue la liberación de los presos y la devolución de los bienes que se hubieran apropiado injustamente de los sangleyes. Los españoles, aunque lo aceptaron, atrasaron la entrega de los requisado, debido a la quiebra financiera, ya que precisamente en 1604 se perdió uno de los dos galeones que veían de Acapulco.⁴⁵ Sea como fuere, los intereses del comercio con Luzón eran tan atractivos que los chinos, a pesar del riesgo que corrían, volvieron a acudir a Manila. Desde 1605, el ingreso del almojarifazgo empezó a recuperarse.

Tanto es así que en 1610 la Audiencia de Manila subió el almojarifazgo del 3% al 6% y, por ende, el ingreso de tal derecho se disparó a partir de ese momento. No obstante, al siguiente año cayó súbitamente para recuperar el nivel, de nuevo y hasta otra cumbre, en 1612. La caída de 1611 es sin duda un fenómeno muy curioso y al que

⁴² Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 484.

⁴³ La traducción de las cartas del visitador se encuentra en AGI, Filipinas, 7, R. 1, N. 21. Ha sido transcrita por Antonio de Morga en *Sucesos de las islas Filipinas*. (Morga, *Sucesos de las islas Filipinas*.159-160)

⁴⁴ La carta original en chino no se ha guardado, pero ha sido citado por el funcionario Xu Xueju en una memoria presentada al emperador Wanli. Chen, *Ming jingshi wenbian [明經世文編 Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía ming]*, Capítulo 433, “Xu Xueju-Baoqu lyusong qiushang shu” 徐學聚- 報取回呂宋囚商疏, 4727-4729.

⁴⁵ Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 490.

cuesta encontrarle explicación, toda vez que ese año no ocurrió ningún acontecimiento de gran impacto ni en Filipinas ni en China. Tampoco hay registro de una intervención de terceros países, como Holanda, que en años sucesivos sí lanzó ataques y asedió Manila. Resulta aún más sorprendente cuando, precisamente, los años de 1610 y 1612 pueden considerarse los momentos de mayor florecimiento de los negocios entre China y Manila, aunque nos falten datos concretos del ingreso aduanero en Yuegang. Con las cifras de los años anteriores y posteriores es fácil deducir que el comercio exterior de Zhangzhou también estaba en auge, siendo casi imposible separar una parte importante de ese volumen de lo que debía significar el negocio con Manila.

Gráfico 4.1.6 - Bloqueo de los holandeses a la bahía de Manila⁴⁶

Año	Fecha	Duración
1609	abril-octubre	6 meses
1610	?- abril 1610	varios meses
1614		varias semanas
1616	28, febrero-10, marzo	11 días
1616-1617	octubre, 1616-abril, 1617	6-7 meses
1618	abril-junio	2 meses
1618-1619	12, octubre, 1618-mayo, 1619	7-8 meses
1620		varias semanas
1621	enero-junio	5-6 meses
1621-1622	diciembre, 1621-mayo, 1622	5-6 meses
1624	5 de agosto	
1625	4 de febrero	

También es cierto que el esplendor no duró mucho, y el comercio empezó a caer en 1613. A partir de entonces se inició una etapa de altibajos, sin duda motivado por el inicio de las actividades de los holandeses, ávidos por monopolizar los negocios con

⁴⁶ Fuente de datos: José Eugenio Borao Mateo, *The Spanish Experience in Taiwan 1626-1642: The Baroque Ending of a Renaissance Endeavor* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2009), 11-20; P. C. Molhuysen and P. J. Blok, *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek. Deel 3*. (Leiden: Sijthoff, 1914), 1476-1477.

China y que saqueaban los navíos chinos dirigidos a Manila. Prácticamente, entre 1614 y 1625, cada año aparecían las armadas holandesas para bloquear la bahía de Manila, intentando interrumpir el comercio entre chinos y españoles. El bloqueo solía empezar en invierno y duraba seis meses o más hasta la primavera del año siguiente. Tal periodo correspondía con el periodo de monzones que era la temporada alta de llegada de las naves chinas. Por eso, comparando los dos diagramas (gráficos 4.1.4 y 4.1.6), observamos que, en los años de bloqueo, sobre todo cuando éstos eran de larga duración, el volumen de almorjafazgo caía sustancialmente. Así puede comprobarse en 1614, 1616, 1618 y 1621. Con todo, no fueron esos años los peores momentos de este comercio, que si alcanzó su mínimo en 1623 y 1624.

Lo cierto es que el año 1622 fue un año de viraje en el panorama marítimo de Asia Oriental. En ese año, los holandeses volvieron a ocupar Penghu y realizaron una confrontación con la autoridad china que duró dos años como hemos relatado anteriormente. Exigieron, que los chinos dejaran de ir a negociar a Manila y en cambio, hicieran compra-ventas solamente con la VOC. El gobierno Ming, desconfiado de los holandeses y muy sensible al mantenimiento de su soberanía sobre Penghu, “puerta de Fujian”, no quería ceder ante estos extranjeros de “pelo rojo”, como les llamaban, ni tampoco abandonar el beneficioso comercio con Manila, fuente principal de su ingreso aduanero.⁴⁷ Así pues, ante la amenaza militar neerlandesa, en 1624 la corte Ming ordenó cerrar todos los puertos de Fujian, prohibiendo otra vez la salida de barcos mercantes a ultramar, orden que duró un año, hasta que los holandeses se retiraron de Penghu. La autoridad china, ya más tranquila, anuló la prohibición de salir a comerciar por mar en 1625.⁴⁸ Así se explica por qué después de dos años sin prácticamente ingresos en Manila por este concepto, el importe de almorjafazgo volviera a subir en 1625.

Con la vuelta a la normalidad de la política china, los negocios entre Zhangzhou y Manila se recuperaron. En el gráfico 4.1.4 se puede observar el aumento del ingreso de

⁴⁷ Pelo rojo (紅毛 o 紅毛番), llamada depresiva a los holandeses en los documentos chinos.

⁴⁸ Los registros sobre la prohibición del mar de 1624 se encuentra en Liang, *Chongzhen haicheng xianzhi* [崇禎海澄縣誌 *Corografía del distrito de Haicheng redactado en los años de Chongzhen*], Capítulo 5, “Xiangshuikao” 餉稅考, Capítulo 6, “Yiguan, Zhangyingdouzhuan” 秩官·張應門傳.

almojarifazgo entre 1625 y 1627. Pero este aumento se detuvo en 1628, año en el que se produce un nuevo descenso. La explicación viene dada porque ese año el gobierno Ming aplicó de nuevo la prohibición de comercio a través del mar, en esta ocasión debido a los piratas chinos.

Sea como fuere, lo que se evidencia es que la red comercial que se extendió por el mar del sur de China daba oportunidades de enriquecimiento tanto para los europeos como para los chinos. Según se explicó en el capítulo anterior, aún después de la legalización del negocio exterior en Yuegang, los intercambios de contrabando nunca dejaron de existir. En este proceso surgieron varios grupos de piratas-mercaderes chinos, los que mantuvieron una relación “ambigua” tanto de colaboración como de conflictos con los europeos. El grupo más potente y representativo fue la misma familia Zheng, como hemos comentado en el capítulo anterior.

A la existencia de estos piratas en las costas, en los años veinte del siglo XVII se sumó el inicio de la decadencia de la dinastía Ming. A partir de ese momento, el gobierno chino de Beijing tuvo que enfrentarse a un sinfín de problemas, como una fuerte crisis económica, el grave aumento de la inflación por falta de plata -hecho vinculado a la reducción del comercio con Manila y a la disminución de la extracción argentífera en América-⁴⁹ y a la amenaza militar de los manchú en el norte. La debilidad del imperio se hizo tan evidente que, éstos últimos, finalmente lograron derrotar a los Ming y fundar la dinastía Qing.

Como la corte Ming concentró la mayor parte de sus fuerzas para enfrentarse a los ataques de los manchú en el norte del país, perdió el control de la costa del sur. Los piratas se encontraron con una enorme libertad de acción en la región marítima de Fujian y Guangdong y, para cuando el gobierno de Beijing pudo darse cuenta de la situación, ésta era prácticamente irreversible.

En 1628, el gobierno Ming, en un intento de reprimir la actividad de los piratas,

⁴⁹ En análisis de William Atwell, el descenso de la introducción de la plata americana agravó la crisis económica en últimos años de la dinastía Ming, y pudo acelerar su caída. William S. Atwell, “International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650,” *Past and Present*, no. 95 (n.d.): 68–90.

dictó una nueva orden de *Haijin*.⁵⁰ Una prohibición que no se levantó oficialmente hasta 1633, pero que según *Haicheng xianzhi* a partir de 1631 sí se comenzó a flexibilizar por parte del gobierno provincial de Fujian.⁵¹ No obstante, entre noviembre de 1631 y diciembre de 1632, el pirata Liu Xiang 劉香 originó un levantamiento en la costa de Fujian, obligando al gobierno del distrito a tomar medidas más estrictas sobre el comercio exterior.⁵² De esa forma, muchos navieros tuvieron que abandonar temporalmente sus actividades, aunque no los de la familia Zheng, que siguieron con sus negocios de acuerdo con el registro en *De dagregisters van het kasteel Zeelandia*.⁵³ Por todo ello, a la vista de los datos del gráfico 4.1.4, se entiende que el volumen de almojarifazgo ingresado en Manila tuviera una subida muy clara desde 1631, pero que en 1632, afectado por el alboroto de Liu Xiang y la nueva prohibición de comerciar, se produjera una ligera caída. En cualquier caso, después de la apertura de la costa en 1633, volvió a dispararse el negocio con el cambio de la política del gobierno Ming.

Decadencia de Yuegang

Una realidad que merece la pena aclararse es que, a partir de los años treinta del siglo XVII, Yuegang experimentó un período de decadencia, trasladándose la mayoría de los negocios con el ultramar a Anhai, puerto del norte de Zhangzhou que correspondía a la prefectura de Quanzhou. Anhai era el pueblo natal de Zheng Zhilong, donde él tenía toda su familia. Así, al aumentar su poder, este puerto, que era su base de abastecimiento, también se convirtió en el centro de todos sus negocios, obligando a los barcos a pasar por él.⁵⁴

⁵⁰ *Chongzhen shilu* [崇禎實錄 *Crónica de Chongzhen*], Capítulo 1, “Chongzhen yuannian sanyue jiazi” 崇禎元年三月甲子條, “Chongzhen yuannian wuyue jisi” 崇禎元年五月己巳. Recurso online disponible en:

<https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=512281&remap=gb>, consultado el 17 de diciembre de 2020.

⁵¹ Liang, *Chongzhen haicheng xianzhi* [崇禎海澄縣誌 *Corografía del distrito de Haicheng redactado en los años de Chongzhen*]. Capítulo 6, “Yiguan, Fanzhiqi” 秩官·範志琦, 20a.

⁵² Lulu Liu 劉璐璐, “Wanming dongnan haiyang zhengce pinfan biangeng yu haiyu zhixu [晚明東南海洋政策頻繁變更與海域秩序 Competition for Sea Power under Frequently Revised Maritime Policy in the Late Ming Dynasty],” *Xiamen daxue xuebao (Zhaxue shehui kexueban)* [廈門大學學報(哲學社會科學版) *Journal of Xiamen University (Arts & Social Sciences)*], no. 4 (2018): 105–15.

⁵³ Blussé et al., *De Dagregisters van Het Kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, Deel I, 1629-1641*, 81.

⁵⁴ Tianzhu Huang 黃天柱 and Yuanquan Liao 廖淵泉, “Zheng zhilong fuzi yu anhaigang de xinghusia [鄭芝龍父子與安海港的興衰 Zheng Zhilong y su hijo y el florecimiento y decadencia del puerto de

La cuestión del declive del puerto de Yuegang ha sido ya objeto de muchos debates, sin terminar de aclararse del todo su complicada explicación. Tradicionalmente, se ha mantenido la creencia de que este puerto decayó por sus propias limitaciones físicas. Es decir, la fuerte acumulación de sedimentos en su fondo no permitía a los barcos grandes entrar en la bahía de Zhangzhou, y más aún cuando no había necesidad de ello con el surgimiento del puerto de Amoy. Otra causa a la que se suele atribuir es la pertinaz agresión de los holandeses a este puerto, ya que, para monopolizar el comercio con China, nunca dejaron de interrumpir los intercambios entre Zhangzhou y Manila.⁵⁵ Pero esas explicaciones han sido muy cuestionadas en los últimos años.

A la primera explicación se le ha criticado que, precisamente por esa condición física, es por la que ese puerto surgió, además de que Amoy no empezó a dar muestras de fuerte actividad hasta el comienzo de la dinastía Qing, o incluso bien entrada la segunda mitad del siglo XVII. En cuando a la intervención de los holandeses, no parece muy razonable que por esa razón Yuegang decayera mientras que Anhai surgía, siendo ambos puertos muy cercanos, dentro de la misma región de acción de los holandeses.⁵⁶

En cambio, como analizamos en el capítulo anterior, el surgimiento de Yuegang fue un éxito final de la evolución de las relaciones entre los distintos poderes continental y marítimo de China. Por esa razón, creemos, para buscar una explicación más adecuada de la decadencia de este puerto, podríamos acudir de nuevo a la competencia establecida entre las diferentes fuerzas actuantes en este periodo. Hasta los años veinte y treinta del siglo XVII existieron tres fuertes grupos actuantes en la costa de China. El

Anhai],” in *Anhai Gangshi yanjiu* [安海港史研究 *Estudio de la historia del puerto de Anhai*], ed. 安海港史研究編輯小組 Grupo de redacción del *Estudio de la historia del puerto de Anhai* (Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 1989), 119–29.

⁵⁵ En cuanto al análisis de la decadencia de Yuegang, véase Li, *Zhangzhougang: Mingdai haicheng yuegang xingshuaishi* [漳州港：明代海澄月港興衰史 *El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming*], 124–128. Tianliang Tang 唐天亮, “Shilun yuegang xingshuai de yuanyin [試論月港興衰的原因 *Análisis de la causa del florecimiento y decadencia de Yuegang*],” in *Yuegang yanjiu lunwenji* [月港研究論文集 *Acta del estudio de Yuegang*], ed. 中共龍溪地委 中共龍溪地委 委員會 Longxi del Partido Comunista de China and Academia de Historia de Fujian. Filia de Xiamen 福建省歷史學會-廈門分會 (Publicación interna), 26–36.

⁵⁶ Boyi Chen 陳博翼, “Cong yuegang dao anhai: fanhaikou zhixu yu xihe chongtu beijingxia de gangkou zhuan yi [從月港到安海：泛海寇秩序與西荷衝突背景下的港口轉移 *From Yuegang to Anhai: port transfer in the context of pan-piracy order and the Spanish- Dutch Conflict*,” *Quangqiushi Pinglun* [全球史評論 *Global History Review*] 12 (2017): 86–126.

primero era la fuerza civil china, un poder que escapaba del marco oficial. Los ejemplos más típicos de esta fuerza eran los grupos de piratas como la familia Zheng, capaz de enfrentarse tanto al gobierno chino como a los poderes occidentales.⁵⁷ El segundo grupo lo constituían los europeos, principalmente los españoles, portugueses, holandeses e ingleses. Los holandeses, aunque llegaron décadas más tarde que las dos naciones ibéricas, trataron de romper la hegemonía de sus competidores. A través del bloqueo de Manila y de la ocupación de la isla de Formosa lograron interrumpir considerablemente la relación entre China y Filipinas, obligando a los mercaderes fujianeses a negociar en Taiwán. En esta isla eran ellos quienes se apoderaban de los beneficios del intercambio con China, antes privilegio exclusivo de los españoles y portugueses.

El tercer grupo era la autoridad china que, aun cuando la dinastía Ming pasaba por momentos de graves dificultades y le costaba mantener el control en sus costas, no renunciaba a mantener su soberanía e influencia en el mar de China. Por eso, cuando los holandeses solicitaron su establecimiento en Penghu, China lo rechazó. De hecho, también intentó combatir la fuerza de la familia Zheng, por miedo a que ésta se convirtiera en una amenaza aún mayor. En un intento de atraerlo hacia sí, en 1628 la corte Ming logró reclutar a Zheng Zhilong para exterminar a otros piratas, convirtiéndose desde entonces la familia Zheng en intermediario de facto entre China y los holandeses. Zheng fue estableciendo un gran “imperio comercial marítimo”, consiguiendo monopolizar gran parte de los negocios entre China, Taiwán, Japón, Macao y Manila, así como con muchos de los reinos del Sureste de Asia.⁵⁸

El conflicto entre todos estos grupos tuvo un gran impacto en los puertos de la región, sobre todo en Yuegang, único lugar autorizado para comerciar con el exterior. Fue sin duda el más afectado, no olvidemos que estaba bajo la administración del

⁵⁷ Joseph MacKay, basado en la teoría de James C. Scott sobre las comunidades políticas figurativas del Sureste de Asia, propone que las bandas de piratas como la de Zheng Zhilong son grupos que escapan del estado, así como productos del margen sociopolítico de su época. Joseph MacKay, “Pirate Nations: Maritime Pirates as Escape Societies in Late Imperial China,” *Social Science History* 37, no. 4 (2013): 551–73.

⁵⁸ Sobre el imperio marítimo de la familia Zheng, véase a Xing Huang, *Conflict and Commerce in Maritime East Asia: The Zheng Family and the Shaping of the Modern World, c.1620–1720* (Cambridge: Cambridge University Press, 2015).

gobierno chino, probablemente el más débil en el mar de los grupos en conflicto. Por eso, cada vez que ocurría algo difícil de controlar por las autoridades, el gobierno decretaba la reactivación de la política de *Haijin*. Una política que afectaba, directamente, a la actividad de este puerto, y que por la frecuencia de su imposición lo llevó a la ruina.

Breve florecimiento de Anhai

Mientras que Yuegang decaía, el comercio se trasladaba a Anhai, gracias sobre todo a la actividad de la familia Zheng. No tenemos una fecha concreta del cambio de puerto, pero según la documentación de la VOC, en 1632, “hay 17 navíos que vuelven de Manila a Zhangzhou y Anhai”.⁵⁹ Eso indica que, por lo menos ese año, ambos puertos estaban activos. Pero, al año siguiente, el gobierno Ming dejó de nombrar al funcionario encargado del cobro del impuesto aduanero, lo que evidencia el abandono que sufría Yuegang.⁶⁰

Sin embargo, como se comprueba en el gráfico 4.1.4, el ingreso de almojarifazgo en Manila sí experimentó un gran aumento entre 1632 y 1636. Considerando la situación de China en esta época, podría explicarse que esta recuperación del volumen de comercio estuvo estrechamente vinculada con el surgimiento del puerto de Anhai, al coincidir exactamente con el periodo de fuerte expansión de la familia Zheng. A través de la documentación holandesa, sabemos que después de 1630 Zheng Zhilong obtuvo algunos privilegios que contribuían a su monopolio de la actividad mercantil marítima, contribuyendo incluso a la reducción y regulación de una parte importante de la actividad pirata.⁶¹ Según un diario de la VOC fechado el 1 de diciembre de 1632,

⁵⁹ VOC. 1104. fol. 51. Sacado y traducido de la versión china traducida por Cheng Shaogang. Traducción de la autora según la versión china traducida del manuscrito holandés por Cheng Shaogang. Shaogang Cheng 程紹剛, *Helanren zai fuermosha [荷蘭人在福爾摩沙 Los holandeses en Formosa]* (Nuevo Taipei: Linking Publishing Company, 2000), 121.

⁶⁰ Li, *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaishi [漳州港: 明代海澄月港興衰史 El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming]*, 125.

⁶¹ Chen, “Cong yuegang dao anhai: fanhaikou zhixu yu xihe chongtu beijingxia de gangkou zhuan yi [從月港到安海: 泛海寇秩序與西荷衝突背景下的港口轉移 From Yuegang to Anhai: Port Transfer in the Context of Pan-Piracy Order and the Spanish- Dutch Conflict.]”

“El comercio de la bahía de Zhangzhou está bajo el monopolio como antes, pero ahora con la estricta vigilancia y rigurosa guardia de Iquan, ningún mercader privado puede cargar sus mercancías en los navíos como quiere, incluso no se permite comprar tablas de madera para manufacturar las cajas de seda. Iquan nos ha prometido que la situación va a mejorar, y el Haidao va a emitir licencia a cinco navíos chinos para que se dirijan a Dayuan a comerciar con nosotros”.⁶²

Así pues, es más que probable que la mayoría de los barcos chinos llegados a Manila después de 1632 provinieran de Anhai, controlados por la familia Zheng. Pero el comercio de este puerto nunca fue reconocido por el gobierno como lo había sido el caso de Yuegang. Sea como fuere, los funcionarios locales de Fujian lo consintieron tácitamente.⁶³

El comercio con Manila volvió a caer en 1638, hecho que se refleja tanto en el volumen de almojarifazgo como en el número de barcos. Esta caída podría estar causada por otra orden de *Haijin*. Según *Tianxia junguo libingshu*, en 1639 el funcionario Fu Yuanchu 傅元初 presentó una memoria al emperador Chongzhen, solicitando levantar la prohibición que pesaba sobre el comercio marítimo.⁶⁴ La verdad es que faltan registros que demuestren que se promulgó alguna orden de *Haijin* en este periodo, e incluso la fecha concreta de esta memoria también ha sido cuestionada. Según *Chongzhen shilu* 崇禎實錄 (*Crónica de Chongzhen*), una crónica no-oficial de los años del emperador Chongzhen, la misma memoria de Fu Yuanchu se presentó en 1638.⁶⁵ Algunos investigadores creen que entre 1638 y 1639 no existió esta orden de

⁶² *Haidao* (海道), abreviatura del cargo *Haidao fushi* (海道副使), que se puede traducir por vice-comisario de la costa. VOC. 1104. Fol. 51. Traducción de la autora según la versión china traducida del manuscrito holandés por Cheng Shaogang. (Cheng, *Helanren zai fuermosha* [荷蘭人在福爾摩沙 *Los holandeses en Formosa*], 119).

⁶³ Zheng, *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰: 明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*], 328.

⁶⁴ Gu, *Tianxia junguo libingshu* [天下郡國利病書 *Colección de los pros y contras sobre las condiciones sociales, políticas y económicas del Imperio Ming*], “Fuyuanchu-Qingkai haijinshu” 傅元初-請開海禁疏, 2996.

⁶⁵ *Chongzhen shilu* [崇禎實錄 *Crónica de Chongzhen*]. Capítulo 11, “Chongzhen shiyinianchun zhengyuewuyin” 崇禎十一年春正月戊寅. Recurso online disponible en <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=985477&remap=gb>, consultado el 17 de diciembre de 2020.

Haijin,⁶⁶ pero los registros de la parte de Manila sí demuestran que hubo un descenso del negocio con China. Tomando en cuenta que en 1638 el gobierno español en Manila no aplicó ninguna política especial que pudiera afectar sustancialmente el comercio sino-filipino, y que tampoco hubo otros factores externos que hubieran podido tener un gran impacto en esos intercambios, creemos que, efectivamente, aquel descenso pudo deberse al cambio de política de la dinastía Ming. No obstante, al no poder demostrarse más que con evidencias de carácter indirecto, solo puede afirmarse que la posible aplicación de una política *Haijin* durante 1638-1639 sigue en discusión.

En cualquier caso, sí es evidente que la recuperación de cualquier auge del comercio terminó en 1639, año en el que en Manila se produjo otro alzamiento de los sangleyes que acabó en una nueva masacre contra esa población. Ahora, a diferencia de la matanza de 1603, no sólo se localizó en Manila, sino que se extendió a todas las islas Filipinas y tuvo un mayor impacto.⁶⁷ A lo que a nosotros importa en este trabajo, después de los conflictos sangrientos, en 1640 y 1641, sólo fondearon en Cavite seis navíos chinos.⁶⁸

El descenso del almojarifazgo durante esos dos años fue consecuencia directa de la matanza. Al igual que lo acaecido en 1604, en esta ocasión el gobernador de Filipinas también envió un champan a la costa de China para dar cuenta de la guerra y culpar de todo a los sangleyes, aprovechando por supuesto para anunciar que todos los conflictos habían acabado. Una doble manera de informar que, al hacerlo, dejaba la puerta abierta para que los chinos siguieran acudiendo a Filipinas a comerciar y, de cierta forma, garantizando su seguridad a pesar de lo sucedido. Y tuvo éxito, puesto que la respuesta a esta llamada fue que el flujo no tardó mucho en volver a la normalidad. En 1642 llegaron 42 navíos y 32 más en 1643.⁶⁹ Una llegada de barcos y mercancías que pronto se vio reflejado en el ingreso por almojarifazgo. Ello no obsta que, concretamente en

⁶⁶ Liu, “Wanming dongnan haiyang zhengce pinfan biangeng yu haiyu zhixu [晚明東南海洋政策頻繁變更與海域秩序 Competition for Sea Power under Frequently Revised Maritime Policy in the Late Ming Dynasty].”113.

⁶⁷ Para conocer los detalles del alzamiento de 1639, véase Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 491-514.

⁶⁸ *Ibid.*, 512.

⁶⁹ *Ibid.*, 512.

1644, el comercio volviera a resentirse, debido a los problemas internos de China, en guerra y produciéndose la caída de la dinastía Ming.

El comercio entre Anhai y Manila duró hasta 1655. Después de la caída de los Ming en 1644, el que por entonces lideraba a la familia Zheng, Zheng Chenggong, hijo de Zheng Zhilong, más conocido como el pirata Koxinga,⁷⁰ siguió luchando a favor de la corte Ming, aun después de la rendición de su propio padre a los Qing en 1646. Durante esta época, Anhai fue la base militar y comercial de la familia Zheng, capital del “imperio marítimo” constituido por ellos (mapa 4.1.7). En 1655, la corte Qing, tras fracasar en su intento de convencer a Zheng Chenggong para que capitulara, mandó un ejército para atacar Anhai. Zheng Chenggong, consciente de su debilidad ante el ejército Qing, se vio obligado a abandonar la ciudad, trasladando a toda su familia y su fuerza a Jinmen 金門 y Amoy, con el fin de continuar la lucha contra la dinastía Qing. El año siguiente, el ejército de la dinastía Qing llegó a Anhai y destruyó completamente este puerto.⁷¹ A partir de 1661, el gobierno Qing dio una serie de órdenes de trasladar a los habitantes de la costa a la región interior, a la vez que prohibía el trato y contrato de carácter privado en ultramar. La idea era impedir toda posible ayuda de esta población costera a la fuerza de la familia Zheng. Esta prohibición no se levantó hasta 1684, año en que el gobierno Qing ya había sometido el poder de la familia Zheng y recuperado la isla de Taiwan.⁷²

La orden de evacuación costera, que duró por más de veinte años, conllevó lógicamente que una gran parte de la costa china acabara en la ruina, como el puerto de Anhai. No obstante, si bien lo anterior parece evidente, también es cierto que el flujo comercial nunca cesó del todo, toda vez que el contrabando siguió practicándose.⁷³

⁷⁰ Koxinga (o Coxinga) es el homónimo de Guoxingye 國姓爺, título que Zheng Chenggong obtuvo del emperador Longwu 隆武 (1645-1646), descendiente de la familia real de la dinastía Ming y epígono del poder Ming Meridional 南明 (1644-1662) en oposición a la dinastía Qing.

⁷¹ Jinzhi Lin 林金枝, “Anhaigang de xingshuai yu huaqiao de guanxi [Anhaigang de 興衰與華僑的關係 Relación entre el florecimiento y decadencia del puerto de Anhai y los emigrantes chinos],” in *Anhai gangshi yanjiu* [安海港史研究 *Estudio de la historia del puerto de Anhai*], ed. 安海港史研究編輯小組 Grupo de redacción del Estudio de la historia del puerto de Anhai (Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 1989), 139–51.

⁷² Liao, *Fujian haiwai jiaotong shi* [福建海外交通史 *Historia de la comunicación ultramarina de Fujian*], 323.

⁷³ Fang, *Huaren yu luyong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687):

Cuando el gobierno Qing volvió a permitir el comercio exterior, el centro principal de intercambio con Manila se trasladó a Amoy, un cambio y una época que requiere de su propio estudio y que excedería las pretensiones de nuestro trabajo.⁷⁴



Mapa 4.1.7 Islas alrededor de China donde una vez estuvieron los famosos piratas Yquen y Koxinga, Museo Nacional de Historia de Taiwan, Signatura 2003.031.0002.

En definitiva, después de repasar la historia del comercio entre Fujian y Filipinas en la última fase de la dinastía Ming, se observa que tanto la evolución del negocio, como el cambio de puertos, están estrechamente vinculados con los diferentes actores participantes en el mismo, todos deseosos de controlar esta actividad, y con los diferentes hechos históricos que condicionaban a cada una de las naciones. Algo que,

史料分析與譯注 *El Comercio entre los sangleyes y Luzón (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes*] Tomo 1, 95.

⁷⁴ Para conocer los intercambios entre Fujian y Manila en las primeras décadas de la dinastía Qing, véase Fang, *Huaren yu lyusong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史料分析與譯注 *El comercio entre los sangleyes y Luzón (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes*] Tomo 1.

de todas formas, no quita un ápice del fuerte protagonismo ejercido en estas relaciones por el pueblo costero del sur de China, siempre fiel a su tradición y cultura que les unía indisolublemente con el mar, con el comercio y con el resto de los pueblos navegantes de la región. Y todo ello, desde sus puertos principales en aquel entonces, Yuegang y Anhai.

4.2 La ruta de Zhangzhou a Manila

La navegación comercial entre Zhangzhou y Manila podían realizarse gracias a los monzones del mar del sur de China. Durante el invierno, en la costa de Fujian predomina el monzón del noreste, y los navíos chinos, siguiendo la dirección del viento, llegan sin demasiados problemas a Manila. Los mercaderes fujianeses solían pasar el invierno en la isla de Luzón, hecho que fue denominado *yadong* 壓冬 (invernar) en los documentos chinos.⁷⁵ Llegada la primavera, cuando se producía el monzón de dirección contraria, es decir, el de suroeste, podían realizar el viaje de regreso a Fujian.

Pese a que, en la documentación china, nos faltan registros completos sobre el volumen de los negocios entre Zhangzhou y Manila, la ruta marítima entre estas dos ciudades sí ha sido tratada tradicionalmente con bastante detalle. Según las cartas náuticas, así como libros de rutas marítimas, podemos reconstruir la ruta de Zhangzhou a Manila. Pero antes de describirlo, creo que es necesario explicar un poco algunos términos particulares que se solía utilizar por los chinos en las prácticas náuticas, sobre todo, en cuanto a la orientación y la medida del tiempo y del recorrido.

La orientación

En el segundo capítulo ya adelantábamos que los chinos conocían el uso de la brújula en la navegación desde el siglo XII. Los fujianeses, como pioneros de la náutica china, dominaban este instrumento desde hacía siglos. De acuerdo con documentos como *Dongxiyangkao* y *Shunfeng xiangsong* 順風相送 (*Viaje con viento en popa*), a lo largo de los siglos XVI y XVII, la brújula fue ampliamente utilizada para definir la

⁷⁵ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*]. 89.

orientación y para señalar por escrito las distintas rutas marítimas.



Figura 4.2.1 Brújula para el uso náutico (*luopan*), Museo de Liaoning

Por su parte, el compás náutico de China, bautizado *luopan* 羅盤, es un tablero redondo en cuya periferia están colocados 24 puntos, que dividen la circunferencia en porciones de 15 grados (Figura 4.2.1). El nombre de estos 24 puntos es una combinación de los distintos sistemas numéricos chinos: todas las doce Ramas Terrenales (地支: 子、醜、寅、卯、辰、巳、午、未、申、酉、戌、亥), ocho de los diez Troncos Celestiales (天干: 甲、乙、丙、丁、庚、辛、壬、癸), y cuatro de los Ocho Trigramas (八卦: 乾、坤、巽、艮).⁷⁶ Se designa el punto *zi* 子 como el grado cero, la dirección del norte, y los restos se distribuyen como lo que demuestra imagen 4.2.2. Mientras tanto, el grado 180, la orientación del sur, corresponde con el punto *wu* 午, número de los doce Ramas Terrenales.

Tanto las cartas náuticas como los libros de rutas marítimas chinos suelen tener textos o imágenes para indicar la orientación en el mar, conocido como *zhenlu* 針路 (ruta de agujas). Cuando se refiere solamente a un punto, entendemos la dirección

⁷⁶ Needham, *Science and Civilization in China, Vol.4, Physics and Physical Technology, Part I: Physics*, 297.

correspondiente sin ningún problema. Por ejemplo, utilizar la “aguja sola xun 單巽針” significa dirigirse a 135° S.E. Pero en muchas ocasiones, también se combinaban dos puntos contiguos para definir una cierta dirección. En ese caso, la interpretación del *shuangzhen* 雙針 (doble aguja) resultaba un problema. Tomando el ejemplo de “aguja chen-xun” (辰巽, 120° S.E., 135° S.E), J.V. Mills tiene tres explicaciones,

- a) Dirigirse primero a 120° S.E., y luego a 135° S.E.;
- b) Dirigirse a la línea central entre 120° S.E. y 135° S.E., es decir, 127.5° S.E.;
- c) Es una dirección general, algo entre 120° y 135° S.E.⁷⁷

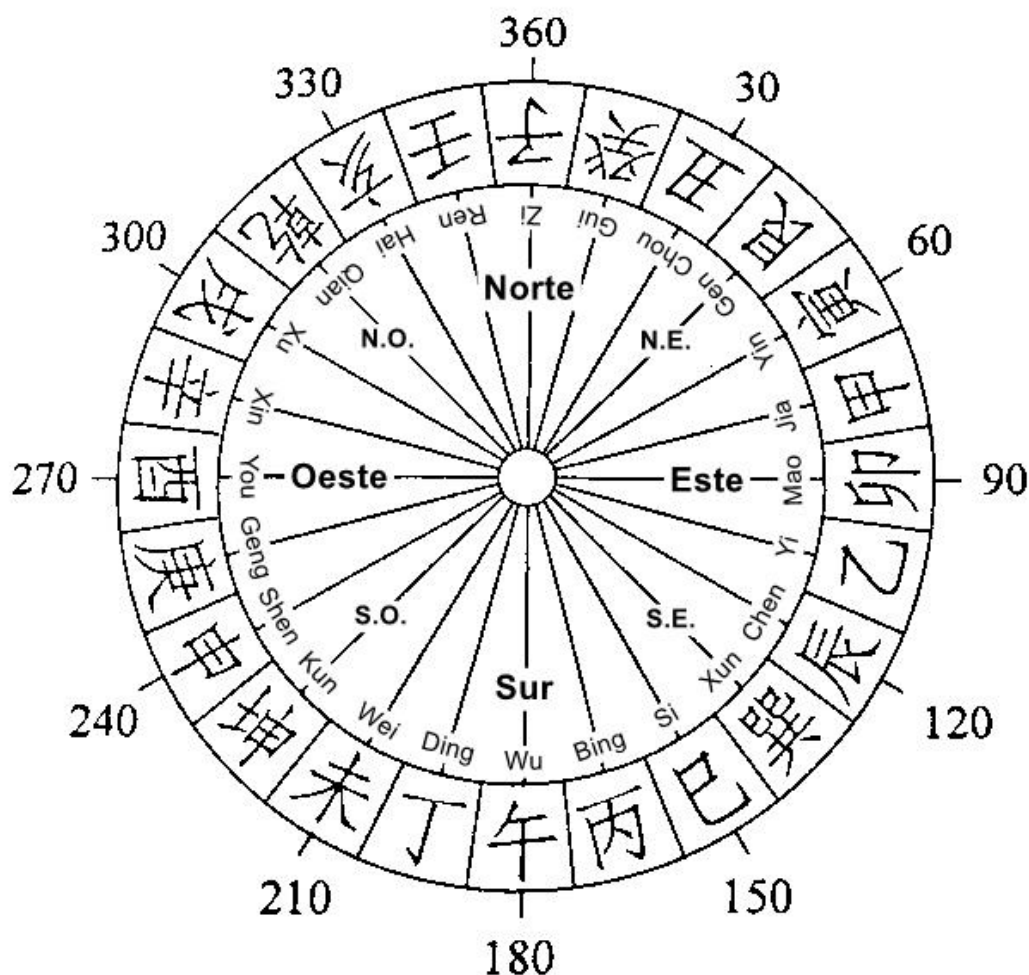


Figura 4.2.2 Orientación del *luopan*. Elaboración de la autora

⁷⁷ J.V. Mills, “Malaya in the Wu-Pei-Chih Charts,” *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 15, no. 3 (1937): 1–48.

Gráfico 4.2.3 Acimut. Punto Cardinal⁷⁸

Punto cardinal moderno			Nombres en chino		
Grado/°					
0	N.		子 Zi		
15		N. 15° E.		癸 Gui	
22.5	N.N.E.				子醜 Zichou
30		N. 30° E.		醜 Chou	
45	N.E.		艮 Gen		
60		N. 60° E.		寅 Yin	
67.5	E.N.E				寅卯 Yinmao
75		N. 75° E.		甲 Jia	
90	E.		卯 Mao		
105		S. 75° E.		乙 Yi	
112.5	E.S.E.				卯辰 Maochen
120		S. 60° E.		辰 Chen	
135	S.E.		巽 Xun		
150		S. 30° E.		巳 Si	
157.5	S.S.E.				巳午 Siwu
165		S. 15° E.		丙 Bing	
180	S.		午 Wu		
195		S. 15° O.		丁 Ding	
202.5	S.S.O.				午未 Wuwei
210		S. 30° O.		未 Wei	
225	S.O.		坤 Kun		
240		S. 60° O.		申 Shen	
247.5	O.S.O.				申酉 Shenyou
255		S. 75° O.		庚 Geng	
270	O.		酉 You		
285		N. 75° O.		辛 Xin	
292.5	O.N.O.				酉戌 Youxu
300		N. 60° O.		戌 Xu	
315	N.O.		幹 Qian		
330		N. 30° O.		亥 Hai	
337.5	N.N.O.				亥子 Haizi
345		N. 15° O.		壬 Ren	

⁷⁸ Fuente: Needham, *Science and Civilization in China, Vol.4, Physics and Physical Technology, Part I: Physics*, 298.

En realidad, el cálculo de “doble aguja” sigue siendo un tema en debate. Zhou Zhiming 周志明, a través de su análisis de las menciones conocidas sobre la “doble aguja” en los documentos chinos, propone que lo que se indica con los puntos del compás siempre es una orientación general para mantener la dirección de las naves dentro de un cierto rango, sin que normalmente necesitaran de tanta rigurosidad. Según él, la verdadera dirección puede ajustarse según muchos factores externos, como la localización del barco, las islas que están cerca, los vivientes marítimos, las corrientes oceánicas, así como la geología del fondo del mar.⁷⁹

El tiempo y el recorrido

Aparte de la orientación, la navegación china también tenía su propia forma de calcular el tiempo y recorrido. Dos unidades que solían aparecer en los documentos eran *geng* 更 y *chao* 潮. El *geng* fue originalmente una unidad muy usada para contar el tiempo. Los chinos dividían un día en diez *geng*, lo que, obviamente, determina que se trata de una unidad de tiempo equivalente a 2.4 horas. Sin embargo, en los libros de rutas y en las cartas náuticas, el *geng* también era una unidad utilizada para contar el recorrido del barco. En este caso determinar su valor es mucho más complejo, siendo de hecho objeto de discusión aun hoy. Algunos investigadores indican que, en este sentido náutico de tiempo recorrido, el *geng* se puede referir al trayecto del barco en 2.4 horas,⁸⁰ calculándolo en 60 *li* o en 20 millas como unidad básica.⁸¹ Otros también creen que el *geng* es una unidad dual tanto de tiempo como de espacio.⁸²

⁷⁹ Zhiming Zhou 周志明, *16-18 shiji de zhongguo haitu [16-18 世紀的中國海圖 Cartas nauticas de China durante los siglos XVI-XVIII]*, *Zhongguo haiyang wenming zhuanji yanjiu [中國海洋文明專題研究 Estudio monográfico de la civilización marítima de China]*, Vol.2, ed. Yang Guozhen 楊國楨 (Beijing: Renmin Chubanshe, 2016), 109.

⁸⁰ Jianqiu Zhu 朱鑒秋, “Woguo gudai haishang jicheng danwei ‘geng’ de changdu kaozheng [我國古代海上計程單位‘更’的長度考證 Estudio de la unidad de recorrido ‘geng’ en la nautica de la antigua China],” *Zhonghua wenshi luncong [中華文史論叢 Serie de la literatura e historia de China]*, no. 3 (1980): 202–3.

⁸¹ Mills, “Malaya in the Wu-Pei-Chih Charts.” 7.

⁸² Guangqi Sun 孫光圻 and Li Wang 王莉, “Zhenghe yu gelunbu hanghai jishu wenming bijiao yanjiu [鄭和與哥倫布航海技術文明比較研究 Estudio comparativo de la civilización de tecnología náutica de Zhen He y Cristobal Colón],” in *Zhenghe yuanshang yu shijie wenming: jinian zhenghe xiaxyang 600 zhounian lunwenji [鄭和遠航與世界文明: 紀念鄭和下西洋 600 周年論文集 El viaje de Zheng He y la civilización mundial: acta del Congreso en Memoria del Seis Centenario del Viaje de Zheng He]* (Beijing: Peking University Press, 2005), 392–400.

Según Zhou Zhiming, la palabra *geng*, después de ser utilizada en la náutica, también era una unidad de recorrido que combinaba el tiempo con la velocidad. Teóricamente, el recorrido de un *geng* se determinaría entonces a través de la multiplicación de 2.4 horas por la velocidad del barco a favor del viento (1 *geng* = 2.4 h×V_{barco}). En ese caso la determinación del tiempo se podía realizar con varios instrumentos, como el incienso, el reloj de arena, etc., pero la velocidad del barco era más difícil de conocer. Los chinos, para conseguirlo adoptaron un método especial, utilizando una tableta de madera que permitía medir la velocidad de la nave, así como calcular el recorrido del barco con la unidad *geng*.⁸³

En un libro publicado en el siglo XVIII titulado *Taihai shichalu* 台海使槎錄 (*Viaje en el mar de Taiwan*), el funcionario Huang Shujing 黃叔璥 explica detalladamente esta forma de medida:

“船在大洋，風潮有順逆，行駛有遲速，水程難辨。以木片於船首投海中，人從船首速行至尾，木片與人齊至，則更數方准。若人行至船尾而木片未至，則為不上更；或木片反風潮有順逆，行駛有遲速，水程難辨。以木片於船首投海中，人從船首速行至尾，木片與人齊至，則更數方准。若人行至船尾而木片未至，則為不上更；或木片反先人至船尾，則為過更，皆不合更也。”⁸⁴

“Cuando los barcos navegan en el mar, tanto el viento como la corriente pueden estar a favor o en contra, y la velocidad también puede ser rápida o lenta, por eso es difícil determinar el recorrido. [Para ese objetivo] tiramos una tableta de madera en el mar desde la proa, y a la vez, se manda a una persona andar de la proa a la popa. Si la tableta y la persona llegan al mismo tiempo, el cálculo de “geng” es correcto. Si la persona llega a la popa, pero la tableta no, el cálculo de geng ha sido inferior. Si la tableta llega a la popa antes que la persona, el cálculo de “geng” está sobrestimado. Los dos últimos casos se consideran erróneos”.⁸⁵

⁸³ Zhou, 16-18 *Shiji de zhongguo haitu* [16-18 世紀的中國海圖 *Cartas nauticas de China durante los siglos XVI-XVIII*], *Zhongguo haiyang wenming zhuanji yanjiu* [中國海洋文明專題研究 *Estudio monográfico de la civilización marítima de China*], Vol.2. 130.

⁸⁴ Shujing Huang 黃叔璥, *Taihai shichalu* [台海使槎錄 *Viaje en el mar de Taiwán*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1936), Capítulo 1. “Shuicheng” 水程, 13.

⁸⁵ Traducción de la autora.

Al aplicar este método, un requisito previo es que la persona debe saber controlar el ritmo de su desplazamiento según la velocidad del viento y la dirección de la corriente. Aparte, podemos interpretar esta forma de medir en dos situaciones diferentes, cuando la corriente está a favor de la nave o en contra. Cuando la corriente del mar está a favor de la nave, la dirección de movimiento del barco y la de la tableta son iguales, entonces el recorrido del barco es la suma de el de la tableta y el de la persona. Si tomamos la velocidad de la persona como $V_{\text{persona 1}}$, la de la tableta es $V_{\text{tableta 1}}$, y el tiempo que necesita la persona para llegar a la popa es t_1 . Cuando la persona y la tableta llegan a la popa al mismo tiempo, el cálculo de *geng* es correcto.

$$V_{\text{barco 1}} \times t_1 = V_{\text{madera 1}} \times t_1 + V_{\text{persona 1}} \times t_1 \implies V_{\text{barco 1}} = V_{\text{persona 1}} + V_{\text{madera 1}}$$

Pero cuando la corriente del mar está en contra de la nave, la dirección del movimiento del barco y de la tableta son contrarios. En ese caso, el recorrido de la persona es la suma de la del barco y el de la tableta. Si tomamos la velocidad de la persona como $V_{\text{persona 2}}$, la de la tableta es $V_{\text{tableta 2}}$, y el tiempo que necesita la persona para llegar a la popa es t_2 , entonces cuando la persona y la tableta llegan a la popa al mismo tiempo, el cálculo de *geng* también es correcto.

$$V_{\text{persona 2}} \times t_2 = V_{\text{madera 2}} \times t_2 + V_{\text{barco 2}} \times t_2 \implies V_{\text{barco 2}} = V_{\text{persona 2}} - V_{\text{madera 2}}$$

Como el recorrido de *geng* es un valor fijo, la velocidad del barco también se mantiene igual cuando el cálculo de *geng* es correcto, por eso:

$$V_{\text{barco 1}} = V_{\text{barco 2}}, \therefore V_{\text{persona 1}} + V_{\text{madera 1}} = V_{\text{persona 2}} - V_{\text{madera 2}} \implies V_{\text{persona 2}} - V_{\text{persona 1}} = V_{\text{madera 1}} + V_{\text{madera 2}}$$

Los marineros chinos, con abundante experiencia de navegación, sabían que la velocidad de la corriente solía ser muy estable en una cierta región marítima, y tomaba $V_{\text{madera 1}}$ igual como $V_{\text{madera 2}}$, por eso, los marineros sólo tenían que recordar las diferentes velocidades según la dirección de la corriente. Es decir, andar con $V_{\text{persona 1}}$ cuando la corriente está a favor, y con $V_{\text{persona 2}}$ cuando la corriente está en contra, así se puede justificar con facilidad si el cálculo de *geng* es correcto o no.⁸⁶

⁸⁶ Zhou, *16-18 Shiji de zhongguo haitu* [16-18 世紀的中國海圖 *Cartas nauticas de China durante los siglos XVI-XVIII*], *Zhongguo haiyang wenming zhuanji yanjiu* [中國海洋文明專題研究 *Estudio monográfico de la civilización marítima de China*], Vol.2, 131.

Aparte de *geng*, otra unidad que se suele utilizar para indicar el recorrido es *chao* 潮, palabra que literalmente significa “marea”. En la documentación antigua china existen bastantes textos que describen la distancia entre dos lugares con esta unidad, que también era utilizada en muchos contextos diferentes para indicar un recorrido concreto. Pero igual que el *geng*, el valor del *chao* tampoco es algo fijo. Tras analizar una gran cantidad de registros en los documentos chinos, Zhou Zhiming concluyó que el *chao* también es una unidad de tiempo, que a la vez se usaba para contar el recorrido. El valor de *chao*, así como la forma de su cálculo, difiere mucho según la velocidad del viento, así como de la dirección de la corriente en lo relativo a la seguida por el barco.⁸⁷

Tanto para indicar la orientación, como para determinar el tiempo y el recorrido, los chinos tuvieron sus propios métodos. Pero lo cierto es que la mayoría de estos “métodos tradicionales” dependen más de la experiencia que de una teoría uniforme para su empleo. Tal afirmación, que hacemos nuestra, correspondería con la conclusión de Josep Needham en su obra maestra *Science and Civilization in China*. Según él, la ciencia y tecnología de China suelen quedarse en el sentido empírico y no puede convertirse en un sistema avanzado de teoría.⁸⁸

La ruta

La ruta de Zhangzhou a Manila no es demasiado larga en distancia, pero la duración del viaje sí podría variar bastante según la temporada del año y el tiempo meteorológico reinante. Según los documentos chinos, el viaje entre Fujian y Luzón duraba alrededor de 71-72 *geng*, lo que supondrían aproximadamente unos siete días.⁸⁹ Francisco de Sande dice que la distancia entre Zhangzhou y Manila era de 140 leguas, tardándose entre 6 y 10 días en cubrirla.⁹⁰ Sin embargo, el registro de Antonio de Morga demuestra que el viaje, dadas algunas circunstancias adversas, podía demorar

⁸⁷ Ibid., 138.

⁸⁸ Joseph Needham, *Science and Civilization in China. Volume 1: Introductory Orientations* (Cambridge: Cambridge University Press, 1954), 3

⁸⁹ Fang, “Cong xibanya shiliao kaocha shiqi shiji moqi huan taiwan haiyu de baofengyu jilu [從西班牙史料考察十七世紀末期環臺灣海域的暴風雨紀錄 Research on Tempest of Round Taiwan Sea in the Late 17th Century: A Study Based on Spanish Sources],” 138.

⁹⁰ Blair and Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1803, Vol. IV*, 54.

hasta 15 y 20 días.⁹¹ Combinando los distintos documentos, Fang Chenchen concluye que, con buen tiempo, corrientes y viento favorable, el viaje de Zhangzhou a Manila normalmente debería hacerse entre siete y ocho días.⁹²

El mapa *Dongxiyang hanghaitu* 東西洋航海圖 (*Carta náutica de los Océanos Oriental y Occidental*) del siglo XVII, presenta la ruta de la costa de Fujian a Filipinas (figura 4.2.4). Este mapa, original de la colección de John Selden (1584-1654),⁹³ se cree que fue elaborado entre 1566 y 1624,⁹⁴ quizá por algún erudito local de la región de Zhangzhou y Quanzhou.⁹⁵ Pero, lo cierto es que algunos investigadores también proponen que el autor podría haber sido dibujado por un chino residente en Manila, dado que cerca de la representación de Filipinas aparece una frase en chino “化人番在此港，往來呂宋” (En este puerto están los extranjeros- los españoles que van y vienen a Luzón) con la palabra “Huaren 化人” que es una llamada específica utilizada por los

⁹¹ Morga, *Sucesos de las islas Filipinas*, 216.

⁹² Fang, “Cong xibanya shiliao kaocha shiqi shiji moqi huan taiwan haiyu de baofengyu jilu [從西班牙史料考察十七世紀末期環臺灣海域的暴風雨紀錄 Research on Tempest of Round Taiwan Sea in the Late 17th Century: A Study Based on Spanish Sources],” 137.

⁹³ Hongping Annie Nie 聶洪萍, *The Selden Map of China: A New Understanding of the Ming Dynasty* (Orford: Bodleian Libraries, University of Oxford, 2014), 19. La versión digital del Mapa de Selden se puede consultar en la página web oficial de la Biblioteca de Bodleian: <https://seldenmap.bodleian.ox.ac.uk/>, consultado el 17 de diciembre de 2020.

