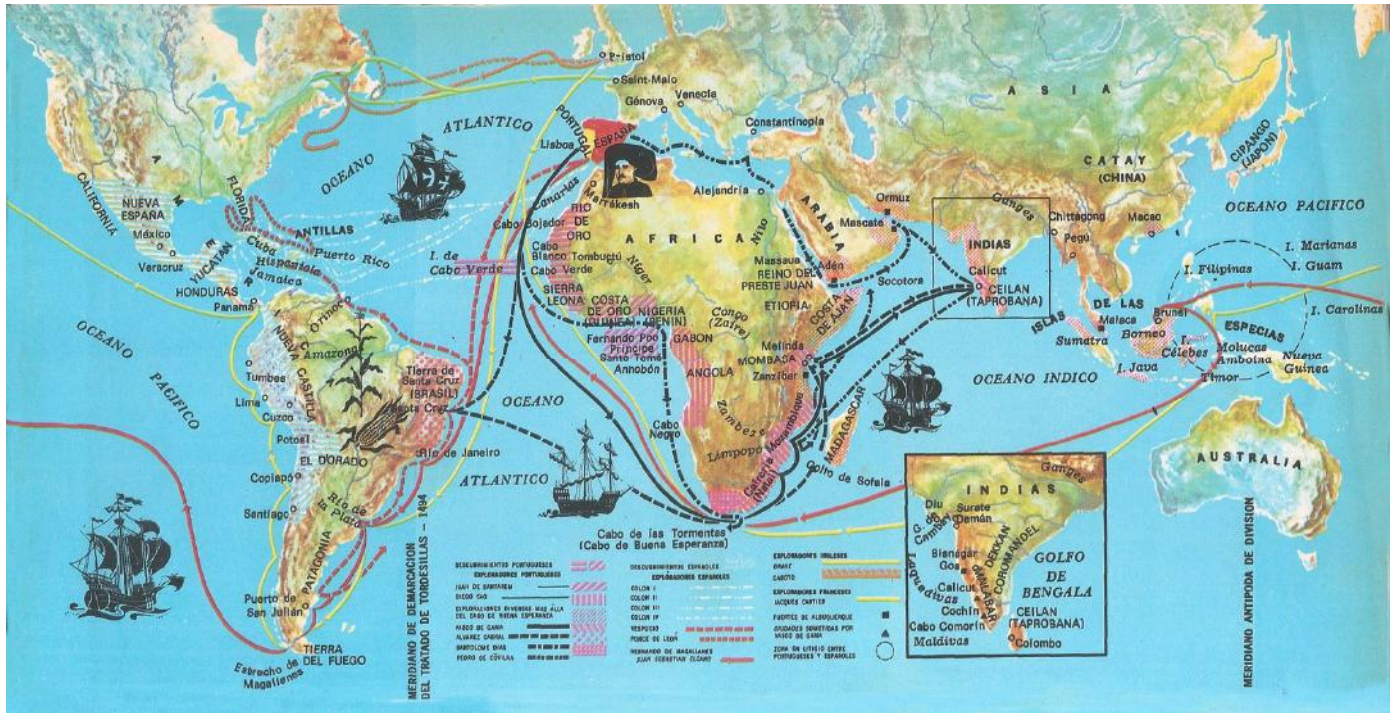




Era de los descubrimientos



Planisferio de Cantino (1502), mapa más antiguo existente mostrando las exploraciones de Colón al Caribe, Corte Real a Terranova, da Gama a India y Cabral a Brasil. Se muestra la línea del Tratado de Tordesillas. Ubicado en la Biblioteca Estense (Módena, Italia).

La **era de los descubrimientos** fue un período histórico que dio comienzo a principios del siglo XV extendiéndose hasta comienzos del siglo XVII. Durante esta época los europeos, principalmente portugueses, españoles y británicos, recorrieron casi la totalidad del Planeta, cartografiándolo y conquistándolo en buena medida. El motivo de dicha expansión vino por la necesidad de acceder a las riquezas de Asia con las cuales contribuir al mercantilismo europeo, pero la causa o causas últimas siguen siendo discutidas.

Durante estas exploraciones, los europeos llegaron a territorios habitados y deshabitados que anteriormente no conocían. Entre los exploradores más famosos de la era de las exploraciones se encuentran Cristóbal Colón, Vasco da Gama, Pedro Álvares Cabral, Juan de la Cosa, Bartolomé Díaz, Juan Caboto, Diego García de Moguer, Fernando de Magallanes, Juan Sebastián Elcano, Andrés de Urdaneta, Diego de Almagro, García Jofre de Loaísa y Miguel López de Legazpi, Francisco Pizarro, Francisco de Orellana, etc.

La Era de los Descubrimientos resultó la aventura por antonomasia debido a lo precario de los medios utilizados: los navíos de la época resultaban muy débiles ante las tormentas, los pilotos y capitanes no podían determinar con precisión la longitud, los cascos de madera de las naves eran atacados por teredos, la alimentación resultaba inadecuada para largas travesías,^c la higiene y las condiciones de vida a bordo eran malas y en las expediciones por tierra la flora y sus enfermedades constituyeron un peligro tan grande o más que la hostilidad de los habitantes. Sin embargo, impulsados por la esperanza de obtener fortuna personal, materias primas muy valoradas en los mercados, fundar una nueva sociedad o acrecentar los territorios de sus respectivos gobernantes, aquellos hombres realizaron expediciones que ensancharon el mundo conocido por los europeos y a menudo negativas consecuencias para los pueblos descubiertos y conquistados debido al choque cultural, las guerras y sobre todo las nuevas enfermedades.



Vasco da Gama llega a Calcuta en 1498. La India y el acceso a sus recursos se considera el detonante de la Era de los descubrimientos.

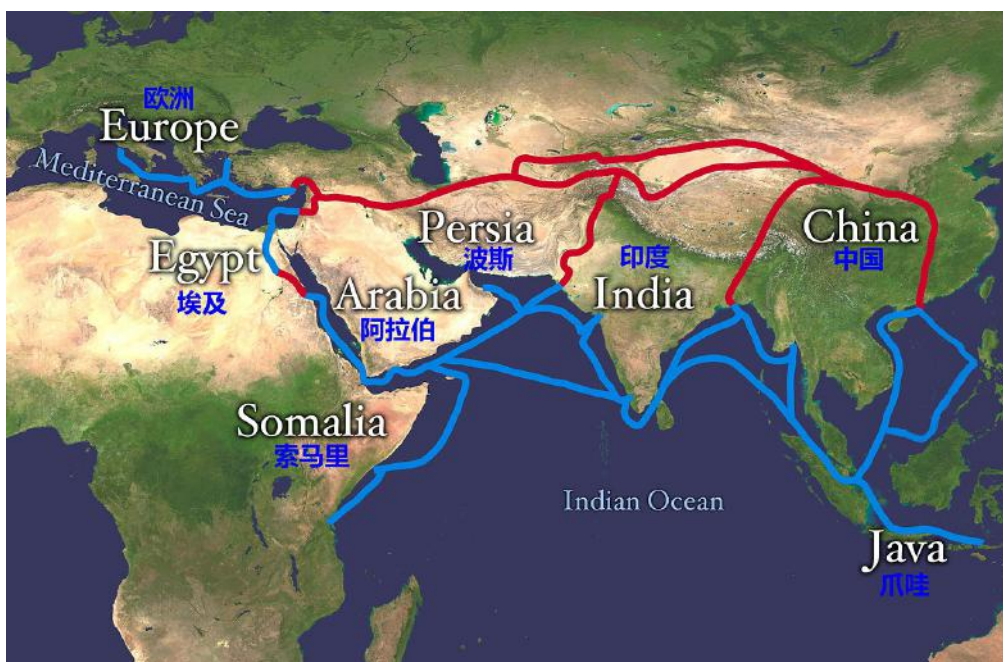
Antecedentes

La exploración del Planeta por culturas del mar Mediterráneo tiene antecedentes desde los primeros momentos que se tiene constancia escrita. Quizá navegantes tartésicos pudieran llegar hasta Angola, pues el marino griego Eudoxio de Cízico parece que halló un mascarón tartésico en la actual Eritrea (Sánchez Dragó, 2005, p. 130). Siglos después los árabes es posible que llegaran a las costas de Angola y Namibia, pero expertos en la navegación árabe como Jordi Esteva niegan que pudieran asentarse de una forma más o menos permanente como para realizar conversiones (Esteva, 2009). Sí lo hicieron en las costas del Índico donde los árabes ocuparon plazas como Zanzíbar, de donde trajeron esclavos, oro y marfil. Pero desde la Edad Antigua hasta la Edad Moderna los distintos reinos europeos tenían puesta su atención en Asia debido a lo similar del clima y las enfermedades que habían permitido un comercio más o menos fluido. No así en África, como se refleja en la dieta europea, carente de plantas como la batata, el sorjo o el mijo.

