

V Centenario de la primera
vuelta al mundo



Congreso Internacional de Historia

«PRIMUS CIRCUMDEDISTI ME»

Valladolid
20·22
marzo
2018



V/CENTENARIO
1ª VUELTA AL
MUNDO



MINISTERIO DE DEFENSA



Junta de
Castilla y León

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
<https://cpage.mpr.gob.es>

Edita:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

© Autores y editor, 2018

NIPO: 083-18-198-7 (edición papel)

ISBN: 978-84-9091-390-1 (edición papel)

Depósito Legal: M-41806-2018

Fecha de edición: abril 2019

Maqueta e imprime: Ministerio de Defensa

NIPO: 083-18-163-4 (edición libro-e)

ISBN: 978-84-9091-391-8 (edición libro-e)

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma.

Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100 % libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

**V Centenario
de la primera vuelta al mundo
Congreso Internacional de Historia**

Valladolid, del 20 al 22 de marzo de 2018

Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano

JOSÉ EUGENIO BORAO MATEO
Universidad Nacional de Taiwán

RESUMEN

El viaje de Magallanes-Elcano nos sorprende principalmente porque fue capaz de encontrar el paso al Pacífico que permitió la primera circunnavegación del globo, y así le fue reconocido a Elcano por el emperador nada más volver a España. Pero posiblemente esa gesta no era lo que más ocupaba la mente de los navegantes durante el viaje, sino el modo de llegar a las islas de las especias, y una vez allí explorar cómo desenvolverse en unos mares apenas conocidos en Europa, pero altamente transitados desde tiempos inmemoriales, y en cuyos límites geográficos estaba teniendo lugar el comercio más voluminoso del mundo, en el que acababan de encontrar acomodo los portugueses.

El presente trabajo va a explorar, pues, el sustrato de las redes comerciales tejidas en el Lejano Oriente previas al viaje de Magallanes-Elcano –en particular el creado por las expediciones previas de Zheng He– como marco de recepción de la llegada de la flota española. Concluimos que las diversas recepciones procedían de modo simple o sofisticado en función del mayor o menor contacto que las diversas islas hubieran tenido con el comercio chino. El acercamiento que hemos hecho a este tema ha sido a través de las crónicas de ambos tipos de expediciones.



ABSTRACT

The Magellan-Elcano journey had impressed readers for centuries, because it was able to find the passage to the Pacific Ocean, allowing the first circumnavigation of the globe, something that was recognized by Emperor Charles to Elcano just after returning to Spain. Yet, this feat probably was not the main issue in the mind of the sailors during their trip, but the need to reach the Spice Islands and once there to explore how to move in some seas barely known by Europeans, but highly trafficked since immemorial times, and surrounded by borders where the most voluminous trade of the world was going on; a place where the Portuguese had just found accommodation.

The present study is going to explore the substrate of commercial networks woven in the Far East before the trip of Magellan-Elcano—particularly the one created by the previous expeditions of Zheng He—as reception framework of the arrival of the Spanish expedition. We conclude that the standards of the different rulers' receptions in the visited islands depended on their previous degree of contact with Chinese trade. The approach we had made for this study is based on the research of the different chroniclers of both types of expeditions.

Las crónicas de los viajes de Zheng He y de Magallanes-Elcano

La admiración que causa el viaje de Magallanes, y en particular su exploración de la Micronesia y de las Filipinas, continuada por Elcano en las islas Molucas, puede entenderse mejor si se pone esta navegación en el contexto histórico de la zona, y en comparación con los informes chinos de viajes, escritos ochenta años antes de las relaciones de Pigafetta, Albo, etc. El motivo de esta contextualización y comparación gana interés por el intento habido de disputar a Magallanes la primacía del descubrimiento del estrecho que lleva su nombre, así como por la reciente recuperación de la figura de Zheng He, inspiradora de la nueva expansión comercial y política china.

Viajes asiáticos de exploración antes de la llegada de los portugueses

Es conocido que las comunicaciones entre Roma y China ya existieron en la antigüedad. En la Edad Media estos contactos siguieron, muchas veces a través de los árabes o persas, produciendo relatos de viajes en Occidente así como tratados geográficos, comerciales y etnográficos en China, siendo el más conocido el *Zhufanzhi* 諸蕃志 (*Informe de naciones extranjeras*)¹, escrito por Chao Rugua 趙汝适 en 1225. Este libro sería sin duda uno de los materiales utilizados en las expediciones comandadas por el almirante musulmán Zheng He 鄭和 en la dinastía Ming, durante el reinado del emperador Yongle 永樂², para reavivar el sistema tributario chino.

Ciertamente, este emperador nada más usurpar el trono intentó llevar a cabo una política de reconocimiento de China por parte de los Estados costeros desde el mar de la China hasta la India, e incluso Arabia y el África oriental. Los viajes son bien conocidos en Occidente desde principios del siglo xx, cuando sinólogos franceses e ingleses tradujeron y estudiaron las crónicas de los mismos. Estas rutas dependían de los monzones, por lo que en los viajes hacia el oeste, es decir en los de ida (entre octubre y marzo), se desarrollaban las acciones diplomáticas, mientras que los viajes de vuelta procedían de abril a septiembre, de modo que la flota trataba de volver sin demora. Valga la pena ahora hacer un resumen de dichos viajes tanto para destacar su importancia, como para preparar la observación que haremos al final de las semejanzas y diferencias con los de la expedición de Magallanes-Elcano. El resumen de los viajes a partir de la síntesis de Mills (Ma, 1970: 10-15) es el que sigue.

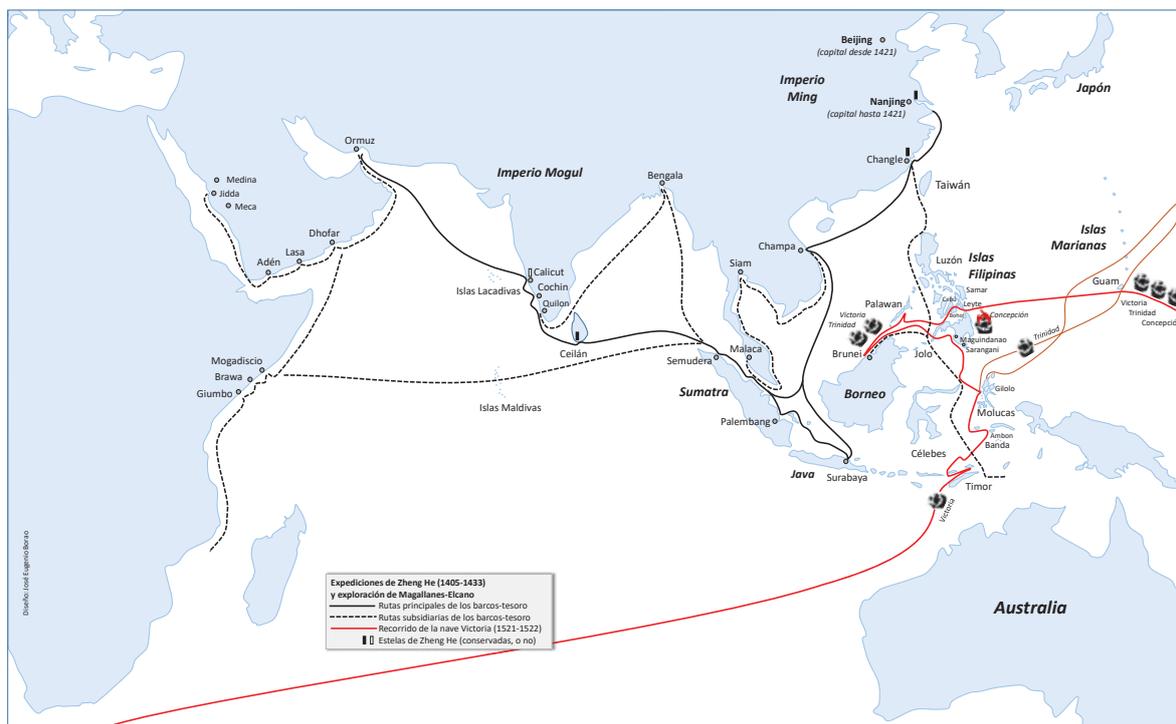
La primera expedición (1405-1407) inició la construcción de sus barcos en 1403, y en 1405 el eunuco y destacado militar Zheng He (36 años) fue nombrado almirante, siendo su ayudante el experimentado marino Wang Jinhong 王景弘 (49 años). Se trataba de una colosal flota, hecha con todos los recursos del Estado, que contó con 370 barcos, de los que 62 eran los llamados barcos-tesoro 宝船, barcos colosales³, en donde iban los comandantes de la expedición. La flota incluía además barcos-nodriza,

¹ Este libro fue traducido al inglés por Friedrich Hirth y William Woodville Rockhill (Printing Office of the Imperial Academy of Sciences at St. Petersburg). Para su consulta online puede verse https://archive.org/stream/chaujukuahiswork00chao/chaujukuahiswork00chao_djvu.txt. Posteriormente fue reimpresso con el título: *Chao Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries entitled Chu-fan-chi*. Nueva York: Paragon Book Reprint Corp. 1966.