⁹⁴ Está ampliamente aceptado que el mapa de Selden se creó entre finales del siglo XVI y principios del XVII, al final del reinado Wanli y el comienzo del reinado de Tianqi, cuando el comercio marítimo con países extranjeros estaba floreciendo después de que la corte Ming levantó la prohibición del comercio exterior. Algunos académicos, basando su teoría en la evidencia de cambios en nombre de Taiwán, proponen que el mapa de Selden se hizo en la era de Wanli entre 1566 y 1602 (Yusheng Guo 郭育生 and Yijie Liu 劉義傑, “‘Dongxiyang hanghaitu’ chengtu shijian chutan [《東西洋航海圖》成圖時間初探 Preliminary Analysis on the Completion Time of the Selden Map of China],” *Haijiaoshi yanjiu* [海交史研究 *Journal of Maritime History Studies*], no. 1 (2011): 67–81). Otros infieren la información de términos de dirección contemporáneos utilizados por los holandeses, los españoles y los portugueses, y creen que lo más probable es que el mapa se produjo entre 1610 y 1620. (Yingyan Gong 龔纓晏, “Guowai xinjin faxian de yifu mingdai hanghaitu [國外新近發現的一幅明代航海圖 A Ming Dynasty Nautical Chart Newly Discovered Overseas],” *Lishi yanjiu* [歷史研究 *Historical Research*], no. 3 (2012): 156–60). Sin embargo, otros estudiosos también afirman que el mapa se elaboró en el sexto año de la era de Wanli (1578) como muy pronto, y que se produjo alrededor de 1621 después de que los holandeses ocuparon las Molucas y antes de entrar en Tainan (de Taiwán) en 1624, alrededor del cuarto año de la era Tianqi. (Jiarong Chen 陳佳榮, “Mingmo jiangli ji zhangquan hanghai tongjiaotu: bianhui shijian, tese ji haiwai jiaotong diming luexi [明末疆裡及漳泉航海通交圖: 編繪時間、特色及海外交通地名略析 The Compilation Time, Characteristics and Notes to the Overseas Locations of the Selden Map of China],” *Haijiaoshi yanjiu* [海交史研究 *Journal of Maritime History Studies*], no. 1 (2011): 52–66).

⁹⁵ Jiang Qian 錢江, “Yifu xinjin faxian de mingchao zhongye caihui hanghaitu [一幅新進發現的明朝中葉彩繪航海圖 A Mid-Ming Watercolour Navigation Map Recently Discovered at Oxford University],” *Haijiaoshi yanjiu* [海交史研究 *Journal of Maritime History Studies*], no. 1 (2011): 1–8.

sangleyes para denominar a los españoles (mapa 4.2.5).⁹⁶

Ahora bien, la cartografía tradicional de China solía poner este país en el centro del mapa, como es lógico y se corresponde con el “sino-centrismo” propio de la época y del lugar. Sin embargo, en el mapa de Selden no es así, porque en la parte central lo que aparece es el mar del sur de China. Es decir, en vez de dejar que la parte terrena domine el motivo dibujado, el cartógrafo llevó a China y a los territorios ultramarinos de ésta la periferia, invitando a la consulta del mar.⁹⁷ De tratarse de un autor chino, desde luego, se trataría de una manera de representación muy renovada y precursora para los chinos de aquella época, donde el Imperio Chino continental era el centro de todo.⁹⁸ A nuestro entender, la suma de estas características nos delataría a un autor de origen fujianés residente de forma permanente o itinerante en Filipinas, o en intenso contacto con los portugueses. El carácter y cultura costera propias de esa región, donde el mar es protagonista, fuente de vida y camino a otros lugares con los que comerciar. El que en ellos no resulte nada extraño el rompimiento del “pensamiento tradicional”. Y que en contacto con los españoles de Filipinas o en Macao con los portugueses se tuviera constancia de la manera de representación europea del mar y sus rutas en forma de portulanos, donde el mar es el centro de la obra, nos ofrece una fácil deducción.

Un elemento precioso del mapa de Selden, además, es que presenta las rutas marítimas de la costa china a una gran cantidad de reinos colindantes y cercanos, tanto del sureste de Asia como también Japón y Corea al noreste. Pese a la amplia cobertura geográfica del mapa, el lugar partida de todas las rutas sigue siendo Zhangzhou, lo que demuestra una vez más el importante papel de Yuegang.⁹⁹ Hecho a mano y utilizando

⁹⁶ Robert Batchelor, “The Selden Map Rediscovered: A Chinese Map of East Asian Shipping Routes, c.1619,” *Imago Mundi* 65, no. 1 (2013): 37–63.

⁹⁷ Timothy Brook, *Mr Selden's Map of China: The Spice Trade, a Lost Chart & the South China Sea* (London: Profile Books, 2013), 12.

⁹⁸ Un ejemplo típico del mapa tradicional de China de la misma época es el “Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu” (古今形勝之圖) guardado en el Archivo General de Indias (Signatura: MP Filipinas, 5). Para conocer este mapa, véase Fabio Yuchung Lee 李毓中 and José Luis Caño Ortigosa, eds., *Estudio Del Mapa “Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu”* [《古今形勝之圖》研究] (Hsinchu: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España, Research Center for Humanities and Social Sciences de la National Tsing Hua University, 2016).

⁹⁹ Chen, “Mingmo Jiangli ji zhangquan hanghai tongjiaotu: bianhui shijian, tese ji haiwai jiaotong diming luexi [明末疆裡及漳泉航海通交圖: 編繪時間、特色及海外交通地名略析 The Compilation Time, Characteristics and Notes to the Overseas Locations of the Selden Map of China],” 59.

colores, este precioso mapa marca la ruta de los barcos en cada recorrido a partir del sistema de agujas ya explicado anteriormente. Ello resulta extraordinario, puesto que muy raramente se ha visto presentado en forma de imágenes en los documentos chinos conservados hasta hoy. En general, las cartas náuticas de China de esa época prácticamente han desaparecido y la mayoría de los registros sobre las rutas marítimas se guardan en forma de textos con los libros llamados *zhenjing* 針經 (libro de agujas), algo parecido a los portulanos occidentales en el que se indica el uso de la brújula en cada ruta.¹⁰⁰ Por citar alguna de estas joyas conservadas podríamos remitirnos al libro titulado *Shunfeng xiangsong*, cuyos textos sobre la utilización de las agujas corresponden sustancialmente, además, con la descripción del mapa de Selden.

Tanto el mapa de Selden como el libro *Shunfeng xiangsong* incluyen descripciones de la ruta entre Zhangzhou y Manila, pero los registros del mapa son relativamente más sencillos. Esto no debe extrañar, pues una representación visual en forma de mapa no necesita de una descripción exhaustiva ni tampoco incluir mucho texto ayudaría a la visualización del mapa. Otro registro completo sobre esta ruta aparece en *Dongxiyangkao*, libro que se hizo en la misma época del mapa de Selden. No obstante, abundando en el tema y para conseguir un panorama más exacto de la ruta entre los dos lugares de nuestro estudio en aquel momento, puede hacerse un detallado análisis de las descripciones de Zhang Xie en *Dongxiyangkao* y del registro de *Shunfeng xiangsong* en conjunto con el mapa de Selden. Un gran problema para la interpretación del antiguo libro geográfico reside en la decodificación de los nombres de lugares en chino, que son muy distintos de las denominaciones de hoy. Por esa razón y para una más fácil comprensión, al tiempo de repasar la ruta y las orientaciones dadas para ir de Zhangzhou a Manila según la toponimia de la época, también trataremos de explicar la localización de todos los lugares mencionados en esta línea según son conocidos actualmente. Las fuentes utilizadas para ello son variadas, de forma que vamos a combinar las informaciones ofrecidas por el mapa de Selden, y otros libros geográficos chinos, como la versión anotada del libro *Hailu* 海錄 (*Relato del mar*), elaborado

¹⁰⁰ Brook, *Mr Selden's Map of China: The Spice Trade, a Lost Chart & the South China Sea*, 96.



Mapa 4.2.4 Mapa de Selden, siglo XVI-XVII, Biblioteca de Bodleian, Universidad de Oxford



Mapa 4.2.5 Mapa de Selden (detalle), siglo XVI-XVII, Biblioteca de Bodleian, Universidad de Oxford

durante la dinastía Qing.¹⁰¹

Según el *Dongxiyangkao*, el puerto Yuegang tenía poca profundidad de agua, por lo que los comerciantes para emprender viaje debían aliviar peso de los navíos arrojando los botes al agua antes de entrar al mar. Una vez superado ese escollo, los barcos podían llegar a Guiyu 圭嶼, tras recorrer un *chao*.¹⁰² Guiyu es un islote localizado en la bahía de Zhangzhou, entre Yuegang y la isla de Amoy. Partiendo desde este lugar, tras medio *chao*, las naves llegaban a un lugar llamado Zhongzuosuo 中左所, situado en la isla de Amoy. Por la costa de Amoy el barco se trasladaba hasta Zengjia'ao 曾家澳, desde donde después de recorrer dos *geng*, podía arribarse a Danmen 擔門, un pequeño archipiélago situado a la salida de la bahía. Desde aquí, los barcos comenzaban sus distintas rutas y se separaban, según fueran sus diferentes destinos. Es aquí donde se iniciaban las rutas dirigidas al Océano Occidental y al Océano Oriental. (mapa 3.3.2)¹⁰³

La isla de Luzón correspondía al Océano Oriental, por lo que los barcos dirigidos a Manila, a llegar a la ruta entre la isla de Dadan 大擔 y el islote Wuyu 浯嶼, que estaba cerca del monte Taiwu 太武山, debían navegar al sureste. A partir de ese lugar, la orientación comenzaba a depender de la “aguja chen-xun 辰巽針” (120° -135°), y tras el recorrido de siete *geng*, se llegaba a Penghuyu 澎湖嶼, hoy conocida como islas de Pescadores. Esta isla era un lugar clave en la ruta entre Zhangzhou y Manila, según *Min shu* de He Qiaoyuan, “el agua marina [de la región de Penghuyu] se llamaba Penghugou (fosa de los Pescadores), y se divide en dos corrientes contrarias. Pasado por esta fosa, la corriente se dirige al este y lleva el barco a Luzón. [Cuando el barco] regresa de Luzón, al pasar esta fosa, la corriente se dirige al oeste y lo lleva a Quanzhou y Zhangzhou.” (其海水號稱澎湖溝，其水分東西流，一過此溝，水即東流，達于呂宋。呂宋回日，過此溝，水即西流，達於泉漳).¹⁰⁴ En el libro *Hailu*, el autor también confirma que Penghuyu “es el centro vital entre Zhangzhou y Quanzhou.” (漳泉間一

¹⁰¹ Qinggao Xie 謝清高 (relato oral), Bingnan Yang 楊炳南 (relato escrito), and Jing An 安京 (notas), *Hailu jiaoshi* [海錄校釋 “Relato del mar” con notas] (Beijing: Shangwu Yinshuguan, 2002).

¹⁰² Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental], 171.

¹⁰³ Ibid.

¹⁰⁴ Traducción de la autora. He, *Min shu* [閩書 Libro de Fujian], 180.

要害地也).¹⁰⁵

A partir de Penghuyu, el barco se orientaba en “aguja bing-si 丙巳針” (157.5° - 165°), y con un recorrido de cinco *geng*, alcanzaba Hutoushan 虎頭山. Qué lugar es Hutoushan aún es una cuestión de debate, algunos investigadores proponen que se refiere a Wang’andao 望安島 (isla de Wang’an), anteriormente conocida como Bazhaodao 八罩島 (isla de Bazhao), así como un pequeño islote a su lado llamado Jiangjun’aoyu 將軍澳嶼,¹⁰⁶ pero también hay quienes lo sitúan como el puerto de Kaohsiung 高雄 de Taiwan.¹⁰⁷

Desde Hutoushan el barco seguía orientándose con “aguja bing-si”, y en siete *geng* veía Shamatou’ao 沙碼頭澳. Este lugar puede ser el cabo llamado Maobitou 貓鼻頭 del extremo sur de la isla de Taiwán.¹⁰⁸ En Shamatou’ao volvía a orientarse con “aguja chen-xun”, y después del recorrido de otros quince *geng* se llegaba a Bijiashan 筆架山, donde el barco ya entraba en el archipiélago de Filipinas.¹⁰⁹

Bijiashan está en el actual municipio de Calayán de las islas de Babuyan.¹¹⁰ Sobre este lugar, la documentación castellana empieza a coincidir de cierta manera con el texto de *Dongxiyangkao*. Según un documento que anuncia la llegada de un champán chino a Manila el 30 de marzo de 1677, Calayán era “la primera tierra que descubrieron de estas islas”.¹¹¹ Según *Dongxiyangkao*, en este lugar se vislumbraba Hongdouyu 紅豆嶼 (isla de Dalupi) y Fujiashan 浮甲山 (isla de Fuga), y el barco podía entrar en Dagang 大港, lugar que se corresponde con el municipio de Aparri del norte de la isla de Luzón.¹¹² En Dagang se cambiaba de nuevo la orientación con “aguja xin-you 辛

¹⁰⁵ Traducción de la autora. Xie, Yang, and An, *Hailu jiaoshi* [海錄校釋 “Relato del mar” con notas], 297.

¹⁰⁶ Li, *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaishi* [漳州港: 明代海澄月港興衰史 *El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming*], 67.

¹⁰⁷ Sun, *Zhongguo gudai hanghai shi* [中國古代航海史 *Historia náutica de la antigua China*], 171.

¹⁰⁸ Xie, Yang, and An, *Hailu jiaoshi* [海錄校釋 “Relato del mar” con notas], 314.

¹⁰⁹ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*], 182.

¹¹⁰ Chen, *Shiliu shiji zhi feilyubin huaqiao* [十六世紀之菲律賓華僑 *The Overseas Chinese in the Philippines during the Sixteenth Century*], 162.

¹¹¹ AGI, Filipinas, 64, Vol.1, 278v. Chenchen Fang 方真真 and Shuru Fang 方淑茹, *Taiwan xibanya maoyi shiliao* [臺灣西班牙貿易史料 *Fuentes sobre el comercio entre Taiwán y España*] (1664-1684) (Taipei: Daoxiang Chubanshe, 2006), 69.

¹¹² Xie, Yang, and An, *Hailu jiaoshi* [海錄校釋 “Relato del mar” con notas], 314.

酉針” (270°-285°), y en tres *geng* el barco arribaba a Na’oshan 哪哦山. Sobre la localización de este lugar hay dos versiones, la primera indica que es Laoag en el noroeste de la isla de Luzón,¹¹³ mientras que la otra asegura que también puede ser Burgos de Pangasinán.¹¹⁴

En cambio, el registro de *Shunfeng xiangsong* es un poco diferente. Según este libro, los barcos después de pasar por Bijiasan, con “aguja bing-wu 丙午針” (165°-180°) se dirigían directamente a Shekunmeishan 射崑美山, lugar marcado en el mapa de Selden en el norte de la isla de Luzón con una denominación semejante- Shekunmei 射崑美. En este caso se cree que estaría en Sánchez Mira al oeste de Aparri. Luego tomó primero la “sola aguja bing 單丙針” (165°) y posteriormente “aguja kun-wei 坤未針” (210°-225°), y en un recorrido de diez *geng* se alcanzaba Yuetoumen 月投門, que corresponde al puerto de San Fernando de la provincia de la Unión. Pero este lugar tiene otro nombre en *Dongxiyangkao*- Liumiaoshan 六藐山, y la ruta de este libro también se difiere poco.

De acuerdo con *Dongxiyangkao*, desde Na’oshan los navegantes seguían la ruta usando “aguja xin-you” y después de diez *geng* llegaban a Miyangang 密雁港, puerto de Vigan de la provincia de Ilocos Sur.¹¹⁵ En este lugar se adoptaba una nueva orientación, primero con “aguja bing-wu” y luego se dirigía al sur con “aguja sola wu 單午針” (180°). Tras un recorrido de diez *geng* se estaba en Liumiaoshan, el mismo puerto de San Fernando que se recuerda en *Shunfeng xiangsong* con el nombre de Yuetoumen.¹¹⁶ Allí, tomando otro ángulo distinto con “aguja sola si 單巳針” (150°), y en cinco *geng* podía llegarse a Meilangyu 梅郎嶼, la ciudad de Santo Tomás de la Unión.¹¹⁷ A partir de Santo Tomás, volvían a dirigirse al sur con “aguja sola wu”, y tras recorrer cuatro *geng*, pasando por el golfo de Lingayen, se alcanzaba Malilaoyu 麻裡

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ Instituto de Estudio de la Historia de Asia del Sureste de la Universidad de Sun Yat-sem 中山大學東南亞歷史研究所, ed., *Zhongguo gujizhong youguan feilyubin ziliao huibian* [中國古籍中有關菲律賓資料彙編 *Recopilación de los materiales sobre filipinas en la documentación antigua china*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1980), 228 (nota 10).

¹¹⁵ Xie, Yang, and An, *Hailu jiaoshi* [海錄校釋 “Relato del mar” con notas], 314.

¹¹⁶ Ibid., 315.

¹¹⁷ Ibid.

荖嶼, que es el cabo de Bolinao de Pangasinán.¹¹⁸

Pero la ruta señalada en *Shunfeng xiangsong* es mucho más sencilla. Según este libro, desde Yuetoumen (San Fernando) el barco podía aplicar una “aguja sola bing” y después de recorrer tres *geng* se cambiaba por la “aguja kun-wei” y en otros tres *geng* se llegaba a Malilaobiaoshan 麻裡荖表山, lugar que en *Dongxiyangkao* aparece con el nombre abreviado Biaoshan 表山, correspondiendo al mismo cabo de Bolinao.¹¹⁹

Para el siguiente recorrido, *Dongxiyangkao* dice que en Malilaoyu (Bolinao) el barco empezaba a orientarse con “aguja ding-wu 丁午針” (180°-195°), y tras recorrer cinco *geng* se veía Daomaogang 玳瑁港, el puerto de Lingayén de Pansignán.¹²⁰ En este puerto, con la “aguja ren-zi 壬子針” (345°-360°), y después de cuatro *geng* se volvía a cambiar de “aguja gui-chou 癸醜針” (15°-30°), con la que en cinco *geng* más estabas en Biaoshan 表山, el cabo de Bolinao.¹²¹ Es decir, desde Bolinao se daba una vuelta en el golfo de Lingayen a lo largo de la costa para luego volver al mismo lugar. Pero en el texto de *Shunfeng xiangsong* se ahorra este rodeo, y el barco, una vez en Bolinao, se dirigía directamente al sur costeando el litoral occidental de la isla de Luzón hasta la próxima estación.

Para el resto del viaje, los registros de ambos libros coinciden en todo. En Bolinao el barco volvía a utilizar la “aguja bing-wu” y luego “aguja sola wu”, tras recorrer cinco *geng* para alcanzar Liyinzhongbang 裡銀中邦, según *Dongxiyangkao*. En *Shunfeng xiangsong* se señala otro nombre parecido, Liyindashan 裡銀大山. Este lugar está cerca de la isla Masinloc de Zambales,¹²² y desde aquí con la “aguja bing-wu”, recorriendo cinco *geng* se llegaba a Toujinjiao 頭巾礁. En este caso hay cierta polémica, entre si ese lugar puede ser la isla de Capones cerca de la costa de Zambales,¹²³ o cabo de Cochinos de Mariveles.¹²⁴ La segunda explicación coincidiría con Antonio de Morga, que describe la parada del barco chino en la isla de Mariveles,

¹¹⁸ Ibid.

¹¹⁹ Ibid.

¹²⁰ Ibid.

¹²¹ Ibid.

¹²² Chen, *Shiliu shiji zhi feilyubin huaqiao* [十六世紀之菲律賓華僑 *The Overseas Chinese in the Philippines during the Sixteenth Century*], 162.

¹²³ Ibid.

¹²⁴ Xie, Yang, and An, *Hailu jiaoshi* [海錄校釋“Relato del mar” con notas], 315.

hoy bautizado isla de Corregidores.¹²⁵ Así, según él,

*“Luego que el nauio llega, a la boca de la baía de Manila, sale a el la centinela, que está en la isla de Miraelez (Mariveles), en vn nauio lijero, y no se desembarque nadie del nauio, ni entre de fuera en el, hasta estar visitado, y por la seña que la centinela haze, con fuego, desde la dicha isla, auiso que embia á la lijera á la ciudad, del nauio que es, y de a do viene, y que jente y mercaderías trae, primero que llegue á surgir, de ordinario lo sabe el gouernador y la ciudad. y auindole reconocido, le echa dentro, dos o tres soldados de guardia, para que vaya a surgir sobre la barra, cerca de la ciudad.”*¹²⁶

Es difícil determinar dónde está Toujinjiao pero, a nuestro entender, la primera explicación (isla de Capones) también puede ser factible. Y es que, debe tomarse en cuenta que desde ese lugar los barcos tenían que dirigirse al sur rumbo a Manila. Los libros chinos indican que desde Toujinjiao las embarcaciones tomaba la “aguja sola wu”, y después de recorrer cinco *geng*, por fin, se arribaba en Manila, ciudad que en la documentación china, suele aparecer con el nombre de la isla, es decir, Lyusong 呂宋 (Luzón).

Podemos elaborar un mapa de estas líneas según la descripción de ambos libros (Mapa 4.2.6). En este mapa, se observa con claridad la trayectoria del barco, y vemos que la orientación indicada en los documentos chinos no siempre refleja la realidad, sino que sólo señala una dirección muy general. Porque si el barco obedeciera rigurosamente la “ruta de agujas”, la mayoría de los recorridos deberían constituirse como rectas, lo que no se corresponde con la geografía real, sobre todo si tomamos en cuenta que la costa de la isla de Luzón es sinuosa y muchas veces el barco tenía que doblar o dar rodeos. Ello avalaría también la afirmación de Zhou Zhiming con la que nosotros coincidimos, es decir, que los marineros se orientaban más por la experiencia que por las cartas náuticas. La dirección real de los barcos podía diferir mucho del registro de los libros.

¹²⁵ Morga, *Sucesos de las islas Filipinas*, 506.

¹²⁶ *Ibid.*, 217-218.



Mapa 4.2.6 Ruta de Zhangzhou a Manila, elaborada por la autora según la descripción de *Dongxiyangkao* y *Shunfeng xiangsong*.

Aunque la mayoría de los barcos chinos que siguieron la ruta de Océano Oriental (東洋航線) se quedaban en Manila, sabemos que algunos continuaban viaje hasta otros lugares de la región. *Dongxiyangkao* también tiene registrado las rutas de Manila a otras islas de Filipinas, así como a otros reinos del sureste de Asia. Por ejemplo, la ruta de Manila a Mindoro, registrado con el nombre chino Maoliwu 貓裡務, las rutas de Manila a Mindanao, a Sulu, a Palawan, etc. La ruta para Mindanao podía extenderse hasta las islas de Molucas, bautizadas como Meiluoju 美洛居 en la documentación china, y las líneas para Sulu y Palawan también podía llegar a Brunei, por donde se conectaba con otras líneas del Océano Occidental (西洋航線). Toda esta red de rutas marítimas está marcada en el mapa de Selden, a través del cual se puede observar el panorama general de las líneas comerciales entre China y el Sureste de Asia, cuyo eje más importante, era incuestionablemente la ruta entre Zhang y Manila.

4.3 Los productos de intercambio

En cuanto a los productos comerciados a través de la línea entre Zhangzhou y Manila, Antonio de Morga, al hablar de las cosas traídas por los chinos, dice,

“Estos nauios, vienen cargados de mercaderías, con gruesos mercaderes cuyas son, y con criados y factores de otros que quedan en la China, y della salen con permiso y licencia de sus virreyes y mandarines, y las que comunmente traen, y se venden á los Españoles, son seda cruda, en mago, fina de dos cabegas, y otra de menos ley; sedas flojas finas, blancas y de todas colores, en madejuelas, muchos terciopelos llanos, y labrados de todas labores, colores y hechuras, y otros, los fondos de oro, y perfilados de lo mismo; telas y brocadetes de oro y plata, sobre seda de diuersas colores y labores, mucho oro y plata hilada en madejas, sobre hilo y sobre seda, pero la ojuela de todo el oro y plata, es falsa, sobre papel; damascos, rasos, tafetanes, y goruaranes, picotes, y otras telas de todas colores, vnas mas finas y mejores que otras, cantidad de lengeria de yerua, que llaman lengesuelo, y de manteria blanca de algodón, de diferentes géneros y suertes, para todo seruicio; almizcle, menjuy, marfil, muchas curiosidades de camas, pauellones,

sobrecamas, y colgaduras, bordadas sobre terciopelo; damasco y goruaran de matices, sobremesas, almohadas, alfombras, jaeces de caualllos de lo mismo, y de abalorio, y aljófár; algunas perlas y rubíes, y gafiros y piedras de cristal, vagias, peroles, y otros vasos de cobre, y de hierro colado; mucha clauazon de toda suerte, fierro en plancha, estaño, y plomo, salitre y poluora, harina de trigo, conseruas de naranja, durazno, escorgonera, pera, nuez moscada, jenjibre, y otras frutas de la China, pemiles de tocino, y otras geginas, gallinas viuas, de casta, y capones muy hermosos, mucha fruta verde, de naranjas de todos jeneros, castañas muy buenas, nuezes, peras, y chicueyes, verdes y pasados, que es fruta muy regalada; mucho hilo delgado, de todo jenero, agujas, antojos, cajuelas y escritorios, y camas, mesas, y sillas, y bancos dorados, y jaspeados de muchas figuras y labores, búfanos mansos, gansos como cisnes, caualllos, algunas muías, y jumentos, hasta pájaros enjaulados, que algunos hablan, y otros cantan, y les hazen hazer mil juguetes; otras mil bujerías, y brincos de poca costa y precio, que entre los Españoles son de estima, sin mucha loga fina de todas suertes, canganes, y sines, y mantas negras, y azules, taclej, que es abalorio de todo jenero, y cornerinas ensartadas, y otras cuentas y piedras de todas colores, pimienta, y otras especias, y curiosidades, que referirlas todas seria nunca acabar, ni bastarla mucho papel para ello”.¹²⁷

Seda

En el texto de Morga puede comprobarse que el autor ocupa una cuarta parte a distintas categorías de textiles, especialmente a los confeccionados con seda. Eso demuestra que se trataba de una categoría que englobaba productos muy diversos, y que la seda se constituía como la protagonista de las cargas de esta ruta. Poca duda puede quedar de ello, cuando coincide plenamente con otras muchas fuentes.

Aunque la provincia de Fujian también tenía su propia industria de la seda y exportaba sus producciones locales al extranjero, como se recuerda en *Minbushu*, la mayoría de la seda cruda que se llevaba a Manila no era de esa provincia costera, sino de Jiangnan y, sobre todo, de Huzhou en la provincia de Zhejiang. De hecho, en el

¹²⁷ Ibid., 216-217.

Minbushu, se asegura que, dentro de todos los productos exportados, “la única cosa de la que [Fujian] dependía de otras provincias era de la seda de Huzhou.” Pero como “el colorante rojo [de Fujian] no era tan bueno como el de Jingkou 京口,¹²⁸ los fujianeses que mercadeaban con la seda cruda de Huzhou, solían teñirla en color rojo allí, y luego la tejían [en su propia ciudad]” (所仰給它省，獨湖絲耳。紅不逮京口，閩人貨湖絲者，往往染翠紅而歸，織之).¹²⁹ Es decir, una parte de la seda cruda de Huzhou fue reelaborada en Fujian antes de ser transportada al extranjero.

A medida que se fue desarrollando el comercio entre Zhangzhou y Manila, hasta los últimos años de la década de los ochenta del siglo XVI, el mercado de Filipinas se inundó de seda china. En 1588, el primer obispo de Manila, Domingo de Salazar, afirmaba que era mucha la seda que llegaba de China, y que respondía no solamente a la demanda del archipiélago, sino también a la demanda novohispana.¹³⁰ La abundancia de seda china en la isla de Luzón tuvo un efecto imprevisto: los indígenas abandonaron su vestido tradicional, adoptando la moda y textiles chinos, más lujosos. Para proteger la producción local, en 1590 el gobernador Gómez Pérez das Mariñas dio orden prohibiendo que los naturales se vistieran con ropas de China y que siguieran sembrando algodón.¹³¹ Sin embargo, el mismo problema continuaba preocupando al Cabildo de Manila aún después de veinte años, toda vez que un memorial fechado en 1613 aseguraba que los indios de esas islas dejaron de cultivar sus sementeras y criar animales, que andaban ociosos, vestidos de ropa china y que ésta la vendían en otras partes. El gran problema, para los españoles era que esa práctica generalizada encarecía el producto por su mayor demanda.¹³²

Como decíamos más arriba, la seda china ofrecía una gran variedad de tejidos. En los documentos castellanos se lee con frecuencia la existencia de textiles de seda como damascos, rasos, tafetanes, seda torcida y floja, seda en mazo, brocados, lienzo, y

¹²⁸ Jingkou 京口, correspondiente a la ciudad de Zhenjiang 鎮江 de la provincia de Jiangsu. Durante la dinastía Ming, este lugar era famoso por el material de colorante rojo.

¹²⁹ Traducción de la autora. Wang, *Minbushu* [閩部疏 *Memoria de la provincia de Fujian*], 12.

¹³⁰ “Informe del obispo de Manila, Domingo de Salazar, sobre el censo de las islas Filipinas. Manila”, AGI, Filipinas, 14.

¹³¹ “Modo en que han de vestir los pobladores de Tierra Firme”, AGI, Panamá, 233, L.1, 61r-64r; “Prohibición de usar prendas de sedas en Indias”, AGI, Indiferente, 418, L.2, 87v-89v.

¹³² “Petición del Cabildo secular de Manila sobre no cultivar los indios”, AGI, Filipinas, 27, N. 89.

mantas, etc. Pero, sin duda, el género más cotizado era el que provenía de Lanquin (Nankín). Según la fuente castellana, la seda de la “provincia de Lanquin” era la que “tiene fama en toda aquella tierra de que se coge en ella mucha seda y muy buena y se labra allí mejor que en otra parte”.¹³³

Nankín fue capital de la dinastía Ming entre 1368 y 1420, momento en el que la capitalidad fue trasladada a Beijing. No obstante, hasta el siglo XVI esta ciudad siguió siendo un centro político importante del sur de China, siendo la capital de la provincia Nanzhili 南直隸, región que abarcaba una gran parte de las provincias actuales de Jiangsu, Zhejiang y Anhui, así como algunos distritos de la ciudad de Shanghai. El nombre de esta provincia se abreviaba, en muchos casos, con el nombre Nanzhi 南直 o Nankín, es decir, compartía el mismo nombre que su ciudad capital. Por eso, en los documentos europeos, cuando se habla de la seda de Lanquin, lo que se refiere en realidad es el tejido producido en esta provincia, no sólo en la ciudad. Los centros más importantes de la industria textil en esta época eran Huzhou (Zhejiang), Hangzhou 杭州 (Zhejiang), Sūzhōu 蘇州 (Jiangsu) y Songjiang (Shanghai), entre otros. Como los europeos no conocían muy bien la geografía de China, ni tampoco tenían una idea muy clara en cuanto al lugar de origen de los productos textiles, solían utilizar el nombre de la provincia, y también de la capital provincial para atribuir todo.

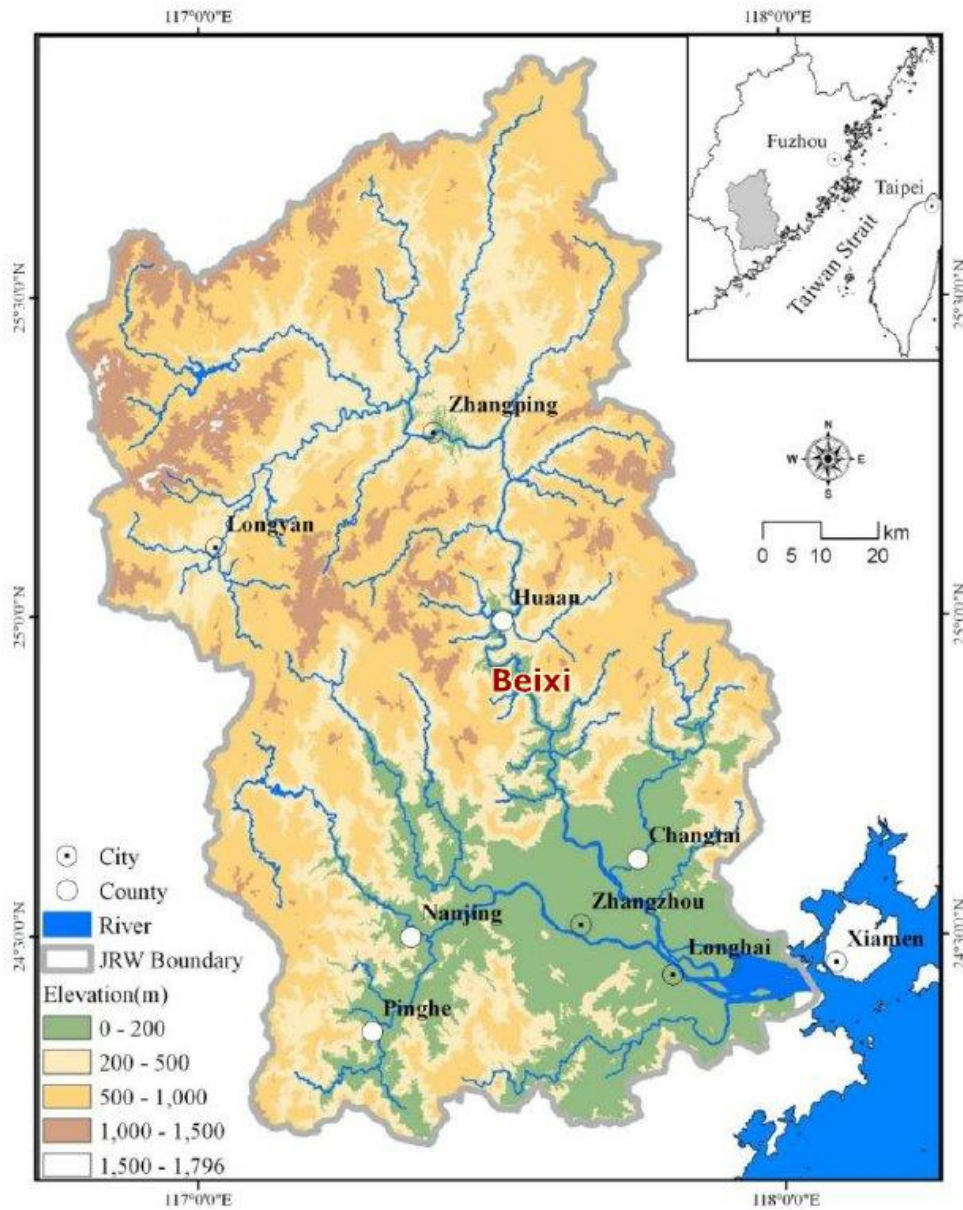
Sin embargo, Nankín no era realmente el lugar más relevante del sector de la seda china, al menos en comparación con otros centros productivos. Pero los europeos confundían mucho los nombres y los conceptos o jurisdicciones que dichos nombres representaban, de forma que a veces no podían distinguir la ciudad y la provincia. Hacia 1610, el procurador general de Filipinas, Fernando de los Ríos Coronel, recomendó trasladar la semilla de la seda que se criaba en Lanquin hacia España, porque era de mejor calidad y aprovechando que el clima de aquella ciudad era muy parecido al de España.¹³⁴ Desconocemos si este proyecto finalmente cuajó o no,¹³⁵ pero no cabe ninguna duda de que la mayoría de la seda ingresada en el mercado hispánico también

¹³³ “Cuaderno de cartas: Filipinas”, AGI, Patronato, 24, R.66, 9v.

¹³⁴ “Petición de Ríos Coronel sobre variedad de seda de China”, AGI, Filipinas, 27, N. 72, 513r-514v.

¹³⁵ “Orden de enviar a España semilla de seda china”, AGI, Filipinas, 329, L.2, 118r-118v.

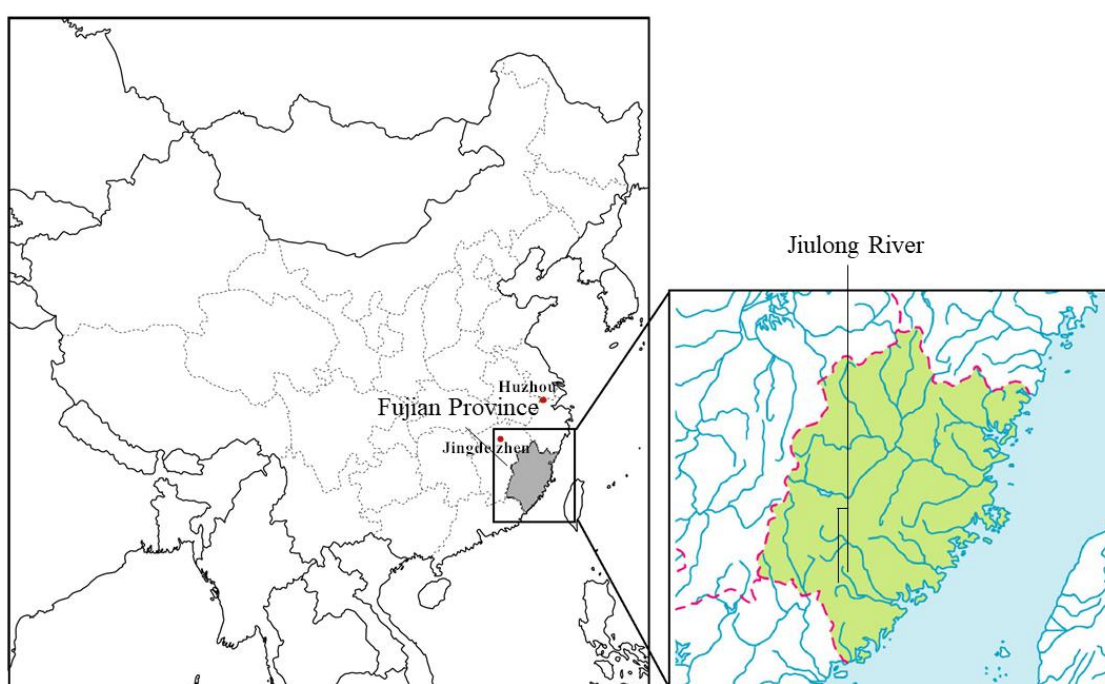
provenía de la provincia de Lanquin, es decir, de la región que conocemos como Jiangnan.



Zhangzhou mantuvo contactos frecuentes con la zona de Jiangnan por varias vías de comunicación. Por la vía marítima, los comerciantes de Yuegang tenían una nave asignada con licencia para navegar a las provincias costeras del norte. La embarcación licitada era de un tamaño inferior a los navíos destinados al ultramar, disfrutaba de más

¹³⁶ Fuente: Pei Zhou et al., "Land Classification and Change Intensity Analysis in a Coastal Watershed of Southeast China," *Sensors (Switzerland)* 14, no. 7 (2014): 11640–58.

libertad comercial y podía zarpar en cualquier lugar sin la obligación de ser revisada. Todos los años, se aprovechaba del monzón del sur en mayo para hacerse a la vela al norte, y después de comprar la seda en estas provincias, como Zhejiang y Jiangsu, volvía a Fujian en septiembre, cuando el monzón ya soplabla desde el norte.¹³⁷ Así que posteriormente, cuando se acercaba el invierno, algunos mercaderes aun podían aprovechar el monzón para dirigirse a Manila a negociar con los españoles. Una parte de estas mercancías se distribuía y consumía en Filipinas, y el resto se cargaba en el Galeón cuando este se hacía a la vela rumbo a Acapulco.



Mapa 4.3.2 La red fluvial de la provincia de Fujian y su comunicación con las provincias periféricas.¹³⁸

A parte de la ruta marítima, desde Yuegang también se podía llegar a las provincias periféricas por vía fluvial. El río Jiulong, el río más grande del sur de Fujian, tiene

¹³⁷ Yaodong Jiang 江耀東, “Mingdai zhangzhou yuegang guonei jiaotong tansuo [明代漳州月港國內交通探索 Estudio de la comunicación con el interior de China de Yuegang (Zhangzhou) de la dinastía Ming,” in *Yuegang yanjiu lunwenji* [月港研究論文集 *Acta del estudio de Yuegang*], ed. Comisión de Longxi del Partido Comunista de China 中共龍溪地委 and Academia de Historia de Fujian. Filia de Xiamen 福建省歷史學會-廈門分會 (Publicación Interna, 1983), 205–11.

¹³⁸ Fuente: Miyoko Fujikawa, “Continuing to Live on the Water: E Meaning of Land Residences for Boat Dwellers in Fujian, China,” *Journal of Marine and Island Cultures* 7, no. 2 (2018): 126–49.

varios afluentes que conectan con otras regiones de Fujian (mapa 4.3.1). A través de Beixi 北溪 (Arroyo del Norte), el afluente más largo que comunica con la zona central de la provincia, los barcos llegaban a Zhangping 漳平, y luego, tras varios transbordos tanto terrestres como fluviales, se lograba una conexión con otros ríos importantes del sur de China, como el río Fuchun 富春江 de la provincia de Zhejiang, y con el río Gan 贛江 de la provincia de Jiangxi. De esta forma, tanto la seda de Huzhou (Zhejiang) como la porcelana de Jingdezhen (Jiangxi) llegaba a Zhangzhou pasando por Beixi (mapa 4.3.2).¹³⁹

Porcelana

La porcelana era el segundo producto más cargado en el tráfico de Zhangzhou a Manila, después de la seda. Según *Dongxiyangkao*, “[los comerciantes de Zhangzhou] cambian la seda y porcelana que tenemos, por el marfil, el carey, la especia y la pimienta, sacando beneficios con mucha rapidez, por lo que todo el mundo confluye a hacerlo.” (以我之綺紉磁餌，易彼之象玳香椒，射利甚捷，是以人爭趨之).¹⁴⁰ Y al hablar del comercio entre Fujian y otras islas de Filipinas, como Sayao 沙瑤, Dapitan 咄哩啞 y Panay 班隘, el mismo libro dice, “los navíos chinos que vienen a negociar a ese lugar, solo traen cosas como porcelana, olla y caldero, pero para los objetos muy pesados como los tejidos, se trafican muy poco y no puede ser mucho.” (我舟往販，所攜亦僅瓷器鍋釜之類，極重至布匹，然竟少許，不能多也).¹⁴¹ Este texto revela que la porcelana era no solamente uno de los productos más exportados de China a Filipinas, que se consumía no sólo en la capital y para el Galeón, sino que también evidencia que el volumen de la porcelana a veces podía superar al de la seda.

Una gran parte de la porcelana que se exportaba desde Yuegang provenía de Jingdezhen, centro de producción ubicado en el norte de la provincia de Jiangxi. La industria de la porcelana de Jingdezhen contaba con una larga historia, remontándose a la dinastía Han, siendo el periodo de mayor esplendor a partir de la dinastía Song. A

¹³⁹ Ibid., 205-211.

¹⁴⁰ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*], 152.

¹⁴¹ Traducción de la autora. Ibid., 100.

partir de ese momento las porcelanas monocromáticas de Jingdezhen comenzaron a obtener un enorme prestigio. Durante la dinastía Ming, la corte estableció el horno imperial en esta ciudad, dedicado exclusivamente a la producción de porcelana para el uso de la familia real.¹⁴² Mientras tanto, los productos de los talleres civiles también alcanzaron una alta calidad.¹⁴³ La llegada de los europeos a Oriente y, sobre todo, los intercambios entre Fujian y Filipinas, originaron una gran cantidad de pedidos extranjeros a los hornos de Jingdezhen. Las porcelanas típicas que se exportaron en gran volumen durante este periodo, conocidas con el nombre “Kraak”,¹⁴⁴ se caracterizaban por el uso de paneles radiales y su decoración con motivos tradicionales de China (figura 4.3.3), tales como flores estilizadas de peonías y crisantemos, paisajes chinos, o figuras de inmortales taoístas, etc.¹⁴⁵



Figura 4.3.3 Plato de estilo “Kraak” rescatado del San Diego. Porcelana, Jingdezhen, Periodo de Wanli (1573-1620), Museo Naval (Madrid), No. 7334.¹⁴⁶



Figura 4.3.4 Plato de estilo “Kraak” decorado con las armas de García Hurtado de Mendoza y Teresa de Castro y de la Cueva, Porcelana, Jingdezhen, Periodo de Wanli (1573-1620), Colección de Tom Lurie (Estados Unidos).¹⁴⁷

¹⁴² Chinese Ceramic Society 中國矽酸鹽學會, ed., *Zhongguo taocishi [中國陶瓷史 Historia de la cerámica china]* (Beijing: Wenwu Chubanshe, 1982), 360-369.

¹⁴³ *Ibid.*, 358-360.

¹⁴⁴ Para profundizar una lectura sobre la porcelana Kraak, véase Maura Rinaldi, *Kraak Porcelain: A Moment in the History of Trade* (London: Bamboo Publishing, 1989); Rosemary Kerr, *Early Export Ceramics. En Chinese Export Art and Design* (London: Craig Clunas/ Victoria and Albert Museum, 1987); Teresa Canepa, *Zhangzhou Export Ceramics: The So-Called Swatow Wares*, ed. Jorge Welsh (London: Jorge Welsh Books, 2006).

¹⁴⁵ Krahe, *Chinese Porcelain in Habsburg Spain*, 91.

¹⁴⁶ Fuente: *Ibid.*, 218.

¹⁴⁷ Fuente: *Ibid.*, 79.

A parte de las porcelanas de estilo tradicional chino, en Jingdezhen también se producían objetos adaptados al gusto occidental, incluso productos personalizados por encargo de los clientes europeos. Lo más común era las porcelanas con escudos heráldicos dibujados, es decir, piezas que llevan el emblema de alguna familia o de alguna orden religiosa.¹⁴⁸ Un ejemplo típico de esta categoría es un plato fechado al periodo del emperador Wanli (1573-1620), cuyo fondo está decorado con las armas de García Hurtado de Mendoza, marques de Cañete, y de su mujer Teresa de Castro Portugal y de la Cueva (figura 4.3.4).¹⁴⁹ El marqués fue virrey de Perú entre 1590 y 1596, y pudo haber pedido esta pieza en China durante su residencia en Lima. El borde del plato se adorna con dieciséis paneles, en los que se alternan ocho paneles que encierran ramas de melocotones y una variedad de ramas floridas, con otros ocho más angostos que encierran otros elementos típicos chinos, como el *babao* (ocho tesoros), la perla y la pintura.¹⁵⁰ Es muy probable que estas piezas fueran exportadas a Manila a través de Yuegang, y luego llegaron a Perú por medio de la ruta transpacífica.



Figura 4.3.5 Figura de la Virgen con el Niño (el Niño está perdido), Porcelana, 1573-1644, Mercado del Arte.

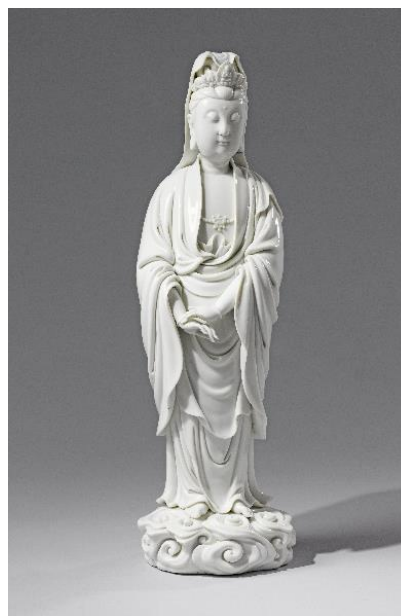


Figura 4.3.6 Figura de Guanyin, Porcelana, 1675-1699, Museo Nacional de Ámsterdam (Ámsterdam), No. AK-MAK-594

¹⁴⁸ Para conocer la porcelana de escudo para el mercado español, véase Díaz, *Porcelana china para España*.

¹⁴⁹ Según el análisis de Rocío Díaz, este plato puede pertenecer al primer encargo de porcelana china para el mercado español. *Ibid.*, 87.

¹⁵⁰ *Ibid.*

Otros lugares importantes donde se producían las porcelanas para la exportación eran los hornos locales de la provincia Fujian. Algunas ciudades del centro de Fujian como Dehua 德化 y Yongchun 永春 también tenían una larga historia en la producción de porcelana, y durante esta época, las exportaba a ultramar. El producto más célebre era la porcelana blanca de Dehua, que se conocía con el nombre de “Blanc de Chine” en el mercado europeo.¹⁵¹ Muchos de estos productos también se adaptaban al gusto europeo, y solían demostrar una mezcla cultural entre Occidente y Oriente, como la figura de la Virgen (figura 4.3.5) que tenía un aspecto muy similar a la diosa budista Guanyin (figura 4.3.6).

Pero las porcelanas que se exportaban a través de Yuegang no eran siempre traídas de otras regiones, sino que también se producían en los propios talleres de Zhangzhou. Se está demostrando que una parte muy importante de las porcelanas denominadas “Swatow” en los idiomas occidentales, atribuidas anteriormente a la fabricación de la ciudad Shantou, son en realidad productos autóctonos de Zhangzhou, idea que se constata con el descubrimiento en los años 90 del siglo XX de una serie de ruinas de hornos de porcelana dentro de esta región.¹⁵² Las piezas excavadas en Zhangzhou corresponden exactamente con las que se encuentran en las colecciones ultramarinas, caracterizadas primordialmente por la imitación a las porcelanas de estilo Kraak fabricadas en Jingdezhen, pero con una manufactura mucho más cruda, y normalmente con aglutinación de arenas en el fondo. La industria de la porcelana de Zhangzhou no fue muy relevante antes del siglo XVI, y la mayoría de estas piezas conservadas hoy en día han sido fechadas en el último periodo de la dinastía Ming, coincidente con la época de florecimiento del puerto de Yuegang. Es decir, esta industria surgió exclusivamente en respuesta a la fuerte demanda del mercado extranjero. La prosperidad de los hornos de Zhangzhou y su relación con el comercio marítimo en Yuegang es un ejemplo muy típico de la economía marítima de Zhangzhou, tema en el que nos vamos a extender más en el próximo capítulo.

¹⁵¹ Sobre la porcelana de Dehua, el estudio más conocido es Donnelly, *Blanc de Chine: The Porcelain of Tehua in Fukien*.

¹⁵² Sobre la porcelana Swatow, véase Canepa, *Zhangzhou Export Ceramics: The So-Called Swatow Wares*.

Otros objetos cotidianos

A parte de la seda y la porcelana, dentro de las mercancías exportadas por los chinos a Manila, tampoco faltaron otros géneros como todo tipo de muebles y objetos de uso diario: cajas de madera, escritorios, peines, chucherías, paypays, etc.¹⁵³ Además, era frecuente la venta de animales de tiro y de granja, como búfalos, gansos, caballos, mulas o jumentos, entre otros, como ya lo explicaba Antonio de Morga.¹⁵⁴ Destacaron en los primeros años, y tampoco faltaron en tiempos de carestía, el abasto de alimentos básicos, como “arina, açúcar, biscocho, manteca, naranjas, nuezes, castañas, piñones, higos, çirhuelas, granadas, peras y otras frutas, toçinos, xamones y esto en tanta abundancia”.¹⁵⁵ El texto de Morga, aparte, mencionaba también el hierro, estaño, plomo y otros metales, productos todos, éstos y los anteriores, que se corresponden perfectamente con lo registrado en el *Minbushu*.¹⁵⁶

Aseveraba Morga que los chinos también abastecían de pólvora, pero según una carta de Gómez Pérez Dasmariñas, fechada el 31 de mayo de 1592, en aquel momento no había en Manila almacenes, ni pólvora, ni salitre, ni otras municiones, “las cuales solían traer los chinos, y ya no las traen porque les ponen en su tierra pena de muerte si las sacan de ella”.¹⁵⁷ En realidad, aun bajo el nuevo régimen comercial a partir de 1567, el gobierno Ming seguía prohibiendo la salida de la pólvora, así como todos los materiales armamentísticos. No obstante, los mercaderes costeros siempre los traficaban de contrabando. Esta situación cambió en 1592, cuando la dinastía Ming se vio involucrada en la guerra de Siete Años entre Japón y Corea (1592-1598), mandando un ejército a ayudar a los coreanos en contra de la invasión japonesa. Con el fin de cortar el abastecimiento militar de los japoneses, el gobierno chino aplicó una política mucho más estricta respecto a la exportación de nitratos y de azufre, materias básicas para la elaboración de la pólvora. Según una memoria de 1593 presentada al emperador Wanli por el entonces vigilante censor (巡按禦史) de Fujian- Xu Zizhen 徐子貞, si se

¹⁵³ Gil, *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*, 64.

¹⁵⁴ Morga, *Sucesos de las islas Filipinas*, 217.