El comercio tuvo mucho que ver con los orígenes de la Era de los Descubrimientos. Se trataba de encontrar una ruta marítima hacia Asia para traer a Europa occidental las especias de Oriente, que hasta ese momento llegaban por tierra, en caravanas que tenían que cruzar los territorios de los países asiáticos, y cuyo comercio en Europa era prácticamente un monopolio de los mercaderes italianos, fundamentalmente venecianos y genoveses.

Ruta de la Seda

Máximas extensiones de la Ruta de la Seda (rojo) y la de la [Ruta de las Especias](#) (azul). El [Cercano Oriente](#) era la última escala antes de entrar a Europa. En cuanto a la Ruta de las Especias, la misma desde aproximadamente el [siglo VIII](#) se extendió marítimamente más al sur con el nombre de [Corredor](#)



la última escala antes de entrar a Europa. En cuanto a la Ruta de las Especias, la misma desde aproximadamente el [siglo VIII](#) se extendió marítimamente más al sur con el nombre de [Corredor](#) [Zwihili](#), tocando [Zanzibar](#) y aproximadamente las costas ubicadas entre los actuales límites de [Mozambique](#) y [Sudáfrica](#). Tal corredor Zwihili transportaba oro, diamantes, marfil, pieles y esclavos.

La **ruta de la Seda** fue una red de rutas comerciales organizadas a partir del negocio de la seda china desde el siglo I a. C., que se extendía por todo el continente asiático, conectando a China con Mongolia, el subcontinente indio, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África.

Sus diversas rutas comenzaban en la ciudad de Chang'an (actualmente Xi'an) en China, pasando entre otras por Karakorum (Mongolia), el Paso de Khunjerab (China/Pakistán), Susa (Persia), el Valle de Fergana (Tayikistán), Samarcanda (Uzbekistán), Taxila (Pakistán), Antioquía en Siria, Alejandría (Egipto), Kazán (Rusia) y Constantinopla (actualmente Estambul, Turquía) a las puertas de Europa, llegando hasta los reinos hispánicos en el siglo XV, en los confines de Europa y a Somalia y Etiopía en África oriental.

El término "Ruta de la Seda" fue creado por el geógrafo alemán Ferdinand Freiherr von Richthofen, quien lo introdujo en su obra *Viejas y nuevas aproximaciones a la Ruta de la Seda*, en

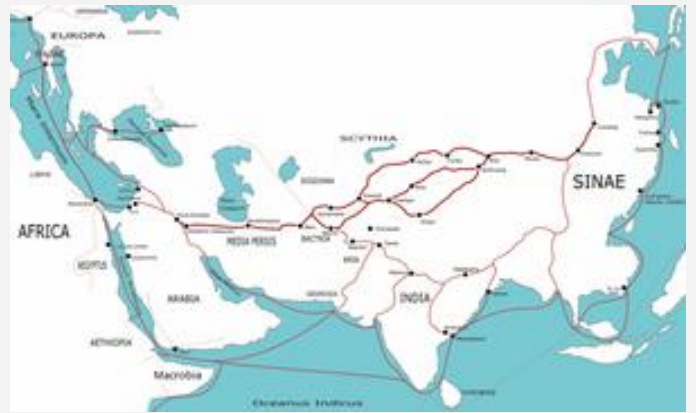


Detalle de los pasajes Norte y Sur alrededor del [desierto de Taklamakan](#).

En junio de 2014, la Unesco eligió un tramo de la Ruta de la Seda como Patrimonio de la Humanidad con la denominación *Rutas de la Seda: red viaria de la ruta del corredor Chang'an-Tian-shan*. Este sitio abarca un tramo de 5000 kilómetros de la gran red viaria de las Rutas de la Seda que va desde la

1877. Debe su nombre a la mercancía más prestigiosa que circulaba en ella, la seda, cuya elaboración era un secreto que solo los chinos conocían. Los romanos (especialmente las mujeres de la aristocracia) se convirtieron en grandes aficionados de este tejido, tras conocerlo antes del comienzo de nuestra era a través de los partos, quienes estaban al tanto de su comercio. Muchos productos transitaban estas rutas: piedras y metales preciosos (diamantes de Golconda, rubíes de Birmania, jade de la China, perlas del golfo Pérsico), telas de lana o de lino, ámbar, marfil, laca, especias, porcelana, vidrio, materiales manufacturados, coral, etc.

zona central de China hasta la región de Zhetysu, situada en el Asia Central, incluyendo 33 nuevos sitios en China, Kazajistán y Kirguistán.



Las principales rutas de la seda y principales ciudades entre 500 a.C. y 500 (en latín).

Historia

El experto en prehistoria André Leroi-Gourhan considera esta ruta como un espacio de intercambios activo desde el Paleolítico. Heredera de la ruta de Jade, cuyos restos se remontan a hace 7000 años. Sin embargo, la ruta no se menciona en las crónicas chinas hasta el siglo II a. C.²

Este itinerario sería el resultado³ de la curiosidad del emperador chino Wu (gob. 141-87 a. C.) de la dinastía Han por los pueblos civilizados lejanos, que se decía que habitaban en las regiones occidentales más allá de las tribus bárbaras.

Los griegos, y luego los romanos, comenzaron a hablar del «país de los Seres» desde el siglo IV a. C. para designar a China. Hacia el comienzo de la era cristiana, los romanos se vuelven

grandes amantes de la seda después de haberla adquirido a los partos, que estaban entonces organizando este comercio.

Los sogdianos, originarios de la actual Uzbekistán, aseguraron entre los siglos VI y VIII la mayor parte del comercio entre China y Occidente. Políglotas, proporcionaron muchos espías, traductores o agentes diplomáticos a cualquier persona que quisiera emplearlos. Maestros de la Transoxiana (la región situada entre los ríos Oxus y Sir Daria), percibieron muchos impuestos que enriquecieron las prestigiosas ciudades de Samarcanda y Bujara. También contribuyeron a la difusión de religiones como el nestorianismo o el maniqueísmo.

Precursores: Partidas a través del continente

A medida que la domesticación de los animales de carga y el desarrollo de la tecnología del transporte marítimo permitían que los pueblos prehistóricos tuvieran la capacidad de llevar cargas cada vez más pesadas a grandes distancias, los intercambios culturales y comerciales se desarrollaron rápidamente. Las praderas propiciaban el fértil pastoreo, con agua y un fácil paso para las caravanas y por ello, las vastas praderas de las estepas asiáticas facilitaron que los comerciantes recorrieran inmensas distancias, desde las costas del Pacífico hasta África e internándose profundamente en Europa.

Contactos chinos y centroasiáticos



Jade chino y placas [esteatitas](#), en estilo escita del arte animal de las estepas, siglos IV-III a. C. [British Museum](#).

Un jinete [escita](#) de la zona general del [río Ili](#), [Pazyryk](#), ca. 300 a. C.

Desde el segundo milenio a. C. la nefrita (uno de los dos tipos de jade) estaba siendo negociada desde las minas de la región de Yarkanda y Khotan hasta China. Estas minas no estaban muy lejos de las minas de lapislázuli y espinela (*Balas Ruby*) de Badakhshan y, aunque separadas por las formidables montañas del Pamir, al parecer había rutas a través de ellas en uso desde tiempos muy remotos.

Las momias del Tarim encontradas en la cuenca del Tarim — localizadas a unos 200 km al este de Yingpan, en la ruta de la Seda—, que datan de 1600 a. C. en la época del antiguo reino de Loulan, sugieren la existencia de contactos muy antiguos entre el Este y el Oeste. Estos restos momificados podrían haber sido de personas que hablaban lenguas indoeuropeas, lenguas que se siguieron usando en la cuenca del Tarim, en la moderna región de Xinjiang, hasta su sustitución por las influencias túrquicas del norteño Imperio xiongnu, y por influencias del oriente de



China de la dinastía Han, que hablaban lenguas sino-tibetanas.

Tras los contactos de la China metropolitana con los nómadas de los territorios fronterizos occidentales en el siglo VIII a. C., el oro se introdujo desde el Asia central y los talladores de jade de Hotan Kashteshi comenzaron a hacer diseños imitando el estilo de los pueblos de las estepas, adoptando el arte animal escita (representaciones de animales en combate). Este estilo se refleja particularmente en las placas rectangulares de oro y de bronce para los cinturones, con versiones en jade y esteatita.