² Favorecido por el auge demográfico, Yongle llevó a cabo, además de las expediciones marítimas, otros proyectos gigantes como la creación de un gran ejército, la recuperación del gran canal, la continuación de la gran muralla y el traslado de la capital de Nanjing a Beijing, con la consiguiente fundación de la Ciudad Imperial, que incluía en su centro la Ciudad Prohibida, así como las guerras de conquista de Vietnam. En el aspecto cultural merece destacarse la redacción de la llamada Enciclopedia Yongle.

³ Durante mucho tiempo ha primado la imagen de superposición de la *Santa María* de Colón sobre un barco-tesoro, apareciendo este cinco veces más grande. Aunque al principio del siglo xx los primeros sinólogos pusieron en duda los datos del tamaño de los barcos-tesoro, algunos modernos autores piensan que debe ser confirmado (Dreyer, 2007: 99-134). Por el contrario, otros creen que son cada vez más las voces que reducen de manera drástica las medidas tradicionalmente ofrecidas pues darían a esos barcos poca maniobrabilidad. Estos autores hacen nuevas lecturas de las fuentes, y





que garantizaban el avituallamiento, pues llevaban huertos, animales, etc. El total de los embarcados a bordo de esta armada, incluyendo todo tipo de gente, era de 27.870 personas⁴. En este viaje Zheng He visitó varios países como Java, llegando a su destino final, Calicut (al sur de la India), donde pasaría los primeros meses de 1407, a la espera de los monzones. La vuelta fue hecha por una ruta similar. El plan de la expedición era buscar el reconocimiento y vasallaje al imperio chino de los monarcas visitados, a quienes se les regalaba sedas con decoración de oro y otros presentes. A su vez, varias delegaciones de estos reinos acompañaron a la flota en su vuelta a China para llevar presentes al emperador y rendirle homenaje. Por el contrario, si los reyes visitados no aceptaban dicha soberanía eran sometidos por la fuerza. Zheng He regresó a Nanjing el 2 de octubre de 1407, tres meses más tarde de lo esperado, debido probablemente a la batalla marina que sostuvo con el pirata chino Chen Zuyi 陳祖義, al que se le capturaron diecisiete barcos y mataron cinco mil hombres. Por su parte, el pirata fue capturado, presentado al emperador y ejecutado en la capital, Nanjing.

La segunda expedición (1407-1409) no fue tan importante porque vino motivada por un hecho puntual, la instalación del nuevo rey de Calicut, Mana Vikraman. En octubre de 1407, Zheng He volvió a ser nombrado como almirante de la expedición, pero en realidad no viajó personalmente, delegando en los otros eunucos que también habían recibido nombramiento, el citado Wang Jinhong o Hou Xian 侯顯. Por esta razón a finales del 1408 o principios de 1409 solo salieron 249 barcos, sin que sepamos

buscan posibles elementos de confusión o distorsión de la realidad, como la fantástica novela de Luo Maodeng 羅懋登, *Sanbao-taijian Xiyangji Tongshuyanyi* 三寶太監西洋記通俗演義 (Novela popular sobre el eunuco Tres Tesoros y sus viajes por el Océano Occidental), publicada en 1597, que relata ficcionalmente los viajes de Zheng He, y que habría influido mucho en esa imagen de grandiosidad (Church, 2005: 163).

⁴ ¿Era tan grande la armada de Zheng He? Si los datos que nos han llegado son ciertos, entonces sí lo era si la comparamos con las que participaron en las batallas navales que hubo por ejemplo en Europa en el mismo tiempo, como la de Gibraltar (1407) entre la corona de Castilla y León y el reino de Granada, en la que, según la *Crónica de Juan II*, cada flota tenía alrededor de 40 naves, naturalmente de diferente tonelaje; o la de Gallipoli (1416), entre Venecia y el Imperio otomano, donde los venecianos capturaron unas 20 galeras; o la de La Rochelle (1419) entre una flota castellana y otra anglo-hanseática. Sin embargo, ya no sería tan grande comparada con la armada de la Santa Liga en la Batalla de Lepanto (1571), que tendría unos 300 barcos de diversa procedencia y unos 90.000 combatientes entre soldados, marineros y chusma; o con la Armada Invencible (1588) o su oponente la Armada inglesa. Tampoco lo sería en comparación con la flota de Koxinga que conquistó la ciudad holandesa de Fort Zeelandia en Taiwán, en 1662, con 900 juncos de diversos tamaños y 25.000 soldados.

esta vez cuánta gente iba a bordo, ni cuántos eran los barcos-tesoro. Nuevamente fueron entregados presentes, como brocados y gasas. La expedición hizo un recorrido similar al de la primera. Igualmente pasó en Calicut los tres primeros meses del año 1409 antes de regresar. Allí el comandante de la expedición erigió una estela para conmemorar dicho encuentro, y dejar constancia de la autoridad china.

En la tercera expedición (1409-1411), Zheng He volvió a asumir personalmente la dirección del viaje, junto a los otros dos eunucos mencionados de la segunda. Esta expedición fue la mayor hasta el momento contando con 30.000 soldados. Por vez primera se conocen los días de llegada de cada etapa, en su camino hasta Calicut y Ceilán. En este sitio Zheng He erigió otra estela en tres lenguas, chino, tamil y persa, que había sido previamente grabada de China en febrero de 1409, cuando se emitió la orden de navegación. Esta estela fue descubierta en 1911 en la ciudad de Galle y está conservada en el museo Nacional de Sri Lanka. Conmemora los regalos que, a través de Zheng He, hizo el emperador chino Yongle a un templo budista de Ceilán, y en ella se agradecía la protección otorgada por Buda en el viaje de vuelta de la flota en la primera expedición. Sin embargo, poco antes de volver hubo un conflicto con el reino de Rayigama (en Ceilán, cerca de Colombo), pues rehusó someterse a la autoridad china. Tras varias batallas, Zheng He obtuvo una victoria completa, capturando a toda la corte, incluyendo al rey y su familia. Fueron llevados cautivos a China, pero el emperador les concedió el perdón y les dio permiso para volver a su país.

La nueva orden de embarque, ahora para la cuarta expedición (1413-1415), incluía 36 barcos y 28.500 soldados. Esta expedición fue más allá de la India, llegando incluso hasta Ormuz, a la vez que una sección de la armada desembarcaba en Bengala. Pero la instrucción especial era la de restaurar en el trono del reino de Semudera⁵, al sultán Zain Al Abidin, al que un tal Sekalar se lo había usurpado. La operación tuvo éxito, y nuevamente el usurpador y su familia fueron llevados cautivos a China. Sekalar fue ejecutado en el palacio imperial. Una parte de la flota, comandada por el eunuco Yang Min 楊敏 y que se había separado para ir a Bengala, volvió antes a China, llevando no solo al rey de Bengala como invitado, sino además una jirafa como presente (que a su vez este soberano había recibido como tributo del rey de Melinda, en la actual Kenya). Al tratarse de un animal desconocido en China fue bien recibido porque además se le asoció al *qilin* 麒麟, un auspicioso animal mitológico chino.

La quinta expedición (1417-1419) tenía por objetivo escoltar en su viaje de vuelta a los embajadores de 19 países que habían llegado en noviembre de 1416, a la vez que entregar regalos a sus respectivos soberanos, que habían sido visitados y entre los que se encontraban los del sur de la India, así como los más lejanos de Adén y Ormuz. La expedición llegó por vez primera a las costas de África, a Mogadiscio, en donde se hizo uso de la fuerza. En el viaje de vuelta se llevó también a algunos embajadores. En este caso no se conoce ni el número de barcos ni el de personal armado.

La sexta expedición (1421-1422) fue convocada el 3 de marzo de 1421, y en ella se llevaron de vuelta a sus territorios a los embajadores que habían permanecido en la capital de China durante largo tiempo, como los de Ormuz. La expedición incluyó 41 barcos, pero desconocemos el número del personal que la acompañaba. Zheng He la comandó personalmente, pero no completamente, pues si el 10 de noviembre de 1421 aún estaba en China, sabemos que volvió a la capital el 3 de septiembre de 1422. Por eso se especula que Zheng He no visitó todos los lugares, sino que volvió antes, dejando a sus subordinados que llevaran a cabo el resto de las visitas pertinentes, de las que conocemos poco. Sabemos que entre estos estaba Zhou (probablemente Zhou Man 周滿), que se dirigió a Adén. Pero los avatares del resto son menos conocidos. De ahí que Gavin Menzies se dedicase a fantasear sobre la posible exploración del Atlántico por parte de una sección de la flota, e incluso sobre el descubrimiento del Estrecho de Magallanes⁶.

⁵ Zheng He tenía gran interés por controlar esta zona estratégica del norte de Sumatra, pues desde antiguo era un nudo de comunicaciones. Tanto musulmanes árabes como indios habían comerciado por siglos con Indonesia y China siguiendo estas rutas tradicionales. Por este reino de Semudera ya había pasado Marco Polo a principios del siglo XIV mientras esperaba los monzones para su regreso a Europa, al igual que lo hizo después Ibn Battuta, también volviendo de China, o Niccolò de Conti en los tiempos de Zheng He (como luego señalaremos), a su vuelta de Java.