¹⁵⁵ Descripción de Manila hecha el 31 de diciembre de 1586. AGI, Filipinas. 74

¹⁵⁶ Wang, *Minbushu* [閩部疏 *Memoria de la provincia de Fujian*]. 12

¹⁵⁷ “Carta de G. P. Mariñas sobre comercio de China”, AGI, Filipinas, 18B, R. 2, N.6.

encontraba a alguien llevando esas sustancias al extranjero clandestinamente, sería condenado a muerte. (有夾帶硝黃等項必加顯戮).¹⁵⁸

Espicias

Al contrario de las mercancías exportadas por China, que abarcaban casi todos los tipos de artículos de consumo diario, los productos introducidos al mercado chino eran mucho más reducidos, tanto en cantidad como en diversidad. El libro *Dongxiyangkao* registra la tarifa de los impuestos aplicados a los distintos productos importados en Yuegang. Según esta lista, la mayoría de los artículos introducidos desde ultramar eran las especias y los artículos de lujo (gráfico 3.6.1).¹⁵⁹ Aunque Filipinas tenían poca producción de ese tipo de artículos, como lo confirmaba Legazpi en una carta de 1569, sí podía exportar uno al que poder sacar provecho, la canela.¹⁶⁰ Los chinos, gracias a este comercio, tenían fácil acceso a esa especia, que también conseguían en otros archipiélagos cercanos. De hecho, solían dar un rodeo hasta otros lugares como Batavia, donde podían intercambiar directamente con los holandeses, sobre todo después de 1619, año en que esta ciudad cayó bajo el control de la VOC. Según Leonard Blussé, en Batavia, los navíos chinos solían desembarcar productos como pimienta, sándalo, cuerno de búfalo, marfil, especias, nido de pájaro comestible, holoturina, y una gran cantidad de plata. Entre estos productos, lo que más se vendía era la pimienta. Entre 1637 y 1644, cada año se exportaba entre 800 y 1200 toneladas de pimienta al mercado chino.¹⁶¹ Para complementar este dato, merece la pena mencionar la estadística de J.C. Van Leur pues, según él, cada año se enviaba a China más de cincuenta mil bolsas de pimienta, volumen que ocupaba cinco sextos del rendimiento total de este producto en Indonesia.¹⁶² Es decir, China era entonces el principal comprador de la pimienta

¹⁵⁸ Academia Sinica Institute of History and Philology 中央研究院歷史語言研究所, ed., *Ming shilu. Mingshenzong Shilu [明實錄. 明神宗實錄 Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Shenzong de Ming]*, Vol.110 (Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica., 1962). Capítulo 262, “Wanli ershiyinian qiye yihai” 萬曆二十一年七月乙亥, 4864-4865.

¹⁵⁹ Zhang, *Dongxiyangkao [東西洋考 Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental]*. 141-146.

¹⁶⁰ Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*, 62.

¹⁶¹ Leonard Blussé, “Chinese Trade to Batavia during the Days of the V.O.C.,” *Archipel* 18, no. 1 (1979): 195–213.

¹⁶² J. C. van Leur, *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History* (The

Indonesia, y la mayoría de esos negocios se realizaba a través de Yuegang.

Cultivos agrícolas

Pero las especias y los artículos de lujo, por supuesto, no eran los únicos productos importados por China. Otros importantes, que tenían un gran impacto en el país eran los agrícolas. Algunos cultivos de América, a través de la ruta del Galeón, llegaron a Filipinas y luego fueron introducidos en China. Uno de los más influyentes para la historia de China fue, sin duda, la batata. En cuanto a la época y la forma en la que la batata se introdujo por primera vez al mercado chino aún se tienen diferentes explicaciones.¹⁶³ La versión más conocida es la que recoge *Jinshu chuanxilu* 金薯傳習錄 (*Memoria de enseñanza y aprendizaje de la plantación de batatas*), monografía dedicada al cultivo de esta planta publicado durante el período de la dinastía Qing. Según este libro, el comerciante Chen Zhenlong 陳振龍 sacó secretamente de Manila este tubérculo y lo llevó a Amoy en 1593, ya que los españoles prohibían su salida de las islas Filipinas. Fue una época en la que el sur de China estaba sufriendo una gran sequía y hambruna, con lo que la introducción de la batata y su fácil adaptación ofreció una solución urgente para el abasto del alimento mínimo necesario.¹⁶⁴ Se difundió pronto en Fujian gracias al apoyo del gran coordinador de Fujian (福建巡撫)– Jin Xuezheng 金學曾,¹⁶⁵ y posteriormente, en los siglos XVII y XVIII, logró cultivarse en amplias regiones de China. La generalización de este cultivo ayudó a solucionar los problemas alimentarios que ya presentaba el país, debido a su enorme población. Según

Hague: W. Van Hoeve Publishers, 1967), 125.

¹⁶³ Xuewen Chen 陳學文, “Fanshu rumin shitan [番薯入閩史探 Estudio de la historia de la introducción de batatas en Fujian],” *Fujian luntan (Wenshizheban)* [福建論壇(文史哲版) *Fujian Tribute (The Humanities & Social Sciences Monthly)*], no. 4 (1987): 76–78; Tianxi Li 李天錫, “Huaqiao yinjin fanshu xinkao [華僑引進番薯新考 Nuevo descubrimiento de la introducción de batatas por los emigrantes chinos],” *Zhongguo Nongshi [中國農史 Agricultural History of China]*, no. 1 (1998): 107–11; Wenjing Su 蘇文菁 and Yunlong Huang 黃雲龍, “Jinshu chuanxilu’yu fanshu zai zhongguo de chuanbo [《金薯傳習錄》與番薯在中國的傳播 ‘Jinshu chuanxilu’ y la difusión de batatas En China],” *Minshang wenhua yanjiu [閩商文化研究 Journal of Studies on Fujianese Entrepreneurs Culture]*, no. 2 (2017): 41–65.

¹⁶⁴ Shiyuan Chen 陳世元, *Jinshu chuanxilu [金薯傳習錄 Memoria de enseñanza y aprendizaje de la plantación de Batatas]*, 7a-7b. Recurso online disponible en:

<https://ctext.org/library.pl?if=gb&res=2870&remap=gb>. Consultado el 18 de diciembre de 2020.

¹⁶⁵ *Ibid.*, 3a.

Gunder Frank, entre 1500 y 1800, la población de China se multiplicó por tres, experimentando un crecimiento mucho más rápido que la de Europa. Eso se debe, por un lado, a la introducción del arroz de madurez temprana, que permitió dos cosechas anuales y, por otro lado, a la expansión de las tierras roturadas gracias a la difusión de los cultivos alimenticios de origen americano como la propia batata y el maíz, que podían crecer en lugares en los que el arroz no se adaptaba.¹⁶⁶

Además de la batata, el tabaco fue otro cultivo importante introducido en Fujian a través de la misma ruta que conectaba Manila y Yuegang. Uno de los primeros registros sobre el cultivo del tabaco en China aparece en un libro publicado en 1611, titulado *Lushu* 露書, donde explica que “en el reino de Luzón se produce un tipo de hierba que se llama danbagu (tabaco)... hay gente que lo lleva a cultivar en Zhangzhou, y ahora el rendimiento [de tal producto] en esta ciudad es incluso mayor que el propio Luzón, [por lo que algunos comerciantes] vuelven a traficarlo a este reino.” (呂宋國出一草，曰淡巴菰.....有人攜漳州種之，今反多於呂宋，載入其國售之).¹⁶⁷ Al principio, el tabaco se utilizó en China como medicina. Un médico eminente de la dinastía Ming, Zhang Jiebin 張介賓 (1563-1640), en su tratado *Jingyue quanshu* 景嶽全書 (*Libro completo de Jingyue*), describe los efectos curativos de esta hierba, y en cuanto a su origen, dice “esta planta nunca se ha conocido antes, solamente apareció en las provincias de Fujian y Guangdong a partir de los años de Wanli, luego en la región de Wu y Chu se ha cultivado ampliamente,¹⁶⁸ aunque la calidad siempre es inferior que la que se produce en Fujian.” (此物自古未聞也，近自我明萬歷時始出於閩廣之間，自後吳楚間皆種植之矣，然總不若閩中者).¹⁶⁹

El tabaco se difundió pronto por todo el país, y empezó a ser consumido

¹⁶⁶ Gunder Frank, *Reorient: Global Economy in the Asian Age*, 109.

¹⁶⁷ Traducción de la autora. Guozhen Xie 謝國楨, *Mingdai shehui jingji shiliao xuanbian* [明代社會經濟史料選編 *Recopilación de las fuentes sobre la sociedad y economía de la dinastía Ming*] (Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 1980), Capítulo 10, “Cuopian, Yaolyu-Lushu” 錯篇: 姚旅-露書, 66.

¹⁶⁸ Región de Wu y Chu 吳楚, se refiere al territorio antiguo de los reinos de Wu y Chu del periodo de las Primaveras y Otoños, correspondiente a las actuales partes medias y bajas del río Yang-tsé.

¹⁶⁹ Traducción de la autora. Jiebin Zhang 張介賓, *Jingyue quanshu* [景嶽全書 *Libro completo de Jingyue*], Capítulo 48, recurso online disponible en: <https://zh.m.wikisource.org/wiki/%E6%9C%AC%E8%8D%89%E6%AD%A3>, consultado el 18 de diciembre de 2020.

quemándolo para inhalar su humo. El ensayista Zhang Dai 張岱 (1597-1689), en su libro *Tao'an mengyi* 陶庵夢憶 (*Reminiscencia del sueño de Tao'an*), explicaba que “Cuando yo era pequeño, no sabía nada del tabaco. Pero en apenas diez años, tanto los ancianos como los niños, y también las mujeres, todos adoptaron el hábito de fumar.” (餘少時不識煙草為何物。十年之內，老壯童稚，婦人女子，無不吃煙).¹⁷⁰ A medida que la costumbre de fumar se popularizaba, la manufactura de los instrumentos para el consumo de tabaco, como las pipas o botella de rapé, se convirtieron en objetos de toda una nueva artesanía.

Plata

Sin embargo, en los navíos chinos que regresaban de Manila a Zhangzhou, todos estos artículos que mencionamos arriba ocupaban solamente una pequeña parte del valor de su carga, pues lo que más interesaba, con mucha diferencia, era la plata. China era un país prácticamente autosuficiente por la diversidad de su producción, por lo que no necesitaba importar muchos artículos desde el extranjero. Pero sí le faltaba plata, un metal que desde antiguo debía conseguir en otros lugares, como Japón. Ya explicamos en el capítulo anterior que las minas de este metal eran muy escasas en China, más teniendo en cuenta las enormes cantidades necesarias para abastecer un mercado como el chino. Por eso, a lo largo de la historia anterior al siglo XVI, la moneda más común utilizada fue la de cobre. La plata, por su escasez, sólo se utilizaba en los intercambios de gran volumen y tenía un poder adquisitivo muy alto en este país. Así lo afirmaba también el padre Adriano de las Cortes, que llegó a la región de Chaozhou 潮州 de la provincia de Guangdong en 1625. En su relato sobre el viaje, por ejemplo, menciona las 26 portadas erigidas en la calle de Chaozhou, y dice que, para construir estas puertas, costaba mucho menos en China que en España, porque el poder adquisitivo de la plata era mucho mayor en este país asiático.¹⁷¹

¹⁷⁰ Traducción de la autora. Dai Zhang 張岱, *Tao'an mengyi* [陶庵夢憶 *Reminiscencia de sueño de Tao'an*] (Hangzhou: Xihu Shushe, 1982), 112.

¹⁷¹ José Luis Caño Ortigosa, *Crónica completa de un español en China en el siglo XVII: Adriano de las Cortes*, ponencia en el X Simposio Internacional de la Asociación Española de Americanistas *Magallanes y Valladolid. Apertura y consolidación de la idea del mundo*, Universidad de Valladolid, 12-

Los españoles, durante el proceso de conquista y colonización del continente americano fueron descubriendo y explotando minas de plata, tan importantes que les permitió fundar, incluso, varias casas de moneda. Las monedas de plata acuñadas en estas cecas, eran principalmente los llamados “reales”, con valores de 8 reales, 4 reales, 2 reales, 1 real, 1/2 real, 1/4 real y 1/8 real.¹⁷² De ellas, la que tenía un mayor impacto y uso en el comercio internacional internacional era, incuestionablemente, la moneda de 8 reales. Esta moneda, también conocida con el nombre de “real de a ocho” o “peso”,¹⁷³ y en inglés “Spanish dollars”, fue la primera divisa que circuló a nivel mundial y fue de uso aceptado y común en todo el planeta durante varios siglos.

Estas monedas eran el principal valor cargado en el Galeón de Manila en su viaje desde Acapulco hasta el archipiélago filipino, y también la única forma de pago aceptada por los chinos en la mayoría de sus negocios en el extranjero, tanto con los españoles en Filipinas, como con el resto de los europeos presentes en otras regiones del mar del sur de China. El oidor de la Audiencia de Manila, Melchor Dávalos, en una carta dirigida al rey Felipe II en 1584, relataba que “los chinos cada año llevan toda la moneda que ay, aqui hallamos muchos navios, veynte y cinco o treynta, y en ellos quatro mil hombres que vinieron a contratar, no se teme de ellos que haran tiranía, por lo mucho que les importa el comercio, y como no ay mercancerias que les dar sino reales.”¹⁷⁴ También en un documento fechado 20 de diciembre de 1627, el doctor Juan Cevicos, al describir los negocios entre los holandeses y los chinos, afirmaba que “para contratar con los chinos qualquiera otra nacion lo aya de hacer solo con plata”.¹⁷⁵ El agustino portugués, Sebastián Manrique, que llegó a Manila en 1637, en su relato de viaje llega a decir, incluso, que los chinos acudían al olor de la plata “con tan grandes ansias”, que “si les fuera posible, bajaran al infierno a inventaren cosas nuevas que traer,

14 de junio, 2019.

¹⁷² Sobre las monedas acuñadas en América, los estudios más clásicos son, José Toribio Medina, *Las monedas coloniales hispano-americanas* (Santiago de Chile: Imprenta elzeviriana, 1919); José Toribio Medina, *Las monedas obsidionales hispano-americanas* (Santiago de Chile: Imprenta elzeviriana, 1919); Humberto F Burzio, *Diccionario de la moneda hispanoamericana, 3 Vols.* (Santiago de Chile: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1958).

¹⁷³ Martínez Shaw, “La plata española, catalizador de la primera globalización,” 23.

¹⁷⁴ “Carta del oidor Dávalos sobre moros, Terrenate...”, AGI, Filipinas, 18A, R.2, N.9, 10v.

¹⁷⁵ AGI, Filipinas, 20, R. 20, N.136.= Blair and Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1803, Vol. XXII*, 171.

para llevar la deseada plata, y enamorados reales de a ocho, y es tanto esto así, que suelen de ordinario decir por proverbio en mal pronunciadas palabras españolas, “plata sa sangre”.¹⁷⁶

Semejantes descripciones también aparecen con bastante frecuencia en la documentación china. Un alto funcionario de la dinastía Ming, Li Tingji 李廷機 (1542-1616), oriundo de Quanzhou, en una carta a su compañero Xu Xueju, le decía que los chinos “comercian con los reinos extranjeros como Luzón, y siempre intercambian sus objetos baratos y malos por el dinero de plata. Vuelven con el navío lleno [de plata], y algunos incluso toman estos lugares [del ultramar] como tierras alegres y se quedan permanentemente allí”. (而所通乃呂宋諸番,每以賤惡什物貿易其銀錢,滿載而歸,往往致富,而又有以彼為樂土而久留).¹⁷⁷ Y Xu Xueju, durante su periodo de servicio como gran coordinador de la provincia Fujian, en una memoria presentada al emperador Wanli en 1622, afirmaba que “los chinos trafican en Luzón por el dinero de plata de los españoles” (我販呂宋,直以有佛郎機銀錢之故),¹⁷⁸ señalando directamente que el objetivo de los mercaderes chinos era la plata.

La mayoría de la plata se introdujo a China a través de la región de Zhangzhou, ya que durante la dinastía Ming entraba por Yuegang. También posteriormente, durante la dinastía Qing, aunque el puerto principal de negocio con Luzón se trasladó a Amoy, lugar muy cerca de Zhangzhou, el “dinero extranjero” proveniente de Filipinas seguía introduciéndose por esta ciudad, desde donde se difundió por todo el país.

La circulación de la plata americana en el mercado asiático en la que se ha dado en llamar “primera etapa de la globalización”, sobre todo entre China y Filipinas, ha sido siempre un foco de atención de los historiadores de la economía, ya que hemos repasado esta historiografía en la parte de introducción. Según el cálculo de Chuan Hansheng, entre 1571 y 1821, casi la mitad de la plata que llegó de América a Manila

¹⁷⁶ Sebastián Manrique, *Itinerario de las misiones que hizo el Padre F. Sebastián Manrique* (Roma: Por Francisco Caballo, 1649), 285.

¹⁷⁷ Traducción de la autora. Tingji Li 李廷機, *Li wenjie ji [李文節集 Recopilación de las obras de Li Wenjie]* (Taipei: Wenhai Chubanshe, 1970). Capítulo 14, “Bao xushilou” 報徐石樓, 1304.

¹⁷⁸ Traducción de la autora. Chen, *Ming jingshi wenbian [明經世文編 Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía Ming]*. Capítulo 433, “Xu Xueju- Chubao hongmao fanshu” 徐學聚-初報紅毛番疏, 4726.

acabó finalmente en China.¹⁷⁹ También se cree que la introducción de la plata americana permitió, en un amplio sentido, la monetización del mercado chino, reforma que no ocurrió hasta la última etapa de la dinastía Ming.¹⁸⁰

Las vías por las que la plata americana entraba en China era, desde luego, muy diversas. Aparte del camino hispánico, también llegaba a través de los negocios con otras naciones europeas, como los portugueses, los holandeses, los ingleses, etc.¹⁸¹ Pero, sea como fuere, eran los intercambios entre Luzón y Fujian y, sobre todo, la ruta de Manila a Zhangzhou, el eslabón más importante de este trasvase de metal, al menos durante la última etapa de la dinastía Ming.

4.4 Conclusión

El comercio entre Zhangzhou y Manila se conforma como uno de los eslabones clave del negocio global en la primera etapa de formación del llamado “mercado mundial”. Sin embargo, la falta de documentación dificulta un estudio detallado de esa ruta. Aun así, con los datos disponibles podemos presentar un panorama general del desarrollo del comercio entre Zhangzhou y Manila, que se inició desde la misma fundación de la ciudad de Manila hasta la decadencia y caída del puerto de Yuegang en los años treinta del siglo XVII.

Los años setenta del siglo XVI fue el periodo de inicio del comercio entre Yuegang y Manila. Varios documentos demuestran que, en esta fase, los intercambios entre ambos lugares todavía eran resultado de un contacto espontáneo e iniciático, no llegando a grandes volúmenes ni a una ruta de negocio continua y sistematizada. Pero

¹⁷⁹ Chuan, “Mingqing jian meizhou baiyin de shuru zhongguo [明清間美洲白銀的輸入中國 The Inflow of American Silver into China from the Late Ming to the Mid-Ch’ing Period],” 73.

¹⁸⁰ Ming Wan 萬明, “Mingdai baiyin huobihua: zhongguo lianjie shijie de xinshijiao [明代白銀貨幣化: 中國與世界連接的新視角 Silver as Currency in the Ming Dynasty: New Perspective of the Connection between China and the Rest of the World],” *Hebei xuekan* [河北學刊 *Hebei Academic Journal*] 24, no. 3 (2004): 145–54; Cui, “La plata española y la reforma monetaria de la dinastía Ming (1573-1644)”.

¹⁸¹ A parte del camino hispánico, también podían provenir de los negocios con otras naciones europeas. En análisis de Mariano Bonialian, había tres rutas de plata que conectaban Europa y China: a) la ruta del Báltico que iba por el norte de Rusia; b) el derrotero del levante o por las costas septentrionales de África, ambas trazadas previamente por el Mediterráneo, que convergían en las costas occidentales de la India para continuar su trayecto hacia China por las costas de Malabar; y c) la vía del Cabo de Buena Esperanza, ruta más utilizada durante la globalización temprana. Bonialian and Hausberger, “Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, Siglos XVI-XIX,” 218.

tales negocios sí empezaron a desplegarse en los años ochenta, época en la que la cantidad de navíos chinos que llegaban a Manila anualmente se disparó y la Audiencia de Manila empezó a cobrar el “almojarifazgo” a los navieros chinos. La siguiente década de los años noventa representó un periodo de auge de este comercio entre Zhangzhou y Manila, comenzando a tener registros concretos y continuos del ingreso de almojarifazgo pagado por los barcos chinos, lo que nos ayuda a conocer mejor el desarrollo de esos intercambios.

El comercio sino-filipino, dentro del cual el referido al establecido específicamente entre Zhangzhou y Manila ocupaba la mayor parte, experimentó varios ciclos de fluctuación, afectado por varios factores. El primero de esos factores tenía que ver con la política del gobierno de Manila con respecto a los sangleyes. Cuando los españoles tomaron alguna decisión en contra de los chinos, como la expulsión de los sangleyes en 1596 o las dos masacres en respuesta a los alzamientos de los chinos de 1603 y 1639, provocaron que el volumen de negocio disminuyera sustancialmente. Además, la intervención de otras naciones europeas, sobre todo de los holandeses, también se constituyó como un gran acicate para el negocio sino-filipino. De 1609 a 1625, los holandeses realizaron más de diez bloqueos a la ciudad de Manila, y también en dos ocasiones intentaron ocupar las islas de Pescadores (Penghu) situadas en la costa de Fujian, tratando de monopolizar el comercio con los chinos e impedir los intercambios entre Zhangzhou y Manila. Todo eso tuvo un gran impacto en el comercio entre Fujian y Filipinas, de forma que cada vez que se producía un bloqueo holandés, el ingreso de almojarifazgo en Manila disminuía drásticamente. Por último, los intercambios con China se vieron afectados, al mismo tiempo, por la política del gobierno chino. Ante las invasiones holandesas, así como los disturbios de los propios piratas chinos, la corte Ming mandó cerrar varias veces la costa de Fujian, incluso después de 1567, año en que permitió el comercio privado con el extranjero a través de Yuegang. Todas estas limitaciones impidieron el desarrollo normal del comercio entre Zhangzhou y Manila, por lo que el florecimiento del puerto de Yuegang no duró mucho tiempo y quedó casi abandonado en los años treinta del siglo XVII.

No obstante, la decadencia de Yuegang no puso fin al comercio entre Fujian y

Filipinas, ya que los intercambios con Manila continuaron y se trasladaron a otro puerto de Fujian, el puerto de Anhai de Quanzhou al norte de Zhangzhou. Anhai fue el pueblo natal y base de abastecimiento de Zheng Zhilong, líder del grupo de piratas más potente de aquella época. Durante los últimos años de la dinastía Ming, la familia Zheng logró monopolizar el comercio exterior de Fujian y controló la mayoría de los intercambios con Manila.

El florecimiento de Anhai permaneció hasta 1655, año en que la familia Zheng se retiró de esta ciudad definitivamente cediéndola al control de la dinastía Qing. Cuando el ejército de la corte Qing entró en Anhai, la destruyó. Luego el gobierno del Celeste Imperio decidió repetir una vez más la política *Haijin* de la dinastía Ming, con el mismo objetivo político.

La historia del surgimiento y decadencia de ambos puertos, tanto el de Yuegang como el de Anhai, nos demuestra un panorama de fuerte competencia entre los diferentes poderes marítimos en la costa de China durante los siglos XVI y XVII. A través del análisis del negocio entre las regiones de Fujian y Filipinas, no sólo el de sus capitales, observamos que esta ruta tan corta era, en menor escala, una representación de la enorme competencia comercial y marítima que se había creado en toda Asia Oriental. Dentro de esta competencia, los comerciantes de Fujian eran, sin duda, los protagonistas destacados, y, entre ellos, sobre todo, algunos “grandes mercaderes” que se hicieron piratas. Un ejemplo de ello lo constituye la familia Zheng, quienes incluso llegaron a desempeñar un papel dominante, prevaleciendo sobre la autoridad china y los poderes europeos, monopolizando durante una cierta época una gran parte de los negocios de la costa china.

La ruta que se mantuvo entre Zhangzhou y Manila, en parte, puede considerarse también un éxito de la cultura marítima y de la experiencia de los navegantes fujianeses. Los barcos que partían de Yuegang, tenían que navegar primero a la isla de Amoy para salir al mar, luego pasar por las islas Pescadores y el sur de Taiwan antes de dirigirse al sur rumbo a la isla de Luzón. Al acercarse a Luzón, la primera tierra que se veía era Cagayán, y posteriormente los navíos bordeaban la costa occidental de la isla, atravesando la bahía de Lingayen para rodear el cabo de Bolinao. Posteriormente,

costeaban hacia el sur hasta Mariveles, donde cambiaban la dirección para dirigirse a Manila. Esta ruta se comprueba tanto en los registros de los “libros de agujas” como en el famoso mapa de Selden, pieza única que presenta esta ruta en forma de imagen y que resulta un testimonio contundente de esta gran época de la competencia comercial en el mar de China, así como de la temprana globalización.

Las mercancías que se intercambiaban en esta línea también era un microcosmos de los negocios del mercado mundial de aquella época. Los mercaderes de Fujian transportaban todo tipo de productos chinos a Manila, de los cuales la seda ocupaba la parte esencial, seguida por la porcelana. Ambas mercancías formaban parte importante de la carga del Galeón de Manila. Las mismas dos mercancías que China suministró al mercado mundial durante siglos. Además, a Manila también se la abastecía desde China de productos de uso y consumo cotidiano, como muebles, chucherías, comida, animales de tiro y de granja, metales e, incluso, pólvora. Es decir, los comerciantes fujianeses proveían a los españoles de casi todos los abastecimientos que ellos requerían para mantener la colonia filipina. La mayoría de estos productos, excepto la seda de Jiangnan y una parte de la porcelana de Jingdezhen, eran productos locales de la propia provincia de Fujian.

A diferencia de la gran variedad de mercancías exportadas por China, las que los sangleyes importaban a su propia tierra eran mucho menos variadas y, principalmente, artículos de lujo, sobre todo especias y materiales preciosos. Aunque las islas de Filipinas no producían en abundancia estos artículos, los chinos supieron aprovechar las rutas comerciales que les conectaban también con otras regiones del mar del sur de China para obtenerlas, especialmente de los holandeses, grandes traficantes de algunas de estas mercaderías, como la pimienta, sobre todo después de tomar posesión de Batavia. Pero eso no significa que los productos importados al mercado chino se destinaran únicamente a las clases pudientes, ya que a través de esta ruta también se introdujeron cultivos agrícolas que permitieron el alimento y sustento de una ingente y creciente población. Algunos de ellos, como la batata, se cultivó pronto en todas las regiones de China, apoyando a la solución del problema alimenticio e incluso contribuyendo al aumento demográfico del país. El tabaco, introducido a China

posiblemente por la ruta entre Zhangzhou y Manila, también se popularizó y tuvo un profundo impacto en la sociedad china.

Pero, sin duda, la principal mercancía introducida al mercado chino fue la plata. La plata era un recurso escaso en China, por lo que durante muchos siglos este metal de escasa circulación en el interior del imperio era muy demandado y poseía un elevadísimo valor, con un poder adquisitivo superior al que poseía en cualquier otro mercado del mundo. El suministro de plata americana, llevada a Manila por el Galeón de Manila, satisfizo esa gran necesidad de China. De ese modo, las monedas de plata acuñadas en las colonias españolas fueron casi la única forma de pago aceptado por los sangleyes en el comercio sino-filipino. Los comerciantes de Fujian, al regresar a Zhangzhou, transportaron una enorme cantidad de monedas españolas, sobre todo los reales de a ocho, el tipo circulante más común en todo el mercado mundial. Los estudios de historia económica han sacado a la luz el gran impacto de la plata americana en la sociedad y en la economía china, aunque poca gente ha puesto atención aun en la ruta entre Zhangzhou y Manila, que es el eslabón más importante de este proceso.

El comercio entre Zhangzhou y Manila durante los siglos XVI y XVII no fue solo una representación a menor escala de la competencia marítima que se experimentaba en Asia Oriental, y de los comercios de la temprana globalización, sino también un claro ejemplo del empuje de la carrera marítima de China. A partir del puerto de Yuegang, e incluso de varios puertos del sur de Fujian, el mar de China pudo conectarse con todos los océanos, y desde ese momento, las mercancías chinas, exportadas de Zhangzhou, se vendieron en casi todas las principales naciones del planeta en ese momento. Todo ello fue posible gracias a, por un lado, a los navegantes europeos, que perseguían su sueño oriental y enriquecimiento a pesar del fuerte riesgo que suponían las distancias y peligros de las rutas que unían Europa y Asia Oriental. Por otro lado, a los comerciantes de Fujian, no menos aventurados que los anteriores y que tuvieron que asumir no sólo los riesgos del mar, sino también, frecuentemente, los de violar las restricciones de las autoridades chinas.

Pero el comercio no fue el único logro de la carrera marítima de los fujianeses. Este pueblo, acostumbrado a vivir de los beneficios obtenidos en el mar, supo captar

cualquiera de las oportunidades que se ofrecían para adquirir riqueza. Así, en la región de Zhangzhou surgió toda una serie de industrias de productos que daban respuesta a las demandas del mercado exterior. Estas industrias, como parte imprescindible la economía marítima de Fujian, narra otra historia de los intercambios globales en su cultura, religión y tecnología, etc. Toda una serie de fenómenos de carácter global que se sucedieron en la pequeña región de Zhangzhou y que la conectó con el mundo, definitivamente.

CAPÍTULO V.
LA ECONOMÍA DE ZHANGZHOU:
INDUSTRIA EXPORTADORA Y COMERCIO CULTURAL

海澄，有番舶之饒，行者入海，居者附貲... 犀象，玳瑁，胡椒、蘇木、沈檀之屬，麇然而至。工作以犀為杯，以象為櫛，其於玳瑁或櫛或杯，沈檀之屬或為佛身玩具，夷貲之外，又可得直。

——何喬遠《閩書》，卷三十八，《風俗志》¹

La ciudad Haicheng tiene muchos barcos que negocian con el extranjero. Los viajeros salen al mar, mientras que los residentes les traspasan sus mercancías [para venderlas en ultramar] ... Los artículos como el cuerno de rinoceronte, el marfil, el carey, la pimienta, la madera brezel, la madera de Agar, el sándalo, etc., llegan en gran cantidad. Los artesanos utilizan el cuerno de rinoceronte para elaborar vasos o tallan el marfil elaborando peines. En cuanto al carey, éste también se usa para confeccionar peines o vasos. Otras materias como la madera de Agar y el sándalo son empleadas en la manufactura de efigies budistas y juguetes. [En este proceso], aparte de mercancías extranjeras, también se obtiene un valor añadido.

——He Qiaoyuan, *Minshu (Libro de Fujian)*, Capítulo 38. “Fengsuzhi”²

Los mercaderes fujianeses tras una larga lucha lograron realizar, por fin, legítimamente sus negocios con el ultramar. Durante este proceso, se vieron involucrados en la gran competencia marítima que estaba aconteciendo a nivel mundial y que tuvo lugar en la escena del mar el sur de China. De esta forma, el “pueblo marítimo” chino a través de los diferentes intercambios con las naciones asentadas en esta región y, sobre todo, mediante el comercio entre Zhangzhou y Manila, dejó un glorioso recuerdo de sus acciones. Pero Yuegang no solamente fue un puerto de transbordo, sino que también fue un centro productor de mercancías destinadas al mercado exterior. Como consecuencia, el florecimiento del comercio marítimo en Yuegang, estimuló en sumo grado el surgimiento de una industria exportadora en la región de Zhangzhou, cuyo rápido despegue y caída durante el último periodo de la

¹ He, *Min shu [閩書 Libro de Fujian]*. Capítulo 38. “Fengsuzhi” 風俗志, 946-947.

² Traducción de la autora.

dinastía Ming correspondió justamente con el desarrollo de los puertos de su alrededor, relevando por otro lado el dinámico sistema de interacción entre la ciudad y el mar.

Además del comercio exterior, la industria exportadora de Zhangzhou requiere de otro punto clave para comprender el “espíritu marítimo” del pueblo de esta región, punto que se evidencia en los productos fabricados en esta región y exportados al extranjero concretamente. Dos de sus artículos más representativos son la porcelana en blanco y azul y las figuras marfileñas, productos que apenas se fabricaban en Zhangzhou en épocas anteriores, pero que empezaron a surgir en ese momento como particular respuesta a la demanda del extranjero. Tanto la producción como el tráfico de estos objetos involucraron un complejo proceso de intercambio tecnológico, artístico y de bienes materiales entre distintos pueblos y culturas. Pero nuestra atención no debe limitarse solamente a las cosas que se exportaron desde Zhangzhou, ya que los objetos introducidos en esta ciudad desde el ultramar, en especial las monedas españolas, fueron otra parte imprescindible en esta serie de intercambios que fluían en dirección contraria. Para los habitantes de Zhangzhou, tanto la producción de artículos para la venta en ultramar como la aceptación de monedas extranjeras era la forma de interactuar y participar con un mundo exterior que generaba importantes valores económicos. Es por este motivo que en este capítulo vamos a enfocarnos en estos artículos: la porcelana, el marfil y las monedas. Los cuales constituyeron parte de un reducido círculo de interacción entre China, Europa y América, así como entre la tierra y el mar, un importante escenario del que Zhangzhou formó parte.

5.1 La porcelana de Swatow: una industria inspirada en el comercio marítimo

En lo referente a la porcelana china, un artículo que confundió al mundo durante largo tiempo fue un cierto tipo de porcelana llamada “Swatow”. Esta serie de piezas que circularon durante muchos siglos en los mercados de antigüedades y anticuarios occidentales ha sido fechada mayoritariamente alrededor del 1600 y posee unas características muy particulares y distintas a las de otros productos fabricados en cualquier otro horno de China. La mayoría de estas piezas son platos de gran tamaño, pero también encontramos algunos tazones, arcas con cubierta, tarros y platos pequeños, etc. Muchas de ellas diseñadas en el estilo blanco y azul, decoradas con motivos tradicionales chinos y paneles radiales, es decir que la superficie de su porcelana se divide en segmentos, cada uno con su propia imagen. Todos estos elementos son típicos de la porcelana “Kraak” de Jingdezhen, teniendo las piezas de Swatow un estilo de

manufactura mucho más cruda, ya que suelen tener la arena del horno adherida a la base, así como diseños decorativos muy espontáneos, de trazos bastante libres. Todas estas características difieren de obras de Jingdezhen de la misma época que han mantenido una hechura más fina.³

El término “Swatow” fue aparentemente introducido por los anticuarios y coleccionistas, pero no está claro cuándo empezó a ser utilizado. Este nombre se refiere al puerto de Shantou 汕頭 en la provincia de Guangdong, que en las memorias históricas de los holandeses siempre aparecía escrito como “Swatow”.⁴ Por aquel entonces Shantou era todavía un pueblo y no fue hasta el año 1860 que se abrió como un puerto internacional.⁵ Por ello, el lugar de origen de este tipo de porcelana fue un misterio durante varios siglos hasta los años 90 del siglo pasado, cuando la excavación arqueológica de una serie de hornos pertenecientes a la última etapa de la dinastía Ming finalmente lo localizó en la prefectura de Zhangzhou.⁶

Los hornos de la porcelana “Swatow” se distribuyen por la amplia región de Zhangzhou. El descubrimiento más importante está en Pinghe 平和, mientras que en otros lugares como Hua’an 華安, Nanjing 南靖, Zhangpu 漳浦, Zhao’an y Yunxiao 雲霄 también se hallan restos de hornos de esta clase.⁷ Además, en las últimas décadas, tanto el salvamento de los barcos naufragados como la excavación arqueológica en varios países han sacado a la luz una gran cantidad de piezas del mismo estilo “Swatow”,⁸ las que evidencian que esta industria en Zhangzhou estuvo estrechamente

³ Eva Ströber, “The Collection of Zhangzhou Ware at the Princessehof Museum, Leeuwarden, Netherlands” (Leeuwarden), 4. Recurso online disponible en: https://www.princessehof.nl/img/uploads/Zhangzhou_Research_0.pdf. Consultado el 28 de septiembre de 2020.

⁴ Ibid., 4.

⁵ El puerto de Shantou fue abierto en 1860 según el Tratado de Tianjin pactado entre China y Estados Unidos después de la Segunda Guerra de Opio (1856-1860). Xunxian Chen, “1860 nian shantou kaibu shimo [1860 年汕頭開埠始末考略 The Beginning of Shantou Harbour in 1860],” *Hanshan shifan xueyuan xuebao* [韓山師範師範學院學報 *Journal of Hanshan Normal University*] 32, no. 2 (2011): 6–9.

⁶ Para conocer el descubrimiento arqueológico de los hornos de Zhangzhou, véase Museo de Fujian 福建省博物館, *Zhangzhouyao: fujian zhangzhou diqu mingqing yaozhi fajue baogao zhiyi* [漳州窯: 福建漳州地區明清窯址發掘報告之一 Horno de Zhangzhou: informe de excavación de los hornos de las dinastías Ming y Qing en la región de Zhangzhou de Fujian] (Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 1997)..

⁷ Ibid., 1-4.

⁸ Los barcos naufragados en los que se salvaron las piezas de los hornos de Zhangzhou son: San Isidoro, mediado del siglo XVI. (Véase Eusebio Z. Dizon and Bobby C. Orillaneda, “The San Diego and San Isidro Wrecks: Reflections on Philippine Ceramic Trade on Swatow in the 16th Century,” in *Zhangzhou Ware Found in the Philippines: Swatow Export Ceramics from Fujian 16th-17th Century*, ed. Rita C. Tan (Makati: Art Post Asia, 2007)); San Diego, 1600 (Véase Jean-Paul Desroches, Gabriel Casal, and

relacionada con el comercio exterior de Yuegang.

Lamentablemente, en los escritos chinos tenemos muy pocos registros sobre la industria de porcelana en Zhangzhou y, aunque en algunos documentos occidentales sí hay más alusiones (como en los diarios de la VOC),⁹ en muchos casos no se indica de forma específica el lugar de producción de estas obras, por lo que para los investigadores es difícil distinguirlas de las producciones de otros hornos, sobre todo de las de Jingdezhen. A causa de esto, nuestro análisis se va a realizar principalmente basándose en los datos arqueológicos que tenemos.

La industria de porcelana de Zhangzhou

La provincia de Fujian cuenta con una larga tradición en la manufactura de porcelana, ya que a partir de las dinastías de Shang y Zhou algunos hornos en el centro de esta provincia, como Dehua 德化 y Yongchun 永春, empezaron a elaborar las llamadas “porcelanas primitivas”. No obstante, una característica muy evidente de la industria de la porcelana de Fujian es que todo su desarrollo histórico ha estado siempre

Franck Goddio, *Treasures of the San Diego* (Paris: Association Française d'Action Artistique, 1996)); Witte Leeuw, 1613 (Véase C.L. van Der Pijl-Ketel, *The Ceramic Load of the "Witte Leeuw" (1613)* (Amsterdam: Rijksmuseum, 1982)); Beijiao No.3 北礁三號, posterior a 1586 (Véase National Museum-Underwater Archeology Center 國家博物館-水下考古研究中心, *Xisha shuixia kaogu 1998-1999 [西沙水下考古 1998-1999 Arqueología subacuática de las islas de Xisha 1998-1999]* (Beijing: China Science Publishing & Media, 2005)); Hatcher Junk, alrededor de 1643 (Véase Colin Sheaf, *Hatcher Porcelain Cargoes: The Complete Record* (Oxford: Phaidon Press, 1988)); Bihn Thuan, 1608 (Véase Christie's Australia, "The Binh Thuan Shipwreck, Chinese Porcelain Artifact Catalog, 1-2 March 2004" (2004)); San Juanillo, 1578 (Este galleón, naufragado en 1578 en Baja California, fue inicialmente reconocido como San Felipe que se perdió en 1576, conclusión que se corrigió en los últimos años con las nuevas expediciones arqueológicas. Para conocer las piezas salvadas en San Juanillo, véanse Edward P. Von der Porten, *Ghost Galleon: The Discovery and Archaeology of the San Juanillo on the Shores of Baja California* (College Station: Texas A & M University Press, 2019)); San Agustín, 1595 (Véase Clarence F Shangraw and Edward P. Von der Porten, *The Drake and Cermeño Expeditions' Chinese Porcelains at Drakes Bay, California 1579 And 1595* (Santa Rosa: Santa Rosa Junior College, 1981)); Nan'ao No.1, 1573-1620 (Véase Guangdong Antique Archaeology Institute 廣東省文物考古研究所, *Gufan yizhen: nan'ao zihao chushui wenwu jingpin tulu [孤帆遺珍: 南澳 1 號出水文物精品圖錄 Tesoro del velero: piezas salvadas de Nan'ao No.1]* (Beijing: China Science Publishing & Media, 2014)). Sobre las ruinas terrenas donde se hallaron estos objetos, véase Roberto Junco Sanchez, Guadalupe Pinzón, and Etsuko Miyata, "The Chinese Porcelain from the Port of San Blas, Mexico," in *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol.2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, ed. Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼 (Singapore: Springer, 2019), 239–51; Patricia Fournier and Roberto Junco Sanchez, "Archaeological Distribution of Chinese Porcelain in Mexico," in *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol.2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, ed. Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼 (Singapore: Springer, 2019), 215–37; Rita C. Tan, ed., *Zhangzhou Ware Found in the Philippines: Swatow Export Ceramics from Fujian 16th-17th Century* (Makati: Art Post Asia, 2007).

⁹ Un estudio clásico basado en los documentos de la VOC es Volker, *Porcelain and the Dutch East India Company: As Recorded in the Dagh-registers of Batavia Castle, Those of Hirado and Deshima and Other Contemporary Papers, 1602-1682*.

muy vinculado al comercio marítimo. Desde la dinastía Han Oriental, época en que se logró en Zhejiang producir la cerámica esmaltada cocida a alta temperatura según el criterio chino para la manufactura de la porcelana,¹⁰ las piezas de “celadón” fabricadas en los hornos de esta provincia,¹¹ como el horno Yue 越窯 y el horno Longquan_龍泉窯, ya se exportaron al ultramar a través de los puertos del sur, como el de Dongye de Fujian y Fanyu 番禺 en Guangdong. Eso inspiró a grandes rasgos la producción de porcelana en la misma provincia de Fujian. Los descubrimientos arqueológicos de los hornos de esta época en esta región sacaron a la luz obras de celadón parecidas a las que se fabricaron en el horno Yue.¹² A partir de la dinastía Song el mercado de consumo de la porcelana de Fujian cambió sus objetivos de forma radical y, desde este momento, la mayoría de los productos locales de Fujian eran fabricados para ser exportados al extranjero, menos las piezas de Dehua que aparte de ser comercializadas en ultramar también gozaban de gran privilegio en el mercado doméstico chino.¹³ Las excavaciones arqueológicas demuestran que los productos de otros hornos de Fujian aparecen muy poco entre los restos encontrados de esta época en todas las otras provincias de China. Estas piezas, además, son en general de mala calidad, tratándose posiblemente de piezas defectuosas abandonadas.¹⁴ De la misma forma, los fragmentos de porcelana asignados a este período también se hallan a gran cantidad en los puertos antiguos,¹⁵ así como en los salvamentos de los barcos naufragados o las ruinas terrestres en el ultramar.¹⁶ Todo eso confirma que el mercado principal de la porcelana de Fujian durante esta fase estaba en el extranjero.

En comparación con otros centros productores de porcelana del resto de China, así como con algunos hornos de la misma provincia de Fujian, como el horno Dehua o el

¹⁰ Suzanne G. Valenstein, *A Handbook of Chinese Ceramics* (New York: The Metropolitan Museum of Art, 1975), 42.

¹¹ “Celadón” es el nombre que se pone en Occidente a la porcelana monocromático de color verde (青瓷), el primer tipo de porcelana inventado por los chinos.

¹² Jian'an Li 栗建安, “Fujian tang wudai de ‘yueyaoxi’ qingci: yi guyaozhi de faxian wei zhongxin [福建唐、五代的‘越窯系’青瓷: 以古窯址發掘的發現為中心 Celadón de la serie ‘Yueyao’ de Fujian del periodo Tang y Cinco Dinastías: entorno al descubrimiento de los sitios de antiguos hornos],” in *Zhejiangsheng wenwu kaogu yanjiusuo xuekan* [浙江省文物考古研究所學刊 *Zhejiang Antique Archaeology Institute Anal*], ed. Zhejiang Antique Archaeology Institute 浙江省文物考古研究所 (Hangzhou: Hangzhou Chubanshe, 2002), 188–92.

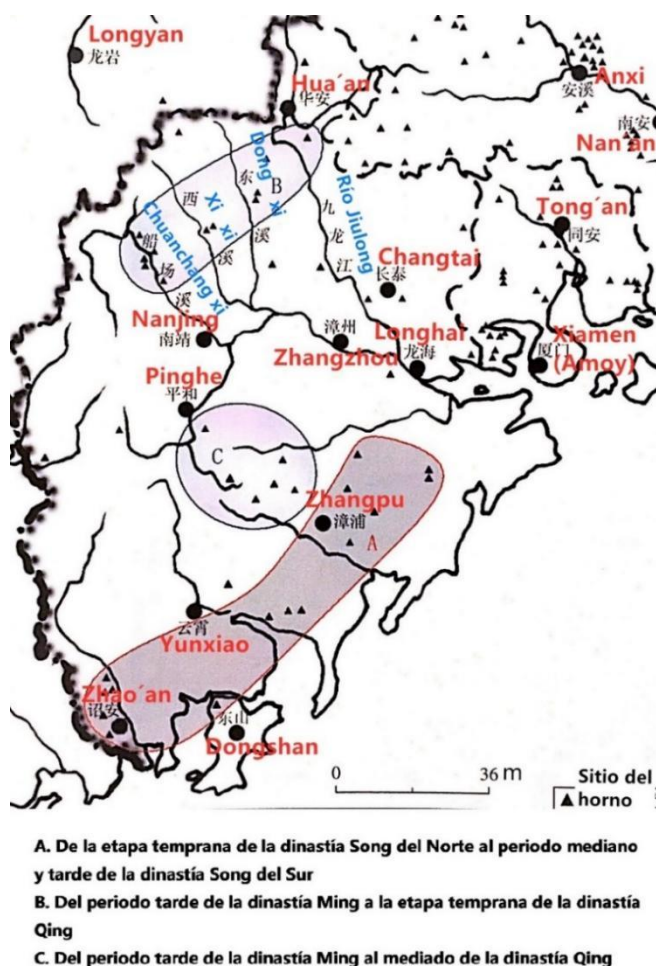
¹³ Yuanzhao Meng 孟原召, *Minnan diqu songzhiqing zhici shougongye yicun yanjiu* [閩南地區宋至清代制瓷手工業遺存研究 *Estudio de los restos de la artesanía de porcelana del sur de Fujian desde la dinastía Song hasta la dinastía Qing*] (Beijing: Wenwu Chubanshe, 2017), 235-236.

¹⁴ *Ibid.*, 234.

¹⁵ *Ibid.*, 236-237.

¹⁶ *Ibid.*, 238-244.

horno Cizao 磁灶窯 del distrito Jinjiang 晉江縣 de Quanzhou, la elaboración de porcelana en la región de Zhangzhou tiene una historia relativamente más breve. En las sucesivas expediciones arqueológicas se han extraído los primeros hornos de esta zona, fechados en la segunda mitad de la dinastía Song del Norte. Gracias a ellas podemos saber que la mayoría de estos talleres se distribuían por la costa,¹⁷ como se indica en el mapa 5.1.1. Aun así, el mayor florecimiento del sector de porcelana de Zhangzhou no llegó hasta la postrimería de la dinastía Ming, época en la que el centro de producción de este producto se trasladó a la región interna, concentrándose especialmente en la cuenca de los afluentes del río Jiulong, pues estos sitios eran ideales para el desarrollo de esta industria ya que los ríos por un lado, suministraban el agua necesaria para la fabricación y por otro lado, facilitaban el transporte a los puertos como Yuegang y Amoy (mapa 5.1.1).



Mapa 5.1.1 Distribución de los hornos de porcelana en Zhangzhou (Dinastías Song-Qing)¹⁸

¹⁷ Ibid., 183.

¹⁸ Fuente: Meng, *Minnan diqu songzhiqing zhici shougongye yicun yanjiu* [閩南地區宋至清代制瓷手

El desarrollo de los hornos de Zhangzhou estuvo muy vinculado a los puertos, no sólo en la dimensión espacial, sino también en el aspecto temporal. Meng Yuanzhao 孟原召 analizó una gran cantidad de datos arqueológicos y elaboró el siguiente gráfico (gráfico 5.1.2), que da a conocer el desarrollo de los varios centros productores de porcelana de Fujian en diferentes épocas históricas. En este gráfico se observa que los hornos de Zhangzhou tuvieron un sucinto desarrollo durante las dinastías Song y Yuan y que, además, el surgimiento de la industria de porcelana en Zhangzhou durante este periodo revela una alta coincidencia con el desarrollo de otros hornos de Fujian, como el de Dehua y Cizao. Junto a esto, la producción también pudo haberse visto afectada por el comercio marítimo del puerto de Quanzhou, que se encontraba en apogeo en ese momento. A pesar de esto, durante el curso de ambas dinastías el nivel de desarrollo de los hornos de Zhangzhou fue mucho más inferior al de los hornos de Quanzhou, pero no fue hasta después del comienzo de la dinastía Ming que, debido a la política de *Haijin*, el sector de la porcelana en toda la provincia de Fujian se debilitó, sin poder resurgir hasta la mitad de esta dinastía. Los hornos de Zhangzhou volvieron a crecer a partir de ese momento, estimulados aparentemente por el comercio de contrabando en Yuegang. Tal prosperidad alcanzó su auge en el último periodo de la dinastía Ming, cuando el gobierno chino levantó las prohibiciones impuestas sobre el comercio marítimo y permitió la salida al ultramar por Yuegang. Pero, en la fase más temprana de la dinastía Qing, la producción de los hornos de Zhangzhou cayó de pronto, debido en gran parte a la sucesiva decadencia de los puertos de Yuegang y Anhai, por donde se exportaban sus elaboraciones al extranjero. Tras todo lo que acabamos de mostrar, podemos concluir que toda la historia del desarrollo de los hornos de Zhangzhou siempre ha estado estrechamente relacionada con el surgimiento y la decadencia de los puertos internacionales de Fujian, pues no cabe ninguna duda de que la mayoría de las piezas de porcelana que se producían en Zhangzhou estaban dirigidas mayoritariamente a su exportación.¹⁹

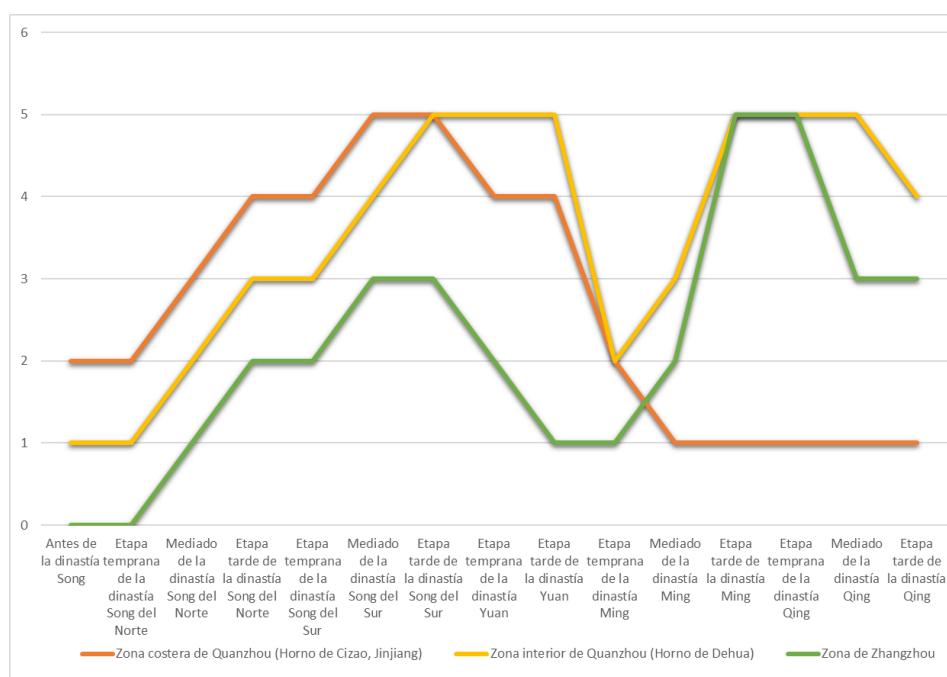
工業遺存研究 Estudio de los restos de la artesanía de porcelana del sur de Fujian desde la dinastía Song hasta la dinastía Qing, 182.