La expansión de las culturas escitas — que se extendieron desde la llanura húngara y los montes Cárpatos hasta el corredor chino de Gansu y que conectaban Irán y Oriente Medio con el norte de la India y el Punjab— jugó sin duda un papel importante en el desarrollo de la Ruta de la Seda. Los escitas acompañaron al asirio Asarhaddón cuando invadió Egipto, y

sus distintivas puntas de flecha triangulares se han encontrado en sitios tan al sur como Asuán. Estos pueblos nómadas dependían de las poblaciones asentadas vecinas para una serie de importantes tecnologías, y además de asaltar algunos asentamientos vulnerables para abastecerse, también alentaron que se desarrollase un comercio de larga distancia que contaba

con una fuente de ingresos por el pago de unas tarifas previamente concertadas. Los mercaderes escitas sogdianos desempeñaron un importante papel en períodos posteriores en el desarrollo de la ruta de la Seda.



Camino Real Persa

El Imperio aqueménida en su apogeo, mostrando el Camino Real Persa.

Artículo principal: *Camino Real Persa*

En la época de Heródoto (ca. (475 a. C.), el Camino Real Persa recorría 2857 km desde la ciudad de Susa, entre los ríos Karkheh y Dez (a unos 250 km al este del Tigris) hasta el puerto de Esmirna (hoy İzmir, en Turquía) en el mar Egeo.⁴ La pista era mantenida y protegida por el Imperio aqueménida (ca. 500–330 a. C.), y tenía estaciones postales y puestos de descanso a intervalos regulares. Al tener caballos de refresco y jinetes dispuestos en cada uno de ellos, los correos reales podían llevar mensajes recorriendo todo el camino en nueve días, un trayecto que a los viajeros normales les llevaba completar cerca de tres meses. Este Camino Real vertebraba el Imperio, conectando con muchas otras rutas, algunas de ellas, como las rutas a la India y al Asia central, también protegidas por los aqueménidas, que fomentaban el contacto regular entre la India, Mesopotamia y el Mediterráneo. Hay menciones en el bíblico Libro de Esther de los despachos que se enviaban desde Susa a las lejanas provincias de la India y del reino de Kush durante el reinado de Jerjes el Grande (485-465 a. C.).



Época helenística

Moneda que representa al rey grecobactriano Eutidemo I (230-200 a. C.)

Probable soldado griego en el tapiz Sampul, un tapiz de lana del siglo III-II a. C., Sampul, Urumqi Xinjiang Museum.



El primer paso importante en la apertura de la ruta de la Seda entre Oriente y Occidente llegó con la expansión del imperio de Alejandro Magno en Asia central. En agosto de 329 a. C. Alejandro fundó la ciudad de Alejandría Escate o «Alexandria más lejana» en la desembocadura del valle de Fergana en el actual Tayikistán.⁵ La ciudad se convirtió más tarde en un punto de parada importante en la ruta de la Seda septentrional.

Los griegos se mantuvieron en Asia central durante los siguientes tres siglos, primero a través de la administración del Imperio seléucida, y luego con el establecimiento del reino grecobactriano en la región de Bactria. Continuaron expandiéndose hacia el este, sobre todo durante el reinado de Eutidemo I (230-200 a. C.), que extendió su control más allá de Alejandría Escate hasta llegar a la Sogdiana. Hay indicios de que pudo haber conducido expediciones hasta Kashgar, en el Turkestán chino, dando lugar a los primeros contactos conocidos entre China y Occidente alrededor del año 200 a. C.. El historiador griego Estrabón escribió: «extendieron su imperio incluso hasta los Seres (China) y los Phryni».

Exploración china de Asia central

Con el Mediterráneo conectado con el valle de Fergana, el siguiente paso era abrir una ruta a través de la cuenca del Tarim y el corredor de Gansu hasta alcanzar la propia China. Este esfuerzo se realizó desde el lado chino, alrededor de 130 a. C., con el envío de embajadas de la dinastía Han hasta Asia central. El emperador Wu envió en el año 138 a. C. una embajada con el objetivo estratégico de conseguir formalizar una alianza militar con los yuezhi para frenar el poder y agresividad de los xiongnu — una confederación de tribus nómadas que amenazaba constantemente la seguridad de China, a pesar de la Gran Muralla, haciendo incursiones para saquear las riquezas de sus vecinos, principalmente campesinos—. Zhang Qian partió al mando de 98 hombres, siendo apresado muy pronto, un periodo que le permitió aprender mucho sobre los pueblos y rutas en la región. Trece años después, y tras haber permanecido cautivo más de diez años, logró regresar a la corte imperial con sólo un miembro de la partida. Aunque no había logrado establecer ni una sola de las alianzas militares de su misión, Zhang sí informó a la corte de la existencia de treinta y seis reinos en las fronteras occidentales de China, algunos verdaderas potencias comerciales como *Nag-Si* (Persia), *Tiaozhi* (Caldea) y Li-Qian (el Imperio romano). Zhang también contó de los magníficos caballos de las llanuras del valle de Fergana que tenían los Dayuan (luego llamados los «caballos celestiales»), mucho más fuertes y veloces que los caballos chinos, con los que la caballería del Imperio Han podría enfrentarse a los xiongnu en mejores condiciones.⁷

Los chinos enviaron por ello numerosas misiones diplomáticas y comerciales, alrededor de diez cada año, que llegaron hasta sitios tan lejanos como la Siria seléucida:

Así fueron enviadas más embajadas a Anxi [Parthia], Yancai [que más tarde se unió a los [alanos](#)], Lijian [Siria bajo los Seléucidas], Tiaozhi [Caldea] y [Tianzhu](#) [noroeste de la India]... Por lo general, eran enviadas bastante más de diez de tales misiones en el curso de un año, y por lo menos, cinco o seis.

Thus more embassies were dispatched to Anxi [Parthia], Yancai [who later joined the [Alans](#)], Lijian [Syria under the Seleucids], Tiaozhi [Chaldea], and [Tianzhu](#) [northwestern India]... As a rule, rather more than ten such missions went forward in the course of a year, and at the least five or six.

Hou Hanshu, [Libro de Han Posterior](#)

Esas misiones con los reinos del valle de Fergana no podían garantizar la seguridad ni afianzar el comercio, por lo que China preparó una invasión a gran escala, aunque solo en la segunda embestida en el año 102 a. C. logró conquistar todas las tierras entre sus propias fronteras y los reinos de Fergana. Después de la derrota de los xiongnu, los ejércitos chinos se establecieron en Asia central y los chinos consiguieron no sólo asegurarse la importación de los famosos caballos de las estepas, sino establecer sus propios productos en los mercados de esos reinos.⁸ Cuando Wu envió una delegación al rey Mitrídates II en el 110 a. C., eso dio inicio a un comercio que acabaría siendo la parte central de la importante vía de comercio internacional que llegará a ser la ruta de la seda. Cincuenta años más tarde, cuando Marco Licinio Craso cruzó el Éufrates para conquistar Parthia en el año 53 a. C., se asombró al ver un brillante, suave y maravilloso nuevo tejido. Unas décadas más tarde, las más acaudaladas familias de Roma estaban maravilladas de vestirse con el más preciado tejido: la seda. El historiador romano Florus también describe la visita de los numerosos enviados, incluyendo a los *Seres*, al primer emperador romano César Augusto, que reinó entre el 27 a. C. y el 14 d. C.:

Incluso el resto de las naciones del mundo que no estaban sujetas a la dominación imperial fueron sensibles a su grandeza, y miraban con reverencia al pueblo romano, el gran conquistador de las naciones. Así, incluso los escitas y los sármatas enviaron emisarios para buscar la amistad de Roma. No, los *Seres* vinieron del mismo modo, y los indios que habitaban bajo el sol vertical, trayendo regalos de piedras preciosas y de perlas y elefantes, pero pensando en todo momento a menos que la inmensidad del viaje que habían emprendido, y que dijeron que habían tardado cuatro años. En verdad que los necesitaron, pero al mirar su tez se veía que eran gentes de otro mundo que el nuestro.

Even the rest of the nations of the world which were not subject to the imperial sway were sensible of its grandeur, and looked with reverence to the Roman people, the great conqueror of nations. Thus even Scythians and [Sarmatians](#) sent envoys to seek the friendship of Rome. Nay, the *Seres* came likewise, and the Indians who dwelt beneath the vertical sun, bringing presents of precious stones and pearls and elephants, but thinking all of less moment than the vastness of the journey which they had undertaken, and which they said had occupied four years. In truth it needed but to look at their complexion to see that they were people of another world than ours.

[Henry Yule](#), *Cathay and the way thither*

Algunos eruditos sostienen que el emperador chino Wu se interesó primero en el desarrollo de las relaciones comerciales con las sofisticadas civilizaciones urbanas de Fergana, Bactria y del Imperio parto: «El Hijo del Cielo al oír todo esto razonó así: Fergana (Dayuan) y las posesiones de Bactria (Ta-Hsia) y el Imperio parto (Anxi) son países grandes, llenos de raras cosas, con una población que vive en moradas fijas y entregada a ocupaciones casi idénticas a las de los chinos, pero con ejércitos débiles, y que dan gran valor a los ricos productos de China» (*Hou Hanshu*, Libro de Han Posterior). Otros⁹ creen en cambio que el emperador Wu estaba interesado principalmente en la lucha contra los xiongnu y que el comercio principal comenzó sólo después de que los chinos hubiesen pacificado el corredor de Hexi.