⁶ La teoría de Menzies sobre la vuelta de esta expedición supone que la armada se habría dividido en cuatro escuadrones, los cuales antes de llevar a cabo su vuelta habrían aprovechado su ya estratégica situación para explorar zonas desconocidas para los chinos. Así, Menzies supone que el eunuco Hong Bao 洪保 habría rebasado el cabo de Buena Esperanza y llegado a las islas de Cabo Verde. De allí habría pasado a Brasil, explorando la costa sur del subcontinente, incluso habría cruzado el Estrecho de Magallanes y, una vez en el Pacífico, habría descendido hasta la Antártida. Entonces habría tomado la dirección este hasta alcanzar la costa de Australia, para, una vez allí, retomar el norte en su camino de vuelta a China.



Las expediciones de Zheng He se detuvieron abruptamente tras la muerte de su principal promotor, el emperador Yongle, en 1424. El nuevo emperador, Hongxi (1414-1425), se alineó con los confucianistas que no querían seguir con dicho proyecto. Sin embargo, solo gobernó durante un año. El nuevo emperador, Xuande (1425-1435), estuvo dubitativo al principio, pero aun así ordenó en mayo de 1430 la séptima y última de las expediciones (1431-1434), en la que también Zheng He fue nombrado almirante. De esta expedición tenemos más información que de las anteriores, por lo que resulta más variada. Incluso se conserva la estela erigida en 1431 en Liujiagang 劉家港, en la actual Liuhe 瀏河, el lugar de partida de las expediciones. En dicha estela, además de señalar los planes de la expedición, se hace un resumen de las seis expediciones anteriores (traducción de la estela en Dreyer, 2007: 191-194). No fue la única estela de este viaje, pues otra fue erigida poco después, al llegar a la primera escala regular, la de Changle 長樂, en la provincia de Fujian 福建 (traducción de la estela en Dreyer, 2007: 195-199). En esta se recuerda el acto religioso que tuvo lugar en dicho templo, por el que se agradece la protección dada por la Princesa del Cielo, y se vuelve a repetir sucintamente la lista de las exploraciones previas, con los objetivos alcanzados. El recorrido de la séptima expedición fue similar a las que le precedieron, es decir, primero hizo una escala en Fujian, y luego puso la proa al sur, hasta Java y Palembang, volviendo hacia el noroeste a la búsqueda de Malaca, de ahí al oeste, hasta Ceilán y la India, naturalmente a Calicut, y también hasta la costa árabe de Ormuz. Según Mills, la flota se habría dividido en diversos escuadrones, de modo que cada uno iría al país que se le habría asignado. Por ejemplo, según Pelliot, un escuadrón (esta vez el de Hong Bao) se separaría nuevamente para ir a Bengala, y se uniría después a la parte principal de la flota en Calicut. Una nota diversa en ese viaje fue el envío de unos emisarios desde Calicut a La Meca, por lo que se supone que Zheng He –en cuanto musulmán– habría encargado a alguien su obligado peregrinaje a la Kaaba. El encargo llegó a tiempo, pues Zheng He falleció en el camino de vuelta.

Reconstrucción de los viajes de Zheng He a partir de las crónicas oficiales

¿Cómo se han documentado los historiadores para reconstruir la ejecución de semejante movimiento de pertrechos marítimos a principios del siglo xv por lejanas rutas? Para conocer los viajes de Zheng He tenemos dos tipos de fuentes, las oficiales, escritas con posterioridad a los hechos a partir de documentos contemporáneos a los sucesos, y las de los cronistas que participaron en los viajes, y que publicaron sus notas a posteriori. Con respecto a las primeras, tenemos en primer lugar el *Ming Shilu* 明實錄 (*Relaciones verdaderas de la Dinastía Ming*; MSL). Esta fuente contiene las crónicas del reinado de los diversos emperadores. Fueron redactadas a la muerte de cada uno de ellos por cronistas oficiales de la Oficina de la Historia, nombrados por el Neige 內閣 (Gran Secretariado de la Dinastía Ming), es decir, la secretaría de coordinación en la corte gobernada por dos cancilleres, siendo, de hecho, la institución máxima de creación e implementación de políticas de gobierno. Los cronistas trabajaban a partir de otras fuentes más detalladas como el *Qiju zhu* 起居 (*Diarios de actividades y descanso*), y el *Rili* 日曆 (*Informes diarios*), cuyos textos eran compilados diariamente por un comité. Naturalmente también eran tenidos en cuenta informes o memoriales llegados de centros provinciales, documentos ministeriales, etc.⁷

El MSL fue la principal fuente para redactar la posterior extensa historia oficial de la Dinastía Ming, conocida como *Ming Shi* 明史 (*Historia de la Dinastía Ming*; MS). Se trata de una obra de 332 volúmenes⁸, escrita

Por su parte, Zhou Man 周滿 habría hecho la misma ruta que Hong Bao atravesando el estrecho de Magallanes, pero él no habría ido al sur como Hong Bao, sino que habría recorrido la costa del actual Chile hasta el Ecuador, desde donde habría cruzado el Pacífico, para desde allí regresar a China. A su vez, Zhou Wen 周聞 habría ido desde Cabo Verde a las Antillas, y luego recorrería América del Norte, llegando incluso a Islandia, y hasta habría vuelto a China por el océano Ártico. Por último, Yang Qing 楊慶 habría estudiado en mayor detalle el acceso al cabo de Buena Esperanza a lo largo del océano Índico. Pero de este reconocimiento global de las costas de los «cuatro mares» por parte de China, no habría quedado ningún documento por la quema de archivos tras la muerte de Yongle. Toda esta increíble historia, intenta fundarse en dos pilares, el de supuestos restos arqueológicos y el del probable eco de los viajes chinos en mapas europeos, gracias a viajeros-puente como el veneciano Niccolo de Conti, del que hablaremos después, que incluso se habría sumado al sexto viaje de Zheng He.

⁷ El MSL está dividido en *shilu* 實錄 (secciones), designadas con el nombre religioso del emperador; así tenemos, por ejemplo, el *Taizong Shilu* 太宗實錄 para la crónica del reinado de Yongle, que da datos muy completos de la preparación de la primera expedición de Zheng He. Otros serían el *Renzong Shilu* 仁宗實錄 para el emperador Hongxi, o el *Xuanzong Shilu* 宣宗實錄 para Xuande, el emperador en cuyo mandato tuvo lugar la última expedición.

⁸ El MS, al igual que otros libros de historia sigue una estructura temática. Así tenemos: los *Anales* 本紀 vols. 1-24, los *Tratados* 志: vols. 25-99, las *Estadísticas* 表: vols. 100-112, y las *Biografías* 列傳, vols. 113-332, siendo en estas últimas donde se encuentran algunos datos relevantes para, por ejemplo, la biografía de Zheng He que aparece en MS 304, 2b-4-b; o para

durante la dinastía siguiente, la Qing 清, que tras muchos años fue acabada de compilar en 1739 bajo la supervisión de Zhang Tingyu 張廷玉, uno de pocos miembros del Junjichu 軍機處 (Gran Consejo), o consejo privado del emperador. Está escrito con el estilo propio de la historiografía china en la que se ordenan efemérides y sucesos que afectan positiva o negativamente a personas o territorios. Por ejemplo, aquí podemos encontrar la sucinta biografía de Zheng He, que fue traducida por Dreyer (2007: 187-191).

Narraciones de los viajes de Zheng He hechas por testigos

Con respecto a las narraciones de testigos tenemos las de los siguientes cronistas, Fei Xin 費信 que participó en el tercero, cuarto, quinto y séptimo viajes, Ma Huan 馬歡, que con su ayudante Guo Chongli 郭崇禮 estuvo en la cuarta, sexta y séptima expediciones, y finalmente Gong Zhen 鞏珍 que estuvo solo en la séptima. Por consiguiente, la información de los viajes conoce un amplio abanico de situaciones, en las que por un lado no conocemos a los cronistas de los dos primeros viajes, que sin duda los habría, hasta el hecho de contar con tres cronistas (cuatro, si añadimos al ayudante de Ma Huan) para el séptimo viaje. Además el rango de los cronistas diferiría entre sí. Veamos caso por caso.

Fei Xin (1385 o 1388, hasta después de 1436) es el más joven de todos ellos, por lo cual cuando se enroló en el tercer viaje lo hizo en calidad de soldado, con 22 ó 25 años. Lo poco que sabemos de él es lo que nos cuenta en el prefacio del libro que escribió fechado en 1436, *Xingcha Shenglan* 星槎勝覽 (*Informaciones obtenidas en la navegación con estrellas: XCSL*)⁹. La familia de Fei Xin era originaria de Kunshan, en la actual provincia de Jiangsu 江苏. Su familia era pobre, y, posiblemente por algún problema familiar, fue obligado a enrolarse en el ejército, en el acuartelamiento de Taicang 太倉, no lejos de la base en donde Zheng He construía sus barcos, por lo que no es de extrañar que acabase enrolado en dichas expediciones, en particular en cuatro de ellas, como ya se dijo. En su época en Taicang encontró tiempo para el estudio, por lo que adquirió una formación cultural que le haría apreciar la importancia de sus viajes y le capacitaría para llevar a cabo narraciones de los mismos. No parece que fuera musulmán, aunque su libro acaba con una descripción de La Meca, con ocasión del último viaje. El estilo de su libro es una descripción ordenada de los usos políticos y costumbres sociales de cada uno de los países que visitó, es decir una especie de geografía marítima, antropológica y comercial.