¹⁹ Songliang Fu 傅宋良, “Minnan mingdai qinghuaci de shengchan yu waixiao [閩南明代青花瓷的生產與外銷 Producción y exportación de la porcelana de azul y blanco del sur de Fujian durante la dinastía Ming],” in *Xiamen bowuguan jianguan shizhounian chengguo wenji* [廈門博物館建館十周年成果文集 *Acta de los éxitos del diez aniversario de la fundación del Museo de Xiamen*], ed. Museo de Xiamen 廈門博物館 (Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 1998), 128–44.

Fuente tecnológica de la porcelana de Zhangzhou

No obstante, el surgimiento de la industria de porcelana en Zhangzhou fue mucho más que un mero éxito del comercio marítimo y se debió, al mismo tiempo, a los intercambios técnicos con otros centros productores de este artículo. Una gran parte de la tecnología, así como de los mismos alfareros de Zhangzhou provenían de Jingdezhen, conocida como la “capital de la porcelana” (瓷都) en todo el país durante la dinastía Ming. El entonces gobierno chino mandó establecer en esta ciudad el “horno imperial” (禦窯), donde se reunieron los mejores técnicos y las materias de mayor calidad para la elaboración de estos artículos.²⁰ Este fue el periodo de mayor apogeo de la porcelana china, en especial para las piezas de porcelana de estilo azul y blanco, una categoría que había sido despreciada en épocas anteriores y que empezó a ser altamente valorada a partir de este momento.²¹

Gráfico 5.1.2 Línea de desarrollo de la industria de porcelana en el sur de Fujian (Dinastías Song-Qing)²²



²⁰ Chinese Ceramic Society, *Zhongguo taocishi [中國陶瓷史 Historia de la cerámica china]*, 360-369.

²¹ Ming Wan 萬明, “Mingdai qinghuaci de zhankai: yi shikong wei shidian [明代青花瓷的展開: 以時空為視點 The Spread of Ming Blue-and-White Porcelain: A Temporal and Spatial Perspective],” *Lishi Yanjiu [歷史研究 Historical Research]*, no. 5 (2012): 52–70.

²² Fuente: Meng, *Minnan diqu songzhiqing zhici shougongye yicun yanjiu [閩南地區宋至清代制瓷手工業遺存研究 Estudio de los restos de la artesanía de porcelana del sur de Fujian desde la dinastía Song hasta la dinastía Qing]*, 194.

Las obras de porcelana fabricadas en el horno imperial estaban destinadas por un lado, al uso exclusivo de la familia real y por otro lado, a funcionar como regalos diplomáticos en el comercio de tributos. Cabe decir que un material importante para la manufactura de la porcelana azul y blanca era un tipo particular de esmalte de cobalto que se trataba de un colorante introducido desde Persia,²³ y que se conoció por su nombre chino *sumaliqing* 蘇麻離青, posiblemente resultado de la traducción fonética de Samara, el lugar de origen de esta materia.²⁴ Las piezas de porcelana en estilo azul y blanco que se consideran de mejor calidad son las de los periodos pertenecientes a Yongle y Xuande, las que se produjeron con el antes mencionado esmalte de cobalto importado de ultramar. Este cobalto se obtuvo principalmente de los negocios tributarios que se llevaron a cabo a través de las expediciones de Zheng He.²⁵ Es decir, que la producción del horno imperial estaba muy relacionada con los intercambios de tributos por lo que, cuando estos decayeron, así lo hizo este.²⁶

En el capítulo III hemos relatado cómo el comercio de tributos fue debilitándose tras el cese de las expediciones de Zheng He. De la misma forma, a medida que el sistema de tributos se debilitaba la producción de porcelana en Jingdezhen también experimentó un cambio drástico.²⁷ Durante un largo tiempo el horno imperial había monopolizado los mejores materiales y había obligado a los alfareros que obraban en este lugar a trabajar forzosamente sin descanso, por lo que cada día se encontraban más descontentos con la autoridad.²⁸ Los años de Jiajing y Longqing fueron una época de frecuentes inundaciones en esta ciudad y posteriormente en los años de Wanli, Jingdezhen sufrió otra crisis debido al agotamiento de recursos como la arcilla, materia imprescindible para la fabricación de porcelana.²⁹ Todo esto agudizó la confrontación entre el gobierno y el pueblo, ya que los conflictos entre el horno imperial y los hornos

²³ Finlay, *The Pilgrim Art: The Culture of Porcelain in World*, 158-160.

²⁴ Feng Du 杜峰 and Baoru Su 蘇寶茹, “Liangzhong butong de jinkou guliao: ‘sumaliqing’ yu ‘suboniqing’ [兩種不同的進口鈷料:‘蘇麻離青’與‘蘇渤泥青’Dos tipos de cobalto importado: ‘sumaliqing’ y ‘suboniqing’],” *Zhongguo Kexue (E ji: Jishukaxue) [中國科學(E 輯: 技術科學) Science in China (Series E: Technological Sciences)]* 37, no. 5 (2007): 636-43.

²⁵ Finlay, *The Pilgrim Art: The Culture of Porcelain in World*, 221-222.

²⁶ Wang and Wu, “Lun mingqing qinghuaciye haiyangxing de chengzhang: yi ‘zhangzhouyao’ de xingqi weili [論明清青花瓷業海洋性的成長: 以‘漳州窯’的興起為例 The Developing of Maritime Culture of Blue and White Ceramics Ceramics During the Ming and Qing Dynasties: On the Rising of Zhangzhou Kilns],” 63.

²⁷ Ibid.

²⁸ Chinese Ceramic Society, *Zhongguo taocishi [中國陶瓷史 Historia de la cerámica china]*, 361.

²⁹ Ibid., 364.

civiles radicaban en la obtención de dicha arcilla.³⁰ En 1602 los barreros de Jingdezhen se sublevaron como respuesta a la muerte de un compañero, quien se había suicidado bajo la presión ejercida por el eunuco responsable de vigilar el proceso de fabricación del horno imperial.³¹ A partir de 1608 la producción del horno imperial cesó,³² situación que se prolongó hasta 1680,³³ a causa de diversas crisis económicas y guerras surgidas durante el paso de la dinastía Ming a la nueva dinastía Qing. De esta forma el horno imperial permaneció sin encargos durante más de siete décadas,³⁴ por lo que debido a esta crisis muchos alfareros salieron de Jingdezhen y se dirigieron en busca de trabajo a la costa del sureste de China. En las rutas que comunicaban Jiangxi y Fujian se hallaron varias ruinas de los hornos de esta época, en ellos los restos de fragmentos de porcelana encontrados muestran un estilo similar tanto al de los productos de Jingdezhen como al de las piezas de los hornos de Zhangzhou. A través de lo descubierto en estas ruinas se ha observado una línea de transmisión en la tecnología productora de porcelana, así como una misma ruta en el traslado de los barreros desde la región interior a la costera, quienes supusieron un gran apoyo técnico para el desarrollo de los hornos en Zhangzhou.³⁵

Cuando Jingdezhen quedó atrapada en esta serie de crisis, fue justamente la época en la que llegaron a Asia Oriental los países europeos en busca de oportunidades comerciales. En el capítulo anterior hemos detallado cómo al inicio del siglo XVII, cuando la rebelión de los alfareros atacó la industria de la porcelana de Jingdezhen, los comercios entre Fujian y Manila ya se encontraban en un periodo de gran florecimiento y, de la misma forma en las siguientes décadas los holandeses también mantendrían frecuentes intercambios con los mercaderes fujianeses a través de la isla de Formosa y Batavia. Todos estos intercambios requerían de una gran cantidad de porcelana china, requisito que no se podía efectuar con la producción de Jingdezhen, debido a la crisis

³⁰ Ibid., 362.

³¹ Jiangxi Light Industry Ceramic Institute 江西省輕工業廳陶瓷研究所, *Jingdezhen taoci shigao* [景德鎮陶瓷史稿 *Historia de la cerámica de Jingdezhen*] (Beijing: Sanlian Shudian, 1959), 98-100, 240.

³² University of Hong Kong-Fung Ping Shan Museum 香港大學-馮平山博物館, *Ceramics Finds from Jingdezhen Kilns* (Hong Kong: Fung Ping Shan Museum, 1992), 50-52.

³³ Richard S. Kiburn, *Transitional Wares and Their Forerunners* (Hong Kong: Oriental Ceramic Society of Hong Kong, 1981), 13-14; Michael Butler, Margaret Medley, and Stephen Little, *Seventeenth-Century Chinese Porcelain from the Butler Family Collection* (Virginia: Art Services International, 1990), 34.

³⁴ Kuwayama, "Chinese Ceramics in Colonial Latin America", 16.

³⁵ Wang and Wu, "Lun mingqing qinghuaciye haiyangxing de chengzhang: yi 'zhangzhouyao' de Xingqi weili [論明清青花瓷業海洋性的成長: 以 '漳州窯' 的興起為例 The Developing of Maritime Culture of Blue and White Ceramics Ceramics During the Ming and Qing Dynasties: On the Rising of Zhangzhou Kilns]," 63-64.

que atravesaba esta ciudad. Es por eso que, en la costa del sur de Fujian, en lugares cercanos a Yuegang, empezó a surgir una industria local de porcelana. Así, los hornos de Zhangzhou, basándose tanto en su propia tradición en la producción de estos productos ya formada en la dinastía Song, como en el conocimiento tecnológico de esta industria importado de Jingdezhen, surgieron en breve tiempo y empezaron a cubrir las necesidades de esos países a través de los comerciantes chinos en la costa o, en muchos casos, por medio de los contrabandistas. De esa forma, también se ahorraban los gastos de transporte que siempre se añadían al precio de las piezas de Jingdezhen.

Igualmente, los productos de los hornos de Zhangzhou han sido profundamente influenciados por las piezas de Jingdezhen, algo que se hace latente en el estilo de porcelana azul y blanco. Los hallazgos arqueológicos han corroborado la gran similitud entre las piezas de estos dos lugares, a pesar de que las porcelanas de Zhangzhou suelen tener una composición mucho más cruda.³⁶ En la corografía de Anhai, encontramos un registro sobre la fabricación de porcelana en Zhangzhou que dice que “la porcelana proviene de Raozhou”,³⁷ pero “durante los últimos años los hornos de Yuegang la fabrican imitando a las de Raozhou. [Los productos] son similares, pero [los que se fabrican en Yuegang] no son tan elegantes como los de Raozhou.” (磁器，自饒州來... 近年月港窯仿饒州窯而為之，稍相似而不及其雅).³⁸

Sin embargo, las piezas hechas en los hornos de Zhangzhou no eran siempre de mala calidad. Wang Guanyu 王冠宇 comparó una gran cantidad de creaciones de ambos lugares y llegó a la conclusión de que en una etapa temprana los productos de los hornos de Zhangzhou eran de buena calidad, porque tanto el diseño de los paneles como el delineado de las imágenes centrales eran bastante claros y finos. No obstante, a medida que se fue desarrollando su comercio la escala de producción se amplió y la manufactura se hizo cada día más sencilla e imprudente. En los platos rescatados del galeón San Diego, el que naufragó en 1600, los motivos del centro de las piezas son mucho más simples, mientras que los fondos también demuestran un aspecto bastante

³⁶ Miao Liu 劉淼, “The Cultural Change of Kilns and Contents of Export Ceramics on the Perspective of Development of Zhangzhou Seaports During Ming and Qing Dynasties,” in *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol.2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, ed. Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼 (Singapore: Springer, 2019), 29–47.

³⁷ Raozhou 饒州, nombre antiguo de la region de la provincia de Jiangxi a la que permaneció la ciudad de Jingdezhen.

³⁸ Grupo de Redacción de *Anhaizhi* 安海志修編小組, *Anhaizhi* [安海志 *Corografía de Anhai*] (Jinjiang: Grupo de Redacción de Anhaizhi, 1983), 117.

desarreglado.³⁹ De esta manera, podemos concluir que tanto el estilo artístico de la porcelana de los hornos de Zhangzhou como el surgimiento de esta misma industria en tal región fueron un éxito del desarrollo de la economía marítima. Este modelo económico quedó reflejado en el estilo y las condiciones de estas artesanías, ya que con el fin principal de alcanzar de forma rápida sus intereses no se atendieron convenientemente la calidad de los productos ni el prestigio del fabricante.



Figura 5.1.3 Tarro de la droga, Cerámica, Paterna o Manise (España), 1400-1450, Museo de Victoria y Alberto, Londres, No. 49-1907



Figura 5.1.4 Albarero, Porcelana, Hornos de Zhangzhou (Fujian), Periodo Wanli (1573-1620), Instituto Europeo de Arqueología Subacuática, París.⁴⁰

Los productos de los hornos de Zhangzhou

Los hornos de Zhangzhou no sólo fabricaron productos al estilo tradicional chino, sino también artículos adaptados a los gustos europeos, como los que se producían en Jingdezhen. Para el mercado hispánico un tipo muy particular era el albarero, un recipiente de forma cilíndrica que se utilizaba extensamente en varias naciones

³⁹ Guanyu Wang 王冠宇, “Wanming shiqi de waixiaoci ji zhongguo yu xifang de haishang maoyi [晚明時期的外銷瓷及中國與西方的海上貿易——以馬尼拉大帆船貿易為中心 Chinese Export Ceramics and Sino-Western Maritime Trade in Late Ming: A Study on Manila Galleon Trade]” (Peking University, 2011). 148-149.

⁴⁰ Fuente: Canepa, “Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the World, 1500-1644: A Survey of Documentary and Material Evidence”, 281.

europas como España, Italia y Francia durante los siglos XV-XVI para guardar hierbas medicinales (figura 5.1.3).⁴¹ En el galeón San Diego se salvaron piezas de este género, como la que se guarda en el Instituto Europeo de Arqueología Subacuática (Institut Européen d'Archéologie Sous-Marine) (figura 5.1.4). Es posible que los alfareros de Zhangzhou las hicieran según algún diseño o prototipo enviado por los españoles, ya que, pese a que las imágenes decorativas usadas son motivos tradicionales chinos, la forma es una copia de estas piezas europeas.⁴²

Lamentablemente, en la documentación castellana se recoge poca información sobre los pedidos españoles. Sin embargo, por la parte holandesa los registros sí son más completos. Por ejemplo, en mayo de 1639 Batavia envió un pedido con muestras a Tayouan, lo que hizo que se ensalzaran de nuevo las ordenanzas del gobierno dadas en julio de 1635 y marzo de 1637, en las que se pedía rechazar la “pintura, flores y hojas holandesas” aparte de solicitar la buena calidad de la porcelana, el esmalte y el azul cobalto para la ornamentación.⁴³

La documentación de la VOC tiene registrados muchos detalles de las comunicaciones sino-neerlandesas sobre los encargos de porcelana. Teresa Canepa tras analizar una gran cantidad de documentos de la VOC, así como las piezas hasta hoy guardadas, llegó a la conclusión de que los pedidos holandeses pudieron tener una mayor influencia sobre los productos de los hornos de Zhangzhou que la que tuvieron los ibéricos.⁴⁴ Un ejemplo muy representativo es un plato en azul y blanco de la colección del Museo de Groninger (Groninger Museum), cuya escena central combina los motivos chinos y europeos. Está adornado con barcos europeos de doble mástil y con el paisaje típico de la costa china, que deja ver sus representativas casas y montañas, así como un pez gigante que salta (probablemente simbolizando los peligros de los viajes a mar abierto) (figura 5.1.5). Se cree que el motivo de los barcos es una copia de algún mapa náutico de Europa. Un testimonio contundente es el mapa *Nova Zembla*, publicado en 1598. El que muestra una escena estrechamente similar a la anterior, con una rosa marina como centro, barcos de doble mástil con dos hileras de velas y un pez de grandes proporciones. Estos rasgos sugieren que el origen de esta escena puede ser

⁴¹ Canepa, “Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the World, 1500-1644: A Survey of Documentary and Material Evidence”, 282.

⁴² Ibid.

⁴³ Ibid., 306.

⁴⁴ Ibid.

holandesa en lugar de ibérica (mapa 5.1.7).⁴⁵ A pesar de esto, los estudios recientes de Suebsman plantean que la escena central y los cartuchos están basados probablemente en una carta marítima de la costa de Portugal, proveniente de un atlas náutico titulado *Spieghel der Zeevaerdt* (mapa 5.1.8) y publicado por primera vez en 1584 por el excapitán holandés de Enkhuizen, Lucas Janszoon Waghenaer (1533/34-1606), la cual sirve también como guía en la ruta marítima a Zhangzhou.⁴⁶



Figura 5.1.5 Plato, Porcelana, Hornos de Zhangzhou (Fujian), Periodo Wanli-Chongzhen (1573-1644), Groninger Museum (Groninger), No. 1983-0189⁴⁷



Figura 5.1.6 Plato, Porcelana, Hornos de Zhangzhou (Fujian), Periodo Wanli-Chongzhen (1573-1644), Museo Británico (Londres), No. PDF A 771

Otro plato del mismo estilo asignado a los hornos de Zhangzhou es una pieza que forma parte de la colección del Museo Británico (figura 5.1.6). Los bordes de este plato están decorados con cuatro caracteres chinos que dicen “*jinyue yuanlai*” (近悅遠來), un proverbio que significa literalmente “contento de haber llegado ya sea desde lejos o cerca” sacado del libro *Lunyu* 論語 (*Analectas de Confucio*).⁴⁸ El diseño central consta de otra interpretación de los elementos de la carta náutica: un motivo de la brújula del marinero en el centro rodeada por el paisaje de la isla de la felicidad en la parte superior y dos galeones que se encuentran consecutivamente a su izquierda y derecha, además

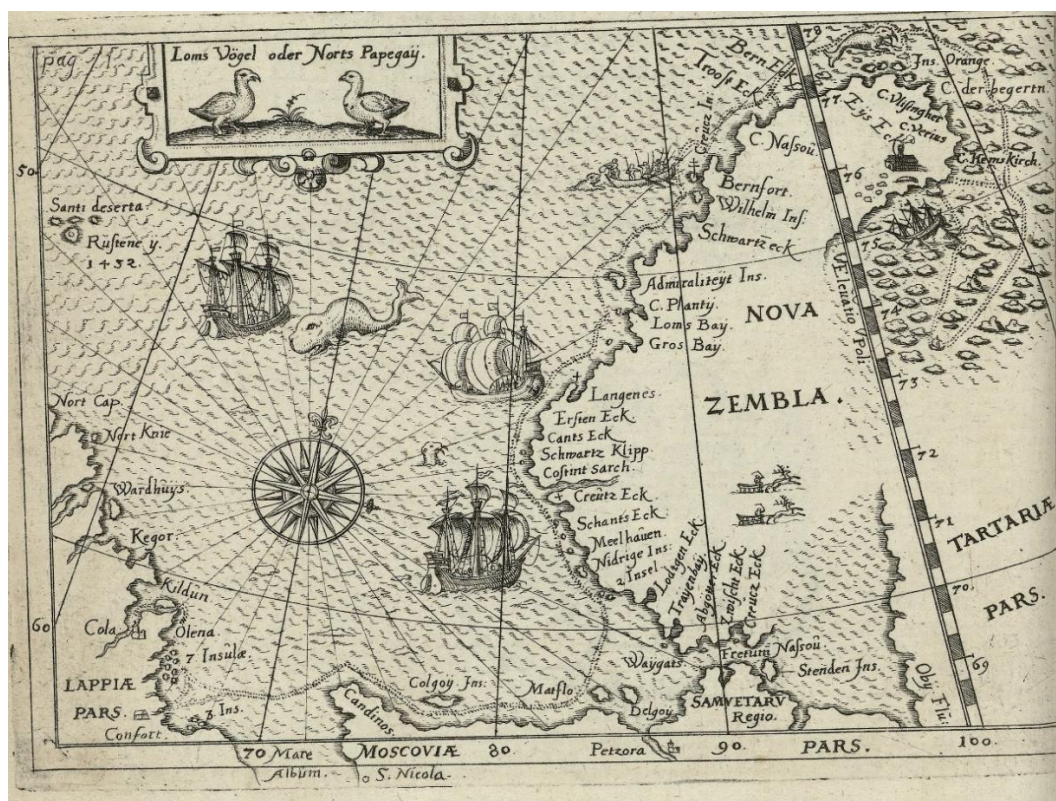
⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Daniel Suebsman, “Porzellan au seiner nordeutschen Privatsammlung,” in *Made in China. Porzellan und Teekultur im nordwesten im 18. Jahrhundert. Ein Kapitel Handelsgeschichte*, ed. Annette Kanzenbach and Daniel Suebsman (Oldenburg: Isensee Verlag, 2015), 95–96.

⁴⁷ Fuente: Canepa, “Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the World, 1500-1644: A Survey of Documentary and Material Evidence,” 304.

⁴⁸ Canepa, “Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the World, 1500-1644: A Survey of Documentary and Material Evidence,” 307.

de peces y plantas acuáticas en la parte inferior. La combinación de estas ornamentaciones, tanto chinas como occidentales, demuestran una fusión de la cultura agrícola china y la cultura marítima. La última parecía proceder de Europa, pero en realidad fue algo que ya formaba parte de la sangre de los chinos que se dedicaban a la producción y venta de estos productos de porcelana, es decir los fujianeses.



Mapa 5.1.7 Mapa náutico holandés de *Nova Zembla*, 1594, anónimo, publicado por Christoff Lochner Levinus Hulsius en 1598, Museo Nacional de Ámsterdam (Ámsterdam), No. NG-1979-564-2

Si hablamos de su exportación, el comercio de la porcelana de los hornos de Zhangzhou fue muy distinto al de las piezas de Jingdezhen. Los objetos producidos en Zhangzhou fueron cargados en gran cantidad en el Galeón de Manila, pero en opinión de Teresa Canepa, el lugar de destino principal de estos artículos fueron las colonias española como Filipinas y Nueva España y no la propia España, porque no hay testimonios ni en Veracruz ni en España que corroboren la presencia de estas obras de Zhangzhou en el negocio transatlántico.⁴⁹ En lo referente al mercado europeo, la mayoría de los productos de porcelana allí vendidos solían provenir de Jingdezhen. Estas piezas tenían mejor calidad que las de Zhangzhou y se coleccionaban como

⁴⁹ Teresa Canepa 甘淑美, “Xibanya de zhangzhouyao maoyi 西班牙的漳州窯貿易 [El comercio de la porcelana de los hornos de Zhangzhou por parte de España],” *Fujian Wenbo* [福建文博 *Reliquia de Fujian*], no. 4 (2010): 58–66.

alhajas, siendo utilizadas fundamentalmente dentro de la alta sociedad. De forma contraria, los productos de Zhangzhou, aunque también llegaron a Europa y América a través de esta temprana red de globalización,⁵⁰ fueron menos valorados por su aspereza.



Mapa 5.1.8 Carta del atlas náutico titulado *Spiegel der Zeevaerdt* publicado por Lucas Janszoon Waghenaer (1533/34-1606), 1584, Biblioteca de la Universidad de Utrecht (Utrecht), No. MAG: P, 111 Lk

Consiguientemente el mayor mercado de la porcelana proveniente de los hornos de Zhangzhou fue Asia, donde estaba igual de bien valorada que los productos de Jingdezhen.⁵¹ Por ello, una gran cantidad de piezas en estilo azul y blanco, así como cerámicas con esmalte sobre vidrio han sido descubiertas en Filipinas, Vietnam y también en una amplia parte de Japón.⁵² El estudioso japonés Morimura Kenichi 森村 健一 llevó a cabo un análisis de la composición de la porcelana china encontrada en su

⁵⁰ Sanchez, Pinzón, and Miyata, “The Chinese Porcelain from the Port of San Blas, Mexico.” Edward P. Von der Porten, “Clues to Internationalism in the Manila Galleon Wreck of the Late 1570s in Baja California,” in *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol. 2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, ed. Chunming Wu, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu (Singapore: Springer, 2019), 191–213. Fournier and Sanchez, “Archaeological Distribution of Chinese Porcelain in Mexico.”

⁵¹ Ströber, “The Collection of Zhangzhou Ware at the Prinsessehof Museum, Leeuwarden, Netherlands.” 4.

⁵² Tan, *Zhangzhou ware found in the Philippines: Swatow Export Ceramics from Fujian 16th-17th Century*; Jian’an 栗建安 Li, “Cong kaogu faxian kan fujian gudai qinghuaci de shengchan yu liutong [從考古發現看福建古代青花瓷的生產與流通 Estudio de la producción y distribución de porcelana antigua de azul y blanco en Fujian a partir de descubrimientos arqueológicos],” in *Zhongguo gutaoci yanjiu [中國古陶瓷研究 Estudio de porcelana antigua de China]*, Vol.13 (Beijing: Zijincheng Chubanshe, 2007), 196–206.

país y llegó a la conclusión de que los años 1585-1615 fueron el periodo de mayor florecimiento de los hornos de Zhangzhou. Durante esta época, el porcentaje de las piezas procedentes de Zhangzhou fue superior al de Jingdezhen, proporción que se fue reduciendo después de 1615.⁵³ Este periodo de oro de la industria de porcelana en esta región corresponde a la fase de apogeo de los negocios entre Yuegang y Manila. Ya hemos analizado que tras 1615, sobre todo a partir de la década 1620, los intercambios entre Fujian y Filipinas fueron interrumpidos frecuentemente por los holandeses y cómo el puerto Yuegang también cayó bajo diversos conflictos con distintas potencias marítimas, por lo que es muy posible que los hornos de Zhangzhou se vieran afectados por esta situación. Otros investigadores también observan que a finales del periodo Wanli, los hornos civiles de Jingdezhen superaron la crisis de materias primas y obtuvieron el derecho de explotar y utilizar la arcilla de caolín de mayor calidad para la fabricación de porcelana. Además, con la paralización del horno imperial un gran número de excelentes ceramistas artesanos se trasladaron a los hornos civiles de la misma ciudad, lo que provocó un rápido desarrollo de estos talleres privados y por lo que, una vez más, los productos de porcelana fina de Jingdezhen reemplazaron a los de Zhangzhou como los principales fabricantes de las porcelanas para su exportación.⁵⁴ No fue hasta mediados del siglo XVII que debido a la aplicación de la política *Haijin* por el gobierno Qing, la industria de porcelana de Zhangzhou, cuyo desarrollo dependía casi completamente del comercio marítimo, no cayó en permanente decadencia .

Entre todos los centros productivos de porcelana que existieron a lo largo de la historia, el de Zhangzhou fue uno de los pocos que estaba dirigido exclusivamente a la exportación. Toda la historia de su desarrollo, desde su nacimiento en la dinastía Song hasta su florecimiento en la última fase de la dinastía Ming, así como su decaimiento y completa desaparición al inicio de la dinastía Qing, se vio continuamente afectada por los negocios exteriores. De dicha forma, las piezas que se fabricaron en estos hornos

⁵³ Kenichi Morimura 森村健一, “Shoushūkama kei seihin (Suwatou) no nendaikan to sono igi [漳州窑系制品（スワトウ）の年代観とその意义 El Periodo del horno de Zhangzhou y Su Intención],” in *Mingmo qingchu Fujian yanhai maoyi taoci de yanjiu: zhangzhouyao chutu qinghua, chihuici yu riben chutu zhongguowai swatow* [明末清初福建沿海贸易陶瓷的研究: 漳州窑出土青花、赤绘瓷与日本出土中国外SWATOW Investigación sobre la cerámica comercial de la costa de Fujian a finales de la dinastía Ming e inicios de la dinastía Qing: Porcelana de azul y blanco y porcelana pintada de rojo de la serie Swatow desenterrada en Japón y fuera de China], ed. Centro de Investigación de Bienes Culturales Enterrados de la Ciudad de Sakai de la Prefectura de Osaka de Japón 日本大阪府堺市埋蔵文化財研究中心, 1994.

⁵⁴ Liu, “The Cultural Change of Kilns and Contents of Export Ceramics on the Perspective of Development of Zhangzhou Seaports During Ming and Qing Dynasties.” 39.

son una herencia de la combinación entre la artesanía china y la estética europea, las cuales nos recuerdan este periodo de intercambios culturales y el gran choque vivido entre tierra y mar.

5.2 El marfil: intercambio artístico y religioso entre Occidente y Oriente

La producción de porcelana no fue la única industria que surgió con fines exportadores. Otro sector emergente con el progreso de Yuegang fue el del marfil, a pesar de que durante un largo periodo este tema ha sido ignorado por los investigadores debido a la falta de documentación.

No hay testimonios de que en Zhangzhou hubiera tradición de elaborar esculturas marfileñas antes del siglo XVI, ya que debido a su escasez siempre fue considerada un objeto de lujo, pues era obtenida principalmente a través de la importación o la tributación de otros reinos, por lo que fue exclusivamente utilizada por la clase alta y raramente vista en el ámbito popular. Sin embargo, el surgimiento del comercio marítimo en Yuegang cambió esta situación. La introducción de materiales preciados desde el extranjero provocó el crecimiento de una nueva industria: la talla de marfil. Fue entonces que los artesanos de Zhangzhou empezaron a tallar figuras religiosas chinas con este material (figura 5.2.1), algo insólito hasta ese momento. Así quedaba registrado en *Zhangzhou fuzhi*, publicado en 1628,

“象牙今郡不復有，俱賈舶市來者。漳人刻為牙仙人之屬，以供近玩。耳目肢體信人也，備極淫巧出海澄。”⁵⁵

*“El marfil no se encuentra en nuestra prefectura, siempre se compra a los comerciantes que lo importan en el puerto. La gente de Zhangzhou lo usa para tallar figuras de inmortales y estatuillas de este tipo con el fin de darse el placer. Tienen las orejas, ojos y miembros muy vivos y las manufacturadas en Haicheng son excepcionalmente ingeniosas.”*⁵⁶

Las figuras marfileñas de Zhangzhou han sido siempre relacionadas con el marfil hispano-filipino, siendo imágenes cristianas manufacturadas por los mismos artesanos fujianeses en Manila por encargo de los españoles. Estas figuras, hechas según los

⁵⁵ Mengde Min 閔夢得, *Wanli guichou zhangzhoufuzhi* [萬曆癸醜漳州府志 Corografía de la prefectura de Zhangzhou elaborada en 1613 del reinado de Wanli] (Xiamen: Xiamen University Press, 2012). Vol. 27, “Wuchan. Qizhishu” 物產.器之屬, 1835.

⁵⁶ Traducción de la autora.

modelos traídos por los españoles desde Europa, poseen bastantes características del arte asiático. Por ejemplo, es habitual que presenten rasgos anatómicos chinos: ojos abultados y oblicuos, párpados superiores gruesos, lóbulos de las orejas bastante alargados y nariz de aletas carnosas (figura 5.2.2).⁵⁷ Suelen presentar además, el cuello cilíndrico dotadas con tres arrugas como en las representaciones budistas y se acompañan con motivos decorativos orientales como nubes escamosas o vegetación de técnicas similares a las que encontramos en la pintura china (figuras 5.2.3 y 5.2.4).⁵⁸ El hecho de que estas piezas fueran creadas coincidiendo con el surgimiento de la eboraria en Zhangzhou ha inspirado la sospecha de una posible interrelación entre ambas. Lo que deja intuir un amplio panorama de intercambios culturales y materiales a nivel global.



Figura 5.2.1 Songzi Guanyin, Marfil, 1580-1640, Museo de Victoria y Alberto (Londres), No. 274-1898.



Figura 5.2.2 La Virgen con el Niño, Marfil, 1601-1700, Museo Oriental (Valladolid), Fotografía de la autora.

⁵⁷ Ana Ruiz Gutiérrez, “Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de la Nao de China,” in *La Nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales*, ed. Salvador Bernabéu Albert (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2013), 184–212.

⁵⁸ Margarita Mercedes Estella Marcos, “Algunos relieves en marfil hispano-filipinos y sus posibles fuentes de inspiración,” *Archivo español de arte* 43, no. 170 (1970): 151–79.

Los orígenes de los marfiles hispano-filipinos

Cuando los españoles se asentaron en Filipinas, una tarea que se llevó a cabo simultáneamente a la conquista de las islas fue la de evangelizar la nueva tierra. Para este trabajo necesitaron urgentemente gran cantidad de figuras cristianas, pero estos artículos no eran fáciles de conseguir ya que, por un lado, el envío desde España requería de un elevado costo, tanto económico como temporal y, por otro lado, el bajo nivel de producción de estas islas tampoco era capaz de abastecerlas. Este problema se solucionó con la llegada de los chinos o, mejor dicho, los fujianeses, como ya hemos relatado incontables veces. Estos mercaderes e inmigrantes, muchos de los cuales eran originarios de Zhangzhou, se establecieron sucesivamente en Manila, formando una gran comunidad y se convirtieron en “oficiales de todos los oficios”.⁵⁹ Eran sastres, zapateros, plateros, escultores, pintores, bordadores, hilanderos, etc., y su aportación fue tal que se llegó a afirmar que sin ellos “la ciudad no podía mantenerse”.⁶⁰ En esta situación, la hechura de las piezas religiosas se encargó, como siempre, a los sangleyes.



Figura 5.2.3 Tríptico de la Virgen del Rosario (Hoja central), Marfil, 1601-1700, Catedral de Toledo, Fotografía de la autora.



Figura 5.2.4 Tríptico de la Crucifixión (Hoja central), Marfil, 1601-1700, Museo de América, Fotografía de la autora.

⁵⁹ Domingo de Salazar, “Carta-relación de las cosas de la China y de los chinos del parían de Manila, enviada al rey Felipe II por Fr. Domingo de Salazar, O. P, Primer Obispo de Filipinas. Desde Manila, á 24 de junio, de 1590,” in *Archivo del bibliófilo filipino: recopilación de documentos históricos, científicos, literarios y políticos, y estudios bibliográficos, Tomo.III*, ed. W. E. Retana (Madrid: Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1897), 47–80.

⁶⁰ Schurz, *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*, 113.

Uno de los primeros documentos que registra la manufactura de figuras cristianas por los chinos, muy posible en Fujian, es la relación de Hernando Riquel fechada en 1574, donde se relata que “vinieron 3 navíos de China que truxeron Mercadurias della” y, aparte de los consabidos envíos de seda y porcelana, “traxeron Imagenes de Crucifixos, Sillas muy curiosas á nuestro modo.”⁶¹ Es difícil saber qué modelos usaron los chinos para la realización de estos crucificados en una época tan temprana, sobre todo si tenemos en cuenta que la fe cristiana no comenzaría a difundirse por China hasta la llegada del fraile jesuita Matteo Ricci, quién estableció la primera misión en Zhaoqing en 1583. Sin embargo, un documento del siglo XVI nos puede dar una pista sobre el origen de esta industria.

En 1561, el misionero jesuita Luis Frois escribió una carta dirigida a Gonzalo Vaz donde relataba la historia de un hidalgo portugués que estuvo cautivo en China desde los años 1549 a 1553. En ella se afirmaba que los chinos, guiados por un fin comercial, habían realizado pinturas de temática cristiana que luego habían llevado a Goa para adornar las habitaciones de los hermanos.⁶² Este hidalgo fue Galeote Pereira, prisionero de la batalla de Zoumaxi (1549) que enfrentó a portugueses y chinos en Zhangzhou.⁶³ Después de ser capturado, Pereira fue recluido en la cárcel de Fuzhou, capital de la provincia de Fujian que está al norte de Zhangzhou. Por eso, lo relatado en la carta pudo ocurrir al sur de Fujian, muy probablemente cerca de Zhangzhou.

El informe de Pereira demuestra que a mediados del siglo XVI ya existía una industria en la región de Zhangzhou donde se producía imaginería cristiana para ser suministrada al mundo católico. Esta circunstancia quizá se deba a la demanda de los portugueses, ya que habían mantenido cierto comercio ilegal durante varias décadas en las costas de Zhejiang y Fujian, como hemos comentado en el capítulo anterior. Esta idea se refuerza si tenemos en cuenta que cuando finalmente lograron establecerse en Macao (1557), se pusieron rápidamente en funcionamiento talleres en el sur de China, elaborándose figuras cristianas con colmillos transportados desde Goa. Estas piezas se correspondían al llamado “marfil luso-oriental” o más concretamente al “marfil sino-portugués”, según la clasificación de Bernardo Ferrão.⁶⁴ A causa de la falta de datos documentales no se sabe el lugar de producción de estas figuras, aunque también

⁶¹ AMN, Colección Fernández de Navarrete, Nav. II, fol. 247, dto. 7º.

⁶² Medina, *Documentos del Japón, 1558-1562*, Vol.148, 475-76.

⁶³ Wicki, *Documenta Indica V 1561-1563, Monumenta Missionum Societatis Iesu*, Vol.83, 355.

⁶⁴ Bernardo Ferrão de Tavares e Távora, *Imaginería Luso-Oriental* (Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1983), XVIII

presentan obvios elementos chinos. Según Derek Gillman, es posible que este enclave fuera Cantón, ciudad que en el siglo XVIII se convertiría en un centro productivo especialmente dedicado a la exportación.⁶⁵

A través de estos contactos con los portugueses, los habitantes de Zhangzhou se convirtieron en los primeros chinos en conocer las figuras cristianas, ya que se trataba de un periodo anterior a la evangelización de Filipinas por parte de los españoles. De igual modo, debido a las ventajas geográficas que les facilitaban el contacto con el extranjero, sobre todo a través de Yuegang, fueron los primeros fujianeses convertidos al cristianismo quienes introdujeron la nueva religión en su tierra natal. En el prólogo de la obra evangélica *Qike* 七克 (*Siete vencimientos*) redactada por el jesuita Diego de Pantoja, el funcionario Chen Liangcai 陳亮采, oriundo de Quanzhou, relata lo siguiente: “Cuando yo era niño oí algo sobre el cristianismo. Los paisanos de mi pueblo natal, que viajaban mucho por el mar y que tenían contacto con los extranjeros, cuando volvieron me contaron cosas de la religión de Jesucristo...” (曩餘年方垂髫，即於天主耶穌之教竊有聞也。蓋吾嚮之舶於海者，與大西人遊，歸為餘言天主耶穌之教...) ⁶⁶. Si tenemos en cuenta que Chen nació en 1569,⁶⁷ su “infancia” debió transcurrir durante las décadas de 1570 y 1580, época inicial de los intercambios entre Yuegang y Manila. Es posible que los “paisanos” de los que habla, convertidos al cristianismo en Luzón, también trajeran imágenes de Cristo Crucificado o de la Virgen proporcionadas por los españoles, las cuales pudieron servir como modelos para que los artistas locales las copiaran.

En cuanto al lugar de manufactura de los marfiles hispano-filipinos, además de los talleres en Manila, varios investigadores han sugerido que su procedencia puede ser Fujian, muy posiblemente Zhangzhou. Fernando Zóbel propone que “algunas imágenes, sobre todo estatuas de marfil, fueron hechas en el sur de China para ser exportadas a Filipinas y Sudamérica.”⁶⁸ Gillman también supone que los marfiles encontrados en las iglesias coloniales de Filipinas estaban hechos en realidad en los talleres de Fujian.⁶⁹

⁶⁵ Gillman, “Ming and Qing Ivories: Figure Carving,” 36.

⁶⁶ Liangcai Chen 陳亮采, “Qike pianxu [七克篇序 Prólogo del capítulo de *Siete vencimientos*],” in *Tianxue chuhan* [天學初函 *Recopilación de los libros del catolicismo*], ed. Zhizao Li 李之藻 (Shanghai: Shanghai Jiaotong University Press, 2013), 303–4.

⁶⁷ Museo de Tianyige 天一閣博物館, *Wanli ershisannian yiweike jinshi lvli bianlan* [萬曆二十三年乙未科進士履歷便覽 *Repaso del curriculum vitae de los doctores admitidos en el año veintitrés de Wanli*] (Ningbo: Ningboshi Chubanshe, 2006), 14.

⁶⁸ Fernando Zóbel de Ayala, *Philippine Religious Imagery* (Manila: Ateneo de Manila, 1963), 15

⁶⁹ Gillman, “Ming and Qing Ivories: Figure Carving.” 38.

Aunque de momento es difícil encontrar testimonios más directos para comprobar estas suposiciones, la carta de Frois y el relato de Chen Liangcai nos proporcionan interesantes indicios en este sentido. Además, el hecho de que surgieran sendas industrias de marfil tanto en Manila como en Zhangzhou nos hace pensar en un lógico enlace entre ambas. Los grabadores de Fujian, quienes mantuvieron una complicada relación tanto con su tierra natal como con Filipinas, combinaron la tecnología escultórica de ambos entornos culturales creando obras que catalogamos como “arte hispano-filipino”, a la vez que dejaron sus propias huellas en el arte chino.

El marfil de Zhangzhou

La provincia de Fujian era conocida como el “pueblo de la escultura” dada su larga tradición en esta disciplina artística, siendo buen ejemplo de ello la artesanía folklórica en piedra de Shoushan 壽山 y la escultura de madera de Putian 莆田, manifestaciones que se influirían entre sí a partir de la dinastía Tang (618-907).⁷⁰ En ese sentido, no sorprende que las figuras cristianas hechas por los sangleyes demuestren tanta influencia proveniente del arte chino. Además, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, la prosperidad del comercio exterior en Yuegang ofreció un ambiente propicio para el desarrollo de los distintos tipos de escultura, debido a las abundantes materias preciosas importadas, las cuales eran aprovechadas para la creación de nuevas obras.

El literato fujianés Xu Bo 徐燭, al describir la prosperidad de Yuegang, hace alusión a este nuevo sector, “[Las] mercancías transitan [con los] viajeros, [y los] comerciantes ricos reúnen [esas] riquezas. [Se] tallan los cuernos de rinoceronte hábilmente, [mientras el] marfil pulido resplandece.” (貨物通行旅，貨財聚富商。雕鏤犀角巧，磨洗象牙光。)⁷¹ Dicho poema confirma el impacto del comercio ultramarino en Zhangzhou y el surgimiento de una industria de la escultura suntuaria labrada en materiales preciosos como el cuerno de rinoceronte y el marfil.

Las piezas marfileñas más famosas de Zhangzhou son las figuras religiosas,

⁷⁰ Shoushan 壽山: pueblo del norte de Fujian cuya producción más famosa es la piedra de buena calidad que se usa en la escultura. Putian 莆田: ciudad situada en la costa central de Fujian que cuenta con una historia milenaria en el ámbito de la escultura de madera.

⁷¹ Traducción de la autora. Dingjun Shen 沈定均 et. al, ed., *Guangxu zhangzhou fuzhi* [光緒漳州府志 *Corografía de la prefectura de Zhangzhou de los años de Guangxu*], *Zhongguo difangzhi jicheng. Fujian fuxianzhiji* [中國地方誌集成. 福建府縣誌輯 *Recopilación de las corografías de China. Colección de las corografías de prefecturas y distritos de Fujian*] (Shanghai: Shanghai Shudian Chubanshe, 2000), Capítulo 41, “Yiwen” 藝文, 984.

concretamente descritas en el texto de *Zhangzhou fuzhi* como “inmortales” (仙人),⁷² alusión que se refiere a las imágenes procedentes del budismo y del taoísmo como Guanyin y los Ocho Inmortales (八仙). Estas figuras suelen presentar los componentes del rostro muy concentrados en una cara relativamente amplia y los bordes de las túnicas redondeados frecuentemente coloreados (figura 5.2.5). El cuerpo está inclinado siguiendo la forma natural del colmillo, mostrando una elegancia comfortable (figura 5.2.6). El hecho de que no existan registros sobre este tipo de figuras de marfil en las corografías de otras regiones de la misma época y que presenten una gran semejanza con las esculturas en piedra o en porcelana de Fujian (figura 4.3.6) ha llevado a que sean considerada obras de Zhangzhou.⁷³



Figura 5.2.5 Figura de Chang'e 嫦娥
(Personaje mitológica china), Marfil,
1573-1644, Colección privada⁷⁴



Figura 5.2.6 Figura de Han Xiangzi 韓湘子
(Personaje de los Ocho Inmortales), Marfil,
1573-1644, Colección privada⁷⁵

⁷² Min, *Wanli guichou zhangzhoufuzhi* [萬曆癸醜漳州府志 *Corografía de la prefectura de Zhangzhou elaborada en 1613 del reinado de Wanli*], Vol. 27, “Wuchan. Qizhishu” 物產.器之屬, 1835.

⁷³ Meifen Cai 蔡玫芬, “Gangbu de gongyi, guanyu mingmoqingchu zhangzhou gongyipin ersanshi [港埠的工藝: 關於明末清初漳州工藝品二三事 *Artesanía del puerto, dos o tres cosas sobre las artesanías de Zhangzhou al final de la dinastía Ming e inicio de la dinastía Qing*],” in *Zhongguo haiyang fazhanshi lunwenji* [中國海洋發展史論文集 *Recopilación de los artículos sobre la historia de desarrollo marítimo de China*], Vol. IX, ed. Xufeng Liu 劉序楓 (Taipei: Research Center for Humanities and Social Sciences, 2005), 39–87.

⁷⁴ Fuente: Meiqing Gao 高美慶, ed., *Guanshi suocang zhongguo yadiao* [關氏所藏中國牙雕 *Chinese Ivories from the Kwan Collection*] (Hong Kong: Art Gallery-the Chinese University of Hong Kong, 1990). 163.

⁷⁵ Fuente: *Ibid.*, 169.

El literato Gao Lian 高濂, quien vivió en Hangzhou durante el reinado de Wanli (1573-1620), hizo notar en su obra *Zunsheng bajian* 遵生八箋 (*Ocho notas para preservar la salud*) que “la figura de marfil de Fujian posee una hechura ingeniosa, aunque lamentablemente no hay lugar para que se la coloque y ni siquiera es apreciada como de buen gusto.” (閩中牙刻人物，工致纖巧，奈無致放處，不入清賞。)⁷⁶ Esta descripción indica que la figura de marfil de Fujian gozaba de buena fama fuera de la provincia, sobre todo por su ingenio.

Según Gillman, en la corografía de Zhangzhou publicada en 1573 todavía no aparece ninguna alusión al marfil, sin embargo, la obra de Gao Lian publicada en 1591 ya habla de ello.⁷⁷ Esto nos lleva a pensar que la industria del marfil de Zhangzhou pudo surgir entre los años 70 y 90 del siglo XVI, momento que coincide con la primera etapa de desarrollo del comercio entre Yuegang y Manila. Así, la producción marfileña de este periodo podría tratarse de una respuesta a la escultura de marfil producida en Manila por los sangleyes,⁷⁸ porque hacia 1590 estos productos ya se habían convertido en un tipo de arte muy refinado. El primer obispo de Manila, Domingo de Salazar, en una carta dirigida al rey fechada en 1590 manifiesta que era tal “la habilidad que muestran [los sangleyes] al retratar las ymágenes que bienen de España” que pronto no serían necesarias “las que se haçen en Flandes”.⁷⁹

Análisis de la procedencia del material

El marfil fue un material abundante en Zhangzhou dada la prosperidad del comercio marítimo de Yuegang, sin embargo, se trató de una materia prima bastante rara en China hasta mediados del siglo XVI. Su precio hizo que fuera uno de los principales objetos tributarios que los estados dependientes del Sudeste de Asia otorgaban al Imperio Central. Según la lista en *Dongxiyangkao*, que consignaba la producción de todos los reinos de la zona, indica que tanto en Malaca como en Tailandia y Camboya se produjeron colmillos de elefante que se tributaron a la corte de la dinastía

⁷⁶ Traducción de la autora. Lian Gao 高濂, *Zunsheng bajian* [遵生八箋 *Ocho notas para preservar la salud*] (Beijing: Renmin Weisheng Chubanshe, 1994), Capítulo 14, “Yanxian Qingshang jian” 燕閑清賞箋, 552.

⁷⁷ Gillman, “Ming and Qing Ivories: Figure Carving.” 38.

⁷⁸ *Ibid.*, 39.

⁷⁹ Salazar, “Carta-relación de las cosas de la China y de los chinos del parían de Manila, enviada al rey Felipe II por Fr. Domingo de Salazar, O. P, Primer Obispo de Filipinas. Desde Manila, á 24 de junio, de 1590,” 66.

Ming.⁸⁰ Durante la primera etapa de la dinastía Ming (1368-1505) la talla de marfil se desarrolló principalmente en la corte y raramente en los entornos populares.⁸¹

Tal situación cambió con la llegada de los europeos. En los diarios de la VOC se puede verificar cómo los holandeses reunían marfil y cuerno de rinoceronte procedente de Camboya y Siam para luego transportarlo a otros puntos comerciales como Batavia y Fuerte Zeelandia.⁸² Según *De dagregisters van het kasteel Zeelandia*, el día 4 de agosto de 1637 el junco Rarop, que salió de Siam en julio del mismo año, llegó a Pehouw (islas Pescadores) con 105 catti de colmillos siameses y 9 cuernos de rinoceronte.⁸³ El mismo documento nos informa que el 22 de agosto de 1639, el filibote Den Otter,⁸⁴ partiendo de Siam llegó a Tayouan con “3014 catti de colmillos, 11 picol de cera,⁸⁵ 5 picol de madera de agar...”.⁸⁶ Estos datos nos ofrecen una idea del numeroso suministro de colmillos que se produjo, superando incluso la demanda del mercado y haciendo que los beneficios se desplomaran. En 1641, mientras el agregado comercial gestionaba unos pedidos cuyo destino eran los mercados de Japón y Taijouan (Taiwán), declaró que los colmillos y cuernos de rinoceronte eran muy baratos y que se había logrado bastante cantidad de ellos,⁸⁷ palabras que demuestran la gran cantidad de animales de este tipo que habían sido cazados en décadas anteriores.

Un porcentaje importante de los colmillos obtenidos en Camboya y Siam fueron introducidos en el mercado chino. Ante la imposibilidad de comerciar directamente con China continental, los holandeses lo hicieron a través de la isla de Formosa. Asunto que hemos ya analizado en el capítulo anterior, detallando cómo bloquearon la ciudad de Manila e interrumpieron los negocios sino-filipinos. De hecho, capturaron los barcos que iban de Zhangzhou a Manila, obligando a los comerciantes de Fujian a negociar con Formosa. Ellos adquirirían productos como porcelana y seda y a cambio les ofrecían

⁸⁰ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre el Océano Este y Oeste*], 13, 27, 37, 45, 53, 68.

⁸¹ Qiaomei Huang 黃巧梅, “Gudai yadiao renwu zaoxiang de chubu yanjiu [古代牙雕人物造像的初步研究 A Preliminary Study on the Ancient Ivory Figurines]” (Xiamen University, 2012), 18.

⁸² Departement van Koloniën onder toezicht van Dr. H. T. Colenbrander, *Dagh-Register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India, Anno 1636*, 64.

⁸³ J.L. Blussé et al., *De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, Deel I, 1629-1641*, 358.

⁸⁴ Filibote (en holandés *fluyt*): un tipo de velero muy utilizado por la Compañía de Indias durante los siglos XVII-XVIII, cuyo diseño era similar al de los galeones.

⁸⁵ Picol: peso que sirve en China para pesar la seda y otras mercancías. 1 picol = 100 catti = 5.9~6 kg.

⁸⁶ J.L. Blussé et al., *De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, Deel I, 1629-1641*, 475.