Una cabeza y cuello de caballo de cerámica (rotos desde el cuerpo) de la [Dinastía Han](#) Tardía (siglos I y II d. C.)



Un rinoceronte chino de bronce con incrustaciones de oro y plata de la [Dinastía Han Occidental](#) (202 a. C. - 9 d. C.)

Apertura de la Ruta de la Seda

La *Ruta de la Seda* se originó durante el siglo I a. C., siguiendo a los esfuerzos de los yuezhi y xiongnu en la cuenca del Tarim para consolidar un camino hacia el mundo occidental y la India, tanto a través de asentamientos directos en el área de la cuenca como de relaciones diplomáticas con los países de los dayuan, partos y bactrianos más al oeste. Las rutas de la Seda fueron una «compleja red de rutas comerciales» que dio a la gente la oportunidad de intercambiar bienes y cultura.

Imperio romano

Poco después de la conquista romana de Egipto en el año 30 a. C., florecieron a una escala sin precedentes las comunicaciones regulares y comerciales entre China, el sudeste asiático, la India, Oriente Medio, África y Europa. El comercio greco-romano con la India que había comenzado con Eudoxo de Cícico en 130 a. C., seguía aumentando, y según Estrabón (II.5.12), en la época de César Augusto, hasta 120 barcos zarpaban cada año desde Myos Hormos, en el Egipto romano, hacia la India.¹¹

La partida de Maës Titianus se convirtió en los viajeros que penetraron más lejos hacia el este por la Ruta de la Seda desde el mundo mediterráneo, probablemente con el objetivo de regularizar los contactos y reducir el papel de los intermediarios, durante uno de los momentos de calma entre las intermitentes guerras de Roma y Partia, que repetidamente obstruía el movimiento a lo largo de la Ruta de la Seda. El

comercio intercontinental y las comunicaciones se hicieron regulares, organizados y protegidos por las "grandes potencias". Pronto siguió un intenso comercio con el Imperio romano, confirmado por la afición romana por la seda china (suministrada a través de los partos), a pesar de que los romanos pensaban que la seda se obtenía de los árboles. Esta creencia fue confirmada por Séneca el Joven en su *Fedra* y por Virgilio en sus *Geórgicas*. Cabe destacar que Plinio el Viejo lo sabía mejor: hablando de la *bombyx* o polilla de la seda, escribió en sus *Historias naturales* «Tejen telas, como las arañas, que se convierten en un lujoso material para la ropa de las mujeres, llamada seda».



Un occidental en un camello, [Dinastía Wei del Norte](#) (386–534)

El Senado romano emitió, en vano, varios decretos para prohibir el uso de la seda, por razones económicas y morales: la importación de seda china causó un enorme flujo de salida de oro, y los vestidos de seda se consideraban decadentes e inmorales:

Veo ropas de seda, si los materiales que no ocultan el cuerpo, ni siquiera la propia decencia, se puede llamar ropa ... rebaños miserables de las camareras trabajan para que la mujer adúltera puede ser visible a través de su fino vestido, para que su marido no tiene más conocido que cualquier extraño o extranjero con el cuerpo de su esposa.

I can see clothes of silk, if materials that do not hide the body, nor even one's decency, can be called clothes... Wretched flocks of maids labour so that the adulteress may be visible through her thin dress, so that her husband has no more acquaintance than any outsider or foreigner with his wife's body.

La unificación de Asia central y del norte de la India dentro del Imperio kushán en los siglos primero a tercero reforzó el papel de los poderosos comerciantes de Bactria y Taxila.¹⁴ Fomentaron la interacción multicultural como lo indican los tesoros de sus hordas del siglo II, con productos del mundo grecorromano, China y la India, por ejemplo, en el sitio arqueológico de Begram.

El Imperio romano, y su demanda de sofisticados productos asiáticos, se derrumbó en Occidente en el siglo V.

El historiador bizantino Procopio afirmó que dos monjes cristianos finalmente descubrieron la manera de cómo se hacía la seda. A partir de esa revelación, se

enviaron espías para robar los huevos de los gusanos de seda, lo que permitió la producción de seda en el Mediterráneo.

Medieval



Una estatua [*sancai*](#) de un extranjero con una bota de vino, de la [*dinastía Tang*](#) (618–907)

Véase también: [*Europeos en la China medieval \(en inglés\)*](#)

La Ruta de la Seda representa un temprano fenómeno de integración política y cultural debido al comercio interregional. En su apogeo, sostuvo una cultura internacional que enlazaba a grupos tan diversos como los magiares, armenios y chinos. La ruta experimentó períodos principales de popularidad y actividad en diferentes épocas y en diferentes puntos a lo largo de su longitud: en el oeste, su apogeo fue la época del Imperio bizantino; en la sección del Nilo-Oxus, desde el período del Imperio sasánida al del Ilkanato; y en la zona sinítica desde el período de los Tres Reinos hasta el de la dinastía Yuan. El comercio entre

Oriente y Occidente se desarrolló también por mar, entre los puertos de Alejandría, en Egipto, y de Guangzhou, en China, siendo fomentado a lo largo de todo el océano Índico.

Bajo su fuerte dinámica de integración, por un lado, y de los impactos de cambio que transmitía, por otro, las sociedades tribales que previamente vivían en aislamiento a lo largo de la Ruta de la Seda o de pastores que procedían de un desarrollo cultural bárbaro, se sintieron atraídos por las riquezas y las oportunidades de las civilizaciones conectadas por la ruta, teniendo en las rutas de merodeadores o mercenarios. Muchas tribus bárbaras se convirtieron en cualificados guerreros capaces de conquistar ciudades ricas y tierras fértiles, y forjar fuertes imperios militares.

A.V. Dybo señaló que «según los historiadores, el principal motor de la Gran Ruta de la Seda no solo eran los sogdianos, sino los portadores de una cultura mezcla sogdiana-túrquica que a menudo provenían de familias mixtas».

Los sogdianos dominaron el comercio entre Oriente y Occidente a partir del siglo IV hasta el siglo VIII, siendo Suyab y Talas sus principales centros en el norte. Fueron los principales comerciantes de caravanas del Asia central. Sus intereses comerciales estaban protegidos por el resurgente poder militar de los göktürks, cuyo imperio ha sido descrito como «una empresa conjunta del clan Ashina y los sogdianos». Su comercio, con algunas interrupciones, continuó en el siglo IX en el marco del Imperio uigur, que hasta el 840 se extendió por el norte de Asia central y obtuvo de China enormes entregas de seda a cambio de caballos. En esta época las fuentes chinas mencionan que las caravanas de sogdianos viajaban hasta la Alta Mongolia. Jugaron un papel igualmente importante religioso y cultural. Parte de los datos sobre Asia oriental que fueron proporcionados por los geógrafos musulmanes del siglo X, en

realidad, se remontan a datos sogdianos del periodo 750–840 y por lo tanto muestran la supervivencia de los vínculos entre el Este y el Oeste. Sin embargo, después de la caída del Imperio uigur, el comercio sogdiano pasó por una crisis. Lo que principalmente surgió desde el Asia central musulmana fue el comercio de los samánidas, que reanudaron el camino del noroeste que llevaba a los jázaros y a los Urales, y el del noreste, que conducía hacia las cercanas tribus túrquicas.



Mapa de Eurasia que muestra la red de comercio de los [radhanitas \(mercaderes judíos\)](#), ca. 870

La Ruta de la Seda dio origen a agrupaciones de estados militares originarios del norte de China, abriendo el Asia central y China a religiones como el nestorianismo, maniqueísmo, budismo, y más tarde islamismo, y creando la influyente Federación de Jazaria, que al final de su gloria trajo el mayor imperio continental que existió nunca: el Imperio mongol, con sus centros políticos encadenados a lo largo de la Ruta de la Seda (Pekín, en el norte de China; Karakorum, en el centro de Mongolia; Samarcanda, en Transoxiana; Tabriz, en el norte de Irán; Sarai y Astracán, en el curso del Bajo Volga; Solkhat, en Crimea; Kazán, en Rusia central; y Erzurum, en el este de Anatolia), realizando la unificación política de zonas anteriormente libres y conectadas de forma intermitente por bienes materiales y culturales.