El libro está dividido en dos partes. La primera, como dice en el prólogo (XCSL, 1996: 29), «está basada en mis percepciones personales», es decir, se refiere a lo que vio directamente y por tanto a los países que visitó, como Champa (en el actual Vietnam), Siam, Java, Malaca, Sumatra, Ceilán y la Costa Malabar en el sudoeste de la India (Quilon, Cochin, Calicut). En la segunda parte habla de otros lugares en los que no estuvo, pero a los que suponemos llegaron las rutas subsidiarias de los viajes de Zheng He. Por ello señala que esta segunda parte de su libro está basada en «la información que fui capaz de recoger, considerada como hechos verídicos a partir de las explicaciones de otros». Completa la explicación de su método de trabajo cuando en el preámbulo de dicha segunda parte dice: «[Desde 1409 hasta 1433, y] durante mi tiempo de descanso y libre de encargos oficiales, coleccioné muchas noticias extraordinarias de las costumbres, gente, y productos locales de los [reinos] bárbaros y los organicé con un cierto orden» (XCSL, 1996: 79). En esta segunda parte habla de otros territorios como Camboya, Timor, Taiwán, Borneo, Joló, Adén, Mogadiscio, Maldivas y Meca; y también, para el caso que nos ocupa, es importante que hable aunque sea de manera sucinta de Timor, Borneo y Joló, islas por las que 90 años después pasaría la expedición de Elcano.

También añade en el prólogo que, «aunque mi libro es completo, ningún capítulo ha sido revisado». Cuando en 1436 firma el prólogo lo hace con la memoria todavía fresca del último de los viajes (aca-

las expediciones de Zheng He, en la sección de Estados Extranjeros 外國: vols. 320-328, cubre territorios de Corea, Japón, la isla de Luzón 呂宋, es decir la gran isla al norte de Filipinas (vol. 323), así como otras islas: Borneo 婆羅, Java 爪哇, Sumatra 蘇門答喇, o los territorios de Malaca 滿刺加, Johor 柔佛, etc. El *Ming Shi* puede consultarse en red (en chino) en: <http://chinesenotes.com/mingshi.html>.

⁹ El libro fue reproducido varias veces durante la dinastía Ming. La primera traducción al inglés fue hecha por William Woodville Rockhill, «Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean during the Fourteenth Century». *T'oung Pao*, vol. 15. 1914 (primera parte), pp. 419-447. *T'oung Pao*, vol. 16. Marzo de 1915 (segunda parte), pp. 61-159. Una nueva edición, que es la que hemos manejado, fue hecha en 1996: FEI, Xin (autor); MILLS, J. V. G. (trad.); PTAK, Roderich, (ed.). «Hsing-ch'ia-sheng-lan: the overall survey of the star raft». *South China and Maritime Asia*, vol. 4. Otto Harrassowitz Verlag 1996.



bado en 1433), aunque el primero de ellos, iniciado en 1409, le quedaba ya un poco lejos. Tal vez por todo ello, Roderich Ptak, el editor de la versión de 1996 del XCSL, tuvo que hacer un gran esfuerzo para dar consistencia a esta narración confrontándolas con otras, basándose en estudios previos de Mills, Pelliot, Duyvendak, etc. Por último, Fei Xin explica muy bien su posición en la escuadra y el objetivo de la misma cuando señala en varias ocasiones que «iba en el séquito del enviado principal, Zheng He, cuya misión era la de hacer públicos los edictos del emperador y entregar recompensas a los reyes extranjeros tributarios».

Tenemos a su vez la narración más importante, el *Ying-ya Sheng-lan* 瀛涯勝覽 (*Informaciones completas de las costas oceánicas: YYSLS*)¹⁰ de Ma Huan. Ma acompañó a Zhenghe en su cuarto, sexto y séptimo viajes. Además estuvo asistido por su ayudante Guo Zhongli 郭崇禮, quien le proveía de más información. Al acabar el cuarto viaje (el primero de Ma Huan y Guo Zhongli), el libro ya tuvo una primera redacción en 1415, pero no se publicó definitivamente hasta 1451, es decir, 18 años después de la vuelta de la última de las expediciones. En cualquier caso, el YYSLS es el más completo de todos los libros contemporáneos escritos sobre los viajes de Zhenghe, y el más apreciado por los sinólogos y por los indianistas que investigan la expansión marítima china en la época Ming.

Los citados autores no hacen narraciones detalladas de cada viaje, sino que sintetizan las informaciones. Por esto, el esfuerzo de reconstrucción histórica de los pormenores tiene grandes problemas. Entre los sinólogos occidentales que trabajaron el libro de Ma Huan se encuentran J. J. L. Duyvendak, F. Hirth, Paul Pelliot y J.V.C. Mills. Este autor señala que mientras el libro de Fei cita subsidiariamente lugares como Borneo, Joló (en el sur de las Filipinas) y Timor, sin embargo Ma Huan no cita en ningún momento Borneo, o lugares de Filipinas, aunque sí señala que la flota a veces iba dividida en escuadras para alcanzar diferentes países (Ma, 1997: 21). Por esta razón, algunos autores como Levathes (1994) añadieron en el mapa de su libro estas rutas subsidiarias de Zheng He por el Sudeste Asiático¹¹, al igual que hemos hecho nosotros en el mapa adjunto.

El tercer cronista de la última expedición es Gong Zhen 鞏珍. Sabemos poco de él; únicamente que entró al servicio de Zheng He como cronista en 1431 y que justo a la vuelta, en 1434, publicó su *Xiyang Fanguo Zhi* 西洋番國誌 (*Anales de las naciones extranjeras del Océano Occidental: XYFGZ*)¹². El contenido es similar a los anteriores, se refiere a los reinos de las rutas principales y pone más énfasis en aspectos sociales y antropológicos. De hecho, además de las crónicas citadas también se preservan bastantes materiales u objetos relacionados con las expediciones¹³, incluyendo el descubrimiento de los posibles astilleros en donde se construían los barcos-tesoro.

El viaje de Magallanes-Elcano

Nada nuevo vamos a señalar de los pormenores de este viaje que no se conozca ya, y que se inició 88 años después de que se cerrara el ciclo de Zheng He. Haremos no obstante un breve resumen del mismo poniendo énfasis en la parte del periplo asiático. Como se sabe, hasta las islas Canarias, las de

¹⁰ J. V. G. Mills llevó a cabo una traducción anotada que publicó en la Hakluyt Society, en 1970, a partir de la edición china preparada por Feng Cheng jun 馮承鈞, 瀛涯勝覽校注, publicada en Shang wu yin shu guan 商務印書館, Shanghai, 1935. Una reimpresión en 1997 por la White Lotus Press, de Bangkok, resulta muy accesible.

¹¹ El asunto no es baladí ya que el paso de naves chinas por estos territorios en la época de Zheng He, así como el comercio chino subsiguiente, sirve para reforzar en la actualidad la pretensión china de posesión de las islas de los disputados archipiélagos Paracel y Spratly.

¹² Este libro se encuentra disponible en red (en chino) en <https://zh.wikisource.org/zh-hant/%E8%A5%BF%E6%B4%8B%E7%95%AA%E5%9C%8B%E8%AA%8C>.

¹³ A diferencia de la expedición de Magallanes-Elcano de la que solo quedan el Santo Niño de Cebú, y quizás restos de una de las cruces que plantó, las expediciones de Zheng He cuentan con más elementos museísticos. Por ejemplo, solo en la galería C. Y. Tong, situada en el primer piso del museo Marítimo de la Universidad de Comunicaciones de Shanghai, se conserva una hoja suelta del libro Tian Fei Jing 天妃經 (*Sutra de la Princesa Celestial*), que muestra el diseño de los barcos-tesoro. Se trata de un documento contemporáneo a las expediciones, publicado en 1420, es decir, después del quinto viaje. También el museo conserva un ejemplar del *Longjiang Chuanchang Zhi* 龍江船廠志 (*Historia de los astilleros de Longjiang*), escrito por Li Zhaoxiang 李昭祥 durante la dinastía Ming, en donde se señala que en un astillero sucursal del de Longjiang, llamado el Astillero Tesoro 寶船廠, se construían grandes barcos con cuatro mástiles, presentando un dibujo de dicho barco. El mismo museo exhibe también una tableta de madera encontrada en una excavación de 1936 en el templo Jinhai 靜海寺, en Nanjing, en donde se señala la escala de los barcos-tesoro de Zheng He.