⁸⁷ Departement van Koloniën onder toezicht van Dr. H. T. Colenbrander, *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India, Anno 1641-1642*, 52.

a los chinos otros productos como pimienta, marfil, sándalo, etc. Según los diarios de la VOC, el 27 de noviembre de 1629 el gobernador Putmans dirigió varios yates a China con "... picol de pimientas,⁸⁸ 50 picol de brasilete de la india y... picol de marfil".⁸⁹ El día 2 de octubre de 1640, el comerciante Hambuagh tomó el junco de Jocsim para ir a Anhai con "142.470 catti de pimienta... 9.748 catti de caetche y 8.477 catti de marfil...".⁹⁰ Estos datos nos hacen ver el gran número de marfil introducido en el sur de Fujian durante la dominación holandesa en Taiwán (1624-1662), constituyendo un fuerte estímulo para la industria de marfil en Zhangzhou.

Los registros chinos y holandeses indican que el marfil utilizado en las figuras de Zhangzhou provenía principalmente de Asia. Sin embargo, en el caso de los marfiles hispano-filipinos poseemos de poca información sobre su origen. Un análisis científico realizado por el Instituto Andaluz de Ciencias de la Tierra de una pieza hispano-filipina de la Iglesia Parroquial de Íllora (Granada), demuestra que esta figura de la Inmaculada, definida como obra del siglo XVII, también está hecha con marfil asiático, lo que corrobora su relación con las piezas talladas en Zhangzhou e indica que probablemente sea una obra hecha por los mismos artistas fujianeses establecidos en Manila.⁹¹

En China la tradición de tallar colmillos lleva existiendo desde el Neolítico, aunque durante muchos siglos el marfil siempre fue un material raro y valioso que se usaba para labrar escogidos objetos rituales y artículos de uso diario para las clases altas. Sin embargo, resulta curioso que hasta ahora se hayan encontrado muy pocas figuras de marfil que sean anteriores a la dinastía Ming. Además, las piezas conservadas actualmente del periodo Ming son en su mayoría del estilo de Zhangzhou. Es por esto que creemos que la gran evolución de la figura marfileña china tuvo lugar en el último periodo de la dinastía Ming, posibilitada por un suministro suficiente de colmillos capaz de satisfacer el gran consumo de este material. Así, las denominadas figuras de los "inmortales" de Zhangzhou, inspiradas por las figuras hispano-filipinas y hechas por los mismos artesanos de Fujian, podrían ser el inicio de esta industria en China e haber influido a partir de este momento en el surgimiento de la industria doméstica china de figuras de marfil.

⁸⁸ Yate (en holandés *jacht*): un tipo de bricbarca militar del siglo XVII.

⁸⁹ Blussé et al., *De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, Deel I, 1629-1641*, 5.

⁹⁰ *Ibid.*, 500.

⁹¹ Marisa Rozalen and Ana Ruiz Gutierrez, "A Study of the Origin and Gilding Technique of a Hispano-Philippine Ivory from the XVIIth Century," *Journal of Archaeological Science: Reports* 4 (2015): 1–7.

La Virgen y Guanyin— ¿correspondencia iconográfica o intercambio cultural?

Cuando hablamos del estilo artístico que presentan los marfiles hispano-filipinos uno de los primeros elementos que se suelen resaltar es la cara achinada que presentan las figuras, siendo los ejemplos más típicos las representaciones de la Virgen (figura 5.2.7). Las cejas altas, los ojos semicerrados, los párpados abultados y la boca bien dibujada con las comisuras hacia arriba que le otorgan un aire apacible y sonriente a estas figuras, la acercan enormemente al aspecto de Guanyin (figura 5.2.8),⁹² imagen frecuente en el arte folklórico de Fujian y, por supuesto, entre los marfiles de Zhangzhou.



Figura 5.2.7 Inmaculada, Marfil, 1700-1750,
Museo Oriental (Valladolid),
Fotografía de la autora



Figura 5.2.8 Guanyin, Porcelana, 1600-1644,
Museo Británico (Londres),
No. del Museo 1980,0728.290

En el panteón chino Guanyin es una diosa de género femenino, aunque originalmente se trató de una figura masculina procedente del budismo de la India, conocido como Avalokitesvara bodhisattva. Su nombre completo en chino es “Guan shi yin” 觀世音 que significa “quien oye los lamentos del mundo” y se le considera símbolo de “benevolencia”. Los chinos creen que Guanyin posee un poder sobrenatural,

⁹² Ana Ruiz Gutiérrez, “La iconografía mariana en la eboraria hispanofilipina: La Virgen del Niño Perdido de Caudiel, Castellón,” *Millars. Espai i Història* 29 (2006): 57–65.

con el que ayuda a todos aquellos que acuden a él en situaciones extremas. A medida que el budismo se adaptaba a la cultura china, la figura de Guanyin fue adquiriendo aspectos achinados. Los ejemplos más típicos son algunas iconografías que se consideran completamente autóctonas de China, como Shuiyue Guanyin 水月觀音 (Guanyin con agua y luna), Baiyi Guanyin 白衣觀音 (Guanyin en túnica blanca), Yulan Guanyin 魚籃觀音 (Guanyin con cesta de pescado), etc.⁹³ Todas han sido incorporadas a las “treinta y tres manifestaciones de Guanyin” de la vertiente de budismo mahāyāna, aunque ninguna de ellas tiene su raíz en los sánscritos clásicos.⁹⁴

Otro fruto de esta adaptación cultural del budismo es que Guanyin quedó vinculada a un lugar concreto de China: el monte de Putuo (普陀山), situado en el archipiélago de Zhoushan (舟山群島) en el mar de la China Oriental, siendo considerada como su residencia. Resulta curioso que dentro de los cuatro bodhisattvas presentes en el budismo mahāyāna, Guanyin es la única que tiene su residencia en el mar. Además, ésta adquirió un apodo peculiar: Nanhai Guanyin 南海觀音 (Guanyin del Mar Meridional),⁹⁵ convirtiéndola en una diosa marítima.⁹⁶ Para un pueblo marítimo como el de Fujian, la figura de Guanyin obtuvo una gran difusión pues, según la creencia popular era eficaz protectora ante las tormentas y los naufragios como Mazu. Cuando Martín de Rada pisó la tierra de Fujian en 1575, le llamaron la atención los ídolos venerados en la calle, muchos de ellos variantes de Guanyin y según su relato

⁹³ Sobre las iconografías de Guanyin en el budismo Mahayana de China, véase Chunfang Yu 于君方, *Kuan-Yin: The Chinese Transformation of Avalokitesvara* (New York: Columbia University Press, 2001); Qiuliang Zhou 周秋良, *Guanyin gushi yu guanyin xinyang yanjiu: yi suwenxue wei zhongxin [觀音故事與觀音信仰研究: 以俗文學為中心 Estudio de los cuentos de Guanyin y el culto a Guanyin: toma como ejemplo la literatura vulgar]* (Guangzhou: Guangdong Higher Education Press, 2011).

⁹⁴ Dentro de las “treinta y tres manifestaciones de Guanyin” del Mahayana, la mayoría provienen de las “treinta y tres manifestaciones de Avalokiteśvara” descritas en el *Sutra de Loto*. No obstante, sólo hemos aludido a las creaciones originales de los chinos que nunca han sido mencionado en los sutras. Yu, *Kuan-Yin: The Chinese Transformation of Avalokitesvara*, 14.

⁹⁵ Es muy curioso el apodo Nanhai Guanyin (Guanyin del Mar Meridional) si tomamos en cuenta que la residencia de Guanyin está en realidad en el Mar de la China Oriental. Según Zhou Qiuliang, este nombre tiene su origen en el Sutra de la Guirnalda, el que describe la residencia de Avalokiteśvara en el Monte Potalaka en el Mar Meridional de India. En el caso de China, durante la época de Qin (221a.C-207 a.C.) y Han (202 a.C-220), el concepto del Mar Meridional cubría la región actual del Mar de la China Oriental, por lo que se le atribuye el mismo nombre Nanhai Guanyin a esta deidad budista achinada que reside en el Monte Putuo. Zhou, *Guanyin gushi yu guanyin xinyang yanjiu: yi suwenxue wei zhongxin [觀音故事與觀音信仰研究: 以俗文學為中心 Estudio de los cuentos de Guanyin y el culto a Guanyin: toma como ejemplo la literatura vulgar]*, 341-48.

⁹⁶ Yunv Chen 陳玉女, “Guanyin yu haiyang: mingdai dongnan yanhai de guanyin xinyang [觀音與海洋: 明代東南沿海的觀音信仰 Guanyin y el mar: el culto a Guanyin en la costa del sureste en la dinastía Ming],” *Renjian fojiao: xuebao. yiwen [人間佛教: 學報 藝文 Humanistic Buddhism: Journal, Arts and Culture]* 2 (2016): 102–33.

era “tanta la suma de los ydolos que vimos por todo lo que anduvimos que no se pueden contar porque demas que en sus templos y casas particulares para ello ay muchos...”⁹⁷

Cuando los fujianeses emigraron a Filipinas llevaron consigo sus propias tradiciones religiosas, entre las que se encontraba el culto a Guanyin. Este hecho se ha verificado dada la existencia de esta figura en los templos de las comunidades chinas en las islas.⁹⁸ De ese modo, al copiar los modelos europeos debían de pensar en las deidades de su propia religión, así que inevitablemente los combinaban con el arte budista chino. En el caso de la Virgen es posible que se reinterpretara la típica expresión de Guanyin dadas las similitudes que existían entre ambas iconografías. Sin embargo, no debemos reducir la relación entre estas dos representaciones a una influencia lineal y unidireccional de Guanyin hacia la Virgen María, sino que podrían presentar relaciones más complejas, influyéndose mutuamente.

Un ejemplo más llamativo es el de Songzi Guanyin 送子觀音 (figura 5.2.9), variante de la diosa Guanyin, a la que los fieles se encomendaban cuando deseaban tener hijos. Esta imagen por su concreción visual (porta un niño entre sus brazos), está muy relacionada con el arquetipo cristiano de la Virgen con el Niño, la cual es sumamente habitual en el marfil hispano-filipino. La iconografía de Songzi Guanyin no pertenece a las “treinta y tres manifestaciones de Guanyin en el mahāyāna”, pero eso no afectó a que se convirtiera en la figura más adorada en China. Ya que, en el capítulo anterior hemos explicado que en la sociedad agrícola de la China dinástica la fertilidad era considerada una fuerte responsabilidad de la mujer, pero no sólo de la mujer, sino también de ambas partes de la pareja e incluso de toda la familia. Así que la petición de tener hijos, sobre todo varones, formaba parte indispensable de las prácticas populares religiosas.

La creencia de que Guanyin era capaz de proporcionar hijos a quién se lo pedía tuvo su origen en un capítulo del *Sūtra de loto*,⁹⁹ texto que fue traducido al chino en el siglo V. Según este texto, “Si se encuentra una mujer que, deseosa de tener un niño, rinda homenaje y haga ofrenda a él, ella dará luz un niño dotado de méritos y sabiduría. Si estuviere deseosa de tener una niña, ella dará a luz una niña con rasgos bellamente

⁹⁷ *Relaçion Verdadera de las cosas del Reyno de TAIBIN por otro nombre china y del viaje que a el hizo el muy Reverendo padre fray martin de Rada provinçial que fue de la orden del glorioso Doctor dela yglesia San Agustin. Que lo vio yanduvo en la provinçia de Hocquien año de 1575 hecha por el mesmo*, BNF, Espagnol 325, 29v.

⁹⁸ Aristotle C. DY, “The Virgin Mary as Mazu or Guanyin : The Syncretic Nature of Chinese Religion in the Philippines,” *Philippine Sociological Review* 62 (2014): 41–63.

⁹⁹ Yu, *Kuan-Yin: The Chinese Transformation of Avalokitesvara*, 258-59.

configurados que, por haber plantado, en el transcurso de sus existencias anteriores, raíces de bondad, podrá ser amada y respetada largamente.” (若有女人，設欲求男，禮拜供養觀世音菩薩，便生福德智慧之男；設欲求女，便生端正有相之女。)¹⁰⁰

Sin embargo, aunque la fama milagrosa de Guanyin para “otorgar hijos” fue conocida entre el pueblo chino durante muchos siglos, su representación como portadora de un niño sobre el regazo apareció poco antes del siglo XVI. De igual forma, los exvotos sobre esos milagros pertenecen, en su mayoría a siglos posteriores, cuando ya existía un importante contacto entre Occidente y Oriente y el cristianismo se encontraba en amplia difusión por el territorio chino.



Figura 5.2.9 Songzi Guanyin, Marfil, 1573-1644, Colección privada¹⁰¹



Figura 5.2.10 Virgen del Rosario, Marfil, 1601-1700, Sociedad Hispánica de América, Nueva York

¹⁰⁰ Traducción castellana de Juan Masiá Clavel (Juan Masiá Clavel, *El sutra del loto* (Salamanca: Ediciones Sígueme, 2009), 346-347). La versión china está disponible en: <https://bookgb.bfn.org/books/0072.htm>, consultado el 27 de noviembre de 2020.

¹⁰¹ Fuente: Gillman, “Ming and Qing Ivories: Figure Carving.” Fig. 24.

La rareza de la figura de Songzi Guanyin antes de la dinastía Ming y su pronta popularización a partir del siglo XVI nos hace pensar en su posible vinculación con la figura cristiana de la Virgen con el Niño. Un claro ejemplo es el de una figura de marfil de Songzi Guanyin que guarda mucha semejanza con otra estatua mariana asignada al estilo “sino-portugués”. La figura de la Virgen del Rosario (figura 5.2.10), perteneciente a la Sociedad Hispánica de América (Hispanic Society of America) de Nueva York, tiene la misma postura que la de Guanyin (figura. 5.2.9) así como los detalles de la mano y el rosario. Aunque el Niño de la Virgen del Rosario se ha perdido, todavía observamos en la parte restante una gran similitud con la criatura que tiene en brazos Guanyin. Muchos investigadores indican que la figura la Virgen está influenciada por Guanyin, pero Gillman opina lo contrario. Según él, esta figura de Songzi Guanyin puede estar inspirada en la imagen de la Virgen del Rosario: sustituyendo la cruz del rosario por una borla, retirando el globo en la mano del Niño y añadiendo algunos detalles chinos como la bufanda budista arqueada. De esta forma, la Virgen del Rosario se convertiría sin problemas en Songzi Guanyin.¹⁰²



Figura 5.2.11 Virgen del Rosario (vista frontera), Marfil, 1601-1700, Museo de San Francisco (Medina de Rioseco-Valladolid), Fotografía de Fernando Fradejas

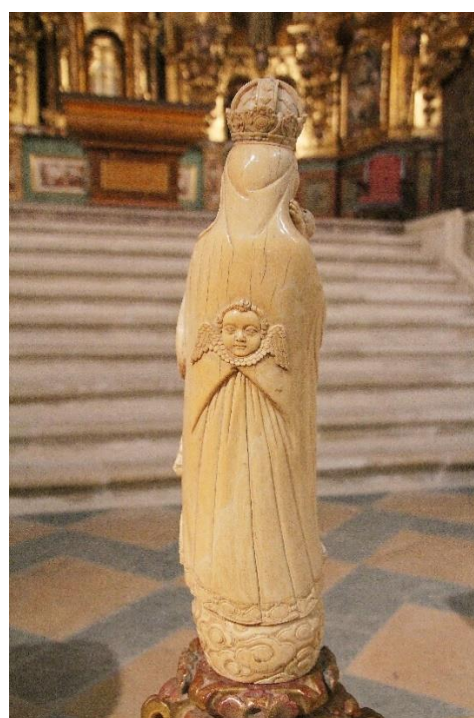


Figura 5.2.12 Virgen del Rosario (vista trasera), Marfil, 1601-1700, Museo de San Francisco (Medina de Rioseco-Valladolid), Fotografía de Fernando Fradejas

¹⁰² Gillman, “Ming and Qing Ivories: Figure Carving”, 41.

La Virgen del Rosario fue la advocación mariana más venerada por los dominicos, quienes no lo olvidemos tuvieron mucha influencia en Asia Oriental a partir de la segunda mitad del siglo XVI.¹⁰³ En 1587 tres sacerdotes españoles de la orden dominica llegaron a Macao y fundaron allí la Iglesia de Santo Domingo, misma construcción que más tarde quedaría en manos de los portugueses.¹⁰⁴ Por tanto, es posible que esta figura marfileña de la Virgen del Rosario fuera un encargo hecho por los dominicos en Macao a un taller chino. Aunque Gillman plantea que el lugar de producción de la serie sino-portuguesa pueda ser Cantón,¹⁰⁵ y con ello debemos considerar la posible intervención de los artistas fujianeses, sobre todo si tenemos en cuenta la gran similitud que muestra esta figura con la de Songzi Guanyin, cuya manufactura es típica del marfil de Zhangzhou. Otro argumento que apoyaría esta teoría son los frecuentes intercambios que tuvieron lugar entre Macao y Manila, sobre todo durante la unión de las coronas de España y Portugal (1580-1640).



Figura 5.2.13 Guanyin, Porcelana, Siglo XX, Fa Zang Si 法藏寺, Bacólod, Filipinas¹⁰⁶

Pero más allá de los territorios portugueses, la Virgen del Rosario también se veneró en las Filipinas, donde los dominicos también tuvieron una gran influencia. Una figura de marfil con esta iconografía se conserva en el Museo de San Francisco en Medina de Rioseco (figura 5.2.11),¹⁰⁷ y, curiosamente, posee una peana de nubes escamosas (figura 5.2.12). Este motivo es prototípico del arte chino y evoca la figura de porcelana de Guanyin producida en Dehua (figura 5.2.8). Fue habitual que los sangleyes establecidos en Manila al reproducir

¹⁰³ Jeremy Clarke, *The Virgin Mary and Catholic Identities in Chinese History* (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2013), 30.

¹⁰⁴ Manuel Teixeira, *Macau e a Sua Diocese, III. As Ordenes e Congregações Religiosas em Macau* (Macao: Tipografia Soi Sang, 1961), 608-611.

¹⁰⁵ Gillman, "Ming and Qing Ivories: Figure Carving", 36.

¹⁰⁶ Fuente: Chuanmiao Shi 釋傳妙, "Feilvbin Fojiao Zhi Chuanru Yu Fazhan [菲律賓佛教之傳入與發展 The Introduction and Growth of Buddhism in the Philippines]:1937 ~ 2008" (Hsuan Chuang University, 2008). 86.

¹⁰⁷ Estella Marcos, *La escultura barroca de marfil en España, II*, 197-99.

figuras europeas incorporan elementos procedentes de su propia tradición; pero como hemos indicado también podía haber ocurrido al contrario, es decir, que se emplearan elementos europeos al labrar la imagen de Guanyin. Esta suposición se comprueba en el estudio realizado por Shi Chuanmiao 釋傳妙, donde afirma que algunas figuras de Guanyin existentes en templos chinos de las islas Filipinas se parecen mucho a imágenes de la Virgen. Un ejemplo típico es la estatua de Guanyin del templo Fa Zang Si 法藏寺 (figura 5.2.13), cuyo peinado crespo recuerda fácilmente a la iconografía cristiana de la Virgen.¹⁰⁸

Por su parte, Aristotle C. DY. al estudiar la religión china en Filipinas explica las actividades religiosas de los chinos desde el punto de vista del sincretismo. En su análisis, la religión china tiene un carácter inclusivo que acepta con facilidad otras deidades ajenas.¹⁰⁹ En el caso concreto de Guanyin, no hay que olvidar que tiene un origen extranjero y pudo adaptarse a la cultura china gracias a la gran tolerancia mantenida respecto al budismo. A mi parecer, ese sincretismo e inclusividad también forman parte de las características fundamentales de la cultura marítima de Fujian. De modo que no resulta extraño que los artesanos oriundos de Fujian, acostumbrados al pluralismo cultural y religioso –dada su larga tradición comercial–, incorporasen elementos extranjeros en el modelado de sus propias deidades.

La industria de marfil de Zhangzhou fue otro éxito del desarrollo del comercio marítimo de Yuegang. Los escultores de Zhangzhou crearon figuras religiosas chinas con el marfil importado, pudieron estas obras haber sido inspiradas por las imágenes cristianas traídas por los españoles, las que los mismos artesanos de Zhangzhou también estaban copiando en sus prácticas artísticas. El nacimiento de la eboraria de Zhangzhou y su interacción con el marfil hispano-filipino es una historia global, la que abarca un proceso completo de colonización, comercio, migración e intercambios culturales. Las figuras marfileñas generadas en la línea comercial de Zhangzhou-Manila son la mejor representación de las interacciones entre las culturas marítimas de ambas partes, cuyo valor merece un estudio más profundo.

¹⁰⁸ Shi, “Feilvbin Fojiao Zhi Chuanru Yu Fazhan [菲律賓佛教之傳入與發展 The Introduction and Growth of Buddhism in the Philippines]:1937~2008”, 86.

¹⁰⁹ DY, “The Virgin Mary as Mazu or Guanyin: The Syncretic Nature of Chinese Religion in the Philippines,” 41-63.

5.3 Los reales españoles: impacto cultural en el sur de Fujian

Además de la industria con fines de exportación, algo indispensable de la economía marítima de Zhangzhou fueron las monedas extranjeras introducidas a través de los negocios exteriores. En el capítulo anterior hemos analizado que desde Yuegang, los mercaderes fujianeses traficaron con gran cantidad de mercancías de procedencia china al extranjero, pero los artículos importados fueron mucho menos que los exportados, es por ello que lo que se introdujo en mayor cantidad fueron las monedas extranjeras. Entre ellas, los reales españoles acuñados en América con la plata de este continente ocupaban la mayoría. Sobre todo la pieza “real de a ocho”, que durante varios siglos fue una verdadera divisa mundial.¹¹⁰

La influencia de los reales de a ocho para la economía mundial y su papel en la globalización más temprana ha sido muy estudiada por los historiadores de economía, tema que hemos tratado en los capítulos previos. No obstante, esta moneda aparte de haber sido una forma de pago, hoy en día también tiene gran valor histórico y cultural. El historiador Carlo Cipolla al describir los reales de a ocho afirma que era una moneda “tan fea, tan mal acuñada, tan fácilmente cercenable y para colmo, indigna de confianza en cuanto a su valor intrínseco” que llama la atención que al final “fuera tan apreciada y aceptada en todos los rincones del globo.”¹¹¹ En este sentido el mercado chino no fue una excepción, porque los reales de a ocho obtuvieron una influencia tan profunda en la economía y sociedad china a partir de su ingreso en este país que la actual moneda RMB que se utiliza hoy en China tiene su raíz en los reales de a ocho. La influencia de los reales españoles en esta tierra también se ha filtrado en otros aspectos como la cultura, el arte, el idioma, etc., palpables sobre todo en la región de Zhangzhou.

Zhangzhou fue el mayor receptor y distribuidor de los reales españoles en el mercado chino en la última etapa de la dinastía Ming gracias a la prosperidad del comercio marítimo de Yuegang. La documentación china guarda muchos registros sobre la introducción y circulación de tales monedas en esta región. Un libro titulado *Huangming xiangxulu* 皇明象胥錄 (*Registros de los intérpretes imperiales*), publicado en 1629 describe el uso de las monedas de Luzón en Zhangzhou y dice así: “En el Océano Oriental existe el reino de Luzón, país que no tiene ninguna producción, así los

¹¹⁰ Guillermo Céspedes Del Castillo, “El real de a ocho, primera moneda universal,” in *XIII Congreso Internacional de Numismática, Madrid-2003, Actas II*, ed. Carmen Alfaro, Carmen Marcos, and Paloma Otero (Madrid: Ministerio de Cultura, Secretaría General Técnica, 2005), 1751–60.

¹¹¹ Carlo M. Cipolla, *La Odisea de La Plata Española: Conquistadores, Piratas y Mercaderes*, trans. María Ponz Irazzábal (Barcelona: Crítica, 1999), 117.

extranjeros suelen intercambiar los artículos con las monedas argénteas. Estas monedas están hechas en plata, con caracteres extranjeros y tienen una concentración de plata del noventa y nueve por ciento. La gente de Zhangzhou las utiliza mucho.” (東洋有呂宋，其地無出產，蕃人率用銀錢易貨。錢用銀製造，字用蕃文，九六成色，今漳人多用之。).¹¹² Estas monedas de las que se habla son obviamente los reales españoles, ya que tanto el aspecto como la ley corresponden con los que se acuñaron en el Nuevo Mundo.

La llegada de los reales españoles a Zhangzhou forma parte de una larga historia global, igual que lo que ocurrió con el nacimiento del marfil hispano-filipino narrado en la sección previa a ésta. La creación de esta moneda en España, así como su fabricación en el Nuevo Mundo y su introducción al mercado chino demuestran exactamente otro panorama de conquista, comercio e intercambios culturales entre los distintos continentes del planeta, conectados, en gran sentido, a través de las rutas marítimas.

Los reales españoles

El inicio del “real” se puede remontar al siglo XIV, cuando el rey castellano Pedro I emitió la primera pieza que llevaba este nombre. La moneda de plata pesaba entre 3,43 y 3,48 gramos, tenía una condensación de plata de 11 dineros y 4 granos y una talla de 67 piezas por marco. Su diámetro estaba entre los 25 y 26 milímetros y entonces estaba valorada en un equivalente a 3 maravedís.¹¹³ Durante la época de Juan II (1406-1454) pasó a valer 7 maravedís y posteriormente, al comienzo del reinado de los Reyes Católicos, equivaldría a 31 maravedís.¹¹⁴ Sin embargo, cuando estos publicaron la *Pragmática de Medina del Campo* en 1497, reforma que marcó un antes y un después en el sistema monetario, trayendo consigo una moderna e importante transformación y renovación monetaria a España, con la que se restableció el valor del real y se ajustó a la suma de 34 maravedís.¹¹⁵

¹¹² Traducción de la autora. Ruizheng Mao 茅瑞征 and Xianggao Ye 葉向高, *Huangming xiangxulu, siyikao hedingben* [皇明象胥錄, 四夷考合訂本 *Registros de los intérpretes y relato de los cuatro bárbaros imperiales*] (Taiwan Huawen Shuju, 1968). 234-235.

¹¹³ Elena García Guerra, “Itinerarios mundiales de una moneda supranacional: el ‘Real de a Ocho’ o peso durante la edad moderna,” *Studia Historica. Historia Moderna*, no. 28 (2006): 241–57.

¹¹⁴ *Ibid.*, 242; Eufemio Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II, Tomo II* (Valladolid: Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de Valladolid, 1980), 65.

¹¹⁵ Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II, Tomo II*, 65.

Dada las características del real podemos analizar la pieza “de a ocho”, la cual venía a pesar entre los 27 y los 27,5 gramos, en la que el contenido del metal fino alcanzaba los 25,5 gramos. Su valor era de 272 maravedís y su talla se estableció en 8,375 piezas por marco.¹¹⁶ El real de a ocho también obtuvo otras denominaciones como patacón, *piece of eight*, piastres, etc.¹¹⁷ Pero la más utilizada fue el peso, aunque esta era una moneda imaginaria que nunca tuvo una existencia física y que sólo se empleaba en los negocios como un medidor al que se le había atribuido un valor determinado. Aun así, durante un largo tiempo se creyó que un peso se refería a un real de a ocho.¹¹⁸

Mientras se llevó a cabo la conquista del continente americano se descubrió una serie de minas de plata, por lo que la monarquía española no dudó en establecer nuevas cecas en estas tierras y autorizar la acuñación de los reales. En 1535, Carlos V mandó fundar la primera ceca en los Reinos de Indias, y México fue el lugar elegido.¹¹⁹ Posteriormente, en 1537 autorizó la fabricación de los “reales de a ocho, y de a cuatro, de a dos y de uno y medios de reales”.¹²⁰ Sin embargo, los reales de a ocho, los que tuvieron la mayor circulación internacional, no empezaron a acuñarse en América hasta 1572, cuando Felipe II renovó tipológicamente toda la moneda castellana y envió cuños de las nuevas improntas a los reinos de Indias.¹²¹

Las primeras piezas de los reales españoles acuñadas en América fueron manufacturadas a golpe de martillo y por eso mostraban una forma bastante irregular. Denominadas como “macuquinas”, estas monedas llevan a ambos lados las imágenes del escudo y la cruz de la monarquía hispánica (figura 5.3.1).¹²² Aunque en ese momento, la fabricación de estas piezas estaba lejos del refinamiento de las que se fabricarían en máquinas después del siglo XVIII, sus cualidades intrínsecas, sobre todo con respecto al peso y a la ley, no tardaron en ganarse la confianza de los mercaderes y banqueros de todo el mundo.

¹¹⁶ García Guerra, “Itinerarios mundiales de una moneda supranacional: El ‘real de a ocho’ o peso durante La Edad Moderna,” 243.

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II, Tomo II*, 59-60.

¹¹⁹ Pilar González Gutiérrez, *Creación de casas de moneda en Nueva España* (Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 1997), 77.

¹²⁰ Centro de Estudios Políticos y Constitucionales Boletín Oficial del Estado, ed., *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias, Tomo II* (Madrid: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, 1998). Libro IV, Título XXIII, Ley IV, 150.

¹²¹ María Teresa Muñoz Serrulla, *La moneda castellana en los reinos de indias durante la Edad Moderna* (Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2016), 134-135.

¹²² Ibid., 135-136.

A través de las dos rutas transoceánicas que partieron de Nueva España, el Galeón de Manila y las Carreras de Indias, los reales acuñados en América fueron transportados respectivamente a Manila y Sevilla. En la ciudad de Manila estas piezas se utilizaron en su mayoría para el pago de las mercancías chinas y fueron traficadas por los sangleyes en el viaje de regreso a su propia tierra, es decir, a la provincia Fujian o más concretamente a Zhangzhou. Mientras tanto, en el puerto de Sevilla una gran parte de los reales que llegaron del Nuevo Mundo salió presto de España y se fue distribuyendo por el resto de Europa.¹²³



Figura 5.3.1 Reales de macuquinas, Siglos XVI-XVIII, Museo de Zhangzhou (Zhangzhou)

La primera vía de salida de los reales españoles en Europa fue Lisboa, dada su proximidad y la conveniencia de sus comunicaciones con Sevilla. Además, la unión de la corona lusitana y castellana durante seis décadas también había permitido que los mercaderes de ambas partes se intercambiaran.¹²⁴ De este modo, un caudal de reales fluyó a Lisboa y luego fue transbordado en este puerto para ser llevado a Oriente por medio del tráfico oficial entre Lisboa, Goa y Macao.¹²⁵ A parte de eso, los portugueses en Macao también lograron estas monedas a través de los intercambios con Manila, cuya principal forma de pago fue el mismo real de a ocho.¹²⁶ En los negocios sino-portugueses, los que ya comenzaron muy temprano a partir de la primera mitad del siglo

¹²³ Del Castillo, “El real de a ocho, primera moneda universal,” 1756.

¹²⁴ Ibid., 1757.

¹²⁵ Ibid.

¹²⁶ George Bryan Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630–1754*, 74.

XVI, las monedas que se usaban también fueron los reales españoles. Los portugueses solían utilizarlos en los comercios no solamente con China, sino con todas las otras naciones asiáticas.¹²⁷ Las investigaciones numismáticas afirman tal hecho ya que, pese al gran volumen de los intercambios entre Portugal y China durante varios siglos, en el territorio chino se han descubierto muy pocas monedas portuguesas, mientras que los reales españoles circulantes en el mercado anticuario son incontables.¹²⁸

Otro receptor de los reales españoles en Europa fue Londres, ciudad que durante 1630 y 1648 desempeñó un importante papel distribuidor de la plata americana, al convertirse en el punto de escala de la mucha que se enviaba a los Países Bajos para gastos militares.¹²⁹ Los Países Bajos fue indudablemente el protagonista más relevante en el comercio con Oriente durante el siglo XVII, tiempo durante el que mantuvo frecuentes intercambios con China a través de la VOC.¹³⁰ Repasando cualquier volumen de los diarios de esta organización¹³¹ es muy fácil encontrar que la mayoría de los intercambios entre los holandeses y los territorios asiáticos se realizaron con reales españoles. La misma situación se repitió con los ingleses en 1637, los británicos hicieron la primera expedición a Cantón en la que el capitán Weddell “no vendió ningún producto inglés”, pero “dispuso 80,000 reales de a ocho”.¹³² Con este ejemplo podemos imaginar la gran cantidad de reales españoles que habían ingresado en el mercado chino por vía de las rutas holandesa y británica, piezas que fueron introducidas en su mayoría, como siempre, por los mercaderes fujianeses activos en la región de Zhangzhou.

Circulación de los reales españoles en Zhangzhou

Los reales españoles que circularon en China durante los siglos XVI-XVII fueron las piezas de macuquinas hechas a martillo (figura 5.3.1). Debido al aspecto irregular y su impronta obtuvieron vívidas denominaciones en chino. Se les llamó *kuaibi* 塊幣 (trozo de moneda), *xieziyin* 楔子銀 (plata de cuña), *chutouqian* 鋤頭錢 (dinero de

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Nanzhong 林南中 Lin, “Putaoya huobi ruhe laidao minnan [葡萄牙貨幣如何來到閩南 Cómo las monedas portuguesas llegaron al sur de Fujian],” *Shoucang* [收藏 Colección], no. 5 (2013): 93–94.

¹²⁹ Del Castillo, “El real de a ocho, primera moneda universal,” 1756.

¹³⁰ Ibid., 1758.

¹³¹ J.L.Blussé et al., *De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, 4 Vols.*; Departement van Koloniën onder toezicht van Dr. H. T. Colenbrander, *Dagh-Register Gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India.*

¹³² Michael Greenberg, *British Trade and the Opening of China 1800-1842* (Cambridge: Cambridge University Press, 1969), 6.

azada) o *shiziqian* 十字錢 (dinero de la cruz).¹³³ En el libro de Zhang Xie encontramos una descripción de estas monedas provenientes de Luzón:

“銀錢(大者七錢五分，夷名黃幣峙。次三錢六分，夷名突唇。又次一錢八分，名羅料釐。小者九分，名黃料釐。)”¹³⁴

“Monedas argéneas: las mayores pesan siete qian y cinco fen [27.9g], denominadas como ‘黃幣峙’ por los extranjeros; las menores pesan tres qian y seis fen [13.4g],¹³⁵ llamadas en el extranjero como ‘突唇’; a las un poco más pequeñas, que pesan un qian y ocho fen [6.7g], las llaman ‘羅料釐’ y a las más chiquitas que pesan nueve fen [3.4g] las denominan ‘黃料釐’.”¹³⁶

Las monedas registradas por Zhang Xie son incuestionablemente las macuquinas españolas. Tomando en cuenta la diferente pronunciación de estas denominaciones en el dialecto *minnanhua*, así como el peso de cada una, se encuentra que estos nombres corresponden justamente con los diferentes valores de los reales. Primero, el “黃幣峙” ([hɔŋ⁴pi⁴ti⁴]) es homófono de “un peso”, refiriéndose a los reales de a ocho. El siguiente, “突唇” ([tut⁴ɬun⁴]) debe de ser “tostón”, primera moneda oficial que se puso en circulación en Manila después de la llegada de los españoles, con valor de cuatro reales.¹³⁷ Esta palabra aparece en el *Arte de la lengua Chiō-chiu*, diccionario de chino vernáculo de 1620 y que se encuentra en la Biblioteca de la Universidad de Barcelona. En este repertorio vemos que “tostón” corresponde a la palabra “錢 Chi” (dinero) en el dialecto de Zhangzhou (figura 5.3.2), lo que muestra que la moneda de este valor fue muy utilizada en Manila, por eso no es nada sorprendente que fuese introducida a Zhangzhou.¹³⁸ Y, por último “羅料釐” ([lɔ⁴liu⁴li⁴]) puede ser “dos reales”, mientras que la más pequeña llamada “黃料釐” ([hɔŋ⁴liu⁴li⁴]) se refiere a “un real”.¹³⁹ Por este

¹³³ Meng Zhou 周萌, “Impacto cultural de los reales españoles en el sur de Fujian,” *Quiroga. Revista de patrimonio iberoamericano*, no. 17 (2020): 104–16.

¹³⁴ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre el Océano Este y Oeste*], 94.

¹³⁵ *Qian* 錢 y *fen* 分, unidades de peso utilizadas en Asia Oriental. Durante la dinastía Ming (1368-1644). 1 *qian* = 1/10 tael (*liang*) = 1/160 *jin* (catti) = 3.69g~3.75g, 1 *fen* = 1/10 *qian* = 0.369~0.375g.

¹³⁶ Traducción de la autora.

¹³⁷ Leoncio Cabrero et al., *Diccionario histórico, geográfico y cultural de Filipinas y el Pacífico, Vol. II* (Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 2008), 695-696.

¹³⁸ Biblioteca de la Universidad de Barcelona, *Arte de la Lengua Chio Chiu*, Ms. 1027. 11.v. Este diccionario ha sido transcrito y traducido al inglés por Henning Klöter, *The Language of the Sangleys: A Chinese Vernacular in Missionary Sources of the Seventeenth Century* (Leiden: Brill, 2010).

¹³⁹ Fang, *Huaren yu lvsong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史

texto, leemos casi todas las medidas de valor de los reales españoles ya circulaban en Zhangzhou, no solamente el real de a ocho, aunque más tarde sí sería el que tendría la mayor influencia.



Figura 5.3.2 Parte del diccionario *Arte de la Lengua Chiō-chiu*, en el que la palabra “錢 Chi” corresponde con tostón. Biblioteca de la Universidad de Barcelona, Ms. 1027. 14r.

Los reales españoles al principio de ser introducidos en el mercado chino se utilizaron de la misma forma que los lingotes tradicionales chinos, los que se pesaban y se cortaban en el momento de pago. No obstante, con el tiempo los chinos se dieron cuenta de que esas monedas tenían un peso uniforme y una ley estable, comenzando a usarlas como unidad. Sobre estos hechos tenemos poca información de la época Ming, pero entre la documentación de los siglos venideros sí se guardan registros semejantes que nos pueden revelar algo. En un memorial de 1833 presentado al emperador Daoguang 道光, el funcionario Huang Juezi 黃爵滋 relata lo siguiente,

“蓋自洋銀流入中國，市民喜其以枚核值，便於運用，又價與紋銀爭昂，而成色可以稍低，遂有奸民射利，摹造洋板，銷化紋銀，仿造洋錢。”¹⁴⁰

“Desde que la plata extranjera fue introducida en China, a los ciudadanos chinos les da gusto usarla, porque tiene un valor establecido en cada unidad, fácil

料分析與譯注 *El comercio entre los sangleyes y Luzon (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes*] Tomo 1, 87.

¹⁴⁰ Juezi Huang 黃爵滋, “Huangshaosi zoukoushu [黃少司奏寇疏 Memorial presentado por shaosi Huang],” in *Zhongguo jindaishi ziliao congkan: yapien zhanzheng* [中國近代史資料叢刊: 鴉片戰爭 *Recopilación de los documentos de la historia moderna china: la Guerra de Opio*], ed. Comisión de la Historia China 中國史學會 (Shanghai: Shenzhou Guoguangshe, 1954), 477–78.

de utilizar. Como las monedas tienen casi el mismo valor que los lingotes, pero con una ley relativamente más baja, hay gente pillá, quienes atraída por los beneficios, copiaron los cuños extranjeros y derritieron los lingotes para acuñar dinero extranjero... ”¹⁴¹

La gran popularidad de las monedas extranjeras generó piezas falsificadas, aunque este fenómeno no fue algo nuevo del siglo XIX, pues es muy posible que hubiera existido en la última fase de la dinastía Ming porque las monedas falsificadas de origen más temprano que se descubren en el sur de Fujian se realizaron como imitación de las macuquinas españolas (figura 5.3.3), las que fueron sustituidas por las monedas de cordoncillo en épocas posteriores al siglo XVIII. Una pieza de este tipo de la colección de Lin Nanzhong es una copia del real de a ocho hecha en cobre y plateada. Esta pesa 25,6 gramos y tiene una hechura mucho más cruda que las piezas verdaderas.



Figura 5.3.3 Moneda falsificada de “macuquina” de real de a ocho, Colección privada, Fotografía de de Lin Nanzhong

Los chinos varias veces engañados por los falsos reales, terminaron por no aceptar monedas si no eran previamente analizadas. Las instituciones financieras, como *qianzhuang* 錢莊 y *piaohao* 票號 solían poner un resello en las monedas que recibían o emitían, a modo de marca que probaba la comprobación del peso y de la ley. Los resellos podían ser caracteres chinos, pero en muchos casos también se grabaron signos particulares que transmitían cierta información sobre su procedencia y estado. A algunos incluso se les hacía una hendidura para comprobar la autenticidad de la moneda,

¹⁴¹ Traducción de la autora.

dejando una brecha en el borde (figura 5.3.4). Todas estas marcas son pruebas de la circulación de estas monedas en el mercado.

La fabricación de las macuquinas fue suspendida con la reforma monetaria de los Borbones, llevada a cabo en la primera mitad del siglo XVIII. En 1732, empezó la acuñación de una nueva tipología de moneda en respuesta a la ordenanza del 9 de junio de 1728, promulgada por Felipe V. Las nuevas monedas, hechas a volante, tienen una forma redonda mucho más regulada y con un cordoncillo refinado en el canto. Por eso, una vez que los mercaderes de Fujian las introdujeron en China fueron muy bien acogidas y circularon en este mercado a gran escala durante varios siglos. Durante el siglo XVIII, en la región de Zhangzhou, los reales españoles incluso pudieron convertirse en el patrón monetario, sustituyendo prácticamente a los lingotes tradicionales de China. Inspiraron además la fabricación de las primeras monedas argénteas chinas, pero esto ya es parte de la historia de otra época, por lo que no vamos a desarrollarlo en la presente tesis.¹⁴²



Figura 5.3.4 Macuquinas de los reales españoles con resellos y brechas, Colección Privada¹⁴³

¹⁴² Sobre el impacto de las piezas de cordoncillo en el mercado chino, véase Zhou, “Impacto cultural de los reales españoles en el sur de Fujian.”

¹⁴³ Fuente: Recurso online disponible en: <http://shipwreck.blog.sohu.com/111829023.html>, consultado el 15 de octubre de 2020.

El impacto cultural

Los reales españoles durante los varios siglos que circularon en China tuvieron la mayor difusión en el mercado del sur de Fujian, sobre todo en la región de Zhangzhou, por donde se introdujeron. Por eso, influyeron profundamente en la cultura local de esta zona, influencia que muchas de sus huellas aún se dejan notar hoy. En el dialecto de Zhangzhou, variante de *minnanhua* del sur de Fujian, uno de los términos utilizados para referirse al dinero es “鐳”([lui11]). Su pronunciación puede ser adaptación de “料釐”([liau-li1]), sacada del real en castellano y registrada en la obra de Zhang Xie.¹⁴⁴

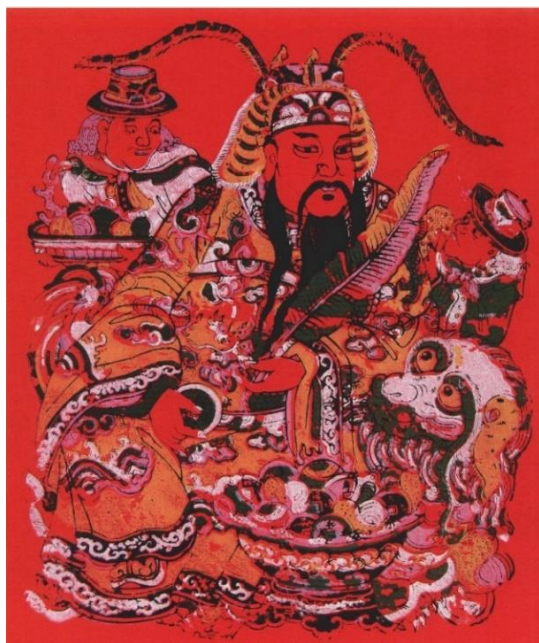


Figura 5.3.5 Pintura xilográfica de año nuevo de Zhangzhou titulada “Rey que atrae riqueza” (招財王), Galería de la Pintura Xilográfica de Año Nuevo de Yan Jinhua (Zhangzhou)¹⁴⁵

Asimismo, la circulación de las monedas extranjeras, como los reales españoles, queda reflejada en el arte folklórico de esta región. La pintura xilográfica del año nuevo de Zhangzhou tiene una iconografía muy popular titulada *Rey que atrae riqueza* (招財王). Presenta un monarca sentado en un león, con una vasija llena de oro y monedas delante. Está acompañado a ambos lados por dos figuras de rasgos occidentales, vestidas a la manera europea, que sostienen distintos objetos preciosos como un coral, perlas y dinero (figura 5.3.5). Con un sentido implícito de suerte y riqueza, esta pintura refleja la obvia

proyección marítima de la cultura del sur de Fujian, basada en el floreciente comercio ultramarino, cuya página más relevante era sin duda alguna la gloriosa prosperidad de Yuegang, puerto principal por donde entraron los reales españoles.

Como se puede apreciar, el uso de las monedas occidentales, dentro de las cuales la mayoría eran reales españoles, tuvo un impacto profundo en las costumbres de Zhangzhou. Las monedas de plata, por el valor que tienen, son las preferidas de los

¹⁴⁴ Zhang, *Dongxiyangkao* [東西洋考 *Relato sobre el Océano Este y Oeste*],94.

¹⁴⁵ Fuente: Jicai Feng 馮驥才, ed., *Zhongguo muban nianhua jicheng, zhangzhoujuan* [中國木板年畫集成, 漳州卷 *Colección de la pintura de año nuevo de xilografía china, Tomo de Zhangzhou*] (Beijing: Zhonghua Shuju, 2010), 68.

coleccionistas. Se cree, además que los reales españoles son objetos de buen agüero que ayudan a quitar la mala suerte. Forman parte importante de la dote nupcial y la gente de esta región también suele utilizar las monedas para hacer un tipo de cadena que ponen a los niños con el fin de exorcizarlos y pedir su bendición. A parte de esto, las monedas pueden servir para la creación de otros objetos como botoneso tocados y sirven, en algunas ocasiones, como artículos funerarios.¹⁴⁶

Los reales españoles son un signo imprescindible de la economía marítima de Zhangzhou. Su circulación en el mercado chino, cuyo inicio se sitúa en esta región del sur de Fujian, fue el éxito de una temprana globalización, formada gracias tanto a las rutas transoceánicas gestionadas por los europeos como a las líneas internas de Asia exploradas por los propios mercaderes chinos. El impacto cultural que ha dejado esta moneda en la sociedad y cultura china, sobre todo en la región de Zhangzhou al sur de Fujian, es otra demostración de cómo China veneraba la cultura material de Occidente desde el primer momento que entró en contacto con ella y cómo lo fue incorporando a su propia cultura, convirtiéndolo en un importante elemento de su propio idioma, arte y costumbres.

5.4 Conclusión

Los tres tipos de artículos que hemos analizado en este capítulo, a pesar de que cada uno tenga su propio carácter y significado particular, son símbolos y componentes importantes de la economía marítima de Fujian:

La porcelana es un producto estereotípico y tradicional de China, pero durante muchos siglos también ha sido uno de los artículos exportados al mercado mundial más importantes de China. Según la opinión de Robert Finlay, la porcelana proporciona la evidencia física más antigua y extensa de un encuentro cultural sostenido a escala mundial, quizás incluso del surgimiento de la primera cultura genuinamente global.¹⁴⁷ En ese sentido, la industria de la porcelana de Zhangzhou es el ejemplo más típico. Los habitantes de Zhangzhou eran tanto un pueblo marítimo como un pueblo heredero de la cultura tradicional agrícola china, por eso cuando ellos fabricaban las vajillas de porcelana según la exigencia de los pedidos extranjeros e incluían pintadas en ellas las

¹⁴⁶ Nanzhong Lin 林南中, “Mingqing shiqi minnan de fanyin jianzheng shangmao fanhua [明清時期閩南的‘番銀’見證商貿繁華 Las monedas de plata extranjeras circulantes en el sur de Fujian durante la época de Ming y Qing ha sido testigo del florecimiento de los comercios exteriores],” *Mintai wenhua jiaoliu* [閩台文化交流: Intercambios culturales entre Fujian y Taiwán], no. 4 (2009): 40–44.

¹⁴⁷ Finlay, *The Pilgrim Art: The Culture of Porcelain in World History*, 6.

imágenes de los barcos europeos junto a elementos tradicionales chinos, para ser llevadas luego a ultramar para ser vendidas a los holandeses o los españoles, cumplieron exactamente con ese proceso de intercambio entre la tierra y el mar. Por eso, creo que la porcelana de los hornos de Zhangzhou tiene en cierto grado una propiedad marítima, a pesar de que su raíz esté en la tierra.

Comparado con la porcelana, el marfil es un artículo más vinculado a las relaciones marítimas. En un primer lugar, el suministro de este producto dependía mucho de la importación, por lo que la fabricación de estas piezas desde hace muchos siglos siempre ha estado relacionada con los intercambios con el ultramar. En cuanto a la industria de marfil de Zhangzhou, su surgimiento también fue debido al florecimiento del comercio marítimo de Yuegang. Además, las figuras marfileñas hechas por los escultores de este lugar, tanto los de temática tradicional china como las de iconografía cristiana, se vieron inspiradas por las imágenes católicas traídas por los españoles a Filipinas, que llegaron a través de la ruta transpacífica del Galeón de Manila. Aun así, no debemos olvidar que la tecnología para la fabricación de estas figuras era esencialmente china, algo que queda demostrado especialmente en la iconografía de la Virgen, la que guardaba mucha semejanza con la figura folclórica china de Guanyin, debido a que la provincia de Fujian poseía una larga tradición en la realización de esculturas relacionadas con estos temas. Por ello, podemos decir que las piezas marfileñas de Zhangzhou también son fruto de la combinación de la cultura tradicional china y la europea, vinculadas en sumo grado por las rutas marítimas.

A diferencia de los dos objetos anteriores, los reales españoles, así como todas las monedas extranjeras introducidas en China durante varios siglos, son artículos completamente extranjeros que nunca habían existido con anterioridad en China a lo largo de su historia. Estas llegaron a través de las rutas marítimas y circularon a gran escala por una amplia región de China. En algunas zonas como el sur de Fujian incluso llegó a sustituir a los lingotes tradicionales chinos e inspiró, además, la acuñación de las primeras monedas argénteas en China y también, tuvo una gran influencia en el idioma, arte y costumbres de Zhangzhou, la “puerta marítima” de los siglos XVI-XVII, por donde se introdujo a este país. Por eso, hemos observado que para los chinos estas monedas poseen sin duda una propiedad marítima. Su penetración en esta tierra fue exactamente una historia de cómo China absorbió la cultura material occidental para transformarla en algo propio.

La fabricación y circulación de estos productos en Zhangzhou nos revelan la gran

relación de la cultura marítima con esta región, ya que su pueblo, acostumbrado a contactar con el extranjero, siempre se mostró dispuesto y listo a adaptarse a cualquier empresa exótica e, incluso, a cambiar su propia forma de trabajar y vivir: absorber las técnicas y tecnología de otras provincias, producir los artículos que el mercado ultramarino necesitaba, aprovechar los materiales importados para elaborar nuevos productos y crear una nueva industria, incorporar los elementos extranjeros en la fabricación de estas piezas, venderlas al ultramar a cambio de monedas extranjeras, utilizar estas monedas en los intercambios de su vida diaria, imitar estas piezas para acuñar sus propias monedas de plata, etc., Todos estos pasos han estado estrechamente vinculados entre sí y dibujan el panorama de circulación y entrelazamiento de las culturas materiales globales unidas a la región de este pequeño puerto. Así fue cómo surgió y funcionó la economía marítima de Zhangzhou, tema que merece más atención por parte de los investigadores, ya que los estudios actuales aún no son suficientes para responder a la complejidad histórica de este asunto.

CONCLUSIONES

Tras la exposición de nuestra investigación, y a modo de conclusión, creemos que la presente tesis aporta una relevante, y hasta ahora bastante desconocida, información acerca de la historia de la cultura de la región de Zhangzhou. Una cultura que nosotros hemos estudiado durante la última etapa de la dinastía Ming, al constituirse como un tiempo de especial relevancia por esa misma caída de una centenaria dinastía y sus modos de gobierno, así como por ser el momento de intensificación del encuentro entre Occidente y Oriente en los inicios de lo que ha venido en denominarse primera globalización.