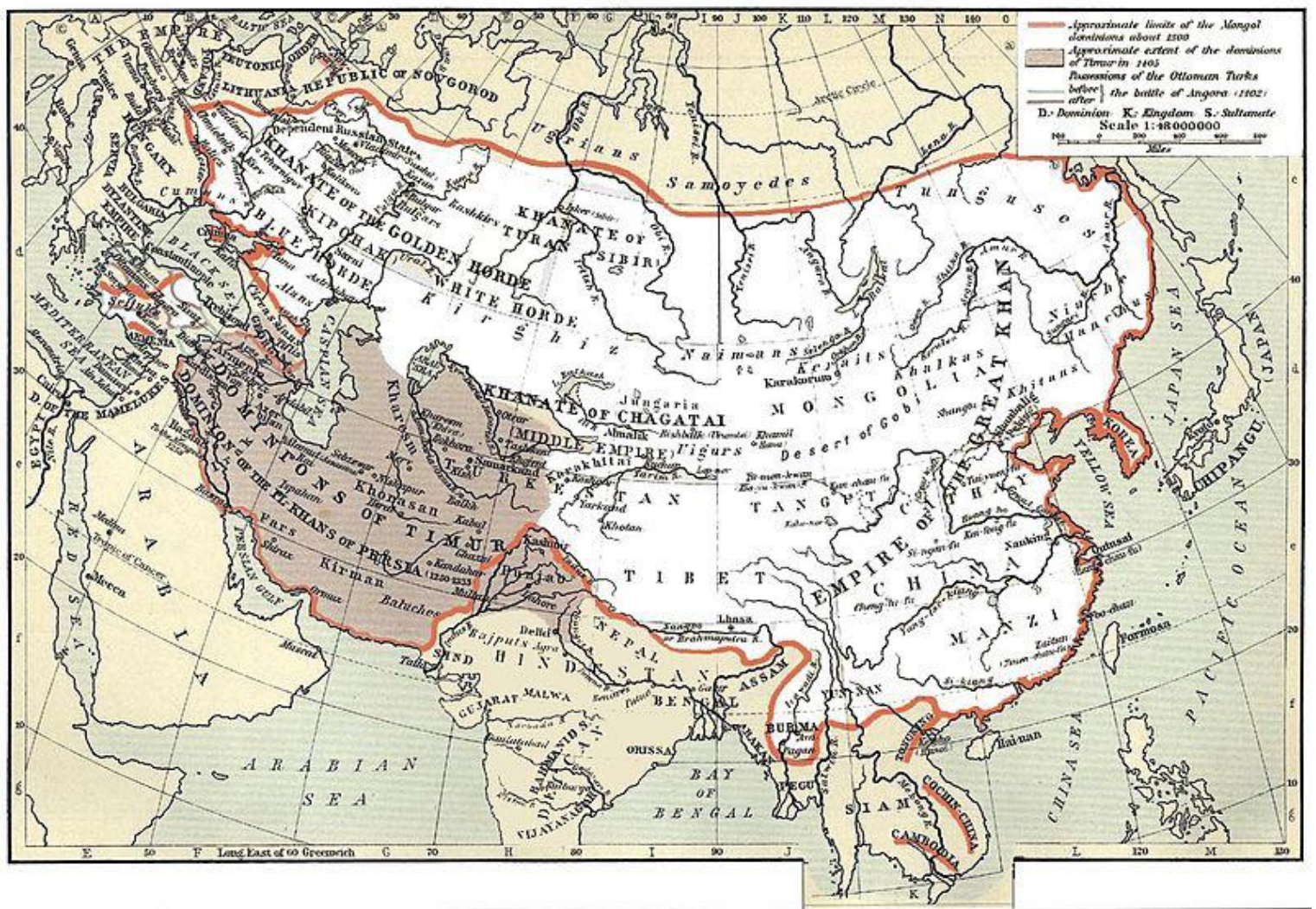
En Asia central, el islam se expandió a partir del siglo VII, haciendo un alto en su progresión hacia el occidente chino tras la batalla de Talas en el año 751. Los túrquicos islámicos siguieron la expansión a partir del siglo X, lo que terminó por perturbar el comercio en esa parte del mundo, y acarreando la casi desaparición del budismo. Durante gran parte de la Edad Media, el Califato islámico (centrado en el Cercano Oriente) tuvo a menudo el monopolio sobre gran parte del comercio realizado a través del Viejo Mundo.

Edad mongola

El imperio mongol y su esfera de influencia (incluyendo estados vasallos como [Goryeo](#)) en su apogeo. La zona gris es el posterior [Imperio timúrida](#).

92

The Mongol Dominions, 1300–1405.



Mapa de los viajes de [Marco Polo](#) en 1271–1295.

La expansión mongola por todo el continente asiático, desde alrededor de 1207 hasta 1360, contribuyó a la estabilidad política y a restablecer la Ruta de la Seda (a través del Karakorum). También puso fin al monopolio del Califato islámico sobre el comercio mundial. Debido a que los mongoles pasaron a dominar las rutas comerciales, ello permitió que más comercio entrase y saliese de la región. Las mercancías que a ellos no les



parecían valiosas si eran vistas a menudo como muy valiosas en el Oeste: como resultado, los mongoles recibieron a cambio gran cantidad de bienes de lujo occidentales, aunque nunca abandonaron su estilo de vida nómada. Poco después de la muerte de Genghis Khan, la Ruta de la Seda quedó en manos de las hijas de Genghis Khan.

El diplomático mongol Rabban Bar Sauma visitó las cortes europeas en 1287-1288 y presentó un detallado informe por escrito de regreso entre los mongoles. Por la misma época, el explorador veneciano Marco Polo se convirtió en uno de los primeros europeos que recorrieron la ruta hasta China, y sus relatos, documentados en *Los viajes de Marco Polo*, abrieron los ojos occidentales a algunas de las costumbres del Lejano Oriente. No fue el primero en traer de vuelta esas historias, pero fue sin duda el más leído. Había sido precedido por numerosos misioneros cristianos en Oriente, como Guillermo de Rubruck, Benedicto de Polonia, Giovanni da Pian del Carpine y André de Longjumeau. Otros enviados más tardíos fueron Odorico de Pordenone, Giovanni de' Marignolli, Juan de Montecorvino, Niccolò de' Conti, o Ibn Battuta, un viajero marroquí musulmán que pasó por el actual Medio Oriente y que recorrió toda la Ruta de la Seda, desde Tabriz, entre 1325–1354.

El siglo XIII vio también los intentos de una alianza franco-mongola, con intercambio de embajadores y (fallidos) intentos de colaboración militar en Tierra Santa durante las últimas Cruzadas, aunque al final los mongoles en el Ilkhanato, después de haber destruido las dinastías de los abásidas y los ayyubidas, con el tiempo se convirtieron ellos mismos al islam, y firmaron en 1323 el Tratado de Alepo con el superviviente poder musulmán, el sultanato mameluco de Egipto.

Algunos estudios de investigación indican que la peste Negra, que devastó Europa a finales de la década de 1340, podría haber alcanzado Europa desde el Asia central (o China) a lo largo de las rutas comerciales del Imperio mongol.

Desintegración

La fragmentación del Imperio mongol aflojó la unidad política, cultural y económica de la Ruta de la Seda. Los señores Turkmeni marchando ocuparon tierras alrededor de la parte occidental de la Ruta de la Seda, que pertenecían al decadente Imperio bizantino. Después del Imperio mongol, los grandes poderes políticos a lo largo de la Ruta de la Seda quedaron económica y culturalmente separados. Acompañando a la cristalización de varios estados regionales sucedió una disminución del poder nómada, en parte debido a la devastación de la muerte Negra y en parte debido a la invasión de civilizaciones sedentarias equipadas con pólvora.

La pólvora y la temprana modernidad en Europa condujeron a la integración de los estados territoriales y a un creciente mercantilismo. Mientras tanto, en la Ruta de la Seda, la pólvora y la modernidad temprana tuvieron el efecto contrario: el nivel de integración del Imperio mongol no se pudo mantener, y se redujo el comercio (aunque en parte debido a un aumento de los intercambios marítimos europeos).

La ruta de la seda dejó de servir como ruta marítima de la seda alrededor de 1453, con la supremacía otomana de Constantinopla. Los gobernantes otomanos de la época eran antioccidentales, luchando contra los cruzados, y conscientes de la pérdida de Andalucía, en el oeste, por lo que expresaron su descontento embargando el comercio con el oeste. Las cosas se aliviaron un poco casi un siglo más tarde, cuando Venecia fue capaz de cortar un trato difícil con los otomanos, recobrando por un tiempo parte de su peso económico como intermediarios.