Cabo Verde y la costa al sur de Brasil la expedición viajó por territorios explorados y cartografiados. A partir de entonces se entró en tierra ignota, pero al menos se iba siguiendo la costa. El frío, el hambre y la falta de un paso transoceánico aumentaron la incertidumbre de los marineros hasta que cruzaron el estrecho. Una vez en el Pacífico parece que el éxito del viaje les estaba asegurado y ya era solo cuestión de tiempo, pues, aunque al pasar por lugares desconocidos cualquier eventualidad fuera posible, Magallanes conocía cómo llegar a las islas Molucas, pues había participado en la toma portuguesa de Malaca en 1511. Pero la muerte de Magallanes y la huida de su siervo malayo, Enrique, dejaron a la expedición desorientada. Por ello, lo que podía haber sido un viaje de un par de semanas desde Cebú a las Molucas, se convirtió en un viaje errático de meses (del 1 de mayo al 7 de noviembre), que se fue enderezando con la ayuda de los moros que iban capturando¹⁴, y que se iba solapando con la zona por la que un siglo antes se habían movido con facilidad y autoridad las flotas subsidiarias de Zheng He. Una vez cargada la nao *Victoria* y atravesado el rosario de islas de Indonesia, la narración del viaje pierde interés porque se hace por caminos previamente trazados, por lo que el resto del recorrido lo despacha Pigafetta en unos pocos párrafos, limitándose a explicar cómo se sorteó la vigilancia en territorio portugués.

En cualquier caso, a juzgar por la extensión del texto que Pigafetta dedica al área geográfica desde la isla de los Ladrones hasta la de Timor, esta es para él la más importante del libro, ya que le dedica más de dos terceras partes de toda la relación. Así el paso del estrecho de Magallanes era más bien el gran obstáculo a superar con éxito para alcanzar el verdadero objetivo de la expedición. En esta área geográfica Pigafetta nos describe primero la isla de los Ladrones, como un lugar aislado, con pequeña organización política, en donde se creen «los únicos habitantes del mundo, por lo que quedaron maravillados y sorprendidos al vernos» (Elcano *et alii.*: 227). Por el contrario, en el primer contacto que tienen días después con una pequeña isla filipina ya describen armas elaboradas, instrumentos de pesca y «embarcaciones parecidas a las que utilizamos nosotros» (Elcano *et alii.*: 231). Entran luego en contacto con el rey de la isla de Butuán, donde ya se puede apreciar una influencia china por los vasos de porcelana y velos de seda (aunque Pigafetta no diga que provengan de China). Por la buena aceptación que encuentran en la isla, Magallanes decide erigir una gran cruz en la cumbre de una montaña «como estandarte que le había confiado su emperador para plantarla allí donde pisase» (Elcano *et alii.*: 237-238).

Pasan después por delante de otras islas hasta que llegan el 7 de abril de 1521 a Cebú, donde entablan relación con otro de los reyes, ante el cual Magallanes se presenta como «capitán al servicio del rey más grande de la Tierra» (Elcano *et alt.*: 241). Tras superar las primeras suspicacias el rey de Cebú entabló buenas relaciones con los enviados de Magallanes a quienes agasajó con comida en platos de porcelana, y luego ofreció vasallaje al rey de España, tras un intercambio de regalos. Magallanes solía llevar sillones de terciopelo, bonetes rojos, vasos de vidrio dorados, etc., todo ello para reafirmar visualmente ante sus súbditos el estatus del rey local como nuevo vasallo del rey de España. Los españoles pudieron también observar en Cebú un mayor desarrollo social, especialmente comercial, por su sistema de pesas y medidas, acompañados de balanzas, así como de medidas de longitud y capacidad (Elcano *et alt.*: 247). Una nueva cruz plantó Magallanes, pero esta vez en el medio de la plaza del pueblo, para enterrar a dos muertos, tras haber recibido la autorización del rey Humabon. Como es conocido, el rey, la reina y varios cientos de sus súbditos se bautizaron. Fue cuando Pigafetta mostró a la reina una imagen de la Virgen con el Niño Jesús, por la que se interesó mucho. Aún plantaron una tercera cruz sobre las cenizas de la aldea Bulaia, que quemaron porque les habían desobedecido y eran idólatras (Elcano *et alt.*: 250 y 265). Sin embargo, lo que parecía que iba a ser un fácil inicio de evangelización y aceptación del rey de España se vino abajo –como es sabido– con la muerte de Magallanes en su lucha con el señor de Mactán, Cilapulapu. A partir de aquí ya no se plantaron más cruces en el resto del viaje.

Conforme la expedición iba al oriente de las islas, en concreto a la ciudad de Brunei, el nivel de civilización aumentaba, e incluso la influencia china de la corte de Beijing parecía estar presente a juzgar por la descripción de Pigafetta de la corte del sultán, que residía en un palacio rodeado de «una gran muralla de gruesos ladrillos,... [en cuyo interior se encuentra el rey], que tiene diez escribanos,... y que no sale nunca de su palacio, salvo para ir de caza» (Elcano *et alt.*: 272-273). Los españoles acceden

¹⁴ Pigafetta dice que saliendo de Borneo el 29 de julio «retuvieron a bordo a dieciséis principales moros y a tres mujeres» (Elcano *et alii.*: 274); «a la salida de Mindanao en octubre capturaron un barco con jefes locales que sabían muy bien la posición de las Islas Maluco» (*Ibid.*: 280); poco después en Sarangani «a viva fuerza capturamos dos pilotos para que nos condujesen a las islas Maluco» (*Ibid.*: 281), etc.



al palacio en elefantes, a través de calles custodiadas por hombres armados, salones secuenciados, «tapizados con paños de seda, al fondo un salón más pequeño con el rey, con mujeres detrás». Y allí tuvieron la obligación de hacer tres complicadas reverencias ante su presencia y sufrir, además, la imposición de no poder hablar directamente con el rey, sino solo a través de terceros. Los españoles procedieron al ofrecimiento de regalos, etc., regresando a casa del gobernador en los elefantes. Allí hubo nuevo agasajo con escudillas de porcelana, en las que se les ofreció más de treinta platos diferentes (Elcano *et alt.*: 272).

Las narraciones del viaje de Magallanes-Elcano

Las principales narraciones conservadas del viaje también tienen sus propios avatares. La primera noticia del viaje fue publicada en Flandes en 1523 por el secretario de Carlos I, Maximiliano Transilvano, en su *De Moluccis Insulis*. Se trata de una narración en latín de primera mano, aunque basada en entrevistas a algunos de los sobrevivientes¹⁵.

Como es bien conocido la crónica más importante y extensa es la de Antonio Pigafetta, escrita en italiano, pero que no se publicó en español hasta 1888¹⁶. Nosotros hemos utilizado la edición que hizo Calpe con ocasión del IV centenario del viaje, que incluía notas críticas, y una añadida división cronológica, casi día a día, para facilitar la lectura. Una de las razones de esta elección es práctica, pues dicha edición fue reimpresa en 1989 por las editoriales Miraguano y Polifemo, incluyendo además en un solo volumen el resto de las crónicas del viaje (Transilvano, Francisco Albo, Ginés de Mafra, etc.) acompañadas de breves pero ajustadas introducciones. El primer libro de la narración de Pigafetta va desde Sevilla al estrecho de Magallanes, el segundo desde la salida del estrecho a la muerte de Magallanes. El tercero desde la marcha precipitada de Cebú hasta la salida de las islas Molucas y el cuarto desde la salida de las Molucas, con la separación de las dos naves que quedaban, hasta la llegada a España.

A diferencia de las crónicas chinas anteriormente citadas, el protagonismo de la narración recae más en los marineros que en los descubrimientos, y cuando se habla de estos se pone énfasis en la relación entre los navegantes y su entorno geográfico. Por eso, en ellos las disputas internas, las rebeliones, la falta de comida y de agua, son tan importantes para construir el relato como los resultados obtenidos en el viaje. Además, cuando hay silencios, estos revelan algo como la relación entre las personas. Por ejemplo, Pigafetta habla continuamente de Magallanes en el primer y segundo libro, mientras que en el tercero y cuarto ignora a Elcano. A su vez, Pigafetta hace un trabajo antropológico y lingüístico, componiendo listas de palabras de las lenguas con las que entra en contacto. También ejecuta un trabajo cartográfico, especialmente de las islas Filipinas, de Indonesia y Molucas, de las que hace bocetos acertados de las islas. Describe la interacción política con los jefes locales, y –como Fei Xin– habla tanto de los lugares que ha visto como de aquellos de los que solo ha tenido noticia pero en los que no ha estado.

¹⁵ Se conserva una traducción al castellano del siglo XVIII en la Real Academia de la Historia, colección Muñoz (tomo III, n.º 26, ff. 259-305v), que a su vez fue transcrita por Fernández de Navarrete en su *Colección de los Viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde el siglo XV*.