Además, hemos abordado el tema a partir de un novedoso enfoque, centrado en la explicación de la historia del comercio exterior de esa región desde su íntima y milenaria ligazón cultural con el mar. Un condicionante, y a la vez una ventaja, cultural que les permitió a los habitantes de esa región, comerciantes, artesanos y agricultores, protagonizar desde la vertiente sónica los intercambios establecidos entre el imperio chino y el resto de las naciones, asiáticas y europeas, que interactuaban en el mar de China en los siglos XVI y XVII. Un modo de abordar el tema que resulta precursor no sólo por ser la primera vez que se aborda de ese modo un estudio histórico sobre esa región y grupo humano, sino también por el uso muy poco frecuente de una importante variedad de fuentes, tanto por su tipología como por su origen, occidental y oriental. De hecho, la mayor parte de las fuentes utilizadas han sido puestas en relación por primera vez, consiguiendo romper el yugo tradicionalmente existente y que ha derivado en encorsetadas visiones históricas de carácter céntrico, bien por parte europea, bien por parte asiática. Nosotros, ahora, situamos al puerto de Zhangzhou y su región dentro del contexto de la historia global, tanto como agente activo en su construcción, como pasivo en las transformaciones que experimentó influenciado por esa misma inmersión en los acontecimientos mundiales propios de la expansión de nuevos imperios de todo el mundo durante la Edad Moderna.

Es por ello que se hizo necesario comenzar el trabajo explicativo contextualizando ese encuentro entre Occidente y Oriente y las significativas consecuencias que de él se

derivaron. Así, aunque comenzamos con una somera exposición de la ya bien conocida historia de las expediciones marítimas europeas, repasando el inicio del establecimiento de las principales rutas y comunicaciones entre Europa y Extremo Oriente en los siglos XVI-XVII, no dejamos en ningún momento de centrar nuestra atención en Zhangzhou y en situar su importancia en aquel contexto histórico. No en vano fue el lugar donde, estamos convencidos y así lo demostramos en nuestro trabajo, fue donde se produjeron los más importantes contactos sino-europeos de aquella etapa iniciática.

Es de esa forma como únicamente pueden comprenderse, en toda su dimensión, las razones nada casuales por las que la región de Zhangzhou fue elegida por casi todas las naciones europeas para intentar abrir la puerta de China. En ello, sin duda, jugó un determinante papel la milenaria relación establecida entre los habitantes de aquella región china y el océano que la baña, lo que les había permitido ser desde antiguo los principales actores comerciales de China en los océanos Pacífico e Índico, en general, y en el mar de China, en particular. Tanto es así que el pueblo de Fujian puede considerarse, y así lo hemos explicado a lo largo de nuestra tesis, como el grupo que sostenía en mayor medida, y casi en exclusiva, el peso de todo el comercio exterior por vía marítima del Imperio Chino.

Unas afirmaciones las anteriores que explican por sí mismas, y como una evidencia más, el hecho de que, de una forma natural, surgiera con fuerza el puerto Yuegang en la última etapa de la dinastía Ming, una vez que las enormes ventajas derivadas del intercambio comercial entre europeos y chinos eran más que evidentes. Era, indefectiblemente, la materialización de la victoria de la conexión marítima, comercial y política, con el resto de las naciones, sobre la tradicional apuesta china por las rutas terrestres y la interiorización de su política. De hecho, a través del estudio de la historia del comercio exterior de Yuegang, a través de sus períodos de esplendor y decadencia, hemos podido comprobar el resultado del juego geopolítico y económico establecido entre las diferentes potencias marítimas que competían entre así en la misma época y mares. Unas relaciones y altibajos comerciales que se trasladaron a la evolución de la economía y de los modos de producción de aquella región china, de nuevo agente activo y pasivo de cuanto acontecía en esas relaciones internacionales.

Una región que hemos podido comprobar que ya empezó a destacar a escala mundial por sus actividades exportadoras, tanto como agente intermediario de otras regiones chinas, como por el crecimiento de su propia industria destinada al mismo fin. Todo ello estrechamente relacionado con el mercado ultramarino.

Una vez corroborado lo anterior, tímidamente apuntado o susceptible de ser intuido a partir de estudios anteriores de otros autores, lo que por sí sólo estamos convencidos de que supone un importante aporte por al exponerse y demostrarse extensamente, llegamos a parte final de nuestra investigación. En ella, especialmente en sus dos últimos capítulos, creemos que es donde se muestran nuestros adelantos más relevantes, sobre todo por la novedosa y trascendente información aportada. La reconstrucción más exhaustiva posible que se ha elaborado del comercio entre Zhangzhou y Manila, utilizando fuentes de diversa procedencia, poco conocidas, menos utilizadas y aún mucho menos puestas en relación entre sí para su comparación y complementación, supone un importante avance en el conocimiento las relaciones económicas entabladas entre españoles y chinos en los siglos XVI y XVII.

Dicha reconstrucción de la evolución comercial de esta ruta entre 1570 y 1644, permite observar la trayectoria que experimentó la relación económica establecida entre ambas potencias. Es decir, damos a conocer los altibajos del comercio sino-filipino en cada momento de aquella etapa histórica lo que, a su vez, ayuda a reinterpretar las causas de la decadencia del puerto de Yuegang. Un extremo este último nunca abordado desde esta perspectiva global, relacionada con el establecimiento del contacto con los occidentales y las consecuencias derivadas del comercio exterior practicado desde ese puerto con su principal interactuante, el puerto de Manila.

Tanto es así que, lo anterior, nos permite refutar las clásicas explicaciones dadas hasta ahora. Nosotros proponemos que la caída de Yuegang, al igual que su surgimiento, son fenómenos que estuvieron estrechamente relacionados con las circunstancias que rodearon la relación y la competencia comercial entablada entre las diferentes potencias marítimas en Asia Oriental en aquella época.

Por otra parte, también, con nuestra tesis rompemos con las formas tradicionales con las que se han venido tratando desde la historia de arte los estudios del comercio

de algunos de los principales artículos exportados por China a cambio, principalmente, de la plata americana llevada a Asia por los europeos. Así, no abordamos el estudio de las tres mercancías más frecuentes en ese mercadeo, la porcelana, el marfil y la plata como artículos separados, sino como integrantes de un mismo marco, el de la economía ultramarina. Y lo hacemos desde un análisis vinculado, esencialmente, a la práctica del comercio marítimo. Con las fuentes a nuestro alcance, como ya hemos expuesto estudiadas y analizadas en conjunto por primera vez, a partir de esa nueva metodología comparativa e integradora, se comprende ahora mucho mejor la realidad histórica de Zhangzhou, tanto desde su condicionante y ventaja geográfica, como desde las experiencias vividas por su pueblo, forjadoras de su economía, cultura y arte característicos. Unos rasgos que, como se ha demostrado, una vez más en nuestro trabajo, se encontraban profundamente influidos por el mar y el contacto que éste permitía con otros pueblos a través de la navegación.

Es así que, después de realizar este estudio de la cultura marítima y del comercio exterior de Zhangzhou durante la última etapa de la dinastía Ming, nos atrevemos a refutar la teoría de Hegel. Él afirmaba que los chinos “no tienen ninguna relación positiva con el mar”, lo que tras nuestro estudio resulta una conclusión fácilmente cuestionable. La utilización por parte de Hegel de informaciones parciales, que no integraban a todos los pueblos y regiones de China, le conduce a un error evidente. No consideró, entre otros, al pueblo de Fujian, situado al sureste del país y poseedores de una marcada cultura marítima. Y ello aun cuando no discutimos que, en efecto, durante la historia de China, la mayoría de los gobernantes de sus distintas dinastías reinantes mantuvieron frecuentemente políticas de carácter fisiocrático y que daban la espalda al desarrollo del comercio marítimo. De hecho, incluso, en algún periodo se prohibió totalmente este tipo de actividad, como acaeció en las dinastías Ming y Qing. Pero tampoco es menos cierto que todas estas limitaciones no impidieron que aquellos pueblos costeros, especialmente el de Fujian, siguiera practicando el comercio ultramarino. La historia y la cultura de Zhangzhou que mostramos en este trabajo son buena prueba de ello y, en especial, el caso de Yuegang. Y no sólo importante para la historia de China, sino como hemos podido comprobar, también jugando un papel

primordial a la hora de entender la historia del comercio marítimo mundial de los siglos XVI y XVII.

En efecto, así lo prueba el estudio que hemos realizado de la actividad mercantil de Yuegang, de los artículos exportados e importados a través de este puerto. Una actividad que, además, no sólo nos muestra su actividad comercial, sino que también nos permite comprender mucho mejor el desarrollo y la evolución experimentada por parte de otras actividades económicas de la región más ligadas a la tierra. Es así que hemos podido establecer, de una forma mucho más nítida, la relación establecida entre el comercio marítimo y el crecimiento de la producción industrial y agropecuaria de la región, sin olvidar los contactos y rutas establecidas entre esta misma región y otras del interior de China.

Yang Guozhen, en su repaso de la historiografía sobre la tradición marítima, ya propuso la existencia de la dualidad marítima-continental de la civilización. En su análisis, la civilización china aparece relacionada tanto en su vertiente continental como en la marítima, constituyendo según sus palabras un “conjunto de mar y tierra”. A diferencia de Hegel, Yang estableció que la importancia del mar no es ni superior ni inferior a la que posee el interior del continente en el desarrollo de la civilización, y que ambas vertientes económicas, sociales y culturales no son contrarias entre sí, sino que se complementan e interactúan ayudando al avance humano. Indica, además, que dentro del cuerpo principal de la civilización china, los dos subsistemas —el continental y el marítimo— mantienen una interrelación estrecha.¹ En ese sentido, el florecimiento del comercio exterior a través de Yuegang en las postrimerías de la dinastía Ming estuvo basado en el alto nivel de desarrollo productivo alcanzado en las provincias interiores de China. Por un lado, una gran parte de las mercancías exportadas de Yuegang, sobre todo la seda y la porcelana, provenían del interior de China, donde predominaba la economía basada en la agricultura. Recordemos que aquellos dos productos, que llegarían a convertirse en productos identificativos de China a escala mundial durante

¹ Guozhen Yang 楊國楨, *Haiyang wenminglun yu haiyang zhongguo* [海洋文明論與海洋中國 *Teoría de la civilización marítima y la China marítima*], *Zhongguo haiyang wenming zhuanti yanjiu* [中國海洋文明專題研究 *Estudio de la civilización marítima de China*], Vol. I (Beijing: People's Press, 2016), 197.

muchos siglos, son propios de la cultura agrícola. Por otro lado, en el proceso de transporte de esos productos desde su lugar de origen hasta Yuegang, la intervención de los comerciantes de otras provincias también fue imprescindible.

Por otro lado, el estudio de la economía de Zhangzhou, basada en las actividades relacionadas con el mar, muestra un caso típico de intercambio de cultura material entre Occidente y Oriente en la temprana globalización. Wolfgang Rudolph, en su obra sobre la relación entre las ciudades portuarias y su cultura marina, destaca especialmente la influencia ejercida por los puertos comerciales en el desarrollo de la cultura y del modo de vida de un pueblo dentro de su región. En su análisis, los encuentros directos entre personas de distinto origen que se produce en los puertos, permitieron el intercambio de objetos propios de la cultura material de cada lugar, de sus costumbres, de sus hábitos de comportamiento e, incluso, de valores entre las diversas naciones.²

En el caso de Yuegang, demostramos que mantuvo frecuentes contactos con los portugueses, los españoles, los holandeses y los japoneses, así como con gentes y puertos de todas las naciones del Sureste de Asia. En este proceso, como ejemplo significativo que hemos utilizado, introdujo entre sus productos a manufacturar y comerciar las figuras de marfil con motivos religiosos que tanto gustaban a los occidentales, a imitación de las que llevaban consigo los españoles o portugueses. También se comenzó a producir porcelana con motivos de cartas marinas holandesas y, por supuesto, se adaptó rápidamente al uso de monedas extranjeras como forma de pago, sobre todo si éstas eran del metal más apreciado en China por su escasez y utilidad monetaria, la plata. Al introducir tantos elementos occidentales en sus producciones artesanales, hasta entonces exóticos, éstos se incorporaron también a su propia cultura. Buena prueba de ello son las figuras de Songzi Guanyin, según el modelo de la Virgen con el Niño propios del cristianismo occidental, o utilizar los reales de plata españoles en algunas actividades folklóricas. Todo ello representa, sin duda, un proceso de interacción entre las culturas materiales de estos diferentes pueblos y civilizaciones, así como de asimilación de rasgos culturales por parte de los fujianeses, lo que demuestra

² Wolfgang Rudolph, *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte* (Oldenburg: Verlag Gerhard Stalling, 1980), 5.

una gran tolerancia por parte de este pueblo del sudeste de China, un rasgo muy habitual entre las culturas estrechamente relacionadas con el mar.

A través de esta combinación que llevamos a cabo entre la tradición cultural de este pueblo y sus acontecimientos históricos, sobre todo en el caso del puerto de Zhangzhou, también podemos reinterpretar las causas de los éxitos y fracasos de los primeros contactos sino-europeos. En este sentido, la cultura marítima de Fujian comparte rasgos y una importante semejanza con las culturas de los diversos países costeros de Europa, ya que en ambos casos fueron el producto de una geografía volcada al mar, con escasez de tierra cultivable y con abundantes recursos extraídos a través de sus puertos. De ese modo, tanto los fujianeses como las naciones europeas llegadas a Oriente en aquel tiempo, conformaron sus propias tradiciones náuticas y comerciales de carácter ultramarino.

Durante los siglos XVI y XVII, la sociedad europea se encontraba en fase de acumulación primaria, propia del capitalismo, y algunos pueblos, motivados por el mercantilismo, emprendieron sus exploraciones marítimas persiguiendo las añoradas riquezas orientales. Mostraron un gran entusiasmo y eficacia a la hora descubrir nuevas tierras y establecer enclaves comerciales en los lugares a los que llegaban. La experiencia de los habitantes costeros de Fujian no fue muy distinta. De hecho, ya habían establecido rutas y mantenían intercambios con los distintos países del Sureste de Asia desde hacía siglos. Incluso, comunidades de fujianeses se encontraban asentadas de forma permanente en muchas de esas naciones. A pesar de las frecuentes políticas represivas del gobierno chino con respecto al comercio marítimo, los fujianeses nunca dejaron de practicarlo. Para ello, se convirtieron en muchas ocasiones en contrabandistas o piratas, acumulando también, al igual que los europeos, fuertes deseos de enriquecimiento. Ahora bien, los mercaderes de Fujian no mostraban la tradicional actitud orgullosa de los funcionarios del gobierno Ming. Estos últimos siempre consideraban a los extranjeros como unos vasallos más del emperador chino y solían rechazar cualquier solicitud de entablar relaciones comerciales si éstas no partían de un reconocimiento previo de su carácter como tributarios y de acomodarse a esas reglas impositivas en favor del emperador. Al contrario, los fujianeses se felicitaban de

poder negociar con los europeos e, incluso, les ayudaban a encontrar lugares más seguros para comerciar clandestinamente y escapar de la vigilancia oficial. Por entonces, tanto portugueses, españoles como holandeses, una vez rechazados por el gobierno Ming para entablar negocios formalmente no dudaron en acudir a los comerciantes de Zhangzhou y emprender con ellos negocios ilegales.

Manel Ollé atribuye el fracaso de los primeros contactos entre China y las dos naciones ibéricas a sus respectivas mentalidades etnocentristas. En sus análisis, asevera que los chinos limitaban sus acciones a partir de su “sinocentrismo”, por el que despreciaban a los extranjeros denominándolos como “bárbaros”. Ayuda a corroborarlo el hecho de que el imperialismo chino era aislacionista y defensivo, manteniendo como objetivo preservar el orden establecido y mantener la distinción entre lo superior y lo inferior, entre lo interior y lo exterior. Es decir, carecía de un espíritu expansionista. Mientras tanto, los europeos también se veían atrapados en su “eurocentrismo”. Pero al contrario de la cosmovisión china, su mentalidad si era expansionista y conllevaba “la necesidad de europeizar el mundo exterior, imponiendo la lengua, la religión y los usos y costumbres de los conquistadores”.³ Debido a esta gran diferencia de cultura y de valores, las primeras comunicaciones entre ambas civilizaciones fueron muy difíciles. Durante largo tiempo, el diálogo establecido entre los europeos y el gobierno chino estuvo lleno de malentendidos. Sin embargo, cuando los europeos se pusieron en contacto con los comerciantes de Fujian, si consiguieron llegar a acuerdos muy pronto y sus colaboraciones resultaron mucho más fructíferas. A nuestro entender, y es una parte importante de lo que hemos intentado transmitir a lo largo de nuestro trabajo, una causa importante de este fenómeno fue que los fujianeses tenían una cultura semejante a la de estos europeos, y eran sus costumbres y cultura ligada al mar, la que ayudaba a los distintos pueblos de Occidente y Oriente a comprenderse.

Una evidencia más la constituye el hecho de que en los primeros contactos oficiales entre el gobierno chino y los países europeos durante los siglos XVI y XVII,

³ Manel Ollé Rodríguez, “Etnocentrismos en contacto: perfiles ideológicos de las interacciones sino-ibéricas durante la segunda mitad del siglo XVI,” *HMiC: Història Moderna i Contemporània*, no. 4 (2006): 201–10.

los intérpretes solían ser fujianeses, en especial mercaderes de Zhangzhou y Quanzhou. Eso se debe no sólo a que estos últimos, en el proceso de comerciar con los extranjeros, aprendieron diversos idiomas, sino también a su trasfondo cultural. Los fujianeses, como pueblo marginado por la sociedad china y reprimido por sus autoridades, habían sido influenciados tanto por el confucianismo oficial como por las fuertes condiciones que impone el mar como recurso de vida. Por eso, ellos podían comprender a la vez la postura de la autoridad china y el deseo de los europeos, lo que les otorgó la capacidad de convertirse en el puente de comunicación sino-europea. Eso explica, desde otro punto de vista, el porqué del estancamiento de la negociación sino-holandesa en lo concerniente a la Isla de Penghu (1622-1624), que se resolvió finalmente con la intervención del pirata fujianés Li Dan.

A pesar de que los fujianeses y los europeos tenían cosas en común, es obvio también que las diferencias entre ambas partes eran enormes. En opinión de Wang Gungwu, las expediciones marítimas de los europeos contaron con los apoyos de sus propios países, es decir, los portugueses y los españoles tuvieron el soporte de sus respectivas casas reales. También los holandeses dependieron del respaldo colectivo oficial de VOC, e incluso en Japón, país donde se habían aplicado políticas semejantes a la *Haijin* de China, el shogun también brindaba ayuda a los comerciantes nipones. Sólo China, y aquí nos referiremos especialmente a los fujianeses periféricos del perdido rincón sureste del ya debilitado imperio Ming, no recibieron ningún tipo de apoyo por parte de su estado.⁴ Más bien al contrario, se vieron obligados a obedecer la política *Haijin* y realizar todos sus intercambios con el extranjero de forma clandestina. Una actividad ilegal fuertemente penada. No obstante, aún después de salir del territorio chino y de asentarse en ultramar por parte de muchos de ellos, estos emigrantes chinos aun tuvieron que soportar la opresión de los conquistadores europeos sin obtener ninguna protección de su propio país. Y buen ejemplo de ello fueron las masacres cometidas en varias ocasiones por los españoles contra la comunidad de chinos sangleyes establecida en Manila. Ante esa situación, la reacción del gobierno Ming fue

⁴ Wang, “Merchants without Empire: The Hokkien Sojourning Communities.” 417.

indiferente. De hecho, los comerciantes del sur de Fujian pronto pudieron comprobar cuál era su situación real, un país agrícola como China sería muy difícil que reconociera y apoyara sus actividades. Por lo tanto, como modo de supervivencia y de lucha contra su situación, muchos de los mercaderes de Fujian participaron en las armadas de piratas que se enfrentaban con las autoridades imperiales. Como consecuencia, el sur de Fujian y sobre todo la región de Zhangzhou, se convirtieron en un lugar de reunión de la piratería.

Tanto es así que las actividades piratas llegaron a su apogeo durante la dinastía Ming. Si analizamos esta cuestión desde el punto de vista de la historia marítima, podemos decir que la piratería fue una manifestación de la rebelión del pueblo costero reprimido chino contra el orden tradicional de la dinastía imperial, cuya base de sustento económico y político se basaba en la propiedad y la producción agrícola. Aunque a lo largo de la historia china, casi en todas las dinastías imperiales hubo piratería,⁵ no hay ningún periodo como la dinastía Ming. En aquel momento, la confrontación entre las armadas de piratas y el gobierno alcanzó tal extremo que llegó a influir en la política exterior del imperio. Eso se debe, por un lado, a que la rigurosa política *Haijin* cortó la fuente de vida del pueblo costero del sureste, lo que provocó la rebelión de los habitantes de esta región. Y, por otro lado, la expansión de los piratas en las postrimerías de la dinastía Ming también demuestra que, en esta época, a medida que los países europeos aceleraban sus pasos en la exploración ultramarina, el poder marítimo en la costa meridional de China también se expandía. Esta coincidencia no fue una casualidad, sino que estuvo muy relacionada con la tendencia mundial de aquel período histórico, marcado por el expansionismo y la exploración marítima. Un fenómeno global que protagonizaban al mismo tiempo imperios como el español y el portugués, pero también otros como el turco, el safávida, el mogol, el moscovita o los propios japoneses.

Lo cierto es que, a lo largo de la historia, el pueblo costero chino, dedicado al mar,

⁵ Para conocer la piratería china en distintas épocas, véase Guangnan Zheng 鄭廣南, *Zhongguo Haidaoshi* [中國海盜史 *Historia de la piratería china*] (Shanghai: East China University of Science and Technology Press, 1998).

fue un grupo normalmente marginado, reprimido y cuya cultura fue ignorada y tapada por la cultura primordial de la Llanura Central. Es por ello, también, que sus actividades tampoco fueron nunca bien registradas en las crónicas oficiales, al ser éstas escritas por funcionarios de la élite imperial. Al contrario, los comerciantes fujianeses que navegaban por el mar de China y el océano Índico solían ser de grupos sociales bajos y poco preparados intelectualmente, sin capacidad para escribir o dejar testimonios escritos. Como consecuencia de todo ello, son muy pocas las referencias que los documentos chinos contienen sobre ellos y sus vidas. Tampoco sobre sus producciones, sus navegaciones o sus negocios, por lo que, creemos, el rescate de esta historia necesita de muchos más trabajos como el que aquí presentamos ahora para la obtención de nuestro doctorado. Si bien estamos convencidos de que nuestra investigación supone un avance en el conocimiento de este pueblo denostado no sólo por las autoridades imperiales chinas, sino también por la historiografía, no queremos dejar de reseñar que es absolutamente necesario dar a conocer y reconocer la importancia que Fujian y sus gentes tuvieron en la construcción de la primera globalización. Un pueblo sin el cual no podría comprenderse la acción de la, esa sí, mucho más conocida acción de los países europeos y las autoridades chinas en el primer contacto establecido entre ellos.

LISTA DE MAPAS, FIGURAS Y GRÁFICOS

■ LISTA DE MAPAS

Mapa 1.2.1 Mapa mundial del Pomponius Mela reconstruido por Konard Miller, 1898.....	46
Mapa 1.2.2 Parte del mapa mundial reconstruido según la Geografía de Ptolomeo, Siglo XV, Biblioteca Británica, Harley MS 7182, 58v-59.	47
Mapa 1.2.4 Territorio controlado por la VOC en Asia (color verde).....	65
Mapa 2.1.1 Topología de la provincia de Fujian	74
Mapa 3.3.1 Mapa de Yuegang del distrito Haicheng (Zhangzhou) en <i>Chongzhen haicheng xianzhi</i> (崇禎海澄縣誌)	143
Mapa 3.3.2 Mapa del Yuegang del cuarto año de Wanli (1576)	144
Mapa 4.1.7 Islas alrededor de China donde una vez estuvieron los famosos piratas Yquen y Koxinga, Museo Nacional de Historia de Taiwan, Signatura 2003.031.0002.	200
Mapa 4.2.4 Mapa de Selden, siglo XVI-XVII, Biblioteca de Bodleian, Universidad de Oxford.....	212
Mapa 4.2.5 Mapa de Selden (detalle), siglo XVI-XVII, Biblioteca de Bodleian, Universidad de Oxford.....	213
Mapa 4.2.6 Ruta de Zhangzhou a Manila, elaborada por la autora según la descripción de <i>Dongxiyangkao</i> y <i>Shunfeng xiangsong</i>	219
Mapa 4.3.1 Cuenca del río Jiulong y su ubicación en la provincia de Fujian.....	224
Mapa 4.3.2 La red fluvial de la provincia de Fujian y su comunicación con las provincias periféricas.	225
Mapa 5.1.1 Distribución de los hornos de porcelana en Zhangzhou (Dinastías Song-Qing)	248

Mapa 5.1.7 Mapa náutico holandés de Nova Zembla, 1594, anónimo, publicado por Christoff Lochner Levinus Hulsius en 1598, Museo Nacional de Ámsterdam (Ámsterdam), No. NG-1979-564-2.....	257
Mapa 5.1.8 Carta del atlas náutico titulado Spieghel der Zeevaerdt publicado por Lucas Janszoon Waghenaeer (1533/34-1606), 1584, Biblioteca de la Universidad de Utrecht (Utrecht), No. MAG: P, 111 Lk.....	258

■ LISTA DE FIGURAS

Figura 1.2.3 Veloso Salgado, Vasco da Gama ante Zamorín de Calcuta, Óleo sobre tela, 1898, Sociedad de Geografía de Lisboa	50
Figura 2.3.1 Figura de Mazu acompañada por Qianliyan y Shunfenger	86
Figura 2.4.1 Restauración virtual de la “pez que señala al sur” descrito por <i>Wujing zongyao</i>	94
Figura 2.4.2 Diagrama de navegación en el último capítulo de <i>Wubei zhi</i> (武備志)	101
Figura 2.5.1 Hu Wei 胡渭, “Sihai Tu” (四海圖).....	106
Figura 4.2.1 Brújula para el uso náutico (luopan), Museo de Liaoning	202
Figura 4.2.2 Orientación del <i>luopan</i> . Elaboración de la autora	203
Figura 4.3.3 Plato de estilo “Kraak” rescatado del San Diego. Porcelana, Jingdezhen, Periodo de Wanli (1573-1620), Museo Naval (Madrid), No. 7334.....	227
Figura 4.3.4 Plato de estilo “Kraak” decorado con las armas de García Hurtado de Mendoza y Teresa de Castro y de la Cueva, Porcelana, Jingdezhen, Periodo de Wanli (1573-1620), Colección de Tom Lurie (Estados Unidos).....	227
Figura 4.3.5 Figura de la Virgen con el Niño (el Niño está perdido), Porcelana, 1573-1644, Mercado del Arte	228

Figura 4.3.6 Figura de Guanyin, Porcelana, 1675-1699, Museo Nacional de Ámsterdam (Ámsterdam), No. AK-MAK-594.....	228
Figura 5.1.3 Tarro de la droga, Cerámica, Paterna o Manise (España), 1400-1450, Museo de Victoria y Alberto, Londres, No. 49-1907.....	254
Figura 5.1.4 Albarero, Porcelana, Hornos de Zhangzhou (Fujian), Periodo Wanli (1573- 1620), Instituto Europeo de Arqueología Subacuática, París.....	254
Figura 5.1.5 Plato, Porcelana, Hornos de Zhangzhou (Fujian), Periodo Wanli-Chongzhen (1573-1644), Groninger Museum (Groninger), No. 1983-0189.....	256
Figura 5.1.6 Plato, Porcelana, Hornos de Zhangzhou (Fujian), Periodo Wanli-Chongzhen (1573-1644), Museo Británico (Londres), No. PDF A 771	256
Figura 5.2.1 Songzi Guanyin, Marfil, 1580-1640, Museo de Victoria y Alberto (Londres), No. 274-1898.....	261
Figura 5.2.2 La Virgen con el Niño, Marfil, 1601-1700, Museo Oriental (Valladolid), Fotografía de la autora	261
Figura 5.2.3 Tríptico de la Virgen del Rosario (Hoja central), Marfil, 1601-1700, Catedral de Toledo, Fotografía de la autora.....	262
Figura 5.2.4 Tríptico de la Crucifixión (Hoja central), Marfil, 1601-1700, Museo de América, Fotografía de la autora	262
Figura 5.2.5 Figura de Chang'e 嫦娥 (Personaje mitológica china), Marfil, 1573-1644, Colección privada	266
Figura 5.2.6 Figura de Han Xiangzi 韓湘子 (Personaje de los Ocho Inmortales), Marfil, 1573-1644, Colección privada.....	266
Figura 5.2.7 Inmaculada, Marfil, 1700-1750, Museo Oriental (Valladolid), Fotografía de la autora.....	270
Figura 5.2.8 Guanyin, Porcelana, 1600-1644, Museo Británico (Londres), No. del Museo 1980,0728.290.....	270
Figura 5.2.9 Songzi Guanyin, Marfil, 1573-1644, Colección privada	273
Figura 5.2.10 Virgen del Rosario, Marfil, 1601-1700, Sociedad Hispánica de América, Nueva York.....	273

Figura 5.2.11 Virgen del Rosario (vista frontera), Marfil, 1601-1700, Museo de San Francisco (Medina de Rioseco-Valladolid), Fotografía de Fernando Fradejas.....	274
Figura 5.2.12 Virgen del Rosario (vista trasera), Marfil, 1601-1700, Museo de San Francisco (Medina de Rioseco-Valladolid), Fotografía de Fernando Fradejas.....	274
Figura 5.2.13 Guanyin, Porcelana, Siglo XX, Fa Zang Si 法藏寺, Bacólod, Filipinas	275
Figura 5.3.1 Reales de macuquinas, Siglos XVI-XVIII, Museo de Zhangzhou (Zhangzhou).....	280
Figura 5.3.2 Parte del diccionario Arte de la Lengua Chiō-chiu, en el que la palabra “錢 Chi” corresponde con tostón. Biblioteca de la Universidad de Barcelona, Ms. 1027. 14r.	283
Figura 5.3.3 Moneda falsificada de “macuquina” de real de a ocho, Colección privada, Fotografía de de Lin Nanzhong	284
Figura 5.3.4 Macuquinas de los reales españoles con resellos y brechas, Colección Privada	285
Figura 5.3.5 Pintura xilográfica de año nuevo de Zhangzhou titulada <i>Rey que atrae riqueza</i> (招財王), Galería de la Pintura Xilográfica de Año Nuevo de Yan Jinhua (Zhangzhou).....	286

■ LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 3.1.1 Estadística de las embajadas tributarias a la dinastía Ming durante el periodo Hongwu (1368-1398).....	128
Gráfico 3.1.2 Estadística de las embajadas tributarias a la dinastía Ming durante el periodo Yongle (1403-1424)	129
Gráfico 3.1.3 Estadística de las embajadas tributarias a la dinastía Ming de Yongle a Chongzhen (1402-1644)	130
Gráfico 3.3.2 Comparación demográfica de distintas regiones de Fujian durante la dinastía Yuan (1271-1368) y primera fase de la dinastía Ming (1368-1490)	147
Gráfico 3.3.3 Dato demográfico de todos los distritos de la prefectura de Zhangzhou	

durante la primera fase de la dinastía Ming (1368-1490) (1402-1644).....	148
Gráfico 3.6.1 Parte de las tarifas de luxiang promulgadas en 1589 y 1615.....	166
Gráfico 4.1.1 Impuesto aduanero cobrado en Yuegang	178
Gráfico 4.1.2 Cantidad de navíos chinos que fondearon en Manila (1572-1644)	180
Gráfico 4.1.3 Lista del derecho de almojarifazgo que pagaron los sangleyes en Manila (1606-1631).....	181
Gráfico 4.1.4 Panorama del comercio Zhangzhou-Manila (1572-1644).....	184
Gráfico 4.1.5 Evolución del volumen de mercancías embarcadas en la Nao de Acapulco, según años significativos	186
Gráfico 4.1.6 Bloqueo de los holandeses a la bahía de Manila	190
Gráfico 4.2.3 Acimut. Punto Cardinal	204
Gráfico 5.1.2 Línea de desarrollo de la industria de porcelana en el sur de Fujian (Dinastías Song-Qing)	250

GLOSARIO

- Amoy 廈門
Anhai 安海
Anhui 安徽
Anping 安平
Anyuanyi 安遠驛 (Posta para Calmar a los Visitantes Lejanos)
apertura marítima para enriquecer el país 開洋裕國
atravesar el océano guiados por las estrellas 過洋牽星術
baochuan 寶船 (barco del tesoro)
Bazhaodao 八罩島 (isla de Bazhao)
Beixi 北溪
Biaoshan 表山
Bijiashan 筆架山
Borneo 渤泥
Brunei 汶萊
Camboya 柬埔寨
camino de las cinco medidas de arroz 五斗米道
Cantón 廣州
Champa 占城
Chanzhou 澶州
chao 潮 (marea)
Chaozhou 潮州
Chenla 真臘
Chiêm Thành 占城
chutouqian 鋤頭錢 (dinero de azada)
comercio de tributo 朝貢貿易
Dagang 大港

Dại Việt 安南
Daimaigang 玳瑁港
Dani 大泥
Danmen 擔門
Dapitan 叻哩啞
Dashi 大食
Dehua 德化
Duxiangguan 督餉館 (Oficina de Vigilancia del Cobro de Impuestos)
enterramiento en tinaja 甕葬
entierro en barco 船葬
Folangji 佛郎機
fuchuan 福船 (nave de Fujian)
Fujian 福建
Fujiashan 浮甲山
Fuzhou 福州
Gantang 甘棠
geng 更
Goryeo 高麗
Guiyu 圭嶼
Gushi 固始
Haicheng 海澄
Haifangguan 海防館 (Oficina de la Defensa Marítima)
Haijin 海禁 (prohibición del mar)
Hainan 海南
Hangzhou 杭州
Henan 河南
Hongdouyu 紅豆嶼
horno Cizao 磁灶窯

horno Longquan 龍泉窯
horno Yue 越窯
Hua'an 華安
Huaiyuanyi 懷遠驛 (Posta para Abrigar a los Visitantes Lejanos)
Hutoushan 虎頭山
Huzhou 湖州
India 印度
isla de Dongshan 東山島
Japón 日本
Java 爪哇
Java 爪哇
Jianan 建安
Jiangjun'aoyu 將軍澳嶼
Jiangnan 江南
Jiangsu 江蘇
Jiangxi 江西
Jianzhou 建州
Jiaozhi 交趾
jiazengxiang 加增餉 (impuesto adicional)
Jingdezhen 景德鎮
Jingkou 京口
Jinjiang 晉江
Kaohsiung 高雄
kezhou 客舟 (buque retenedor)
Kioto 京都
kuaibi 塊幣 (trozo de moneda)
Kuaiji 會稽
Laiyuanyi 來遠驛 (Posta para Recibir a los Visitantes Lejanos)

Lianjiang 連江
Linghui Furen 靈惠夫人 (Señora de Gracia)
Liumiaoshan 六藐山
Liyindashan 裡銀大山
Liyinzhongbang 裡銀中邦
Llanura Central 中原
luopan 羅盤 (compás)
luxiang 陸餉 (impuesto de tierra)
Luzón 呂宋
Malaca 滿刺加
Malilaobiaoshan 麻裡茗表山
Malilaoyu 麻裡茗嶼
Maobitou 貓鼻頭
Maoliwu 貓裡務
marco comercial del mar del sur de China 南海貿易框架
Mazu 媽祖
Meilangyu 梅郎嶼
Meiluoju 美洛居
Meizhou 湄洲
min 閩
Mingzhou 明州
minnan 閩南 (sur de Fujian)
minnanhua 閩南話
minyue 閩越
Miyangang 密雁港
Moluca 美洛居
montaña Donggong 洞宮山
monte Taiwu 太武山

Na'oshan 哪哦山
Nan'ao 南澳
Nanjing 南靖
Nankín 南京
Nanzhili 南直隸
Ningyang 寧洋
Océano Occidental 西洋
Océano Oriental 東洋
Ocho Inmortales 八仙
Ocho Trigramas 八卦
Palembang 舊港
Panay 班隘
Panyu 番禺
Pekín 北京
Penghu 澎湖 (islas de Pescadores)
Penghuyu 澎湖嶼
pez que señala al sur 指南魚
piaohao 票號
Pinghe 平和
política de puerta cerrada 閉關鎖國
Putian 莆田
Qianliyan 千里眼 (Ojo a mil millas)
Qianzhuang 錢莊
Qin Shihuang 秦始皇
quanbo 泉舶 (barco de Quanzhou)
Quanzhou 泉州
Rama Terrenal 地支
reino Wo 倭國

Rey que atrae riqueza 招財王
río Fuchun 富春江
río Jiulong 九龍江
Ryūkyū 琉球
Saito 西都 (Capital Occidental)
Sakaiko 堺港
Sayao 沙瑤
shachuan 沙船 (barco de arena)
Shandong 山東
shangyin 商引 (licencia comercial)
Shantou 汕頭
Shaomatou'ao 沙碼頭澳
Shekunmei 射昆美
Shekunmeishan 射崑美山
Shibosi 市舶司 (Oficina de Comercio Marítimo)
shiziqian 十字錢 (dinero de la cruz)
Shuangyu 雙嶼
shuangzhen 雙針 (doble aguja)
shuixiang 水餉 (impuesto de agua)
Shunfenger 順風耳 (Oído al viento)
Shunji 順濟 (Pasar sin problemas)
Siam 暹羅
Sierre Wuyi 武夷山脈
Silla 新羅
Song Huizong 宋徽宗
Songjiang 松江
Srivijaya 三佛齊
Sulu 蘇祿

sumaliqing 蘇麻離青
Sùzhōu 肅州
Sūzhōu 蘇州
Tainan 台南
Tayouan 大員
Tian Fei 天妃 (Concubina Celestial)
Tian Hou 天后 (Emperatriz Celestial)
Tianjin 天津
Tianshang Shengmu 天上聖母 (Santa Madre Celestial o Santa Virgen Celestial)
Tianxia 天下 (Todo bajo el cielo)
Tong'an 同安
Toujiinjiao 頭巾礁
Tronco Celestial 天干
Wangandao 望安島 (isla de Wang'an)
Wenma 溫麻
wokou 倭寇 (piratas japoneses)
Wu de Han 漢武帝
Wuyu 浯嶼
xieziyin 楔子銀 (plata de cuña)
yadong 壓冬 (invernar)
yinshui 引稅 (impuesto de licencia)
Yizhou 夷洲
Yongchun 永春
Yuegang 月港 (puerto de la Luna)
Yuetoumen 月投門
Yunxiao 雲霄
Zaitun 刺桐
Zengjia'ao 曾家澳

Zhangping 漳平

Zhangpu 漳浦

Zhangzhou 漳州

Zhao'an 詔安

Zhejiang 浙江

zhenjing 針經 libro de agujas

zhenlu 針路 (ruta de agujas)

Zhongguo 中國 (reino del Centro)

Zhongzuosuo 中左所

Zhuya 珠崖

Zoumaxi 走馬溪

APÉNDICES

Apéndice I. Breve cronología de las dinastías chinas

Dinastía Xia (夏朝) [aprox. 2070-1600 a.C.] *		
Dinastía Shang (商朝) [aprox. 1600-1046 a.C.] *		
Dinastía Zhou (周朝) [1046-256 a.C.]	Dinastía Zhou Occidental (西周) [aprox. 1046-771 a.C.] *	
	Dinastía Zhou Oriental (東周) [771-221 a.C.]	Periodo de las Primaveras y otoños (春秋時期) [771-476 a.C.]
		Periodo de los Reinos combatientes (戰國時期) [476-221 a.C.]
Dinastía Qin (秦朝) [221-206 a.C.]		
Dinastía Han (漢朝) [206 a.C.-220 d.C.]	Dinastía Han Occidental (西漢) [206 a.C- 25 d.C.]	
	Dinastía Han Oriental (東漢) [25-220 d.C.]	
Periodo de los Tres Reinos (三國時期) [220-280 d.C.]	Reino Wei (魏國) [220-265 d.C.]	
	Reino Shu (蜀國) [221-263 d.C.]	
	Reino Wu (吳國) [222-280 d.C.]	
Dinastía Jin (晉朝) [266-420 d.C.]	Dinastía Jin Occidental (西晉) [266-316 d.C.]	
	Dinastía Jin Oriental (東晉) [317-420 d.C.]	
Dinastías meridionales y septentrionales (南北朝) [420-589 d.C.]	Dinastías meridionales (南朝) [420-589 d.C.]	Liu Song (劉宋) [420-479 d.C.]
		Qi del Sur (南齊) [479-502 d.C.]
		Liang (梁) [502-557 d.C.]
		Chen (陳) [557-589 d.C.]
	Dinastías septentrionales (北朝) [439-581 d.C.]	Wei del Norte (北魏) [386-534 d.C.]
		Wei del Este (東魏) [534-550 d.C.]
		Wei del Oeste (西魏) [535-577 d.C.]
		Qi del Norte (北齊) [550-577 d.C.]
		Zhou del Norte (北周) [577-581 d.C.]
	Dinastía Sui (隋朝) [581-618 d.C.]	

Dinastía Tang (唐朝) [618-907 d.C.]	
Cinco dinastías y diez reinos (五代十國) [907-960 d.C.]	
Dinastía Song (宋朝) [960-1279 d.C.]	Dinastía Song del Norte (北宋) [960-1127 d.C.]
	Dinastía Song del Sur (南宋) [1127-1279 d.C.]
Dinastía Yuan (元朝) [1271-1368 d.C.]	
Dinastía Ming (明朝) [1368-1644 d.C.]	
Dinastía Qing (清朝) [1644-1911 d.C.]	

* Los años de inicio y final de las dinastías de Xia y Shang, y el del comienzo de la dinastía Zhou son datos calculados por el Proyecto de Cronología de Xia-Shang-Zhou (夏商周斷代工程), pero esta cuestión sigue un debate sin cerrar.

Apéndice II. Emperadores de la dinastía Ming (1368-1644)

Nombre de era (年號)		Nombre personal		Nombre de templo (廟號)	
Hongwu	洪武	Zhū Yuánzhāng	朱元璋	Taizu	太祖
Jianwen	建文	Zhū Yǔnwén	朱允炆	Huizong	惠宗
Yongle	永樂	Zhū Dì	朱棣	Taizong/Chengzu	太宗/成祖
Hongxi	洪熙	Zhū Gāochì	朱高熾	Renzong	仁宗
Xuande	宣德	Zhū Zhānjī	朱瞻基	Xuanzong	宣宗
Zhengtong	正統	Zhū Qízhèn	朱祁鎮	Yingzong	英宗
Jingtai	景泰	Zhū Qíyù	朱祁鈺	Daizong	代宗
Tianshun	天順	Zhū Qízhèn (Restauración)	朱祁鎮	Yingzong	英宗
Chenghua	成化	Zhū Jiànshēn	朱見深	Xianzong	憲宗
Hongzhi	弘治	Zhū Yòuchēng	朱佑樞	Xiaozong	孝宗
Zhengde	正德	Zhū Hòuzhào	朱厚照	Wuzong	武宗
Jiajing	嘉靖	Zhū Hòucōng	朱厚燾	Shizong	世宗
Longqing	隆慶	Zhū Zǎijì	朱載堉	Muzong	穆宗
Wanli	萬曆	Zhū Yìjūn	朱翊鈞	Shenzong	神宗
Taichang	泰昌	Zhū Chángluò	朱常洛	Guangzong	光宗
Tianqi	天啟	Zhū Yóujiào	朱由校	Xizong	熹宗
Chongzhen	崇禎	Zhū Yóujiǎn	朱由檢	Sizong/Yizong/ Weizong/Huaizong	思宗/毅宗/ 威宗/懷宗

Apéndice III. Conversión de unidades de longitud, peso y monedas en Asia Oriental durante los siglos XVI-XVII

Longitud

1 *li* = 415.8 m (Qin y Han), 576 m (Qing)

Peso

1 catti (*jin*) = 590~ 600 g

1 *liang* (tael) = 1/16 *jin* (catti) = 36.9~ 37.5 g

1 *qian* = 1/10 *liang* (tael) = 1/160 *jin* (catti) \approx 3.69~ 3.75g

1 *fen* = 1/10 *qian* \approx 0.369~ 0.375g

1 picol = 133.3 libras = 100 catti (*jin*) = 5.9~ 6 kg

Moneda

1 peso = 8 reales = 272 maravedís

1 tostón = 4 reales = 136 maravedís

1 real = 34 maravedís

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

1. FUENTES

Fuentes chinas

- Ban, Gu 班固. *Han shu* [漢書 *Libro de Han*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1962.
- Cai, Xiang 蔡襄. *Caizhonghuigong wenji* [蔡忠惠公文集 *Recopilación de Los Artículos de Cai Xiang*]. Recurso online disponible en: <https://ctext.org/library.pl?if=gb&file=127799&page=167&remap=gb>, consultado el 12 de diciembre de 2020.
- Chen, Cheng 陳成. *Shanghaijing yizhu* [山海經譯注 *Clásico de las montañas y los mares con notas*]. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2012.
- Chen, Hongmo 陳洪謨. *(Zhengde) Daming zhangzhou fuzhi* [(正德)大明漳州府志 *Corografía de Zhangzhou de redactado en el periodo Zhengde*]. Xiamen: Xiamen University Press, 2012.
- Chen, Liangcai 陳亮采. “Qikepianxu [七克篇序 *Prólogo del capítulo de Siete vencimientos*].” In *Tianxue chuhan* [天學初函 *Recopilación de los libro del catolicismo*], edited by Zhizao Li 李之藻, 303–4. Shanghai: Shanghai Jiaotong University Press, 2013.
- Chen, Zilong 陳子龍 et.al., ed. *Ming jingshi wenbian* [明經世文編 *Recopilación de los artículos sobre la administración del país durante la dinastía Ming*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1962.
- Chongzhen shilu* [崇禎實錄 *Crónica de Chongzhen*]. Recurso online disponible en: <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=985477&remap=gb>, consultado el 17 de diciembre de 2020.
- Comisión de redacción de la corografía de Fujian 福建省地方誌編纂委員會. *Fujian shengzhi: dilizhi* [福建省志: 地理志 *Corografía de la proviincia de Fujian: Geografía*]. Beijing: Fangzhi Chubanshe, 2001.

- *Fujiansheng Lishi Dituji* [福建省歷史地圖集 *Atlas históricas de la provincia de Fujian*]. Fuzhou: Fujiansheng Ditu Chubanshe, 2004.
- Comisión de redacción de la corografía de Fuzhou 福州市地方誌編纂委員會. *Fuzhou shizhi* [福州市志 *Corografía de la ciudad de Fuzhou*]. Beijing: Fangzhi Chubanshe, 1998.
- Ding, Bogui 丁伯桂. “Shunji shengfei miaoji [順濟聖妃廟記 Relato del templo de La Santa Concubina ‘Shunji’].” In *Xianchun lin’an zhi* [咸淳臨安志 *Corografía de Lin’an durante los años Xianchun*], edited by Shuoyou Qia 潛說友. Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 *colección imperial de los cuatro depósitos*]. Recurso online disponible en: [https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%92%b8%e6%b7%b3%e8%87%a8%e5%ae%89%e5%bf%97_\(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac\)/%e5%8d%b7073](https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%92%b8%e6%b7%b3%e8%87%a8%e5%ae%89%e5%bf%97_(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac)/%e5%8d%b7073), consultado el 23 de diciembre de 2019.
- Dong, Gao 董誥. *Quan tangwen* [全唐文 *Colección entera de Tang*]. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 1990.
- Fan, Ye 範曄. *Houhan shu* [後漢書 *Libro de Han Posterior*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1974.
- Fang, Xuanling 房玄齡 et. al. *Jin shu* [晉書 *Libro de Jin*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1974.
- Gao, Lian 高濂. *Zunsheng bajian* [遵生八箋 *Ocho notas para preservar la salud*]. Beijing: Renmin Weisheng Chubanshe, 1994.
- Grupo de Redacción de Anhaizhi 安海志修編小組. *Anhaizhi* [安海志 *Corografía de Anhai*]. Jinjiang: Grupo de Redacción de Anhaizhi, 安海志修編小組, 1983.
- Gu, Yanwu 顧炎武. *Tianxia junguo libingshu* [天下郡國利病書 *Colección de los pros y contras sobre las condiciones sociales, políticas y económicas del Imperio Ming*]. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2012.
- He, Qiaoyuan 何喬遠. *Min shu* [閩書 *Libro de Fujian*]. Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 1994.
- Hu, Wei 胡渭. *Yugong zhuzhi* [禹貢錐指 *Indicación detallada del libro “Tributo de Yu”*]. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2006.
- Hu, Zongxian 胡宗憲. *Chouhai tubian* [籌海圖編 *Estrategia Naval Ilustrada*]. Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 *Colección imperial de los cuatro depósitos*]. Recurso online disponible en:

[https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/%E7%B1%8C%E6%B5%B7%E5%9C%96%E7%B7%A8_\(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC\)/%E5%85%A8%E8%A6%BD#%E7%A6%8F%E5%BB%BA%E4%BA%8B%E5%AE%9C](https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/%E7%B1%8C%E6%B5%B7%E5%9C%96%E7%B7%A8_(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC)/%E5%85%A8%E8%A6%BD#%E7%A6%8F%E5%BB%BA%E4%BA%8B%E5%AE%9C), consultado el 13 de diciembre de 2020.

Huai, Yinbu 懷蔭布, ed. *Qianlong quanzhou fuzhi* [乾隆泉州府志 *Corografía de La prefectura de Quanzhou de los años de Qianlong*], *Zhongguo difangzhi jicheng. Fujian fuxianzhiji* [中國地方誌集成. 福建府縣誌輯 *Recopilación de Las corografías de China, colección de las corografías de prefecturas y distritos de Fujian*]. Shanghai: Shanghai Shudian Chubanshe, 2000.

Huang, Juezi 黃爵滋. “Huangshaosi zoukoushu [黃少司奏寇疏 Memorial presentado por Shaosi Huang].” In *Zhongguo jindaishi ziliao congkan: yapien zhanzheng* [中國近代史資料叢刊: 鴉片戰爭 *Recopilación de los documentos de la historia moderna china: la Guerra de Opio*], edited by Comisión de la Historia China 中國史學會, 477–78. Shanghai: Shenzhou Guoguangshe, 1954.

Huang, Shujing 黃叔璥. *Taihai shichalu* [台海使槎錄 *Viaje en el mar de Taiwán*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1936.

Huang, Zhongzhao 黃仲昭. *Bamin tongzhi* [八閩通志 *Corografía general de los ocho min*]. 弘治四年刻本 Edición del cuarto año de Hongzhi, 1490.

Institute of History and Philology, Academia Sinica 中央研究院歷史語言研究所, ed. “Tianqi hongben shilu canye [天啟紅本實錄殘葉 Hojas restas de la versión roja de tianqi de la Crónica de la dinastía Ming].” In *Mingqing shiliao wubian* [明清史料戊編 *Quinta recopilación de los documentos históricos de Ming y Qing*], 67. Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1987.

——— *Ming shilu. Ming taizong shilu* [明實錄. 明太宗實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizong de Ming*]. Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962.

——— *Ming shilu. Ming taizu shilu* [明實錄. 明太祖實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Taizu de Ming*]. Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962.

——— *Ming shilu. Ming xuanzong shilu* [明實錄. 明宣宗實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Xuanzong de Ming*]. Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962.