Nuevas Rutas Marítimas Europeas

La desaparición de la Ruta de la Seda tras el fin del reinado de los mongoles fue uno de los principales factores que estimularon la búsqueda de nuevas rutas hasta el próspero Imperio chino por parte de potencias europeas, sobre todo por vía marítima. Se esperaban grandes beneficios de la relación comercial directa con Asia. Este fue el principal factor que impulsó las exploraciones portuguesas del océano Índico, incluyendo el mar de China, dando lugar a la llegada del primer barco mercante europeo a las costas de China en 1513, bajo el mando de Jorge Álvares y Rafael Perestrello, seguido por la misión diplomática y comercial de 1517 encomendada a Fernão Pires de Andrade y Tomé Pires por Manuel I de Portugal, la cual inauguró formalmente las relaciones entre el Imperio portugués y la dinastía Ming durante el reinado del emperador Zhengde. La entrega de Macao (Macao) a Portugal en 1557 por el emperador de China (como recompensa por los servicios prestados contra los piratas que infestaban el mar de China Meridional) dio lugar al primer puesto comercial y marítimo europeo permanente entre Europa y China. Otras potencias europeas seguirían su ejemplo en los próximos siglos provocando la eventual desaparición de la Ruta de la Seda.

El viaje de descubrimiento de Cristóbal Colón de 1492 tenía como objeto buscar una ruta comercial alternativa a China, desde España, a través del Atlántico.²⁰ Hasta unos años después del Descubrimiento de América, se pensó que la expedición de Colón había llegado al continente asiático. No fue hasta el descubrimiento del océano Pacífico por el español Vasco Núñez de Balboa (tras cruzar el Istmo de Panamá) en 1513, que cartógrafos y navegantes supieron que América era un "Nuevo Mundo", situado en Europa y Asia. La búsqueda de una ruta marítima a China se retomó unos años más tarde, con la expedición de Magallanes y Elcano de 1519 a 1522, la primera en cruzar el Pacífico y la primera en dar la vuelta al mundo. Con el descubrimiento del 'tornaviaje', o ruta de regreso de Filipinas a México a través del Pacífico, a cargo de Andrés de Urdaneta en 1565, se estableció la ruta del Galeón de Manila, la primera en cruzar regularmente el Pacífico en ambas direcciones, concretamente entre la Capitanía General de Filipinas y la Nueva España. Esta ruta a su vez enlazaba por tierra (a través de México) con la ruta de las Flotas de Indias que unían América y España a través del Atlántico, creándose así una gran ruta combinada de alcance mundial, entre Asia y España, que duró desde 1565 hasta principios del siglo XIX. Esta gran ruta española es también uno de los primeros ejemplos de mundialización o globalización.



La cerámica italiana de mediados del siglo XV estuvo fuertemente influenciada por la [cerámica china](#). Una placa [Sancai](#) ("Tres colores") (izquierda), y un jarrón Ming tipo azul y blanco (derecha), hecho en el norte de Italia, a mediados del siglo XV. [Musée du Louvre](#).

En 1594, Willem Barents dejó Ámsterdam con dos barcos para buscar el pasaje del Noreste al norte de Siberia, en el extremo este de Asia. Llegó a la costa occidental de Nueva Zembla y la siguió hacia el norte, siendo finalmente obligado a dar marcha atrás cuando confrontó su extremo norte. A finales del siglo XVII, los rusos restablecieron una ruta comercial terrestre entre Europa y China bajo el nombre de la Gran carretera siberiana.

Mientras los portugueses (y, posteriormente, otros europeos) estaban entrando en China desde su costa meridional, por ruta marina, se planteó la cuestión de si resultaba ser el mismo país que Cathay, al que Marco había llegado por vía terrestre. Hacia 1600, los jesuitas destinados en China, dirigidos por Matteo Ricci, estaban seguros de que así era, pero otros no estaban todavía convencidos. Para comprobar la situación sobre el terreno, Bento de Góis, un antiguo soldado y explorador portugués que se había unido a los jesuitas como hermano lego en Goa (India), viajó en 1603-1605 desde la India a través de Afganistán siguiendo una de las rutas terrestres tradicionales de la Ruta de la Seda (a través de Badakhshan, los Pamires, Yarkand o Yarkant, Kucha y Turpan hasta la frontera china de los Ming en Suzhou, Gansu).

Leibniz, haciéndose eco de la percepción que prevalecía en Europa hasta la Revolución Industrial, escribió en el siglo XVII que: «Todo lo exquisito y admirable viene de las Indias Orientales... Gentes instruidas remarcan que en el mundo entero no hay comercio comparable al de China».

En el siglo XVIII, Adam Smith declaró que China había sido uno de los países más prósperos del mundo, pero que había permanecido estancada durante mucho tiempo y que sus salarios siempre fueron bajas y las clases bajas eran particularmente pobres:

China ha sido durante mucho tiempo uno de los países más ricos, es decir, uno de los más fértiles, mejor cultivados, con más industria y de los más poblados del mundo. Parece, sin embargo, que ha permanecido estancado durante mucho tiempo. Marco Polo, que lo visitó hace más de quinientos años, describe su agricultura, su industria y su población casi en los mismos términos que los viajeros de hoy en día. Tal vez adquirió, incluso

China has long been one of the richest, that is, one of the most fertile, best cultivated, most industrious, and most populous countries in the world. It seems, however, to have been long stationary. Marco Polo, who visited it more than five hundred years ago, describes its cultivation, industry, and populousness, almost in the same terms as travellers in the present time describe them. It had perhaps, even long before his time, acquired that full complement of riches

mucho tiempo antes, todo el conjunto de riquezas que la naturaleza de sus leyes e instituciones permite conseguir.

which the nature of its laws and institutions permits it to acquire.

Época actual

El Puente Terrestre Euroasiático se refiere a veces como la «Nueva Ruta de la Seda». El último eslabón de una vía férrea a lo largo de la Ruta de la Seda se terminó en 1990, cuando las redes ferroviarias china y kazaja se conectaron en el paso de Alataw (*Alashan Kou* o puerta de Zungaria). En la actualidad (2013), la línea es utilizada por servicios directos de pasajeros desde Urumqi, en Sinkiang (China), hasta Almaty y Astana, en Kazajistán.²⁴

Desde julio de 2011 la ciudad china de Chongqing está oficialmente conectada con la alemana de Duisburgo por un servicio ferroviario de mercancías a través de Eurasia²⁵ En comparación con las rutas marinas comerciales tradicionales desde Guangzhou y Shanghai, el tiempo de viaje con Europa por conexión ferroviaria lleva poco más de 13 días por tren de carga frente a los 36 días por barco de contenedores.

Recorrido

Xi'an es —del lado chino— el extremo oriental de la Ruta de la Seda. El recorrido se ha considerado oficialmente "abierto" por el general chino Zhang Qian es el siglo II a. C. Los emperadores Han asediados por los bárbaros nómadas (los xiongnu) decidieron abrir al comercio y al mundo exterior la seda, entonces monopolio del Estado: realmente necesitaban aliados y caballos. En el apogeo de la dinastía Tang (618-907), la ciudad capital de Chang'an (Xi'an) albergaba dos millones de personas, diez veces más que las grandes ciudades de Constantinopla o Córdoba, y mil veces más que Aix-la-Chapelle en los tiempos de Carlomagno.²⁶

Los convoyes de caravanas partían de las ciudades de Xi'an, Lanzhou o Xining y emprendían camino hacia el corredor de Gansu. A continuación, contorneaban el desierto de Taklamakan, uno de los más áridos del mundo, ya fuese por el norte o por el sur. Estos dos itinerarios posibles tenían cada uno diferentes variantes y estaban salpicados por villas y ciudades y caravasares, cuyo número e importancia variaron con el tiempo. Todas las pistas progresaban a lo largo de una cadena de oasis-fortalezas situados en la periferia del desierto y al pie de las altas montañas de los Tian Shan y Kunlun:

- bien por la ruta del norte: los sitios de Turpan, Urumqi, Karachahr, Koutcha, Aksu, Kashgar;
- bien por la ruta del sur: los sitios de Dunhuang, Miran, Cherchen, Niya, Khotan, Yarkand.

A partir de Kashgar y Yarkand, las pistas se reunían para ir hacia Persia y la India a través de las altas montañas del Asia central (Pamires, Hindú Kush y Karakorum), para seguir después por la Sogdiana (Samarcanda, Bujara, Merv), Bactria (Balkh) y

Cachemira (Srinagar). En realidad, muy pocas personas tuvieron la oportunidad de recorrer toda la ruta, entre otros Marco Polo, su padre y su tío.

Las mercancías procedentes de Oriente o de Occidente se intercambian en los oasis, convertidos en importantes puestos comerciales frecuentados no solo por comerciantes, sino también por peregrinos, soldados y espías. En su apogeo, la Ruta de la Seda conectaba —del lado oeste— el Imperio bizantino y —del lado este— una vasta región que se extendía desde los territorios de los Tres Reinos hasta los de la dinastía Yuan en la zona china.

Una enorme red de cultura

A pesar de que el Barón von Richthofen bautizara, en 1870, a esta red comercial importantísima como (en alemán) *Seidenstrasse*, o Ruta de la Seda, es importante aclarar que la seda no era el único bien que se comerciaba a lo largo y ancho de la misma. China importaba, principalmente, oro, plata, piedras preciosas, marfil, cristal, perfumes, tintes y otros textiles provenientes de Europa y de los reinos por donde transitaba la ruta y de otros alrededores que tenían sus propias rutas comerciales que engarzaban, en algún punto, con la misma Ruta de la Seda. El Imperio del Centro (China) exportaba mayormente seda, pieles, cerámica, porcelana, especias, jade, bronce, laca y hierro.