¹⁶ Pigafetta, como caballero que era de la Orden de San Juan, dedicó esta relación al Gran Maestre de la Orden. La versión original se creía perdida y al principio solo se publicaron extractos que se tradujeron al francés y al inglés. El año 1800 marcó un momento decisivo, pues el bibliotecario del Colegio Ambrosiano, Carlo Amoretti, descubrió un ejemplar íntegro precisamente en la Biblioteca Ambrosiana de Milán. Lo publicó primero en un italiano legible y luego en francés. Esta última versión fue la utilizada por el historiador chileno José Toribio Medina para su traducción al español, que publicó en 1888, dentro de su *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, vol. II, pp. 417-524, con el título de *Navegación y descubrimiento de la India Superior, hecha por, mí, Antonio Pigafetta, gentil-hombre vicentino, caballero de Rodas, dedicada al muy excelente y muy ilustre señor Felipe de Villers Liste-Adam, Gran Maestre de Rodas*. Esta traducción se puede consultar en red en Google Books. Un texto prácticamente idéntico al de Toribio Medina ha sido publicado recientemente por el Real Instituto Elcano, en 2016, el cual está también accesible en red. Lo prologa Antonio Lamo de Espinosa, y lleva por título el original italiano de *Primo Viaggio Intorno al Globo Terracqueo*. A su vez, existen dos traducciones más al español de la obra de Pigafetta, una con el título *Primer viaje en torno del globo*, publicada en Madrid por Calpe, en 1922. La traducción está hecha por Federico Ruiz Morcuende (1890-1948), un funcionario del Cuerpo de Archiveros del Estado, que en 1915 empezó a trabajar para la Biblioteca Nacional, que le nombró secretario en 1930. Su traducción va acompañada de muchas notas. Este texto también es accesible en red. Por último hay otra traducción titulada *Primer viaje alrededor del mundo*, también atribuida a Federico Ruiz Morcuende, pero con claras diferencias respecto a la edición de Calpe. Está publicada por Red Ediciones (Barcelona, 2012). Esta lista no agota naturalmente las numerosas ediciones de la relación de Pigafetta, pero resulta al menos chocante la proporción entre estas ediciones y la escasez de estudios sobre ellas.

Como ya se dijo, la gran diferencia es que las narraciones de los cronistas chinos hablan de modo sintético y global de la información recogida en los siete viajes, probablemente porque estaban sitios en rutas ya antes navegadas por ellos mismos, diseñando una especie de *mare nostrum*, al que se asoman diferentes culturas, bajo un código de relación aceptado, y garantizado por la hegemonía china. Pero, aunque la expansión marítima Ming se detuvo abruptamente tras la séptima expedición, la presencia china no desapareció de estos mares, adoptando formas alternativas y privadas, como también muestra la arqueología submarina. Es pues este mundo chino al que se asoma de manera marginal la expedición de Magallanes-Elcano, y a su vez es el único momento de los tres años de viaje en que realmente se entablan relaciones de encuentro con culturas con un cierto grado de desarrollo, o en que oye hablar de la Gran China como territorio próximo, y, de hecho, visible en los ajuares polinesios de las culturas con que trataron.

China en la narración de Pigafetta

El interrogante que deja la expedición de Magallanes-Elcano es su aparente desinterés por China o por el océano Índico, las zonas de mayor comercio del planeta entonces. Es cierto que tenían una única misión y era la de llegar a las islas de la Especiería, y que una vez alcanzado este objetivo estaban tan exhaustos que les era impensable interesarse por otros. Pero esta aparente falta de interés rompía la tradición de mercaderes y misioneros bajomedievales que, como Marco Polo o los franciscanos, habían alcanzado estos lugares durante la dinastía Yuan, tradición que alcanzó hasta los sueños de Colón. La explicación podría ser que el viaje de Magallanes-Elcano se sitúa más bien en la tradición de la Especiería, por la que, por ejemplo, el veneciano Niccolò Conti había transitado entre 1414 y 1439, en pleno apogeo de las expediciones de Zheng He, dejando una narración de su viaje¹⁷. Conti recorrió las mismas rutas de los barcos-tesoro, adentrándose por el golfo Pérsico y el mar Árabe, cruzando el continente indio por tierra, visitando Bengala y Sumatra, llegando incluso a Java y pasando por Vietnam, para volver por Ceilán y Calicut. A su vuelta se encontró en la península del Sinaí con el viajero español Pedro Tafur, quien también escribió otro libro de sus viajes, mencionando en detalle el encuentro con Conti¹⁸. Pocos más relatos sobre la Gran China habían llegado a Europa antes de los viajes de Colón y Magallanes. No es pues de extrañar que, como señala Fernández-Armesto, la información en Europa referida a China es decir, «al mercado más abultado y rico, a la economía más próspera y al impero más poderoso, estaba anticuada» (2010: 226).

Pigafetta es un ejemplo no tanto de una información anticuada, sino de otra breve, legendaria, y «de oídas», ya que cuando su narración se encuentra al final, es decir, cuando la nao *Victoria* está a punto de abandonar el Sudeste Asiático para encaramarse hacia el cabo de Buena Esperanza, primero habla brevemente de Timor y luego dedica un capítulo a una zona por la que no van ya a pasar, la China, pero de la que durante el viaje ha oído grandes cosas como que su «rey, el rajá Santoa, es el más poderoso príncipe de la tierra». La sucinta descripción del imperio de la China que Pigafetta hace se basa en la información provista por los moros de Borneo que llevaban en las naves. Algunas cosas parecen ajustarse a la realidad, como el nombre de algunas ciudades, Namchin (en referencia a la antigua capital de Nanjing), o el del puerto de Guantan (es decir, Cantón en cantonés, Guangzhou en mandarín), o la descripción de la capital, Comlaha¹⁹ y de la residencia del monarca, el rajá Santoja, «que no se deja ver por nadie». Dice también Pigafetta: «Alrededor de su palacio hay siete cercos de muralla, y en cada

¹⁷ Es de interés fijarnos en Conti, ya que es un punto de unión importante en la estructura de la narración de Menzies, sin la cual su teoría se viene abajo. Conti volvió a Venecia en 1444, y acto seguido el humanista y arqueólogo Poggio Bracciolini le interrogó e hizo un sucinto informe de su viaje, que incluyó en el Libro IV de su *De varietate fortunae*. La parte del viaje por Oriente (en especial Java, Sumatra e India) se encuentra en las páginas 130-152 de la edición de Lutetiae Parisiorum, de 1723, accesible en Google Books. Pero en la narrativa de Poggio no parece encontrarse ninguna referencia a los barcos-tesoro.

¹⁸ El libro tenía el título de *Andanças é viajes de Pero Tafur per diversas partes del mundo ávidos (1435-1439)*. Hemos consultado la edición de la Imprenta de Miguel Ginesta (Madrid 1874), accesible en Google Books, y en ella Tafur recoge toda la información que le da Conti sobre su estancia en la India y en la corte del Preste Juan, en las páginas 90-118. Pero tampoco el autor de este trabajo ha podido encontrar en ese texto información de los grandes barcos de 4 o 5 mástiles, que Menzies señala fueron notificados a Tafur por Conti.

¹⁹ Sin duda se refiere a Beijing, convertida en capital en 1421. En la traducción de Ruiz Monterde aparece con el nombre de Combatu, quizás haciendo mejor eco del nombre que le dio Marco Polo de Cambalíc, o Cambaluc. Sin embargo en la edición de Toribio Medina también aparece Comlaha.



uno de los espacios, entre cerco y cerco, diez mil hombres que montan su guardia... Cada una de las siete murallas tiene una puerta..., en el Palacio hay setenta y nueve salas, por las que solo circulan las mujeres que sirven al rey» (Elcano *et alt.*: 319-320). Si bien aquí hay un claro eco de la Ciudad Prohibida, el resto de la narración sobre China está lleno de leyendas increíbles. Para justificar sus descripciones y exculparse de las previsibles imprecisiones Pigafetta señala que todas esas cosas se las explicó un moro que aseguraba que las había visto. En otro lugar, al hablar de Borneo, lo único que menciona del comercio chino es que sus habitantes utilizan monedas chinas: «Los moros de este país tienen una moneda de bronce perforada, para ensartarla: en el anverso lleva cuatro letras, que son los cuatro caracteres del rey de la China; le llaman pici» (Elcano *et alt.*: 275).

Después de hablar de China hace un breve repaso de los territorios más al norte, supuestamente Corea y Japón, aunque los nombres arabizados que ofrece sea difícil de asociarlos a esos reinos tributarios de China. Igualmente, antes de adentrarse la expedición en la parte sur del océano Índico, Pigafetta describe de manera aún más somera los reinos que bordean la India, señalando de este país solo el sistema de castas. Tras mencionar el paso de la *Victoria* cerca de Mozambique, Asia ya queda fuera del texto.