——— *Ming shilu. Ming wuzong shilu* [明實錄. 明武宗實錄 *Crónica de la*

- dinastía Ming. Crónica del emperador Wuzong de Ming*]. Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962.
- *Ming shilu. Ming yingzong shilu* [明實錄. 明英宗實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Yingzong de Ming*]. Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962.
- *Ming shilu. Ming shizong shilu* [明實錄. 明世宗實錄 *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Shizong de Ming*]. Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica, 1962.
- *Ming shilu. Ming shenzong shilu* [明實錄. 明神宗實錄: *Crónica de la dinastía Ming. Crónica del emperador Shenzong de Ming*], Vol.110. Taipei: Institute of History and Philology, Academia Sinica., 1962.
- Instituto de Estudio de la Historia de Asia del Sureste de la Universidad de Sun Yat-sen 中山大學東南亞歷史研究所, ed. *Zhongguo gujizhong youguan feilyubin ziliao huibian* [中國古籍中有關菲律賓資料彙編 *Recopilación de los materiales sobre Filipinas en la documentación antigua China*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1980.
- Jiang, Guodong 江國棟, ed. *Longxi xianzhi* [龍溪縣誌 *Corografía del distrito de Longxi*]. 康熙丁酉年刻本 Edición del año dingyou de Kangxi, Impreso de la Biblioteca de Zhangzhou, 1717.
- Li, Fang 李昉. *Taiping yulan* [太平禦覽 *Lecturas imperiales de la época Taiping*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1959.
- Li, Tingji 李廷機. *Li wenjie ji* [李文節集 *Recopilación de las obras de Li Wenjie*]. Taipei: Wenhai Chubanshe, 1970.
- Liang, Zhaoyang 梁兆陽. *Chongzhen haicheng xianzhi* [崇禎海澄縣誌 *Corografía del distrito de Haicheng redactado en los años de Chongzhen*], 1633. Recurso online disponible en: <http://www.guoxuemi.com/gjzx/980149iqsx/80239/>, consultado el 12 de diciembre.
- Liao, Gang 廖剛. *Gaofeng wenji* [高峰文集 *Recopilación de los artículos de Gao Feng*]. Recopiado en *Siku quanshu* [四庫全書 *Colección imperial de los cuatro depósitos*]. Recurso online disponible en: <https://archive.org/stream/06056139.cn#page/n89/mode/1up>, consultado el 12 de diciembre de 2020.
- Lyu, Yihao 呂頤浩. *Zhong mu ji* [忠穆集 *Colección de lealtad y honestad*].

- Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 Colección imperial de los cuatro depósitos]. Recurso online disponible en:
[https://zh.m.wikisource.org/zh/%E5%BF%A0%E7%A9%86%E9%9B%86_\(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC\)](https://zh.m.wikisource.org/zh/%E5%BF%A0%E7%A9%86%E9%9B%86_(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC)),
consultado el 1 de octubre de 2020.
- Ma, Duanlin 馬端臨. *Wenxian tongkao* [文獻通考 Estudio exhaustivo de los documentos]. Beijing: Zhonghua Shuju, 2011.
- Ma, Huan 馬歡, and Ming Wan 萬明. *Mingchaoben “Yingyashenglan” jiaozhu* [明鈔本《瀛涯勝覽》校注 Edición de “Observación general de las orillas del océano” de la dinastía Ming con notas de Wan Ming]. Beijing: Ocean Press, 2005.
- Mao, Ruizheng 茅瑞征, and Xianggao 葉向高 Ye. *Huangming xiangxulu, siyikao hedingben* [皇明象胥錄,四夷考合訂本 Registros de los intérpretes y relato de los cuatro bárbaros imperiales]. Taiwan Huawen Shuju, 1968.
- Mao, Yuanyi 茅元儀. *Wubei Zhi* [武備志 Tratado sobre la tecnología de armamento]. Recurso online <http://ctext.org/library.pl?if=en&res=2523>, consultado el 12 de diciembre de 2020.
- Min, Mengde 閔夢得. *Wanli guichou zhangzhoufuzhi* [萬曆癸醜漳州府志 Corografía de la prefectura de Zhangzhou elaborada en 1613 del reinado de Wanli]. Xiamen: Xiamen University Press, 2012.
- Museo de Tianyige 天一閣博物館. *Wanli ershisannian yiweike jinshi lyuli bianlan* [萬曆二十三年乙未科進士履歷便覽 Repaso del curriculum vitae de los doctores admitidos en el año veintitrés de Wanli]. Ningbo: Ningboshi Chubanshe, 2006.
- Ouyang, Xun 歐陽詢. *Yiwen leiju* [藝文類聚 Colección de literatura organizada por categorías]. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 1982.
- Qi, Jiguang 戚繼光. *Jixiao xinshu* [紀效新書 Nuevo tratado sobre eficiencia militar]. Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 Colección imperial de los cuatro depósitos]. Recurso online disponible en:
<https://zh.m.wikisource.org/zh-hans/%E7%B4%80%E6%95%88%E6%96%B0%E6%9B%B8>, consultado el 1 de septiembre de 2020.
- Shen, Dingjun 沈定均 et. al, ed. *Guangxu zhangzhou fuzhi* [光緒漳州府志 Corografía de la prefectura de Zhangzhou de los años de Guangxu], Zhongguo

- difangzhi jicheng. *Fujian fuxianzhiji* [中國地方誌集成. 福建府縣誌輯
*Recopilación de las corografías de China, Colección de las corografías de
 prefecturas y distritos de Fujian*. Shanghai: Shanghai Shudian Chubanshe, 2000.
- Shen, Yourong 沈有容. *Minhai zengyan* [閩海贈言 *Palabras de cumplido de amigos
 y colegas de la costa de Fujian*]. Recurso online disponible en:
<http://www.guoxue123.com/tw/02/056/008.htm>, consultado el 17 de diciembre,
 2020.
- Shen, Yue 沈約. *Song shu* [宋書 *Libro de Song*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1974.
- Shi, Daoxuan 釋道宣. “Xu gaoseng zhuan [續高僧傳 *Suplemento a las biografías de
 monjes eminentes*].” In *Lidai gaoseng zhuan* [歷代高僧傳 *Biografías de los
 monjes eminentes en la historia*]. Shanghai: Shanghai Shudian, 1989.
- Sima, Qian 司馬遷, and Zhaoqi Han. *Shi ji* [史記 *Memorias históricas*]. Beijing:
 Zhonghua Shuju, 2010.
- Song, Lian 宋濂. *Yuan shi* [元史 *Historia de Yuan*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1976.
- Tianhou shengmu shengji tuzhi quanji* [天后聖母聖跡圖志全集 *Recopilación de las
 ilustraciones de las anécdotas de la Emperatriz Celestial y Santa Madre*], Edición
 de Shou En Tang 壽恩堂 publicada en 1870, Biblioteca Nacional de China.
- Wang, Dayuan 汪大淵, and Jiqing Su 蘇繼廩. *Daoyizhilüe jiaoshi* [島夷志略校釋
Un breve relato de los bárbaros de islas con notas explicativas]. Beijing:
 Zhonghua Shuju, 1981
- Wang, Shimao 王世懋. *Minbushu* [閩部疏 *Memoria de la provincia de Fujian*].
 Beijing: Zhonghua shuju, 1985.
- Wang, Wenlu 王文祿. *Ceshu* [策樞 *Táctica importante*], *Congshu jicheng xinbian*
 [叢書集成初編 *Recopilación primaria de “Congshu jicheng”*], Vol.746. Beijing:
 Shangwu Yinshuguan, 1936.
- Wei, Zheng 魏征 et. al. *Sui shu* [隋書 *Libro de Sui*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1982.
- Wu, Cheng 吳澄. *Wu wenzheng ji* [吳文正集 *Colección de las obras de Wu
 Wenzheng*]. Recurso online disponible en:
[https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%91%89%e6%96%87%e6%ad%a3%e9%9b%86_\(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac\)/%e5%8d%b7028](https://zh.wikisource.org/wiki/%e5%91%89%e6%96%87%e6%ad%a3%e9%9b%86_(%e5%9b%9b%e5%ba%ab%e5%85%a8%e6%9b%b8%e6%9c%ac)/%e5%8d%b7028), consultado el 25 de diciembre de 2019.
- Xie, Guozhen 謝國楨. *Mingdai shehui jingji shiliao xuanbian* [明代社會經濟史料選

- 編 *Recopilación de fuentes sobre la sociedad y economía de la dinastía Ming*]. Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 1980.
- Xie, Jie 謝傑. *Qiantai wozuan* [虔台倭纂 *Monografía sobre wa editado por Qiantai*]. 明萬曆二十三年刻本 Edición del año veintitres de Wanli, 1595.
- Xie, Qinggao 謝清高 (relato oral), Bingnan Yang 楊炳南 (relato escrito), and Jing An 安京 (notas). *Hailu jiaoshi* [海錄校釋 “Relato del mar” con notas]. Beijing: Shangwu Yinshuguan, 2002.
- Xu, Jing 徐兢. *Xuanhe fengshi gaoli tujing* [宣和奉使高麗圖經 *Relato de La embajada al reino de Goryeo durante los años de Xuanhe*]. Recopilado en *Siku quanshu* [四庫全書 *Colección imperial de los cuatro depósitos*]. Recurso online disponible en: [https://zh.m.wikisource.org/wiki/%E5%AE%A3%E5%92%8C%E5%A5%89%E4%BD%BF%E9%AB%99%E9%BA%97%E5%9C%96%E7%B6%93_\(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC\)](https://zh.m.wikisource.org/wiki/%E5%AE%A3%E5%92%8C%E5%A5%89%E4%BD%BF%E9%AB%99%E9%BA%97%E5%9C%96%E7%B6%93_(%E5%9B%9B%E5%BA%AB%E5%85%A8%E6%9B%B8%E6%9C%AC)), consultado el 1 de diciembre de 2020.
- Xu, Shen 許慎. *Shuowen jiezi* [說文解字 *Comentario de caracteres simples y explicación de caracteres compuestos*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1963.
- Xu, Song 徐松. *Song huiyao jigao* [宋會要輯稿 *Compendio del manuscrito del gobierno Song*]. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2014.
- Zeng, Gongliang 曾公亮. *Wujing zongyao* [武經總要 *Fundamentos esenciales para los clásicos militares*], 明萬曆二十七年刊本 Edición del año veintisiete de Wanli, 1599.
- Zhang, Dai 張岱. *Tao'an mengyi* [陶庵夢憶 *Reminiscencia de sueño de Tao'an*]. Hangzhou: Xihu Shushe, 1982.
- Zhang, Han 張瀚. *Songchuang mengyu* [松窗夢語 *Palabra de sueño en la Ventana de Pino*]. Recurso online disponible en: <https://zh.wikisource.org/wiki/%E6%9D%BE%E7%AA%97%E5%A4%A2%E8%AA%9E/%E5%8D%B7%E4%B8%89>, consultado el 1 de diciembre de 2020.
- Zhang, Jiebin 張介賓. *Jingyue quanshu* [景嶽全書 *Libro completo de Jingyue*]. Recurso online disponible en: <https://zh.m.wikisource.org/wiki/%E6%9C%AC%E8%8D%89%E6%AD%A3>, consultado el 18 de diciembre de 2020, consultado el 18 de diciembre de 2020, consultado el 18 de diciembre de 2020.
- Zhang, Juzheng 張居正 et. al. *Daming huidian* [大明會典 *Reglamentos recopilados de la Gran Ming*]. 內府刻本 Edición de Neifu, 1587.

- Zhang, Tingyu 張廷玉 et.al. *Ming shi [明史 Historia de Ming]*. Beijing: Zhonghua Shuju, 1974.
- Zhang, Xie 張燮. *Dongxiyangkao [東西洋考 Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental]*. Beijing: Zhonghua Shuju, 1981.
- Zhao, Rukuo 趙汝適, and Bowen Yang 楊博文. *Zhufanzhi jiaoshi [諸蕃志校釋 Descripción de las naciones bárbaras con notas explicativas]*. Beijing: Zhonghua Shuju, 1996.
- Zhen, Dexiu 真德秀. *Zhenwenzhonggong wenji [真文忠公文集 Recopilación de los artículos de Zhenwenzhonggong]*, recurso online disponible en: [https://zh.wikisource.org/wiki/%E8%A5%BF%E5%B1%B1%E5%85%88%E7%94%9F%E7%9C%9E%E6%96%87%E5%BF%A0%E5%85%AC%E6%96%87%E9%9B%86_\(%E5%9B%9B%E9%83%A8%E5%8F%A2%E5%88%8A%E6%9C%AC\)/%E5%8D%B7%E7%AC%AC%E5%85%AB](https://zh.wikisource.org/wiki/%E8%A5%BF%E5%B1%B1%E5%85%88%E7%94%9F%E7%9C%9E%E6%96%87%E5%BF%A0%E5%85%AC%E6%96%87%E9%9B%86_(%E5%9B%9B%E9%83%A8%E5%8F%A2%E5%88%8A%E6%9C%AC)/%E5%8D%B7%E7%AC%AC%E5%85%AB), consultado el 13 de diciembre de 2020.
- Zhu, Wan 朱訥. *Piyu zaji [璧餘雜集 Colección de los artículos fragmentarios]*. 嘉靖二十八年刻本 Edición del año veintitrés de Jiajing, 1549.
- Zhu, Yu 朱彥. *Pingzhou ketan [萍洲可談 Charlas de Pingzhou]*. Beijing: Zhonghua Shuju, 2007.

Fuentes europeas

- Academia Real das Sciencias de Lisboa. *Alguns Documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo Acerca Das Navegações e Conquistas Portuguezas Publicadas Por Ordem do Governo de Sua Magestade Fidelissima ao Celebrar-Se a Commemoração Quadricentenaria do Descobrimento da America*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1892.
- Aduarte, Diego Francisco. *Historia de la Provincia del Santísimo Rosario de Filipinas, Japón y China*. Manila: Colegio de Santo Thomas, por Luis Beltran Impresor de Libros, 1640.
- Anderson, Aeneas. *A Narrative of the British Embassy to China in the Years 1792, 1793, and 1794 - Containing the Various Circumstances of the Embassy, with Accounts*

- of the Customs and Manners of the Chinese, and Description of the Country Towns, Cities, Etc.* London: J. Debrett, 1796.
- Barrow, Jonh. *Travels in China, Containing Descriptions, Observations, and Comparison, Made and Collected in the Course of a Short Residence at the Imperial Palace of Yuen-Min-Yuen.* London: A. Strahan, 1804.
- Blair, E.H., and J.R. Robertson, eds. *The Philippine Islands, 1493-1803, 55 Vols.* Cleveland, Ohio: The Arthur H. Clark Company, 1911.
- Blussé, J.L., M.E. Van Opstall, Yung-Hao Ts'ao, Shu-Sheng Chiang, and W. Milde. *De dagregisters van het kasteel Zeelandia, Taiwan, 1629-1662, Deel I, 1629-1641.* 'S-Gravenhage/Den Haag: Martinus Nijhoff//Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, 1986.
- Bontekoe, Willem Ysbrandtsz. *Memorable Discription of the East Indian Voyage 1618-25.* London & New York: Routledge, 2014.
- Boxer, Charles Ralph. *South China in the Sixteenth Century (1550-1575): Being the Narratives of Galeote Pereira, Fr. Gaspar da Cruz, O.P., Fr. Martin de Rada, O.E.S.A., (1550-1575).* Farnham: Ashgate Publishing, 2011.
- Camões, Luís de. "Los lusiadas: poema épico." Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 1999. Recurso online disponible en: <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmcc24s8>, consultado el 27 de agosto de 2019.
- Colón, Cristóbal. *Relación y cartas de Cristóbal Colón.* Madrid: Librería de la Viudad de Hernando y Compañía, 1892.
- Cortes, Adriano de las. *Viaje de la China. edición, introducción y notas de Beatriz Moncó Rebollo.* Madrid: Alianza Editorial, 1991.
- Departement van Koloniën onder toezicht van Dr. H. T. Colenbrander. *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India, Anno 1636.* 'S-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1899.
- . *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India, Anno 1641-1642.* 'S-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1900.
- De Santa Cruz, Baltasar. *Tomo segvndo de la historia de la Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Iapon y China, del Sagrado Orden de Predicadores.* Zaragoza: Por Pasqual Bueno, 1693.

- Franklin, Benjamin. *The Writings of Benjamin Franklin*. New York and London: The Macmillan Company, 1906.
- González de Mendoza, Juan. *Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del Gran Reyno de la China*. Roma: Stampa de Viventio Accolti, 1585.
- Jenott, Lance. "The Voyage around the Erythraean Sea, trans. William H. Schoff." University of Washington, 2004. Recurso online disponible en: <http://depts.washington.edu/silkroad/texts/periplus/periplus.html>, consultado el 10 de diciembre de 2020.
- Landnámabók*, Recurso online disponible en: <https://web.archive.org/web/20080507194038/http://www.northvegr.org/lore/landnamabok/002.php>, consultado el 1 de diciembre de 2020.
- López Guzmán, Rafael, coord. *Viaje a Samarkanda. Relación de la embajada de Ruy González de Clavijo (1403-1406)*. Granada: Fundación el Legado Andalusí, 2009.
- Luzac, Elias. *Hollands Rijkdom, Vol.I*. Leiden: Luzac en van Damme, 1780.
- Manrique, Sebastián. *Itinerario de las misiones que hizo el padre F. Sebastián Manrique*. Roma: Por Francisco Caballo, 1649.
- Medina, Juan Ruiz de. *Documentos del Japón 1558-1562. Monumenta Historica Societatis Iesu, Vol.148*. Roma: Instituto Histórico de la Compañía de Jesús, 1995.
- Molhuysen, P. C., and P. J. Blok. *Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek. Deel 3*. Leiden: Sijthoff, 1914.
- Morga, Antonio de. *Sucesos de las islas Filipinas*. Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1909.
- Pantoja, Diego de. *Relacion de la entrada de algunos padres de la Cōpañia de Iesus en la China y particulares sucessos q tuvieron, y de cosas muy notables que vieron en el mismo reyno*. Sevilla: Conlicencia, 1605.
- Pinto, Fernan Mendez. *Historia oriental de peregriciones de Fernan Mendez Pinto*. Madrid: Impresor del Rey Nuestro Señor, 1620.
- Polo, Marco. *Libro de las maravillas, traducción, apéndice y notas: Mauro Armíño*. Madrid: Ediciones Generales Anaya, 1983.
- Retana, W. E., ed. *Archivo del bibliófilo filipino: recopilación de documentos históricos, científicos, literarios y políticos, y estudios bibliográficos, Tomo.V*. Madrid: Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1905.

- Rodríguez Rodríguez, Isacio. *Historia de la Provincia Angustiana del SMO. Nombre de Jesús de Filipinas, Vol. IX*. Manila: Arnoldus Press, 1978.
- Saga de Eirík El Rojo*, translated by Enrique Bernárdez. Madrid: Nórdica Libros, 2011.
- Salazar, Domingo de. “Carta-Relación de las cosas de la China y de los chinos del parián de Manila, enviada al rey Felipe II por Fr. Domingo de Salazar, O. P, Primer Obispo de Filipinas. Desde Manila, á 24 de junio, de 1590.” In *Archivo del bibliófilo filipino: recopilación de documentos históricos, científicos, literarios y políticos, y estudios bibliográficos, Tomo. III*, edited by W. E. Retana, 47–80. Madrid: Viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1897.
- Sanjiao yuanliu shengshifodao soushen daquan* [三教源流聖帝佛師搜神大全 *En búsqueda de lo sobrenatural: recopilación de los santos, emperadores, budas y maestros originados en las tres religions*]. Recurso online disponible en https://zh.wikisource.org/wiki/file:三教源流搜神大全_西嶽天竺國藏板_清刊本.pdf. consultado el 21 de noviembre de 2019.
- Teixeira, Manuel. *Macau e a Sua Diocese, III, As Ordenes e Congregações Religiosas em Macau*. Macau: Tipografia Soi Sang, 1961.
- Tordesillas, Agustín de. “Relación del viage que hizimos en a China.” In *Sinica Franciscana, II: Relationes et Epistolas Fratrum Minorum Saeculi XVI et XVII*, edited by Anastasius Van den Wyngaert, 150–60. Ad Claras Aquas (Quaracchi-Firenze): Apud Collegium S. Bonaventurae, 1933.
- Tudela, Benjamín de. *Benjamin Tuterakoa= Benjamín de Tudela: Bidaien Liburua: Libro de Viajes*. Navarra: Gobierno de Navarra. Departamento de Presidencia, 1994.
- Velho, Alvaro. *Roteiro da Viagem Que em Descobrimto da India Pelo Cabo da Boa Esperança Fez dom Vasco da Gama em 1497: Segundo um Manuscripto Coetaneo Existente na Bibliotheca Publica Portuense*. Porto: Typographia Commercial Portuense, 1838.
- Wicki, Josef. *Documenta Indica V 1561-1563, Monumenta Missionum Societatis Iesu, Vol.83*. Roma: Apud “Monumenta Historica Soc. Iesu,” 1958.
- Wyngaert, Anastasius van den. *Sinica Franciscana*. Quaracchi-Firenze: Ad Clara Aqua Collegium S. Bonaventura, 1929-1936.

Otras fuentes

Battuta, Ibn. *The Travels of Ibn Battuta, A.D.1325-1354, Translated with Revisions and Notes from the Arabic Text Edited by C. OEF.REM.ERY and B.R. SANGUINETTI by H. A. R, GIBB, Vol. IV.* London: The Hakluyt Society, 1994.

Khordadbeh, Ibn. *Daoli bangguo zhi [道裡邦國志 宋峴 譯注 El libro de rutas y reinos, traducido y notado por Song Xian].* Beijing: Zhonghua Shuju, 1991.

Khordadbeh, Ibn. *Des Routes et des Provinces*, translated by Charles Barbier de Meynard, *Journal Asiatique, Serie 6, Tome 5*, 1865.

Masiá Clavel, Juan. *El sutra del loto.* Salamanca: Ediciones Sígueme, 2009.

2. BIBLIOGRAFÍA

- Abu-Lughod, Janet L. *Before European Hegemony*. New York: Oxford University Press, 1989.
- Addis, John M. "Chinese Porcelain Found in the Philippines." In *Transactions of the Oriental Ceramic Society, 1967-1969, Vol. 37*. London: The Oriental Ceramic Society, 1967.
- Albuquerque, Afonso De. *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, Second Viceroy of India, Vol. III*. London: Hakluy Society, 1880.
- Alfonso Mola, Marina, and Carlos Martínez Shaw. "Las relaciones entre España y China en la Edad Media." In *La ruta española a China*, 11–18. Madrid: El Viso, 2008.
- Alip, Eufronio M. *Ten Centuries of Philippine-Chinese Relations*. Manila: Alip.& Son, 1959.
- Alonso Álvarez, Luis. "E la nave va. economía, fiscalidad e inflación en las regulaciones de la carrera de la mar del sur, 1565-1604." In *Un oceano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edited by Salvador Bernabéu Albert and Carlos Martínez Shaw, 25–84. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- Ames, Glenn Joseph. *The Globe Encompassed: The Age of European Discovery*. New Jersey: Pearson Prentice Hall, 2008.
- Andrade, Tonio. "The Company's Chinese Pirates: How the Dutch East India Company Tried to Lead a Coalition of Pirates to War against China, 1621-1662." *Journal of World History* 15, no. 4 (2004): 415–44.
- Atwell, William S. "Ming China and the Emerging World Economy, c. 1470-1650." In *The Cambridge History of China, Vol. 8: Ming Dynasty, 1368-1644, Part 2*, edited by Denis C. Twitchett and Frederick W Mote, 376–416. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- . "International Bullion Flows and the Chinese Economy circa 1530-1650." *Past and Present*, no. 95 (n.d.): 68–90.
- Batchelor, Robert. "The Selden Map Rediscovered: A Chinese Map of East Asian Shipping Routes, c.1619." *Imago Mundi* 65, no. 1 (2013): 37–63.

- Blussé, Leonard. “Minnan-Jen or Cosmopolitan? The Rise of Cheng Chih-Lung, Alias Nicholas Iquan.” In *Development and Decline of Fukien Province in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, edited by E. B. Vermeer, 246–64. Leiden: Brill, 1990.
- . “Chinese Trade to Batavia during the Days of the V.O.C.” *Archipel* 18, no. 1 (1979): 195–213.
- . “The Dutch Occupation of the Pescadores (1622-1624).” *Transactions of the International Conference of Orientalists in Japan*, no. 8 (1973): 28–44.
- Boletín Oficial del Estado, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, ed. *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias, Tomo II*. Madrid: Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado, 1998.
- Bonialian, Mariano, and Bernd Hausberger. “Consideraciones sobre el comercio y el papel de la plata hispanoamericana en la temprana globalización, siglos XVI-XIX.” *Historia mexicana* 68, no. 1 (2018): 197–244.
- Bonialian, Mariano. “La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII: una mirada imperial en el memorial de Horacio Levanto.” *Revista de historia economica. Journal of Iberian and Latin American Economic History* 35, no. 1 (2017): 147–71.
- Borao Mateo, José Eugenio. *The Spanish Experience in Taiwan 1626-1642: The Baroque Ending of a Renaissance Endeavor*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2009.
- Boxer, Charles Ralph. *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*. London: Penguin Books, 1990.
- . *The Great Ship From Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*. Lisboa: Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, 1963.
- Braudel, Fernand. *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII. Vol. III*. Madrid: Alianza Editorial, 1984.
- . *Civilización material, economía y capitalismo. Siglos XV-XVIII. Vol. I*. Madrid: Alianza Editorial, 1979.
- Brook, Timothy. *Mr Selden’s Map of China: The Spice Trade, a Lost Chart & the South China Sea*. London: Profile Books, 2013.

- Burzio, Humberto F. *Diccionario de la moneda hispanoamericana, 3 Vols.* Santiago de Chile: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1958.
- Butler, Michael, Margaret Medley, and Stephen Little. *Seventeenth-Century Chinese Porcelain from the Butler Family Collection.* Virginia: Art Services International, 1990.
- Cabrero, Leoncio, et al. *Diccionario histórico, geográfico y cultural de Filipinas y el Pacífico.* Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo, 2008.
- Cai, Baoquan 蔡保全. “Cong beiqiu yizhi kan fujian yanhai xianmin de juzhu huanjing yu ziyuan kaifa [從貝丘遺址看福建沿海先民的居住環境與資源開發 Conocer el medioambiente de vivienda y exploración de recursos de los primeros habitantes de Fujian a través de las ruinas de ‘midden’].” *Xiamen daxue xuebao (Zhexue shehui kexue ban)*[廈門大學學報(哲學社會科學版) *Journal of Xiamen University (Arts & Social Sciences Edition)*], no. 3 (1998): 106–11.
- Cai, Meifen 蔡玫芬. “Gangbu de gongyi, guanyu mingmoqingchu zhangzhou gongyipin ersanshi [港埠的工藝：關於明末清初漳州工藝品二三事 Artesanía del puerto, dos o tres cosas sobre las artesanías de Zhangzhou al final de la dinastía Ming e inicio de la dinastía Qing].” In *zhongguo haiyang fazhanshi lunwenji [中國海洋發展史論文集 Recopilación de los artículos sobre la historia de desarrollo marítimo de China]*, Vol. IX, edited by Xufeng Liu, 39–87. Taipei: Research Center for Humanities and Social Sciences, 2005.
- Canepa, Teresa. “Silk, Porcelain and Lacquer: China and Japan and Their Trade with Western Europe and the World, 1500-1644: A Survey of Documentary and Material Evidence.” Leiden University, 2015.
- “Xibanya de zhangzhouyao maoyi 西班牙的漳州窯貿易 [El comercio de la porcelana de los hornos de Zhangzhou por parte de España].” *Fujian wenbo [福建文博 Reliquia de Fujian]*, no. 4 (2010): 58–66.
- *Zhangzhou Export Ceramics: The So-Called Swatow Wares.* Edited by Jorge Welsh. London: Jorge Welsh Books, 2006.
- Carioti, Patrizia. “The Origins of the Chinese Community of Nagasaki, 1571-1635.” *Ming qing yanjiu [明清研究 Estudio de Ming y Qing]* 14 (2006): 1–30.
- Carrillo Martín, Rubén. “Asians to New Spain: Asian Cultural and Migratory Flows in Mexico in the Early Stages of ‘Globalization’ (1565-1816).” Universitat Oberta de Catalunya, 2015.

- “Los ‘chinos’ de Nueva España: migración asiática en el México colonial.” *Millars: Espai i Historia* 39, no. 2 (2015): 15–40.
- Casado Paramio, José Manuel. *Museo Oriental de Valladolid, Catálogo II: Marfiles hispano-filipinos*. Valladolid: Museo Oriental de Valladolid, 1997.
- Del Castillo, Guillermo Céspedes. “El real de a ocho, primera moneda universal.” In *XIII Congreso Internacional de Numismática, Madrid-2003, Actas II*, edited by Carmen Alfaro, Carmen Marcos, and Paloma Otero, 1751–60. Madrid: Ministerio de Cultura, Secretaría General Técnica, 2005.
- Cen, Zhongmian 岑仲勉. *Zhongwai shidi kaozheng [中外史地考證 Verificación de la historia y geografía china y extranjera]*. Beijing: Zhonghua Shuju, 1962.
- Chang, Pin-tsun 張彬村. “Chinese Maritime Trade: The Case of Sixteenth-Century Fu-Chien (Fukien).” University of Princeton, 1983.
- Chaunu, Pierre. *La expansión europea*. Barcelona: Editorial Labor, S.A., 1972.
- *Les Philippines et le Pacifique des los Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIIe Siècles), Introduction Méthodologique et Indices D’activité*. Paris: S.E.V.P.E.N., 1960.
- Chen, Boyi 陳博翼. “‘Aytiur’ (Aytim) diming shizheng: fulun zaoqi haicheng de duifei maoyi [“Aytiur”(Aytim)地名釋證：附論早期海澄的對菲貿易 Where Is the Port of ‘Aytiur’ (Aytim)?: Transliteration, Location, and Early Commercial Trade with the Philippines].” *Mingdai yanjiu [明代研究 Journal of Ming Studies]*, no. 13 (2009): 81–108.
- “Cong yuegang dao anhai: fanhaikou zhixu yu xihe chongtu beijingxia de gangkou zhuan yi [從月港到安海：泛海寇秩序與西荷衝突背景下的港口轉移 From Yuegang to Anhai: port transfer in the context of pan-piracy order and the Spanish- Dutch conflict.” *Quanqiushi pinglun [全球史評論 Global History Review]* 12 (2017): 86–126.
- Chen, Chingho 陳荊和. *Shiliu shiji zhi feilyubin huaqiao [十六世紀之菲律賓華僑 The Overseas Chinese in the Philippines during the Sixteenth Century]*. Hong Kong: New Asia Research Institute, 1963.
- Chen, Fenglin 陳奉林. “Cong dongfang waijiaoshi de jiaodu kan maliujia wangguo Lunxian de Yingxiang [從東方外交史的角度看麻六甲王國淪陷的影響 On the Impact of the Malacca Sultanate’s Annihilation in the Perspective of Oriental Diplomatic History].” *Taipingyang Xuebao [太平洋學報 Pacific Journal]* 26, no. 11 (2018): 70–80.

- Chen, Jiarong 陳佳榮. “Jinmaoli, hemaoli he maoliwu kao [金貓裡、合貓裡和貓裡務考 Estudio de jinmaoli, hemaoli y maoliwu].” In *Zhongwai guanxishi luncong* [中外關係史論叢 *recopilación de los artículos sobre la historia de relación entre China y el extranjero*], edited by Comisión de la Relación entre China y el Extranjero 中外關係史學會, 144–52. Beijing: Shijie Zhishi Chubanshe, 1985.
- “Mingmo jiangli ji zhangquan hanghai tongjiaotu: bianhui shijian, tese ji haiwai jiaotong diming luexi [明末疆裡及漳泉航海通交圖: 編繪時間、特色及海外交通地名略析 The Compilation Time, Characteristics and Notes to the Overseas Locations of the Selden Map of China].” *Haijiaoshi yanjiu* [海交史研究 *Journal of Maritime History Studies*], no. 1 (2011): 52–66.
- Chen, Shiyuan 陳世元. *Jinshu chuanxilu* [金薯傳習錄 *Memoria de enseñanza y aprendizaje del cultivo de batatas*]. Recurso online disponible en: <https://ctext.org/library.pl?if=gb&res=2870&remap=gb>, consultado el 18 de diciembre de 2020.
- Chen, Shou 陳壽. *Sanguo zhi* [三國志 *Relato de los Tres Reinos*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 1959.
- Chen, Xuewen 陳學文. “Fanshu rumin shitan [番薯入閩史探 Estudio de la historia de la introducción de batata en Fujian].” *Fujian luntan (wenshizheban)* [福建論壇(文史哲版) *Fujian Tribute (The Humanities & Social Sciences Monthly)*], no. 4 (1987): 76–78.
- Chen, Xunxian 陳訓先. “1860 nian shantou kaibu shimo [1860年汕頭開埠始末考略 The Beginning of Shantou Harbour in 1860].” *Hanshan Shifan Xueyuan Xuebao* [韓山師範師範學院學報 *Journal of Hanshan Normal University*] 32, no. 2 (2011): 6–9.
- Chen, Yunv 陳玉女. “Guanyin yu haiyang: mingdai dongnan yanhai de guanyin xinyang [觀音與海洋: 明代東南沿海的觀音信仰 Guanyin y el mar: el culto a Guanyin En la costa del sureste en la dinastía Ming].” *Renjian fojiao: xuebao. yiwen* [人間佛教: 學報. 藝文 *Humanistic Buddhism: Journal, Arts and Culture*] 2 (2016): 102–33.
- Cheng, Miu Bing Christina 鄭妙冰. *Macau: A Cultural Janus in Colonial Vicissitudes*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 1999.
- Cheng, Shaogang 程紹剛. “Chincheo de dili weihi xinkao: chincheo ji zhangzhou [Chincheo的地理位置新考: Chincheo即漳州 Nuevo estudio de la localización de Chincheo: Chincheo es Zhangzhou].” *Haijiaoshi yanjiu* [海交史研究 *Journal*

- of Maritime History Studies*], no. 2 (1993): 68–77.
- *Helanren zai fuermosha* [荷蘭人在福爾摩沙 *Los holandeses en Formosa*]. Nuevo Taipei: Linking Publishing Company, 2000.
- Chinese Ceramic Society 中國矽酸鹽學會, ed. *Zhongguo taocishi* [中國陶瓷史 *Historia de la cerámica china*]. Beijing: Wenwu Chubanshe, 1982.
- Chirino, Pedro. *Relacion de las islas Filipinas y de lo que en ellas han trabajado los padres de La Compania de Jesus*. Roma: Por Estaban Paulino, 1604.
- Christie's Australia. The Binh Thuan Shipwreck, Chinese Porcelain Artifact Catalog, 1-2 March 2004 (2004).
- Chuan, Hansheng 全漢升. "Mingqing jian meizhou baiyin de shuru zhongguo [明清間美洲白銀的輸入中國 The Inflow of American Silver into China from the Late Ming to the Mid-Ch'ing Period]." *Zhongguo wenhua yanjiusuo xuebao* [中國文化研究所學報 *Journal of the Institute of Chinese Studies of the Chinese University of Hong Kong*] 2, no. 1 (1969): 61–75.
- Cipolla, Carlo M. *La odisea de la plata española: conquistadores, piratas y mercaderes*, translated by María Ponz Irazazábal. Barcelona: Crítica, 1999.
- Clarke, Jeremy. *The Virgin Mary and Catholic Identities in Chinese History*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2013.
- Clowes, G. S. Laird. "Ships of Early Explorers." *The Geographical Journal* 69, no. 3 (1927): 216–30.
- Clulow, Adam. "The Pirate and the Warlord." *Journal of Early Modern History* 16, no.6 (2012): 523–542.
- Comisión de Longxi del Partido Comunista de China 中共龍溪地委, and Academia de Historia de Fujian. Filia de Xiamen 福建省歷史學會-廈門分會, eds. *Yuegang yanjiu lunwenji* [月港研究論文集 *Acta del estudio de Yuegang*]. Publicación interna, 1983.
- Crowley, Roger. *Conquerors: How Portugal Forged the First Global Empire*. New York: Random House, 2015.
- Cruz, Gaspar da. *Tratado em Que, Se Contam Muito por Extenso as Cousas da China*. Macau: Museu Marítimo de Macau, 1996.
- Cuesta Domingo, Mariano. "La disputa de las especias y la expedición de Loáisa a las Molucas." *Desperta Ferro: especiales*, no. 18 (2019): 46–52.

- “La fijación de la línea de Tordesillas en el Extremo Oriente.” In *El Tratado de Tordesillas y su época. Actas del Congreso Internacional de Historia*, 1483–1518. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1995.
- *Rumbo a lo desconocido. navegantes y descubridores*. Milán: Editorial Anaya, 1992.
- Cui, Yueyou 崔越優. “La plata española y la reforma monetaria de la dinastía Ming(1573-1644).” Universidad de Sevilla, 2019.
- Dai, Yixuan 戴逸煊. *Mingdai jialongjian wokou haidao yu zhongguo zibenzhuyi mengya* [明代嘉隆間倭寇海盜與中國資本主義萌芽 *La piratería de “wokou” durante el periodo de Jiajing y Longqing de la dinastía Ming y el brote del capitalismo en China*]. Beijing: China Social Science Press, 1982.
- Dalgado, Sebastião Rodolpho. *Glossário Luso-Asiático*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1919.
- Desroches, Jean-Paul, Gabriel Casal, and Franck Goddio. *Treasures of the San Diego*. Paris: Association Française d’Action Artistique, 1996.
- Díaz, Rocío. *Porcelana china para España*. London: Jorge Welsh Books, 2010.
- Dizon, Eusebio Z., and Bobby C. Orillaneda. “The San Diego and San Isidro Wrecks: Reflections on Philippine Ceramic Trade on Swatow in the 16th Century.” In *Zhangzhou Ware Found in the Philippines: Swatow Export Ceramics from Fujian 16th-17th Century*, edited by Rita C. Tan. Makati: Art Post Asia, 2007.
- Donnelly, P.J. *Blanc de Chine: The Porcelain of Tehua in Fukien*. London: Faber and Faber Limited, 1969.
- Du, Feng 杜峰, and Baoru 蘇寶茹 Su. “Liangzhong butong de jinkou guliao: ‘sumaliqing’ yu ‘suboniqing’ [兩種不同的進口鈷料:‘蘇麻離青’與‘蘇渤泥青’]” *Dos tipos de cobalto importado: ‘sumaliqing’ y ‘Suboniqing’*.” *Zhongguo kexue (E kan:Jishukaxue)* [中國科學(E輯:技術科學) *Science in China (Series E:Technological Sciences)*] 37, no. 5 (2007): 636–43.
- DY, Aristotle C. “The Virgin Mary as Mazu or Guanyin : The Syncretic Nature of Chinese Religion in the Philippines.” *Philippine Sociological Review* 62 (2014): 41–63.
- Elorduy, Carmelo, trans. *Romancero Chino*. Madrid: Editora Nacional, 1984.

- Estella Marcos, Margarita Mercedes. “Algunos relieves en marfil hispano-filipinos y sus posibles fuentes de inspiración.” *Archivo Español de Arte* 43, no. 170 (1970): 151–79.
- . *La escultura barroca de marfil en España: las escuelas europeas y las coloniales, I, Texto y Láminas*. Madrid: Instituto Diego Velázquez del CSIC, 1984.
- Fang, Chenchen 方真真, and Shuru 方淑茹 Fang. *Taiwan xibanya maoyi shiliao* [臺灣西班牙貿易史料 *Fuentes sobre el comercio entre Taiwán y España*] (1664-1684). Taipei: Daoxiang Chubanshe, 2006.
- Fang, Chenchen 方真真. “Cong xibanya shiliao kaocha shiqi shiji moqi huan taiwan haiyu de baofengyu jilu [從西班牙史料考察十七世紀末期環臺灣海域的暴風雨紀錄 Research on Tempest of Round Taiwan Sea in the Late 17th Century: A Study Based on Spanish Sources].” *Taiwan wenxian* [臺灣文獻 *Taiwan Historica*] 58, no. 4 (2007): 125–52.
- . “Zhongtaifei taoci maoyi (1657-1687): yi xibanya shiliao wei taolun zhongxin [中台菲陶瓷貿易(1657-1687): 以西班牙史料為討論中心 Los negocios de porcelana entre China, Taiwán y Filipinas (1657-1687): entorno a la documentación española].” In *Hanghai: wenming zhiji* [航海: 文明之跡象 *Navigation: Trace of Civilization*], 15–50. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2011.
- . *Huaren yu lyusong maoyi (1657-1687): shiliao fenxi yu yizhu* [華人與呂宋貿易(1657-1687): 史料分析與譯注 *El comercio entre los sangleyes y Luzón (1657-1687): análisis, traducción y anotación de las fuentes*] Tomo I. Hsinchu: National Tsing Hua University Press, 2012.
- Félix, Alfonso. *The Chinese in the Philippines 1570-1770*. Manila & Bombay & New York: Solidaridad Publishing House, 1966.
- Feng, Jicai 馮驥才, ed. *Zhongguo muban nianhua jicheng, zhangzhoujuan* [中國木板年畫集成, 漳州卷 *Colección de la pintura de año nuevo de xilografía china, Tomo de Zhangzhou*]. Beijing: Zhonghua Shuju, 2010.
- Ferrão de Tavares e Távora, Bernardo. *Imaginaria Luso-Oriental*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1983.
- Finlay, Robert. *The Pilgrim Art: The Culture of Porcelain in World History*. Berkely, Los Angeles, London: University of California Press, 2010.

- Flynn, Dennis O., and Arturo Giraldez. "Born with a 'Silver Spoon': The Origin of World Trade in 1571." *Journal of World History* 6, no. 2 (1995): 201–21.
- Folch, Dolors. "Martín de Rada's Book Collection." *Sinologia Hispanica, China Studies Review* 6, no. 1 (2018): 1–26.
- Fournier, Patricia, and Roberto Junco Sanchez. "Archaeological Distribution of Chinese Porcelain in Mexico." In *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol.2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, edited by Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼, 215–37. Singapore: Springer, 2019.
- Fox, Robert B. "Chinese Pottery in the Philippines." *The Fookien Times Yearbook*, 1962, 40, 248–54, 257–58.
- . "The Archeological Record of Chinese Influences in the Philippines." *Philippine Studies* 15, no. 1 (1967): 41–62.
- François Debré. *Les Chinois de la Diaspora*. Paris: Olivier Orban, 1974.
- Frank, Andre Gunder. *Reorient: Global Economy in the Asian Age*. Berkeley/Los Angeles/London: University of California Press, 1998.
- Fu, Lang 傅朗. "Ming shilu zhong yongle yuannian zhi xuande liunian zao haichuan jilu youguan wenti shixi [《明實錄》中永樂元年至宣德六年造海船記錄有關問題試析 Análisis sobre los registros de construcción naval entre 1403-1431 en *Ming shilu*]." *Haijiaoshi yanjiu [海交史研究 Journal of Maritime History Studies]*, no. 2 (2003): 26–37.
- Fu, Songliang 傅宋良. "Minnan mingdai qinghuaci de shengchan yu waixiao [閩南明代青花瓷的生產與外銷 Producción y exportación de la porcelana de azul y blanco del sur de Fujian durante la dinastía Ming]." In *Xiamen bowuguan jianguan shizhounian chengguo wenji [廈門博物館建館十周年成果文集 Acta de los éxitos del diez aniversario de la fundación del Museo de Xiamen]*, edited by 廈門博物館 Museo de Xiamen, 128–44. Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 1998.
- Fujikawa, Miyoko. "Continuing to Live on the Water: E Meaning of Land Residences for Boat Dwellers in Fujian, China." *Journal of Marine and Island Cultures* 7, no. 2 (2018): 126–49.
- Fung, Yulan 馮友蘭. *A Short History of Chinese Philosophy*. New York: Macmillan Company, 1948.

- Gaastra, Femme S. “The Dutch East India Company and Its Intra-Asiatic Trade in Precious Metals.” In *The Emergence of a World Economy, 1500-1914, Part I, 1500-1850*, edited by Om Prakash, 97–112. Wiesbaden: Franz Steiner Verlag, 1986.
- De Gandía, Enrique. “Las cartas de Toscanelli, la Antilla, la India y Cipango.” *Universidad*, no. 12 (1942): 41–95.
- Gao, Meiqing 高美慶, ed. *Guanshi suocang zhongguo yadiao [關氏所藏中國牙雕 Chinese Ivories from the Kwan Collection]*. Hong Kong: Art Gallery-the Chinese University of Hong Kong, 1990.
- Gao, Rongsheng 高榮盛. *Yuandai haiwai maoyi yanjiu [元代海外貿易研究 Estudio de los comercios marítimos de la dinastía Yuan]*. Chengdu: Sichuan Renmin Chubanshe, 1998.
- García Guerra, Elena. “Itinerarios mundiales de una moneda supranacional: El ‘real de a ocho’ o peso durante la Edad Moderna.” *Studia Historica. Historia Moderna*, no. 28 (2006): 241–57.
- García-Abásolo, Antonio. *Murallas de piedras y cañones de seda. Chinos en el Imperio Español*. Córdoba: Universidad de Córdoba, 2012.
- Gil, Juan. “La idea de la China. De los seres al Catay.” In *La ruta española a China*, edited by Carlos Martínez Shaw, 19–32. Ediciones El Viso, 2007.
- . *Los chinos en Manila. Siglos XVI y XVII*. Lisboa: Centro Científico e Cultural de Macau, I. P., 2011.
- Gillman, Derek. “Ming and Qing Ivories: Figure Carving.” In *Chinese Ivories from the Shang to the Qing: An Exhibition Organized by the Oriental Ceramic Society Jointly with the British Museum, 24 May to 19 August 1984 in Oriental Gallery II*, edited by William Watson, 35–117. London: Oriental Ceramic Society, British Museum Publications Ltd, 1984.
- Gong, Yingyan 龔纓晏. “Guowai xinjin faxian de yifu mingdai hanghaitu [國外新近發現的一幅明代航海圖 A Ming Dynasty Nautical Chart Newly Discovered Overseas].” *Lishi yanjiu [歷史研究 Historical Research]*, no. 3 (2012): 156–60.
- González Gutiérrez, Pilar. *Creación de casas de moneda en Nueva España*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 1997.
- Goodrich, Luther Carington, and Chaoying Fang, eds. *Dictionary of Ming Biography, 1368-1644, 2 Vols*. New York: Columbia University Press, 1976.

- Greenberg, Michael. *British Trade and the Opening of China 1800-1842*. Cambridge: Cambridge University Press, 1969.
- Guangdong Antique Archaeology Institute, 廣東省文物考古研究所. *Gufan yizhen: nan'ao zihao chushui wenwu jingpin tulu* [孤帆遺珍:南澳1號出水文物精品圖錄 *Tesoro del velero: piezas salvadas de Nan'ao No.1*]. Beijing: China Science Publishing & Media, 2014.
- Guo, Yusheng 郭育生, and Yijie 劉義傑 Liu. “‘Dongxiyang hanghaitu’ chengtu shijian chutan [《東西洋航海圖》成圖時間初探 Preliminary Analysis on the Completion Time of the Selden Map of China].” *Haijiaoshi yanjiu* [海交史研究 *Journal of Maritime History Studies*], no. 1 (2011): 67–81.
- Hamashita, Takeshi 濱下武志. *China, East Asia and the Global Economy: Regional and Historical Perspectives*. Edited by Mark Selden and Linda Grove. Abingdon & London & New York: Routledge, 2008.
- . *Jindai zhongguo de guoji qiji: chaogong maoyi tixi yu jindai yazhou jingji quan* [朝貢貿易體系與近代亞洲經濟圈 *Sistema del comercio tributario y círculo económico de asia en la Edad Moderna*]. Beijing: Social Science Academic Press (China), 1999.
- Hegel, Jorge Guillermo Federico. *Filosofía de la Historia Universal*. Buenos Aires: Ediciones Anaconda, 1946.
- Hongzhi, Gao 高鴻志. *Jindai zhongying guanxishi* [近代中英關係史 *Historia de la relación sino-británica en la Edad Moderna*]. Chengdu: Sichuan People's Publishing House, 2001.
- Huang, Chunrong 黃春榮. *Minyue yuanliu kaolue* [閩越源流考略 *Estudio del origen del pueblo minyue*]. Fuzhou: Haichao Sheying Yishu Chubanshe, 2002.
- Huang, Qiaomei 黃巧梅. “Gudai yadiao renwu zaoxiang de chubu yanjiu [古代牙雕人物造像的初步研究 A Preliminary Study on the Ancient Ivory Figurines].” Xiamen University, 2012.
- Huang, Tianzhu 黃天柱, and Yuanquan Liao 廖淵泉. “Gudai quanzhou alabo musulini yu quanzhougang de xingshuai [古代泉州阿拉伯穆斯林與泉州港的興衰 *Los musulmanes de Quanzhou y el florecimiento y decadencia del puerto de Quanzhou*].” *Dongnanya* [東南亞 *Southeast Asia*], no. 1 (1984): 23–32.

- “Zheng zhilong fuzi yu anhaigang de inghusia [鄭芝龍父子與安海港的興衰 Zheng Zhilong y Su Hijo y el florecimiento y decadencia del puerto de Anhai].” In *Anhai gangshi yanjiu* [安海港史研究 *Estudio de la historia del puerto de Anhai*], edited by Grupo de redacción del Estudio de la historia del puerto de Anhai 安海港史研究編輯小組, 119–29. Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 1989.
- Huang, Xing. *Conflict and Commerce in Maritime East Asia: The Zheng Family and the Shaping of the Modern World, c.1620–1720*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.
- Jiang, Yaodong 江耀東. “Mingdai zhangzhou yuegang guonei jiaotong tansuo [明代漳州月港國內交通探索 Estudio de la comunicación con el interior de China de Yuegang (Zhangzhou) de la dinastía Ming.]” In *Yuegang yanjiu lunwenji* [月港研究論文集 *acta del estudio de yuegang*], edited by Comisión de Longxi del Partido Comunista de China 中共龍溪地委 and Academia de Historia de Fujian. Filia de Xiamen 福建省歷史學會-廈門分會, 205–11. Publicación Interna, 1983.
- Jiang, Yinghao 蔣英豪. “Liang qichao de shishi: ershishiji taipingyangge xilun [梁啟超的‘史詩’:《二十世紀太平洋歌》析論 Épica de Liang Qichao: análisis del *Canto del océano pacífico del siglo XX*.]” *Qiushi Xuekan* [求是學刊], no. 4 (1997): 68–73.
- Jiangxi Light Industry Ceramic Institute 江西省輕工業廳陶瓷研究所. *Jingdezhen taoci shigao* [景德鎮陶瓷史稿 *Historia de la cerámica de Jingdezhen*]. Beijing: Sanlian Shudian, 1959.
- Jin, Guoping 金國平, and Zhiliang Wu 吳志良. “Zhenghe Xiaxiyang Zhi Shiliao fenxi [鄭和下西洋葡萄牙史料之分析 Analysis about the Navigation of Zheng He Based on Portuguese Materials.]” *Shixue lilun yanjiu* [史學理論研究 *Historiography Quarterly*], no. 3 (2003): 47–60.
- “1511 nian manlajia lunxian dui zhonghua diguo de chongji: jianlun zhongguo jindaishi de kaishi [1511 年滿刺加淪陷對中華帝國的衝擊: 兼論中國近代史的起始 Impacto de la caída de Malaca de 1511 en el Imperio Chino: el inicio de la historia moderna china.]” *Xueshu yanjiu* [學術研究 *Academic Research*], no. 7 (2000): 73–95.
- “Zheng he hanghai de zhongdian—bila ji sunla kao [鄭和航海的終點—比刺及孫刺考 The Final Point of Zheng He’s Navigations: ‘Bila’ and ‘Sunla’ in the History of Ming Dynasty.]” *Aomen yanjiu* [澳門研究 *Journal of Macau Studies*], no. 18 (2003): 180–93.