No era común que los comerciantes atravesaran la Ruta de la Seda en todo su largo y ancho. Los mercaderes intentaban buscar el mejor precio a través de los mercados de su propio territorio o aventurándose en las fronteras de otros países, donde vendían sus mercancías, y los compradores, a su vez, extendían los bienes por su propio reino, o llevándolos a las fronteras de los más próximos en busca de mejores beneficios. Este canje, obedeciendo a leyes de mercado, hacía llegar las mercancías y bienes desde Chang'an (actual Xi'an) hasta Antioquía, en Siria, y de allí hasta Constantinopla, donde esperaban los navíos venecianos que llevarían esta inmensa cantidad de bienes y riqueza, no sólo proveniente de China, sino también de todos los países asiáticos y medio-orientales.

El eje Roma-Chang'an marcaba el principio y el final de una gran cadena de intercambios, cuyos eslabones enlazaban a territorios que hoy corresponden a Turquía con Siria, a Irak con Persia, al Cáucaso con las fronteras de la India y China; y cuyos centros comerciales, en los que se realizaban las últimas y las primeras transacciones, dependiendo si se avanzaba hacia Changan o hacia el Caspio, eran las ciudades próximas al valle de Fergana (Bukhara, Khiva y Samarcanda) o las situadas en el inhóspito desierto de Takla-Makan, cuyos oasis eran bien conocidos por los conductores de las caravanas; especialmente los de las ciudades de Tashkurgán, Kashgar, Yarkand y Jotán en las que, por imperativos del clima, estaban obligadas a detenerse durante un período de tiempo siempre incierto hasta alcanzar el límite oeste de la verdadera China de entonces: la Puerta de Loulan.



Comerciantes en la ruta.

Kashgar (la actual Kashi, en China), punto de encuentro de las caravanas procedentes de la India, Afganistán, Tayikistán y Kirguisistán, era el otro extremo de la Ruta de la Seda en el territorio chino y, por tanto, el primer encuentro directo para las mercancías, las ideas y las religiones entre China, Occidente y el sur de Asia. La ciudad de Yarkand, visitada por Marco Polo en dos ocasiones (en 1271 y en 1275), sigue siendo uno de los enclaves comerciales más importantes de la región autónoma de Xinjiang y uno de los centros musulmanes de mayor importancia en la República Popular China.

Por la Ruta de la Seda no circulaban solamente mercaderes con bienes de todos los reinos, sino también asaltadores, ladrones y pilluelos, por lo que los caminos no eran totalmente seguros. Así, lo peor que les podía pasar, era que por aquellos desfiladeros y glaciares se despeñara un camello, perdieran al animal y a su preciada carga, y además su estiércol, que utilizaban como combustible. Y aún era peor si el camello perdido transportaba comestibles. Casi en el 80 % de la Ruta no hay árboles; solo hielo, nieve y glaciares. Algunas caravanas no llegaron nunca a su destino. Unas eran asaltadas por bandas feroces de asesinos, que para hacerse con las mercancías no dudaban en matar, y otras veces, morían los caravaneros víctimas de accidentes o enfermedades. En cada localidad que paraban para descansar, debían proveerse de comida para un mes, por lo menos. No es de extrañar, que Plinio el Viejo dijese que la seda china era muy cara (“gastos inmensos”).

La Ruta de la Seda también fue una vía por la que el budismo se extendió por toda Asia. Misioneros budistas de la India llevaron las enseñanzas del Buda desde la India a Taxila, de Taxila al Tíbet, del Tíbet a Dunhuang, donde penetró en China. Los conocimientos más avanzados de la época, propios de las Universidades Budistas de Nalanda, Vikramasila, Odantapuri, Vilabhi y Ratnagiri, entre otras, circularon asimismo de un país a otro junto con los peregrinos, monjes, maestros y discípulos que viajaban en busca de conocimientos o a llevar sabiduría a los monasterios del Tíbet, de Dunhuang o al complejo de monasterios en las Grutas de Mogao, en China. Igualmente, monjes de todos los países iban de peregrinaje a la India en misiones para encontrar manuscritos y textos budistas originales para traducirlos a las lenguas vernáculas de sus propias regiones y traer conocimientos nuevos en los campos de la filosofía budista, la medicina o la astronomía.

Paralelamente a los monjes budistas, también recorrieron esta ruta hacia el siglo V los monjes y misioneros cristianos nestorianos, quienes fundaron varias misiones en el trayecto logrando un especial éxito entre los mongoles Khitan, e incluso una misión en la capital occidental de la China, la ya citada Xi'an (estela de Singanfu), y los misioneros maniqueos que convirtieron a los turcos uigures de Turfán.

Más tarde, con el apogeo del Islam bajo la Dinastía Omeya (661-750), que quería controlar las más importantes líneas comerciales a China, tomó la mitad occidental de la Ruta de la Seda, y esta se vio interrumpida, ahogando el comercio de otras naciones con precios elevados y altas tasas. Este fue el principio del fin.

El aspecto más importante del entramado comercial de esta ruta es el papel de intermediarios que ejercían los comerciantes islámicos. Éstos, conscientes de los

beneficios económicos que dejaba este trasiego comercial, no permitieron la entrada de comerciantes europeos o asiáticos en la ruta, convirtiéndose en los elementos que hacían funcionar el sistema. Las caravanas procedentes de Siria y Mesopotamia cruzaban todo el continente asiático para adquirir -a bajo precio- los productos que después venderían -a precios desorbitados- a los comerciantes o intermediarios europeos. Para ello, las caravanas hacían uso de una red de albergues llamados caravansarays para pernoctar, protegerse y proveerse.

Para el mundo islámico, la Ruta supuso una excelente fuente de ingresos que se convirtió en la base de su economía. Para Europa, una sangría económica irrenunciable (los productos eran insustituibles). Como respuesta a este hecho, Europa se lanzó a buscar nuevas rutas marítimas, originando la era de los descubrimientos.

Decadencia



El viaje de [Zhang Qian](#) hacia [Asia central](#).

Una nueva situación política en China (protagonizada por las dinastías Tang, Song y Yuan desde el siglo VII hasta mediados del siglo XIV) y una nueva realidad económica y cultural en Occidente hicieron posible el restablecimiento de nuevas relaciones entre los dos

mundos gracias a que, junto a las mercancías, empezaron a intercambiarse también las ideas, los conocimientos artísticos, los idiomas y las religiones. Desde entonces, las Rutas de la Seda dejaron de ser caminos exclusivos de los comerciantes y de los militares, y empezaron a ser transitados cada vez con más frecuencia por intelectuales y por monjes de las principales religiones del mundo, que supieron también, como si fueran ávidos comerciantes del espíritu, intercambiarse entre ellos las enseñanzas de Buda, Confucio, Jesucristo y Mahoma.

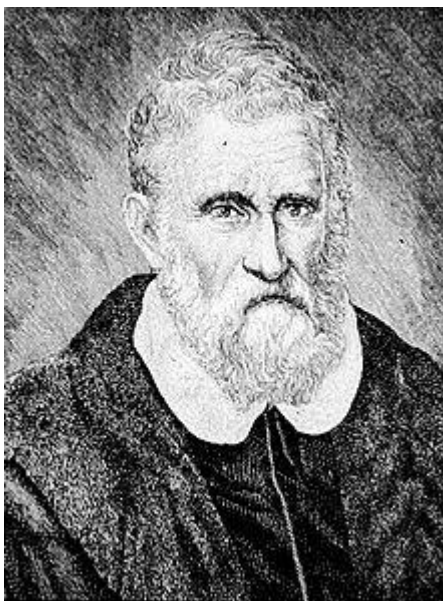
Oriente y Occidente comenzaban así a necesitarse el uno al otro, a pesar de que el enemigo acechaba siempre desde el norte; en esta ocasión, desde Mongolia. Y aunque la intensidad del comercio aumentaba incesantemente desde el siglo VIII, también crecían en igual o mayor proporción los asaltos, los saqueos, las confiscaciones y los asesinatos masivos perpetrados por las hordas nómadas del norte; tribus que, después de ser unificadas por Genghis Khan a principios del siglo XIII, demostraron que eran invencibles.

Hacia el siglo XV, con el auge de la navegación y las nuevas rutas marítimas comerciales, así como el apogeo de los Imperios árabe, Imperio mongol y turco (selyúcidas y otomanos, ambos por igual en períodos distintos de tiempo) fue languideciendo lentamente la importancia de la Ruta de la Seda como principal arteria comercial entre Oriente y Occidente, y algunas de las más florecientes e imponentes ciudades a lo largo de su recorrido fueron perdiendo importancia e influencia y, olvidados por el mundo exterior, se convirtieron en una vaga sombra de lo que fueron.