Consideraciones finales

Comparar los viajes de Zheng He con el de Magallanes-Elcano puede parecer un poco arriesgado, ya que tuvieron lugar con un siglo de diferencia, y sobre todo porque son dos tipos de viaje muy diferentes, uno transitaba rutas conocidas que en su mayor parte seguían la costa, y el otro era de exploración de tierra ignota aventurándose por el mar abierto, pero aun así pensamos que algo puede aprenderse de dicha comparación, especialmente en la zona de Indonesia en que dichas navegaciones se superponen. En ambos casos su información habría pasado a mapas posteriores, y de ahí los estudios no solo para ver cómo los mapas europeos cambian a partir de 1523, sino para rastrear las huellas de Zheng He en las cartografías renacentistas. Los intentos de Menzies de justificar largos viajes exploratorios de Zheng He más allá de sus rutas comerciales y de prestigio fueron contestados en varias ocasiones. Por ejemplo, una accesible y autorizada crítica es la hecha por Finlay, quien dice que Menzies concluye la existencia de viajes de enormes distancias recorridas, increíbles en función del periodo de tiempo empleado y de las dificultades inherentes, en los que hubo además trabajos en minas, asentamiento de colonias, etc. Añadimos nosotros que esta crítica se entiende mejor tras la lectura atenta de la detallada narración de Pigafetta, que pone énfasis en la lucha contra los elementos naturales, la escasez, etc. Finlay concluye que el libro de Menzies se basa en un método en el que «no se distingue entre premisa y prueba, conjetura y confirmación, suposición extraña y hecho comprobado»²⁰. No vamos a abordar ahora este asunto, tanto por su extensión, como porque a Menzies no le faltan seguidores²¹.

Llegado a este punto queremos presentar la opinión de Folch por la que «para Zheng He las expediciones eran de encargo, de modo que –a diferencia de las de Colón o Vasco de Gama [podríamos nosotros añadir Magallanes]— no respondían a un impulso personal del jefe. Los eunucos iban a donde se les había asignado. Por eso, cuando dejaron de recibir órdenes, cesaron los viajes» (Folch, 2006: 173). Esta forma diversa de entender la navegación quizás sea la causa del diferente impacto cartográfico que ambos viajes tuvieron. Mientras que el descubrimiento del estrecho de Magallanes revolucionó la cartografía del Pacífico, es difícil decir lo mismo de los viajes de Zheng He. Por ejemplo, tomemos por una parte los dos mapas más conocidos previos a los viajes de Zheng He, el *Da Ming Hunyi Tu* 大明混一圖 (*Mapa compuesto del Imperio Ming*), que –aunque la copia que se conserva es difícil de datar– reflejaría la situación política de China hacia 1389, y el *Gangnido*, hecho en Corea en 1402 y basado en el anterior.

²⁰ Robert Finlay, «How Not to (Re)Write World History: Gavin Menzies and the Chinese Discovery of America» en *History Cooperative*, <http://historycooperative.org/not-rewrite-world-history-gavin-menzies-chinese-discovery-america/>.

²¹ Por ejemplo, autores como Siu-Leung Lee (2012) se ocupan del misterio de cómo el mapa de Mateo Ricci de 1602, el *Kun yu wan guo quan tu* 坤輿萬國全圖 (*Gran mapa de los países de la Tierra*), hecho en Beijing con la ayuda de cartógrafos chinos, y tradicionalmente aceptado como dependiente de los de Mercator (1595) y Ortelius (1570), sin embargo contiene en América o África muchos más nombres que los presentados por los dos mapas europeos, y a veces con descripciones geográficas más precisas. Esto supondría la consulta de otras fuentes, presumiblemente mapas Ming basados en experiencias directas, o al menos en la información de cartógrafos árabes. Lee llega incluso a decir que considerando «la ausencia o presencia de ciertas naciones en África, el mapa de Ricci es consistente con la datación de 1380 a 1460, en línea con el periodo de los viajes de Zheng He» (Lee, 2012: 328).

En ambos casos vemos que China aparece como tema central del mapa y totalmente desproporcionada (incluso en el segundo de ellos se interpreta que África y Europa aparecen en proporciones reducidas, a la vez que Corea lo hace de manera ampliada). Si además observamos el *Gujin xing shengzhi tu* 古今形勝之圖 (*Mapa configurando lo nuevo y lo antiguo*), hecho hacia 1570, es decir 170 años después de los anteriores, se puede decir que poco ha cambiado con respecto a los dos precedentes.

Es relevante mencionar este mapa ahora, ya que la única copia que se conserva de tan importante mapa está en el Archivo de Indias de Sevilla. Aun con todo, este mapa da mejores proporciones de China y Corea, y procura minimizar distorsiones, por lo que elimina la presencia de África y Europa. Por el contrario, contemporáneo a este mapa habría otros más detallados, como el *Guanyu Tu* 廣輿圖 (*Mapa de cuadrantes*), publicado en 1579, y hecho en más de 40 hojas cartográficas siguiendo métodos de escala, entre las que también se encuentra una hoja general con el mapa *Gujin Hua Yi Quyu Zong Yao Tu* 古今華夷區域總要圖 (*Mapa de lo nuevo y lo antiguo en China y otros países*), de diseño similar al del Archivo de Indias, es decir, representando la clásica imagen visual y esquemática de China. Por ello, como dice Colomar, esto «evidencia la existencia de dos tradiciones paralelas que conviven en la cartografía china: una científica basada en mediciones matemáticas relativamente precisas y otra descriptiva basada en datos culturales, a menudo cubierta de gran cantidad de notas textuales» (2016: 7). Pero, de hecho, el único informe cartográfico que parece haberse preservado de los viajes de Zheng He es el llamado mapa de *Mao Kun* 茅坤, que se refiere a una serie de hojas cartográficas de navegación publicadas en 1628, es decir, doscientos años después de los viajes de Zheng He, siguiendo el estilo de los portulanos con imágenes esquemáticas, visuales y descriptivas²².

Otro modo de ver diferencias entre ambos viajes sería el considerar que el de Zheng He –como dice Dreyer (2007: 1-2)– estaría ajustado a lo que ahora se llamaría un viaje con proyección de poder (*power projection*), es decir, en el que se recorren espacios lejanos, pero ya conocidos, para de modo rápido y eficaz escenificar poderío político, económico, militar, así como para obtener información, y todo ello con propósitos de control o estabilidad regional. Son viajes de prestigio, que además buscan dejar rastro, particularmente, para el caso que nos ocupa, a través de las estelas conmemorativas como las mencionadas de Fujian y Ceilán, grabadas antes de la salida de la expedición de Nanjing. Por el contrario el viaje de Magallanes lo era claramente de exploración por rutas desconocidas, en donde si bien había intercambios (espejos, tijeras, etc.), los objetos visuales que atestiguan relación a la corona española en un supuesto proceso de vasallaje adquirirían la forma de grandes cruces. Se conservan en Cebú dos de los tres regalos que Magallanes hizo al Raja Humabon y a su mujer Hara Humamay con ocasión de su inmediato bautismo: la llamada Cruz de Magallanes y el Santo Niño, aunque tras la traición de que los españoles fueron objeto, se convirtieron en papel mojado, pues para los indígenas estaba claro que el significado de la cruz tenía connotaciones más políticas que religiosas. No es de extrañar que Transilvano al narrar la huida de los españoles de Cebú, diga que mientras alzaban velas «vieron venir muchos indios, y con gran furor e ímpetu hicieron mil pedazos una muy hermosa cruz de madera que en la ribera del mar los españoles habían puesto» (Elcano *et alii.*: 48).

Esto es lo que explica la diferencia del contenido de las narraciones. Los viajes de Zheng He producen auténticos libros de geografía humana, en donde se describe al otro con su poder, costumbres, economía y cultura. Por el contrario, en las crónicas de Pigafetta o Maximiliano Transilvano –además de informar de los elementos geográficos, antropológicos y económicos que se ven, o se oyen– los protagonistas de la narración son también los navegantes, personajes humanos con sus temores, ambiciones, codicias, fidelidades, heroísmo, etc., en duelo con la naturaleza. A su vez, si en ambos tipos de narraciones (la de Fei Xin y la de Pigafetta) comparamos la descripción de territorios que no se han visto directamente, pero de los que sí se han tenido noticias, vemos que el contenido es similar. Por ejemplo, Pigafetta hablando de Joló menciona que le contaron que era allí «en donde se pescan las perlas más bellas», tan bellas que el rey de Borneo tenía dos muy grandes porque se las había arrebatado a su suegro, el rey de Joló. Esto es lo único que transmite Pigafetta del reino de Joló, mientras que Fei Xin, junto a una información semejante, añade algunos detalles geográficos y antropológicos.

²² Este mapa se encuentra dentro de la enciclopedia militar *Wubei Zhi* 武備志 (*Informe de preparativos militares*), y una copia del mismo se conserva en la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos. Para su consulta en red: <https://www.loc.gov/resource/g7821rm.gct00058/?st=gallery>. Aquí pueden verse 44 páginas reproducidas en alta resolución, correspondiendo las cuatro últimas a las famosas cartas estelares. La enciclopedia fue compilada por Mao Yuanyi 茅元儀 en 1621, y fue publicada en 1628. El mapa al que nos referimos se llama Mao Kun, en honor del abuelo de Mao Yuanyi, en cuya biblioteca este habría encontrado el mapa.