- Jin, Guoping 金國平. “Aomen yu baiyin: liuru zhongguo zhi xibanya meizhou biming lunkao [澳門與白銀:流入中國之西班牙美洲幣名論考 Macao y plata: estudio de las denominaciones de las monedas hispano-americanas introducidas a China].” *Aomen Yanjiu [澳門研究 Journal of Macau Studies]*, no. 4 (2017): 162–74.
- Jitsuzō, Kuwabara 桑原隲藏. *Ho Jukou no jiseki soumatsu no teikyoshi paku seiikijin [蒲壽庚の事蹟: 宋末の提挙市舶西域人 Anécdotas de Pu Shougeng: supervisor de La Oficina de Comercio Marítimo al final de la dinastía Song con linaje de la Región Occidental]*. Shanghai: Higashi Ajia Koukyuukai, 1923.
- José, Regalado Trota. *Images of Faith: Religious Ivory Carvings from the Philippines*. Pasadena: Pacific Asia Museum, 1990.
- Kerr, Rosemary. “Early Export Ceramics.” In *Chinese Export Art and Design*, edited by Craig Clunas. London: Craig Clunas/ Victoria and Albert Museum, 1987.
- Kiburn, Richard S. *Transitional Wares and Their Forerunners*. Hong Kong: Oriental Ceramic Society of Hong Kong, 1981.
- Kimiya, Yasuhiko 木宮泰彦. *Rizhong wenhua jiaoliu shi [日中文化交流史 Historia de intercambios culturales sino-japoneses]*. Beijing: Shangwu Yinshuguan, 1980.
- Klaproth, Julius. *Mémoires Relatifs à l'Asie, Contenant des Recherches Historiques, Géographiques et Philologiques Sur les Peuples de l'Orient, Vol.2*. Paris: Société Asiatique de Paris, 1826.
- Klötter, Henning. *The Language of the Sangleys : A Chinese Vernacular in Missionary Sources of the Seventeenth Century*. Leiden: Brill, 2010.
- Krahe, Cinta. *Chinese Porcelain in Habsburg Spain*. Madrid: Centro de Estudios Europa Hispánica, 2016.
- Kurita, Mototsugu 栗田元次. *Sōgō nipponshi gaisetsu [綜合日本史概説 Descripción general de la historia japonesa]*. Tokyo: Chūbunkan Shoten, 1926.
- Kuwayama, George. “Chinese Ceramics in Colonial Latin America.” The University of Michigan, 2002.
- and Los Angeles County Museum of Art. *Chinese Ceramics in Colonial Mexico*. Los Angeles : Los Angeles County Museum of Art, 1997.
- Lach, Donald F. *Asia in the Making of Europe, I, The Century of Discovery*. Chicago: The University of Chicago Press, 1965.

- Lee, Fabio Yu-chung 李毓中, and José Luis Caño Ortigosa. “Conociendo China: Investigación del ‘Mapa Topográfico Moderno y Antiguo’ (Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu) de la dinastía Ming obtenido por los españoles en 1574.” In *Estudio Del Mapa “Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu”* [《古今形勝之圖》研究], edited by Fabio Yu-chung Lee 李毓中 and José Luis Caño Ortigosa, 65–89. Hsinchu: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España, Research Center for Humanities and Social Sciences de la National Tsing Hua University, 2016.
- *Fuermosha: dahanghai shidai de taiwan yu xibanya* [福爾摩沙: 大航海時代的臺灣與西班牙 *Hermosa: Maritime Taiwan and Spain*]. Taipei: National Taiwan Museum, 2006.
- *Carta náutica del archipiélago indonesia, Archivo del Museo Naval* [馬德里海軍博物館檔案館武吉斯海圖]. Instituto de Historia y Cultura Naval. Armada Española. Ministerio de Defensa./Research Center for Humanities and Social Sciences de la National Tsing Hua University, 2015.
- Lee, Fabio Yuchung 李毓中, José Luis Caño Ortigosa, Guadalupe Fernández Morente, and Esther González Pérez, eds. *Recopilación de las fuentes sobre las relaciones entre Taiwán y España* [台灣與西班牙關係史料彙編], 3 Tomos. Nantou: Taiwán Histórica, 2008-2013.
- Lee, Fabio Yuchung 李毓中, Tsungjen Chen 陳宗仁, Wencheng Shih 石文誠, Regalado Trota José, and José Luis Caño Ortigosa, eds. *Hokkien Spanish Historical Document Series I: Arte de la lengua Chio Chiu*. Hsinchu: National Tsing Hua University Press, 2018.
- *Hokkien Spanish Historical Document Series I: Dictionario hispanico sinicum y arte de la lengua chio chiu*, 3 Tomos. Hsinchu: National Tsing Hua University Press, 2019.
- *Hokkien Spanish Historical Document Series II: Philippine Chinese Manuscripts in the Herzog August Library*. Hsinchu: National Museum of Taiwan History/National Tsing Hua University Press, 2020.
- Van Leur, J. C. *Indonesian Trade and Society: Essays in Asian Social and Economic History*. The Hague: W. Van Hoeve Publishers, 1967.
- Levathes, Louise. *When China Ruled the Seas: The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*. New York: Simon & Schuster, 1994.

- Li, Jian'an 栗建安. "Cong kaogu faxian kan fujian gudai qinghuaci de shengchan yu liutong [從考古發現看福建古代青花瓷的生產與流通 Estudio de la producción y distribución de porcelana antigua de azul y blanco en Fujian a partir de descubrimientos arqueológicos]." In *Zhongguo gutaoci yanjiu [中國古陶瓷研究 Estudio de porcelana antigua de China]*, Vol. 13, 196–206. Beijing: Zijincheng Chubanshe, 2007.
- "Fujian tang wudai de 'yueyaoxi' qingci: yi guyaozhi de faxian wei zhongxin [福建唐、五代的'越窯系'青瓷: 以古窯址發掘的發現為中心 Celadón de la serie 'Yueyao' de Fujian del periodo Tang y Cinco Dinastías: entorno al descubrimiento de los sitios de antiguos hornos]." In *Zhejiangsheng wenwu kaogu yanjiusuo xuekan [浙江省文物考古研究所學刊 Zhejiang Antique Archaeology Institute Anal]*, edited by 浙江省文物考古研究所 Zhejiang Antique Archaeology Institute, 188–92. Hangzhou: Hangzhou Chubanshe, 2002.
- Li, Jinming 李金明, and Dake Liao 廖大珂. *Zhongguo gudai haiwai maoyishi [中國古代海外貿易史 Historia del comercio ultramarino de la antigua China]*. Nanning: Guangxi Renmin Chubanshe, 1995.
- Li, Jinming 李金明. "Shiliu shiji houqi zhi shiqi shiji chuqi zhongguo yu manila de haishang maoyi [十六世紀後期至十七世紀初期中國與馬尼拉的海上貿易 Comercios marítimos entre China y Manila en los últimos años del siglo XVI y el inicio del siglo XVII]." *Nanyang wenti yanjiu [南洋問題研究 Southeast Asian Affairs]*, no. 1 (1989): 70–79.
- "Shilun mingdai haiwai maoyigang de xingshuai [試論明代海外貿易港的興衰 Sobre el florecimiento y decadencia de los puertos de comercios ultramarinos de la dinastía Ming]." *Zhongguo jingjishi yanjiu [中國經濟史研究 Researches in Chinese Economic History]*, no. 1 (1997): 122–29.
- "Zaitun fei 'citong' ershi 'duanzi' [Zaitun 非'刺桐'而是'緞子' Zaitun no es 'Citong' sino 'Satin']." *Lishi yanjiu [歷史研究 Historical Reseach]*, no. 4 (1998): 169–71.
- *Mingdai haiwai maoyishi [明代海外貿易史 Historia del comercio marítimo de la dinastía Ming]*. Beijing: China Social Sciences Press, 1990.
- *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaishi [漳州港: 明代海澄月港興衰史 El puerto de zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming]*. Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 2001.

- Li, Qing 李慶. “Juaopuren dui Manila huahuo de ‘longduan’ yu yuandong haimao geju [居澳葡人對馬尼拉華貨的‘壟斷’與遠東海貿格局(1619-1634) La monopolización de las mercancías chinas por los portugueses residentes en Macao y la esquema del comercio marítimo de Extremo Oriente (1619-1631)].” *Aomen ligong xueyuan xuebao* [澳門理工學院學報 *Revista do Instituto Politécnico do Macau*], no. 3 (2016): 43–52.
- “Wanming zhongguo yu xishu feilyubin de maoyi guimo ji lishi zouxiang: jiyu ‘huowushui’ wenxian de shuju fenxi [晚明中國與西屬菲律賓的貿易規模及歷史走向：基於‘貨物稅’(Almojarifazgo)文獻的資料分析 The Trade between China and the Philippines, 1591 – 1644: An Analysis on the Almojarifazgo Data].” *Zhongguo jingjishi yanjiu* [中國經濟史研究 *Researches in Chinese Economic History*], no. 3 (2018): 171–81.
- Li, Tianxi 李天錫. “Huaqiao yinjin fanshu xinkao [華僑引進番薯新考 Nuevo descubrimiento de la introducción de batata por los emigrantes chinos].” *Zhongguo nongshi* [中國農史 *Agricultural History of China*], no. 1 (1998): 107–11.
- Liao, Dake 廖大珂, and Ming Hui 輝明. “16-18 shiji ouzhou ditu zhongde chincheo gang [16-18世紀歐洲地圖中的chincheo港 El puerto Chincheo en los mapas europeos del siglo XVI-XVIII].” *Zhongguoshi yanjiu* [中國史研究 *Journal of Chinese Historical Studies*], no. 1 (2013): 159–76.
- Liao, Dake 廖大珂, “Manlajia de xianluo yu zhongpu jiaoshe [滿刺加的陷落與中葡交涉 The Fall of Malacca and the Negotiations between China and Portugal].” *Nanyang wenti yanjiu* [南洋問題研究 *Southeast Asia Affairs*], no. 3 (2003): 77–86.
- “Zailun ‘gantanggan’ de lishi wenti [再論‘甘棠港’的歷史問題 Analisis sobre la cuestión del puerto de Gantang].” *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu* [中國社會經濟史研究 *Researches in Chinese Economic History*], no. 3 (1998): 43–48.
- “Zhu wan shijian yu dongya haishang maoyi tixi de xingcheng [朱紈事件與東亞海上貿易體系的形成 El incidente de Zhu Wan y la formación del sistema de comercio marítimo de Asia Oriental].” *Wen shi zhe* [文史哲 *Journal of Literature, History and Philosophy*], no. 2 (2009): 87–100.
- *Fujian Haiwai Jiaotong Shi* [福建海外交通史 *Historia de la comunicación ultramarina de Fujian*]. Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 2002.

- Lin, Jinshui 林金水. *Fujian duiwai wenhua jiaoshiliu* [福建對外文化交流史: *Historia de intercambios culturales de Fujian con el extranjero*]. Fuzhou: Fujian jiaoyu chubanshe, 1997.
- Lin, Jinzhi 林金枝. “Anhaigang de xingshuai yu huaqiao de guanxi [安海港的興衰與華僑的關係 Relación entre el florecimiento y decadencia del puerto de Anhai y los emigrantes chinos].” In *Anhai gangshi yanjiu* [安海港史研究 *Estudio de La historia del puerto de Anhai*], edited by Grupo de redacción del Estudio de la historia del puerto de Anhai 安海港史研究編輯小組, 139–51. Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 1989.
- “Cong fujian qiaoxiang zupu kan nanyang huaqiaoshi de ruogan wenti [從福建僑鄉族譜看南洋華僑史的若干問題 Analizar las cuestiones de la historia de emigrantes chinos en el mar sur de China a través de los libros genealógicos de Fujian].” *Lishi yanjiu* [歷史研究 *Historical Research*], no. 4 (1982): 59–79.
- Lin, Jun 林軍. “Hai’anxian bianqian huanjing dizhi wenti yanjiu: yi fujian nanbu weilu [海岸線變遷環境地質問題研究: 以福建南部沿海地區為例 Environment Geology of the Foreland Cost Margin Migration- a Case Study: South Fujian Province, China].” *Dizhi zaihai yu huanjing baohu* [地質災害與環境保護 *Journal of Geological Hazards and Environment Preservation*] 17, no. 1 (2006): 29–34.
- Lin, Nanzhong 林南中. “Mingqing shiqi minnan de fanyin jianzheng shangmao fanhua [明清時期閩南的‘番銀’見證商貿繁華 Las Monedas de plata extranjeras circulantes en el sur de fujian durante la época de Ming y Qing ha sido testigo del florecimiento de los comercios exteriores].” *Mintai wenhua jiaoliu* [閩台文化交流: *Intercambios culturales entre Fujian y Taiwán*], no. 4 (2009): 40–44.
- “Putaoya huobi ruhe laidao minnan [葡萄牙貨幣如何來到閩南 Cómo las monedas portuguesas llegaron al sur de Fujian].” *Shoucang* [收藏 *Colección*], no. 5 (2013): 93–94.
- Lin, Renchuan 林仁川. *Mingmo qingchu siren haishang maoyi* [明末清初私人海上貿易 *Comercios marítimos privados al final de la dinastía Ming e inicio de la dinastía Qing*]. Shanghai: East China Normal University Press, 1987.
- Lin, Weisheng 林偉盛. “Helanren ju penghu shimo (1622-1624) [荷蘭人據澎湖始末 (1622–1624) The Netherlander in the Pescadores (1622–1624)].” *Guoli zhengzhi daxue lishi xuebao* [國立政治大學歷史學報 *The Journal of History, NCCU*] 16 (1999): 1–46.

- Lin, Weiwen 林蔚文. “Fujian wuyishan chuanbo ruogan wenti tantao [福建武夷山船棺若干問題探討 Discurso sobre las cuestiones de ataúd de barco de la montaña Wuyi].” *Jiangxi wenwu [江西文物 Relics from Jiangxi]*, no. 3 (1989): 19-22, 5.
- Lin, Xiangrui 林祥瑞, and Zubi Liu 劉祖陞. *Fujian jianshi [福建簡史 Una breve historia de Fujian]*. Sydney: International Chinese Publishing House, 2004.
- Lin, Zhao 林釗 et.al. “Fujian chong’an wuyishan baiyanya dongmu qingli jianbao [福建崇安武夷山白岩崖洞墓清理簡報 Informe sobre el arreglo de la tumba de la cueva Baiyan de la montaña Wuyi en Chong’an de la provincia de Fujian].” *Wenwu [文物 Cultural Relics]*, no. 6 (1980): 12–20.
- Liu, Beidian 林被甸. “Kuayue taipingyang: zhongguo yu ladingmeizhou de wenhua jiaoliu [跨越太平洋：中國與拉丁美洲的文化交流 Pasar por el Pacífico: intercambios culturales entre China y América Latina].” In *Zhongwai wenhua jiaoliushi [中外文化交流史 Historia de intercambio cultural entre China y el extranjero]*, 933–89. Beijing: Guoji Wenhua Chuban Gongsi, 2008.
- Liu, Lulu 劉璐璐. “Wanming dongnan haiyang zhengce pinfan biangeng yu haiyu zhixu [晚明東南海洋政策頻繁變更與海域秩序 Competition for Sea Power under Frequently Revised Maritime Policy in the Late Ming Dynasty].” *Xiamen daxue xuebao (Zhexue shehui kexueban) [廈門大學學報(哲學社會科學版) Journal of Xiamen University (Arts & Social Sciences)]*, no. 4 (2018): 105–15.
- Liu, Miao 劉淼. “The Cultural Change of Kilns and Contents of Export Ceramics on the Perspective of Development of Zhangzhou Seaports During Ming and Qing Dynasties.” In *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol.2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, edited by Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼, 29–47. Singapore: Springer, 2019.
- Liu, Pingsheng 柳平生, and Jinfang Ge 葛金芳. “Nansong shibosi de jianzhi yange jiqi zhineng kaoshu [南宋市舶司的建置沿革及其職能考述 Estudio de la evolución del shibosi de la dinastía Song del Sur y sus funciones].” *Zhejiang xuekan [浙江學刊 Zhejiang Academic Journal]*, no. 2 (2014): 20–31.
- Lopez, Robert Sabatino. “Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the Thirteenth Century.” *Revue Belge de Philologie et d’histoire* 29, no. 4 (1951): 1163–79.
- Lorenzo Sanz, Eufemio. *Comercio de España con América en la época de Felipe II, Tomo II*. Valladolid: Servicio de Publicaciones de la Diputación Provincial de

Valladolid, 1980.

Lourdes Díaz-Trechuelo, María. “Consecuencias y problemas derivados del Tratado de Tordesillas en la expansión oriental.” In *El Tratado de Tordesillas y su época. Actas del Congreso Internacional de Historia. Tomo III*, 1519–40. Valladolid: Junta de Castilla y León, 1995.

——— “Relaciones entre españoles y chinos en Filipinas: su regulación legal (Siglos XVI a XIX).” In *Libro homenaje in memoriam Carlos Díaz Rementería*, edited by Gustavo E. Pinard and Antonio Merchán, 239–54, 1998.

Loureiro, Rui. “Introdução Notícias da China na Literatura Ibérica (Séculos XVI e XVII).” *Visões da China na Literatura Ibérica dos Séculos XVI e XVII Antologia Documental*. Zhengzhou: Elephant Press, 2003. Recurso online disponible en: <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/30031/1928>, consultado 11 de octubre de 2019.

Lu, Maocun 盧茂村. “Fujian lianjiang fajue de xihan dumuzhou [福建連江發掘的西漢獨木舟 El cayuco descubierto en Lianjiang de Fujian de la época Han Occidental].” *Wenwu [文物 Cultural Relics]*, no. 2 (1979): 95.

Lu, Taikang 盧泰康. “Taiwan nanbu kaogu chutu yu chuanshi de xifang yinbi yanjiu [臺灣南部考古出土與傳世的西方銀幣研究 Research on Western Silver Coins Unearthed in Southern Taiwan].” *Taiwanshi yanjiu [臺灣史研究 Taiwan Historical Research]* 22, no. 2 (2015): 151–96.

Luo, Chunrong 羅春榮. “Mazu Wenhua yu fojiao wenhua de jiehe [媽祖文化與佛教文化的結合 Combinación de la cultura de Mazu con la cultura del budismo].” In *Mazu wenhua yanjiu [媽祖文化研究 Estudio de la cultura de Mazu]*, 67–75. Tianjin: Tianjin Guji Chubanshe, 2006.

Luo, Qixiang 羅其湘. “Xu fu cun de faxian he xu fu dongdu [徐福村的發現和徐福東渡 Descubrimiento del pueblo de Xu Fu y su viaje al Oriente].” In *Cong xu fu dao huang zunxian [從徐福到黃遵憲 De Xu Fu a Huang Zunxian]*, edited by Zhenguang Yang 楊正光, 24–51. Beijing: Shishi Chubanshe, 1985.

MacKay, Joseph. “Pirate Nations: Maritime Pirates as Escape Societies in Late Imperial China.” *Social Science History* 37, no. 4 (2013): 551–73.

Mackinder, Halford John. “El pivote geográfico de la historia.” *Geopolítica (s). Revista de estudios sobre espacio y poder* 1, no. 2 (2010): 301–19.

Magnusson, Magnus, and Hermann Pálsson. *The Vinland Sagas: The Norse Discovery of America: “Graenlendinga Saga” and “Eirik’s Saga*. London: Penguin Books, 1965.

- Manguin, Pierre-Yves. “Trading Ships of the South China Sea: Shipbuilding Techniques and Their Role in the History of the Development of Asian Trade Networks.” *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 36, no. 3 (1993): 253–80.
- Martínez Shaw, Carlos. “La plata española, catalizador de la primera globalización.” In *Comercio y cultura en la Edad Moderna: Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna.*, 21–45. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2015.
- Matsuura, Akira 松浦章. *Qingdai fanchuan dongya hangyun yu zhongguo haishang haidao yanjiu* [清代帆船東亞航運與中國海商海盜研究 *Estudio del transporte de velero en Asia y de comerciantes y piratas chinos de la dinastía Qing*]. Shanghai: Shanghai Cishu Chubanshe, 2009.
- Medina, José Toribio. *Las monedas coloniales hispano-americanas*. Santiago de Chile: Imprenta elzeviriana, 1919.
- Medina, José Toribio. *Las monedas obsidionales hispano-americanas*. Santiago de Chile: Imprenta elzeviriana, 1919.
- Meng, Yuanzhao 孟原召. *Minnan diqu songzhiqing zhici shougongye yicun yanjiu* [閩南地區宋至清代制瓷手工業遺存研究 *Estudio de los restos de la artesanía de porcelana del sur de Fujian desde la dinastía Song hasta la dinastía Qing*]. Beijing: Wenwu Chubanshe, 2017.
- Miller, Konrad. *Mappaemundi, VI*. Stuttgart: Jos. Roth'sche Verlagshandlung, 1898.
- Mills, J.V. “Malaya in the Wu-Pei-Chih Charts.” *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 15, no. 3 (1937): 1–48.
- Mira Toscano, Antonio. “Andrés de Urdaneta y el tornaviaje de Filipinas a Nueva España.” *Mercurio Peruano*, no. 529 (2016): 107–22.
- Morimura, Kenichi 森村健一. “Shoushūkama kei seihin (Suwatou) no nendaikan to sono igi [漳州窯系製品（スワトウ）の年代観とその意義 El periodo del horno de zhangzhou y su intención].” In *Mingmo qingchu fujian yanhai maoyi taoci de yanjiu: zhangzhouyao chutu qinghua, chihuici yu riben chutu zhongguowai swatow* [明末清初福建沿海貿易陶瓷的研究: 漳州窯出土青花、赤繪瓷與日本出土中國外SWATOW *Investigación sobre la cerámica comercial de la costa de Fujian a Finales de La Dinastía Ming e inicio de la dinastía Qing: porcelana de azul y blanco y porcelana pintada de rojo de la serie Swatow desenterrada en*

- Japón y fuera de China*], edited by Centro de investigación de bienes culturales enterrados de la ciudad de Sakai de la prefectura de Osaka de Japón 日本大阪府堺市埋蔵文化財研究中心, 1994.
- Muñoz Serrulla, María Teresa. *La moneda castellana en los Reinos de Indias durante la Edad Moderna*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2016.
- Museo de Fujian 福建省博物館. *Zhangzhouyao: Fujian zhangzhou diqu mingqing yaozhi fajue baogao zhiyi* [漳州窯: 福建漳州地區明清窯址發掘報告之一 *Horno de Zhangzhou: Informe de excavación de los hornos de las dinastías Ming y Qing en la región de Zhangzhou de Fujian*]. Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 1997.
- National Museum- Underwater Archeology Center, 國家博物館-水下考古研究中心. *Xisha shuixia kaogu 1998-1999* [西沙水下考古 1998-1999 *Arqueología subacuática de las islas de Xisha 1998-1999*]. Beijing: China Science Publishing & Media, 2005.
- Needham, Joseph. *Science and Civilization in China, Vol. 1: Introductory Orientations*. Cambridge: Cambridge University Press, 1954.
- . *Science and Civilization in China, Vol. 4, Physics and Physical Technology, Part I: Physics*. Cambridge: Cambridge University Press, 1962.
- . *Science and Civilization in China, Vol. 4. Physics and Physical Technology, Part III. Civil Engineering and Nautics*. Cambridge: Cambridge University Press, 1971.
- Nie, Hongping Annie 聶洪萍. *The Selden Map of China: A New Understanding of the Ming Dynasty*. Oxford: Bodleian Libraries, University of Oxford, 2014.
- Oliveira Marques, A. H. de, ed. *História dos Portugueses no Extremo Oriente, 2 Vols*. Lisboa: Fundação Oriente & Instituto Cultural de Macau, 1998.
- Ollé, Manel. “Del barrio al océano: los chinos de Manila entre el comercio del Galeón, la convivencia municipal y las redes diásporas regionales.” In *Los chinos de ultramar: diásporas, sociabilidad e identidades*, 21–55. México: Palabra de Clío, 2007.
- . “Etnocentrismos en contacto: perfiles ideológicos de las interacciones sino-ibéricas durante la segunda mitad del siglo XVI.” *HMiC: Història Moderna i Contemporània*, no. 4 (2006): 201–10.

- “La proyección de Fujian en Manila: los sangleyes del parían y el comercio de la Nao de China.” In *Un océano de seda y plata: el universo económico del Galeón de Manila*, edited by Salvador Bernabéu Albert and Carlos Martínez Shaw, 155–78. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2013.
- *La empresa de China: de la Armada Invencible al Galeón de Manila*. Barcelona: El Acantilado, 2002.
- Ortuño Sánchez-Pedreño, José María. “La expedición de Ruy López de Villalobos a las islas del Mar Del Sur y de Poniente: estudio histórico-jurídico.” *Anales de Derecho*, no. 23 (2005): 249–92.
- “Las pretensiones de Hernán Cortés en el Mar del Sur. Documentos y exploraciones.” *Anales de Derecho*, no. 22 (2004): 317–56.
- Oropeza Keresey, Déborah. “Los ‘indios chinos’ en la Nueva España: la inmigración de la Nao de China, 1565-1700.” El Colegio de México, 2007.
- Pelliot, Paul. “L’origine Du Nom de ‘Chine.’” *T’oung Pao* 13, no. 5 (1912): 727–42.
- Pérez-Mallaína, Peblo Emilio, Demetrio Ramos Pérez, Antonio Guriérrez Escudero, Manuel Lucena Salmoral, Lucio Mijares, Ángel Sanz tapia, John Fisher, and Carlos Malamud. *Historia de Iberoamérica, Tomo II, Historia moderna*. Madrid: Cátedra, 1990.
- Peyrefitte, Alain. *The Immobile Empire*. New York: Vintage, 2013.
- Phillips, George. “Early Spanish Trade with Chin Cheo.” *The China Review* 19, no. 4 (1891): 243–55.
- “Is the Chincheo of Mendoza Chinchew o Changchow.” *China Review* 20, no. 1 (1892): 25–28.
- Pierce, Donna, and Ronald Otsuka, eds. *Asia & Spanish America: Trans-Pacific Artistic and Cultural Exchange, 1500-1850*. Denver: Denver Art Museum, 2009.
- Pijl-Ketel, C.L. van Der. *The Ceramic Load of the “Witte Leeuw” (1613)*. Amsterdam: Rijksmuseum, 1982.
- Pino Abad, Miguel. “El Tratado de Zaragoza de 22 de abril de 1529 como anticipo a la conquista de Filipinas.” In *Guerra, derecho y política: aproximaciones a una interacción inevitable*, edited by Manuela Fernández Rodríguez, 25–44. Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones, 2014.

Von der. Porten, Edward P. *Ghost Galleon: The Discovery and Archaeology of the San Juanillo on the Shores of Baja California*. College Station: Texas A & M University Press, 2019.

——— “Clues to Internationalism in the Manila Galleon Wreck of the Late 1570s in Baja California.” In *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol. 2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, edited by Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼, 191–213. Singapore: Springer, 2019.

Priyadarshini, Meha. *Chinese Porcelain in Colonial Mexico: The Material Worlds of an Early Modern Trade*. Springer Nature, 2018.

Qian, Jiang 錢江. “1570-1760 nian zhongguo he lyusong maoyi de fazhan ji maoyi’e de gusuan [1570-1760年中國和呂宋貿易的發展及貿易額的估算 Calculación del desarrollo y volumen de los negocios entre China y Luzón entre 1570 y 1760].” *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu [中國社會經濟史研究 Researches in Chinese Economic History]*, no. 3 (1986): 69–78, 117.

——— “Yifu xinjin faxian de mingchao zhongye caihui hanghaitu [一幅新進發現的明朝中葉彩繪航海圖 A Mid-Ming Watercolour Navigation Map Recently Discovered at Oxford University].” *Haijiaoshi yanjiu [海交史研究 Journal of Maritime History Studies]*, no. 1 (2011): 1–8.

Qiu, Guangming 丘光明. *Zhongguo gudai duliangheng [中國古代度量衡 Sistema de unidades en la antigüedad china]*. Beijing: Zhongguo Guoji Guangbo Chubanshe, 2011.

Quanzhou Maritime Museum 泉州海交史博物館. *Quanzhouwan songdai haichuan fajue yu yanjiu (Xiudingban) [泉州灣宋代海船發掘與研究(修訂版) A Report on the Excavation of the Song Boat in the Quanzhou Bay]*. Beijing: Ocean Press, 2017.

Reid, Anthony. *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680, 2 Vols*. New Haven: Yale University Press, 1988.

Rinaldi, Maura. *Kraak Porcelain: A Moment in the History of Trade*. London: Bamboo Publishing, 1989.

Rozalen, Marisa, and Ana Ruiz Gutierrez. “A Study of the Origin and Gilding Technique of a Hispano-Philippine Ivory from the XVIIth Century.” *Journal of Archaeological Science: Reports* 4 (2015): 1–7.

- Rozario, Paul. *Zheng He and the Treasure Fleet 1405-1433: A Modern Day Traveller's Guide from Antiquity to the Present*. Singapore: SNP International, 2005.
- Rudolph, Wolfgang. *Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte*. Oldenburg: Verlag Gerhard Stalling, 1980.
- Rui Manuel Loureiro. *Cartas dos Cativos de Cantão: Cristóvão Vieira e Vasco Calvo (1524?)*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1992.
- Ruiz Gutiérrez, Ana. “La iconografía mariana en la eboraria hispanofilipina: La Virgen del Niño Perdido de Caudiel, Castellón.” *Millars. Espai i Història* 29 (2006): 57–65.
- “Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de La Nao de China.” In *La Nao de China, 1565-1815: navegación, comercio e intercambios culturales*, edited by Salvador Bernabéu Albert, 184–212. Sevilla: Universidad de Sevilla, 2013.
- *El Galeón de Manila: intercambios culturales*. Granada: Universidad de Granada, 2015.
- Russell-Wood, A. J. R. *A World on the Move. The Portuguese in Africa, Asia and America, 1415-1808*. Manchester: Carcanet Press Ltd., 1992.
- Saeki, Kōji 佐伯浩二. “Japanese-Korean and Japanese-Chinese Relations in the Sixteenth Century.” In *The East Asian War, 1592-1598: International Relations, Violence and Memory*, edited by James B. Lewis, 11–21. Taylor and Francis Inc., 2014.
- Sánchez, Roberto Junco, Guadalupe Pinzón, and Etsuko Miyata. “The Chinese Porcelain from the Port of San Blas, Mexico.” In *Archaeology of Manila Galleon Seaports and Early Maritime Globalization, Vol.2, The Archaeology of Asia-Pacific Navigation*, edited by Chunming Wu 吳春明, Roberto Junco Sanchez, and Miao Liu 劉淼, 239–51. Singapore: Springer, 2019.
- Schafer, Edward H. *Empire of Min: A South China Kingdom of the Tenth Century*. Warren, CT: Floating World Editions, 2006.
- Schurz, William Lytle. *El Galeón de Manila, prólogo de Leoncio Cabrera, traducción de Pedro Ortiz Armengol*. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992.
- Seijas, Tatiana. “Transpacific Servitude: The Asian Slaves of Mexico, 1580-1700.” Yale University, 2008.

- Shangraw, Clarence F, and Edward P. Von der Porten. *The Drake and Cermeño Expeditions' Chinese Porcelains at Drakes Bay, California 1579 and 1595*. Santa Rosa: Santa Rosa Junior College, 1981.
- Sheaf, Colin. *Hatcher Porcelain Cargoes: The Complete Record*. Oxford: Phaidon Press, 1988.
- Shi, Chuanmiao 釋傳妙. “Feilyubin fojiao zhi chuanru yu fazhan [菲律賓佛教之傳入與發展 The Introduction and Growth of Buddhism in the Philippines]:1937~2008.” Hsuan Chuang University, 2008.
- Sierra de la Calle, Blas. “La expedición de Legazpi-Urdaneta (1564-1565), el tornaviaje y sus frutos.” In Instituto de Historia y Cultura Naval. XXXVII Jornadas de Historia Marítima. V Centenario del Nacimiento de Fr. Andrés de Urdaneta. Ciclo de conferencias. Enero 2009. Cuaderno monográfico No. 58 de la Revista de historia naval, 129–68. Madrid: Ministerio de Defensa, 2009.
- Singer, Aubrey. *The Lion and the Dragon: The Story of the First British Embassy to the Court of the Emperor Qianlong in Peking 1792-1794*. London: Barrie and Jenkins, 1992.
- Souza, George Bryan. *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630–1754*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- Ströber, Eva. “The Collection of Zhangzhou Ware at the Princessehof Museum, Leeuwarden, Netherlands.” Leeuwarden. Recurso online disponible en: https://www.princessehof.nl/img/uploads/Zhangzhou_Research_0.pdf, consultado el 28 de septiembre de 2020.
- Su, Huiping 蘇惠蘋. *Zhonglixiangyang: mingqing yuegang shehui renqun yu haiyang shehui [眾力向洋：明清月港社會人群與海洋社會 Todo hacia el mar: grupos sociales de yuegang de las dinastías de Ming y Qing y la sociedad marítima]*. Xiamen: Xiamen University Press, 2018.
- Su, Wenjing 蘇文菁, and Yunlong Huang 黃雲龍. “‘Jinshu chuanxilu’yu fanshu zai zhongguo de chuanbo [《金薯傳習錄》與番薯在中國的傳播 ‘Jinshu chuanxilu’ y la difusión de batatas en China].” *Minshang wenhua yanjiu [閩商文化研究 Journal of Studies on Fujianese Entrepreneurs Culture]*, no. 2 (2017): 41–65.
- *Fujian haiyang wenming fazhanshi [福建海洋文明發展史 Historia de la civilización marítima de Fujian]*. Beijing: Zhonghua shuju, 2010.

- Subrahmanyam, Sanjai. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. London-New York: Longman, 1993.
- Suebsman, Daniel. “Porzellan au seiner Nordeutschen Privatsammlung.” In *Made in China. Porzellan und Teekultur im Nordwesten im 18. Jahrhundert. Ein Kapitel Handelsgeschichte*, edited by Annette Kanzenbach and Daniel Suebsman, 95–96. Oldenburg: Isensee Verlag, 2015.
- Sugiyama, Masaaki 杉山正明. *Hubilie de tiaozhan: menggu diguo yu shijie lishi de dazhuanxiang* [忽必烈的挑戰: 蒙古帝國與世界歷史的大轉向 *El desafío de Hublai Kan: el imperio mongol y la gira de la historia mundial*], translated by Zhenyu Zhou 周振宇. Beijing: Social Ciencias Academy Press, 2013.
- Sun, Guangqi 孫光圻, and Li 王莉 Wang. “Zhenghe yu gelunbu hanghai jishu wenming bijiao yanjiu [鄭和與哥倫布航海技術文明比較研究 Estudio comparativo de la civilización de tecnología náutica de Zhen He y Cristobal Colón].” In *Zhenghe yuanhang yu shijie wenming: jinian zhenghe xiaxyang 600 zhounian lunwenji* [鄭和遠航與世界文明: 紀念鄭和下西洋600周年論文集 *El viaje de Zheng He y la civilización mundial: acta del Congreso en memoria del seis centenario del viaje de Zheng He*], 392–400. Beijing: Peking University Press, 2005.
- Sun, Guangqi 孫光圻. *Zhongguo gudai hanghai shi* [中國古代航海史 *Historia náutica de la antigua china*]. Beijing: Ocean Press, 1989.
- Tan, Rita C., ed. *Zhangzhou Ware Found in the Philippines: Swatow Export Ceramics from Fujian 16th-17th Century*. Makati: Art Post Asia, 2007.
- Tanaka, Takeo 田中健夫. *Wakō to kangō bōeki* [倭寇と勘合貿易 “Wokou” y el comercio “kanhe”]. Tokyo: Shibun Dō, 1961.
- Tang, Lan 唐蘭. *Xizhou qingtongqi mingwen fendai shizhi* [西周青銅器銘文分代史 徵 *Historia y clasificación de las inscripciones de los objetos de bronce de la dinastía Zhou del Oeste*]. Shanghai: Shanghai Guji Chubanshe, 2016.
- Tang, Tianliang 唐天亮. “Shilun yuegang xingshuai de yuanyin [試論月港興衰的原因 Análisis de la causa del florecimiento y decadencia de Yuegang].” In *Yuegang yanjiu lunwenji* [月港研究論文集 *Acta del estudio de Yuegang*], edited by Comisión de Longxi del Partido Comunista de China 中共龍溪地委 and Academia de Historia de Fujian. Filia de Xiamen 福建省歷史學會-廈門分會, 26–36. Publicación interna, 1983.

- Temple, Robert K. G. *China: Land of Discovery and Invention*. Wellingborough: Patrick Stephens, 1986.
- Tremml, Birgit. “Waren sie nicht alle Piraten? Mit den wakō durch die chinesischen Meere, ca. 1400–1660.” In *Schrecken der Händler und Herrscher: Piratengemeinschaften in der Geschichte*, edited by Andreas Obenaus, Eugen Pfister, and Birgit Tremml, 144–67. Wien: Mandelbaum, 2012.
- University of Hong Kong-Fung Ping Shan Museum, 香港大學-馮平山博物館. *Ceramics Finds from Jingdezhen Kilns*. Hong Kong: Fung Ping Shan Museum, 1992.
- Valenstein, Suzanne G. *A Handbook of Chinese Ceramics*. New York: The Metropolitan Museum of Art, 1975.
- Vermeer, E.B., ed. *Development and Decline of Fukien Province in the 17th and 18th Centuries*. Leiden: E.J. Brill, 1990.
- Volker, T. *Porcelain and the Dutch East India Company: As Recorded in the Dagregisters of Batavia Castle, Those of Hirado and Deshima and Other Contemporary Papers, 1602-1682*. Leiden: E.J. Brill, 1954.
- Wan, Ming 萬明. *Zhongguo rongru shijie de bulyv: mingyuqingqianqi haiwai zhengce bijiao yanjiu* [中國融入世界的步履: 明與清前期海外政策比較研究 *El paso de que China se incorporó al mundo: estudio comparativo de las pláticas exteriores de la la dinastía Ming y la primera fase de la dinastía Qing*]. Beijing: Social Sciences Academic Press (China), 1998.
- *Zhongpu zaoqi guanxishi* [中葡早期關係史 *History of the Early Sino-Portugues Relationship*]. Beijing: Social Ciencias Academy Press, 2001.
- “Mingdai baiyin huobihua: zhongguo lianjie shijie de xinshijiao [明代白銀貨幣化: 中國與世界連接的新視角 *Silver as Currency in the Ming Dynasty: New Perspective of the Connection between China and the Rest of the World*].” *Hebei xuekan* [河北學刊 *Hebei Academic Journal*] 24, no. 3 (2004): 145–54.
- “Mingdai qinghuaci de zhankai: yi shikong wei shidian [明代青花瓷的展開: 以時空為視點 *The Spread of Ming Blue-and-White Porcelain: A Temporal and Spatial Perspective*].” *Lishi yanjiu* [歷史研究 *Historical Reseach*], no. 5 (2012): 52–70.
- Wang, Guanyu 王冠宇. “Wanming shiqi de waixiaoci ji zhongguo yu xifang de haishang maoyi [晚明時期的外銷瓷及中國與西方的海上貿易——以馬尼拉

- 大帆船貿易為中心 Chinese Export Ceramics and Sino-Western Maritime Trade in Late Ming: A Study on Manila Galleon Trade].” Peking University, 2011.
- Wang, Gungwu 王廣武. “Merchants without Empire: The Hokkien Sojourning Communities.” In *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World*, edited by James D. Tracy, 400–422. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- Wang, Jiwu 王輯五. *Zhongguo riben jiaotongshi [中國日本交通史 Historia de comunicación sino-japonesa]*. Shanghai: Shanghai Shudian, 1996.
- Wang, Shoujia 王守稼. “Jiajing shiqi de wohuan [嘉靖時期的倭患 La crisis de piratería durante el periodo Jiajing].” In *Fengjian moshi de jidian he mengya [封建末世的積澱和萌芽 Acumulación y brote en la última fase de la sociedad feudal]*. Shanghai: Shanghai Renmin Chubanshe, 1990.
- Wang, Xintian 王新天, and Chunming Wu 吳春明. “Lun mingqing qinghuaciye haiyangxing de chengzhang: yi ‘zhangzhouyao’ de xingqi weili [論明清青花瓷業海洋性的成長: 以‘漳州窯’的興起為例 The Developing of Maritime Culture of Blue and White Ceramics Ceramics During the Ming and Qing Dynasties: On the Rising of Zhangzhou Kilns].” *Xiamen daxue xuebao (Zhaxue shehui kexueban)[廈門大學學報(哲學社會科學版) Journal of Xiamen University (Arts & Social Sciences)]*, no. 6 (2006): 61–68.
- Wang, Xintian 王新天. “Zhongguo dongnan gudai ciye d haiyangxing [中國東南古代瓷業的海洋性 The Maritime Culture of Ancient Ceramic Industry In Southeastern China].” *Xiamen daxue xuebao (Zhaxue shehui kexueban)[廈門大學學報(哲學社會科學版) Journal of Xiamen University (Arts & Social Sciences)]*, no. 2 (2015): 139–45.
- Wang, Zhenduo 王振鐸. “Sinan zhinanzhen yu luojingpan: zhongguo gudai youguan jingcixue zhishi zhi faxian yu faming (zhong) [司南指南針與羅經盤: 中國古代有關靜磁學知識之發現於發明(中) “La brújula ‘pez’, la brújula de aguja y los primeros trabajos sobre declinación: descubrimiento y aplicación de los fenómenos magnéticos en China, II]”, *Kaogu xuebao [考古學報 Acta Archaeologica Sinica]*, no. 4 (1949): 185–223.
- Weihua, Ye 葉偉華. “Beisong guangzhou, mingzhou shibosi gongneng dingwei tanxi [北宋廣州、明州市舶司功能定位探析 The Study for Guangzhou and Mingzhou’s Shibosi Functional Location in North-Song Dynasty].” *Guangdong zaochuan[廣東造船 Guangdong Shipbuilding]*, no. 1 (2015): 97–99.

- Weng, Jiayin 翁佳音. “Shiqi shiji de fulao haishang [十七世紀的福佬海商 Los mercaderes marítimos de Fujian del siglo XVII].” In *Zhongguo haiyang fazhanshi lunwenji* [中國海洋發展史論文集 *Recopilación de los artículos sobre la historia marítima de China*] Vol.7. Taipei: Academia Sinica, 1999.
- Wright, Thomas, ed. *Alexandri Neckam. De Naturis Rerum. Libri Duo. With the Poem of the Same Author*. London: Longman, Roberts, and Green, 1863.
- Wu, Chunming 吳春明. “Gudai dongnan haiyangxing ciye geju de fazhan yu bianhua [古代東南海洋性瓷業格局的發展與變化 Desarrollo y cambio de la estructura marítima de la antigua industria de porcelana en el sureste].” *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu* [中國社會經濟史研究 *Researches in Chinese Economic History*], no. 3 (2003): 33–41.
- Wu, Yuying 吳玉英. “Xibanya tongzhi feilyubin shiqi de zhongfei maoyi [西班牙統治菲律賓時期的中菲貿易 Los comercios entre China y Filipinas durante el reinado español].” The New Asia Institute of Advanced Chinese Studies, 1992.
- Xi, Longfei 席龍飛, and Guowei He 何國衛. “Shilun zheng he baochuan [試論鄭和寶船 On Zheng He’s Treasured Fleet].” *Journal of Wuhan Institute of Water Transportation Engineering* (武漢水運工程學院學報), no. 3 (1983): 9–18.
- *Zhongguo zaochuan shi* [中國造船史 *Historia de la construcción naval de China*]. Beijing: Hubei Jiaoyu Chubanshe, 2000.
- Xiaokang, Su 蘇曉康, and Wang Luxiang 王魯湘. *He shang* [河殤 *Elegía del río*]. Beijing: Modern Press Co., Ltd, 1988.
- Xin, Tucheng 辛土成. *Taiwan haixia liangan de gu minyuezu* [臺灣海峽兩岸的古閩越族 *El pueblo antiguo de minyue a las orillas del estrecho de Taiwán*]. Xiamen: Xiamen University Press, 1989.
- Xu, Xiaowang 徐曉望. “Fujianren yu aomen mazu wenhua yuanyuan [福建人與澳門媽祖文化淵源 Vinculación cultural entre los fujianeses y el culto a Mazu en Macao].” *Wenhua zazhi* [文化雜誌 *Revista de Cultura*], no. 33 (1997): 139–50. Recurso online disponible en: <http://www.icm.gov.mo/rc/viewer/10033/606>, consultado el 1 de diciembre de 2020.
- *Fujian tongshi* [福建通史 *Historia general de Fujian*]. Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 2006.

- Xu, Yongzhang 許永璋. “Danzhou xintan (亶洲新探 Nueva exploración de Danzhou).” *Zhongguoshi yanjiu [中國史研究 Journal of Chinese Historical Studies]*, no. 1 (1997): 88–96.
- “Danzhou zaitan [亶洲再探 Again Exploration of Danzhou].” *Zhengzhou daxue xuebao (Zhaxue shehui kexue ban) [鄭州大學學報(哲學社會科學版) Journal of Zhengzhou University]* 35, no. 1 (2002): 145–48.
- Xu, Zuosheng 徐作生. “Gumalalanguo jiqi wangling yanjiu [古麻刺朗國及其王陵研究 Estudio del reino Gumalalang y su sepulcro real].” *Dongnanya yanjiu [東南亞研究 Southeast Asian Studies]*, no. 1 (1988): 88-93,100.
- Yang, Cong 楊琮. *Minyueguo wenhua [閩越國文化 La cultura del Reino de Minyue]*. Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe, 1998.
- Yang, Guozhen 楊國楨. “Guanyu Zhongguo haiyangshehui jingjishi de sikao” [關於中國海洋社會經濟的思考 Reflections on Chinese Maritime Social and Economic History.] *Zhongguo shehui jingjishi yanjiu [中國社會經濟史研究 Researches in Chinese Social and Economic History]*, no. 2 (1996): 1–7.
- “Haiyang mishi: zhongguoshi de yige wuqu [海洋迷失:中國史的一個誤區 Pérdida del mar: un error de la historia china].” *Dongnan xueshu [東南學術 Southeast Academic Research]*, no. 4 (1999): 30–33.
- *Haiyang wenminglun yu haiyang zhongguo [海洋文明論與海洋中國 Teoría de la civilización marítima y la China Marítima]*, *Zhongguo haiyang wenming zhuanji yanjiu [中國海洋文明專題研究 Estudio de la civilización marítima de China]*, Vol. I. Beijing: People’s Press, 2016.
- Yang, Shengmin 楊生民. “Zhongguo ‘li’ de changdu yanbian kao [中國裡的長度演變考 Estudio de la evolución de la longitud de la unidad ‘li’].” *Zhongguo jingjishi yanjiu [中國經濟史研究 Researches in chinese economic history]*, no. 1 (2005): 143–44.
- Ye, Xiaoqing 葉曉青. “Sihai shengping: qianlong Wei Mageerni Erbian de Chaogongxi [四海升平: 乾隆為馬嘎爾尼而編的朝貢戲 Florecimiento del mundo: la ópera preparada por el emperador Qianlong para la misión de Marcartney].” *Ershiyi shiji [二十一世紀 Twenty-First Century]*, no. 105 (2008): 98–106.
- Yu, Changsen 喻常森. *Yuandai haiwai maoyi [元代海外貿易 Los comercios marítimos de la dinastía Yuan]*. Xi’an: Xibei Daxue Chubanshe, 1994.

- Yu, Chunfang 于君方. *Kuan-Yin: The Chinese Transformation of Avalokitesvara*. New York: Columbia University Press, 2001.
- Yuan, Zhen 袁臻. “Guanyu sanguo zhi.sun quan zhuan shang de ‘danzhou’ [關於《三國志.孫權傳》上的“亶洲” Sobre el ‘Danzhou’ en *Sanguo zhi*. “Sun Quan zhuan”].” *Huanan shiyuan xuebao zhexue shehui kexueban* [華南師院學報哲學社會科學版 *Journal of South China Normal University (Social Science Edition)*], no. 2 (1980): 100–103.
- Yule, Henry, and Arthur Coke Burnell. *Hobson-Jobson: A Glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases, and of Kindred Terms, Etymological, Historical, Geographical and Discursive*. London: John Murray, Albemarle Street, 1903.
- Yule, Henry, ed. *Cathay and the Way Thither, Being a Collection of Medieval Notices of China, Vol. I Preliminary Essay on the Intercourse between China and the Western Nations Previous to the Discovery of the Cape Route*. New Delhi: Munshiram Manoharlal Publishers, 1916.
- Zhang, Junyan 張俊彥. *Gudai zhongguo yu xiya feizhou de haishang wanglai* [古代中國與西亞非洲的海上往來 *Intercambios marítimos de la antigua China con Asia Occidental y África*]. Beijing: Ocean Press, 1986.
- Zhang, Kai 張鎧. *Zhongguo yu xibanya guanxishi* [中國與西班牙關係史 *Historia de las relaciones sino-españolas*]. Zhengzhou: Elephant Press, 2003.
- Zhang, Zengxin 張增信. “Shiliu shiji qianqi putaoyaren zai zhongguo yanhai de maoyi judian [十六世紀前期葡萄牙人在中國沿海的貿易據點 *Enclaves comerciales portuguesas en China en la primera mitad del siglo XVI*].” In *Zhongguo haiyang fazhanshi lunwenji* [中國海洋發展史論文集 *Recopilación de los artículos sobre la historia marítima de China*] Vol.2, 75–104. Taipei: Academia Sinica, 1986.
- *Mingji zhongguo dongnan de haishang huodong* [明季中國東南的海上活動 *Actividades marítimas en el sureste de China en la dinastía Ming*]. Taipei: Sili Dongwudaxue Zhongguoxuezhazhe Zhuzuo Jiangzhu Weiyuanhui, 1988.
- Zheng, Guangnan 鄭廣南. *Zhongguo haidaoshi* [中國海盜史 *Historia de La piratería china*]. Shanghai: East China University of Science and Technology Press, 1998.
- Zheng, Yongchang 鄭永常. *Laizi haiyang de tiaozhan: mingdai haimao zhengce yanjiu* [來自海洋的挑戰：明代海貿政策演變研究 *Desafío desde el mar: estudio de las políticas de comercio marítimo de la dinastía Ming*]. Taipei: Daoxiang Chubanshe, 2004.

- Zhou, Meng 周萌. “Impacto cultural de los reales españoles en el sur de Fujian.” *Quiroga. Revista de patrimonio iberoamericano*, no. 17 (2020): 104–16.
- Zhou, Pei, Jinliang Huang, Robert Gilmore Pontius, and Huasheng Hong. “Land Classification and Change Intensity Analysis in a Coastal Watershed of Southeast China.” *Sensors (Switzerland)* 14, no. 7 (2014): 11640–58.
- Zhou, Qiuliang 周秋良. *Guanyin gushi yu guanyin xinyang yanjiu: yi suwenxue wei zhongxin* [觀音故事與觀音信仰研究: 以俗文學為中心 *Estudio de los cuentos de guanyin y el culto a Guanyin: toma como ejemplo la literatura vulgar*]. Guangzhou: Guangdong Higher Education Press, 2011.
- Zhou, Zhiming 周志明. *16-18 shiji de zhongguo haitu* [16-18 世紀的中國海圖 *Cartas nauticas de China durante los siglos XVI-XVIII*], *Zhongguo haiyang wenming zhuanji yanjiu* [中國海洋文明專題研究 *Estudio monográfico de la civilización marítima de China*], Vol.2. Edited by Yang Guozhen 楊國楨. Beijing: Renmin Chubanshe, 2016.
- Zhu, Jianqiu 朱鑿秋. “Woguo gudai haishang jicheng danwei ‘geng’ de changdu kaozheng [我國古代海上計程單位‘更’的長度考證 *Estudio de la unidad de recorrido ‘geng’ en la nautica de la antigua China*].” *Zhonghua wenshi luncong* [中華文史論叢 *Serie de la literatura e historia de China*], no. 3 (1980): 202–3.
- Zhu, Weiwo 朱維幹. *Fujian shigao* [福建史稿 *Historia de Fujian*], 2 Vols. Fuzhou: Fujian Jiaoyu Chubanshe, 2008.
- Zhuang, Weiji 莊為璣. “Yuanmo waizu panluan yu quanzhougang de shuailuo [元末外族叛亂與泉州港的衰落 *El rebelde del pueblo extranjero al final de la dinastía Yuan y la decadencia del puerto de Quanzhou*].” *Historia y cultura de Quanzhou* [泉州文史], no. 4 (1980): 19–26.
- Zóbel de Ayala, Fernando. *Philippine Religious Imagery*. Manila: Ateneo de Manila, 1963.
- Zúñiga, Joaquín Martínez de. *Historia de las islas Philipinas*. Sampaloc: Fr. Pedro Argüelles de la Concepción Religioso Francisco, 1803.