Hay otra diferencia sustancial en la narración de Pigafetta y es el énfasis en explicar el porqué de las cosas y de las decisiones. Son cinco los barcos que salen de Sevilla, y a la vuelta hay que dar cuenta de cada uno de ellos, así como de cada uno de los marineros. Es cierto que a veces se reciben acriticamente o con cierta cautela historias legendarias inverosímiles (probablemente mal entendidas), pero siempre se busca la explicación humana a una decisión política. Todo ello en plena sintonía con el Renacimiento, que es lo que estaba haciendo de Europa un territorio en el que anidaba el sentido de persona y se sentaban las bases de la ciencia moderna. Por lo dicho, la narración de Pigafetta es parte de lo que llamamos literatura de los cronistas de Indias, en la que los autores, además de narrar la conquista y dar explicaciones detalladas de lo que se ve, manifiestan sus vivencias, experiencias, motivaciones y pensamientos, mientras que las de Fei Xin o Ma Huan nos dejan muchos interrogantes sin resolver, como la muerte de Zheng He, los naufragios que hubo, los problemas de avituallamiento para tantos miles de soldados y personal a bordo²³, las rivalidades entre los comandantes de las expediciones (que es de suponer las habría), etc.

Dentro de lo que podríamos llamar semejanzas, se podría observar una homogeneidad en los procedimientos de entablar relación con el otro en ambas expediciones. Unas veces la razón sería meramente natural, comercial, pero otras estaría condicionada por la existencia de tradiciones comunes que se transmitieron a través de navegantes árabes y que manifestarían una vez más la milenaria conexión de dichos territorios. De hecho, al observar la retirada de las expediciones de Zheng He y el posterior asentamiento de los portugueses en el Índico, se intuye lo que autores como Santos han puesto de manifiesto, y es que los portugueses no solo fueron herederos de los chinos en el control de este océano, sino que se sintieron a sí mismos como seguidores de estos, estableciendo incluso prácticas similares de comercio y control, hasta el punto de que «ciertos acuerdos diplomáticos firmados por los estados asiáticos y el rey de Portugal son considerados como equivalentes en su indisolubilidad con los acuerdos firmados con el emperador chino» (Santos, 2005: 43). Pues bien, creemos que este modelo sirve también para explicar el caso español, aunque en menor medida, naturalmente.

Así pues, podríamos decir que tres serían los modelos en los que los españoles accedieron a este nuevo espacio y fueron allí recibidos. Por un lado, llama la atención la facilidad por la que algunos reinos aceptan, al menos aparentemente, el vasallaje al rey de Castilla. Podemos verlo en el caso del rey de Cebú, quien queda a la espera de nuevos viajes castellanos para reafirmar el sometimiento. Este fenómeno se repite en las alianzas con los reyes de Palawan o Brunei, que ofrecen en este caso una recepción extraordinariamente ceremoniosa. Cabría preguntarse hasta qué punto los viajes de Zheng He (en particular los realizados en las rutas subsidiarias) no habrían contribuido a ello mediante la consolidación de la costumbre de ir a China a presentar vasallaje al emperador. La pregunta no es descabellada si consideramos dos casos relevantes. El primero, el del reino de Brunei del que consta que durante la Dinastía Song del Norte (北宋) (960-1127) ya había enviado embajadas a China, pero el caso es que el propio sultán de Brunei Manarejjananai llegó a Nanjing en agosto de 1408 con una comitiva de 150 personas (Kurz, 2011: 29), es decir, durante el segundo de los viajes de Zheng He, fue a visitar la corte imperial. Tuvo la desgracia de que tras un mes de estancia en Nanjing falleció por enfermedad, siendo enterrado en China a tres kilómetros de la capital, en una tumba que aún se conserva. Un caso similar fue el del sultán de Joló, Paduka Pahala, quien fue en el año 1417 a Beijing, la nueva capital del imperio, con un cortejo de trescientas personas, también para rendir vasallaje al emperador, tal como fue narrado por Fei Xin (Hsin, 1996: 96-97). Pasado un mes, el soberano de Joló inició el regreso, pero falleció de camino en Dezhou (德州), provincia de Shandong (德州). El emperador Yongle le asignó allí mismo igualmente un lugar para ser enterrado con la dignidad de un rey, es decir, con estelas de piedra y esculturas humanas y de animales, que todavía se conservan²⁴. ¿Eran vistos los españoles como los portugueses, es decir, como unos nuevos navegantes que venían a reemplazar costumbres y métodos chinos?

²³ Pero esto no quiere decir que no se conozca con un elevado grado de detalle la composición general de los barcos y la organización de estas armadas chinas. De hecho, ya el almirante, historiador chino y buen conocedor de la lengua española, Ta-san Din, publicó en Barcelona en 1965 con el profesor Olesa Muñido un libro sobre el poder naval chino, dando muchos detalles de los barcos-tesoro, en los que dice que había «encargados de compras», con lo que se indica que «el aprovisionamiento de las unidades se hacía no solo en sus lugares de armamento, sino también a lo largo de sus campañas» (Din y Olesa, 1965: 214).

²⁴ El episodio del viaje y de la muerte del sultán fue dramatizado en la película chino-filipina *Hari sa hari, lahi sa lahi* (1987).

Un segundo modelo, observable en lugares más alejados de las rutas chinas, aunque no fuera de ellas, es el de las Molucas. Si nos detenemos en el caso de la excelente recepción que el rey de Tidore hizo a los españoles, completada con la visita de otros reyes de islas de especias cercanas, como Terrenate, Machian, Gilolo, etc. Podríamos pensar más bien que ahora la razón de la buena acogida de los indígenas a los españoles no sería tanto la nominal de establecer una relación de vasallaje con España, sino la de asegurarse una relación comercial.

Un tercer caso sería el de la recepción que los españoles tuvieron en la isla de Guam, totalmente alejada de los circuitos chinos, en donde los indígenas se suben al barco para robar cualquier cosa al alcance de la mano. Ciertamente, este caso –por ser el primero con el que se encontraron– les empezaría dando una imagen distorsionada del nuevo territorio, que poco a poco irían corrigiendo.

Podríamos concluir diciendo que indirectamente las expediciones de Zheng He por rutas subsidiarias, así como la posterior continuación de la presencia del comercio privado chino en el Sudeste Asiático habrían ayudado a moldear un tipo de relaciones marítimas que explicarían el diferente modo en que la expedición de Magallanes-Elcano fue recibida en cada una de las islas o archipiélagos en que recalaba. Pero las cada vez más positivas experiencias de los españoles de estos primeros momentos podrían haberles convencido de la posibilidad de ambicionar en estos archipiélagos indonesios lo que los portugueses acababan de empezar a experimentar en las rutas de la India: la sustitución de China en el comercio intra-asiático.

Bibliografía

- CHURCH, S. K. «The Colossal Ships of Zheng He: Image or Reality?». En SALMON, C. y PTAK, R. *Zheng He: Images & Perceptions*. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag 2005, pp. 155-176.
- COLOMAR, M. A. «Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu: Un mapa chino en la Europa del siglo XVI». En LEE Y. C. y CAÑO, J. L. (eds.). *Estudio del mapa Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu*. Madrid: Ministerio de Educación Cultura y Deportes del Gobierno de España y Hsinchu: National Tsinghua University 2016, pp. 1-12.
- DIN T. S. y OLESA, F. *El poder naval chino. Desde sus orígenes hasta la caída de la Dinastía Ming*. Barcelona: Ariel 1965.
- DREYER, E. L. *Zheng He. China and the Oceans in the Early Ming Dynasty, 1405-1433*. Nueva York: Pearson-Longman 2007.
- DUYVENDAK, J. J. L. *Ma Huan re-examined*. Amsterdam: Uitgave van de N. V. Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij 1933.
- ELCANO, J. S.; PIGAFETTA, A.; TRANSILVANO, M.; Albo, F.; Mafra, G. *La primera vuelta al mundo*. Madrid: Miraguano Ediciones y Polifemo Ediciones 2018.
- FERNÁNDEZ-ARRESTO, F. *1492. El nacimiento de la modernidad*. Barcelona: Debate 2010.
- FOLCH, D. «Els mars de Zheng He». En FOLCH, D. (ed). *Els Grans Viatges de Zheng He. Les expedicions marítimes de la Xina del segle XV*. Barcelona: Angle Editorial 2008, texto en castellano, pp. 169-179.
- KURZ, J. L. *Boni in Chinese Sources: Translations of Relevant Texts from the Song to the Qing Dynasties*. Working Paper No. 4. Singapur: The Nalanda-Sriwijaya Centre, Institute of Southeast Asian Studies 2011.
- LANG, S. «Winning the Historical Narrative: Zheng He Helps Beijing Claim the South China Sea». En *History's Shadow*. 14 de diciembre de 2017.
- LEE, S. L. «Zheng He's Voyages revealed by Matteo Ricci's World Map». En CHIA L. S. y CHURCH, S. K. (eds.). *Zheng He And The Afro-Asian World*. Malaca: Melaka Museums Corporation (PERZIM) 2012, pp. 306-334.
- LEVATHES, L. *When China ruled the seas*. Nueva York: Simon & Schuster 1995.
- MA, H. *Ying-ya Sheng-lan*. Traducido por J. V. G. Mills. Hakluyt Society 1970.
- SANTOS, J. M. «La voix de la prophétie: informations portugaises de la 1e moitié du XIVE s. sur les voyages de Zheng He». En SALMON, C. y PTAK, R. *Zheng He: Images & Perceptions*. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag 2005, pp. 39-55.
- WILKINSON, E. *Chinese History: A New Manual*. Cambridge: Harvard University Asia Center 2012.