Al igual que la idea de los bienes religiosos o culturales, por la Ruta de la Seda se podía pasar la enfermedad y la infección. Los viajeros ayudaron a agentes patógenos se propagaran en poblaciones que no hayan heredado o adquirido inmunidad a ciertas enfermedades. Por lo que una epidemia podría tener consecuencias dramáticas. El caso más famoso es el de un brote de peste en el siglo XIV, la plaga estalló en China hacia el año 1330, esta usaba como vectores a los roedores y de los roedores a las pulgas y de las mismas a los seres humanos, siendo altamente contagiosa y (antes los conocimientos médicos de esa época) altamente letal. Durante mucho tiempo, la plaga apareció sólo en la provincia sureña china de Yunnan. A principios del siglo XIV las tropas mongolas dispersaron las pulgas infectadas, a continuación la peste se propagó rápidamente y los barcos comerciales (principalmente venecianos) complementarios a la Ruta de la Seda que partían de Caffa (asediada por los mongoles) en la península de Crimea transportaron en el año 1348 la peste a la Europa mediterránea y luego tal terrible peste llegó al centro de Europa. Esta propagación rápida de la plaga que, como ya se ha indicado, recibe el nombre de la peste negra fue ayudada en particular por el comercio pieles que portaban pulgas.

En esa época se destacan los viajes de los europeos Giovanni da Pian del Carpine y Marco Polo.

Marco Polo



Marco Polo (Venecia, c. 15 de septiembre de 1254-ibídem, 8/9 de enero de 1324) fue un mercader y viajero veneciano, célebre por los relatos que se le atribuyen de viaje al Asia Oriental, manuscritos por Rustichello da Pisa con el título original de *Il Milione*, y conocido en español como *Los viajes de Marco Polo*, relato que dio a conocer en la Europa medieval las tierras y civilizaciones del Asia central y China.

Existen discrepancias entre los historiadores sobre el hecho de que Marco Polo haya realizado efectivamente los viajes que se le atribuyen, en particular aquellos que lo ubican

en Mongolia y China, de los que proviene su celebridad.

Según los relatos Marco Polo nació y aprendió a comerciar en Venecia mientras su padre Niccolò y su tío Maffeo, viajaban por Asia donde habrían conocido al Kublai Kan. En 1269 ambos regresaron a Venecia y vieron por primera vez a Marco,

llevándolo con ellos –según los relatos– en un nuevo viaje comercial a Asia, en el que habrían visitado Armenia, Persia y Afganistán, recorriendo toda la Ruta de la Seda, hasta llegar a Mongolia y China. Las narraciones afirman que

Marco Polo permaneció más de 20 años al servicio del Kublai Kan, emperador de Mongolia y China, llegando a ser gobernador durante tres años de la ciudad china de Yangzhou y volviendo a Venecia en 1295.

En 1295 Venecia estaba en guerra con su rival, la República de Génova. En el transcurso del conflicto Marco fue capturado y encarcelado por los genoveses. Fue en esa situación que en 1298, durante su período en la cárcel, conoció al escritor Rustichello de Pisa, a quien relató sus fabulosos viajes, que fueron el tema del libro conocido en principio como *Le divisament du monde*, *Livre des merveilles du monde*, o *Il Milione*. Fue liberado en 1299, Marco Polo se convirtió en un rico mercader y miembro del Gran Consejo de la República de Venecia. Murió en 1324 y lo enterraron en la iglesia de San Lorenzo de su ciudad. El relato de sus viajes, inspiró, entre otros, a Cristóbal Colón que poseía un ejemplar del libro cuidadosamente anotado.

Contexto histórico

En la época de Marco Polo, el comercio en Europa seguía un sistema triangular, en el que los productos de lujo procedentes de Oriente (seda, especias) ocupaban un importante lugar. Estos, en la conocida como ruta de la seda atravesaban Asia Central y las tierras controladas por los sarracenos, siendo comprados por comerciantes italianos (venecianos, genoveses, pisanos...), que obtenían grandes beneficios al revenderlos luego por Europa.

Es por ello por lo que Venecia y otros puertos italianos ganaron en importancia y comenzaron una política comercial agresiva para explotar estas rutas comerciales.

Venecia en la época

Durante la Baja Edad Media, la República de Venecia comenzó a convertirse en una potencia mediterránea. Al control del interior y de la costa de Dalmacia, se unió una extensa actividad mercantil con Oriente, que le llevó a establecer consulados y colonias de comerciantes por todo el Mediterráneo Oriental. Apoyó a los cruzados como manera de contrarrestar al Islam y mantuvo un largo conflicto con Génova por el predominio comercial.

Durante la Cuarta Cruzada, por sugerencia veneciana, los cruzados saquearon Constantinopla, decapitando el Imperio bizantino y conquistando numerosos territorios. Aunque el subsiguiente Imperio latino fue pronto reconquistado por el mismo imperio, Venecia siguió controlando varias islas y ciudades, y siendo una de las principales potencias mercantiles.

El conocimiento europeo de Oriente

El mundo conocido por los europeos no iba mucho más allá del actual Oriente Medio. Las pocas noticias que se tenían de lo que estaba más allá eran generalmente confusas y muy mitificadas. Es de destacar la leyenda del Preste Juan, un mítico rey cristiano que se suponía existía rodeado de infieles en Asia Central. Los intercambios comerciales se encontraban casi

siempre mediatizados por persas y árabes.

La expansión del Imperio mongol les llevó a las mismas puertas de Europa tras atravesar las estepas rusas y amenazar Polonia, aunque pronto se retiraron. Más al sur, sin embargo, los mongoles saquearon Bagdad (Irak) y sometieron a reinos musulmanes que se habían enfrentado en las cruzadas con los cristianos.

Es así como se despierta el interés por los mongoles en Europa. A la curiosidad por esos bárbaros, tenidos hasta entonces como seres casi mitológicos, se le suma en lo político la posibilidad de obtener un aliado contra el enemigo islámico, una forma más ventajosa de negociar con Oriente en lo económico, y un deseo evangelizador, dada la gran tolerancia religiosa de los mongoles. Antes de Marco Polo, varios

misioneros, como Giovanni da Pian del Carpine, viajaron como embajadores a Oriente, aunque sin conseguir resultados concretos. Se hace referencia a los contactos entre romanos y el Imperio chino, pero este también estableció contacto con los romanos con anterioridad a la Ruta de la Seda. Uno de los primeros contactos que tuvo China con Roma fue cuando el emperador Ban Chao hizo una campaña contra los nómadas de Asia Central y envió a uno de sus colaboradores, Ga Yin, que viajó hacia occidente visitando los establecimientos comerciales romanos de la costa oriental del Mar Negro. Por tanto, el contacto entre Roma y China era recíproco, pese a que Roma tenía más información sobre China gracias a la multitud de viajes que se habían hecho hacia aquella zona.

La familia Polo

Existe muy escasa información sobre Marco Polo y su familia aparte de la contenida en el libro que relata su viaje. Constan unos pocos documentos venecianos, pero están completamente ausentes en las fuentes chinas.^a Se encuentra información adicional, que hay que tratar con precaución por tratarse en su mayor parte de rumores y leyendas populares, en el prefacio de la edición italiana de *Il milione* publicada en 1559 por Giovanni Battista Ramusio. Marco Polo nació en 1254 en una familia de mercaderes.⁷ Su padre, Niccolò, había formado una asociación comercial, o *fraterna compagnia*, con sus hermanos

Marco y Maffeo,^b cuya residencia familiar se encontraba en la parroquia de San Severo, al norte de la basílica de San Marcos. Después de la toma de Constantinopla de 1204 Venecia poseía su propio barrio en la ciudad, además de controlar el puerto, y muchos venecianos se instalaron allí, entre ellos los Polo.¹⁰ Una de las rutas comerciales que de allí partían era la del mar Negro y en ella se especializaron, hasta el punto de que disponían de una casa en el puerto de Soldaia, el principal emporio comercial italiano de Crimea.

La familia Polo entró al patriciado veneciano en el siglo XIV, bastante después de la Serrata del Consejo Mayor. Esto se consiguió en gran

parte a los matrimonios convenidos con varias de las familias de la más alta nobleza de Venecia, entre las que se encontraron los Querini, Bragadín, Trevisán, Delfín, Gradénigo, Contarini y Vendramín.

El mismo aventurero, Marco, se casó con Donata Badoer, también perteneciente a una familia noble, aunque perdiendo su posición al casarse con el célebre veneciano.

El viaje de Niccolò y Maffeo



Kublai Kan entrega la *paiza* a los hermanos Polo. Biblioteca Nacional de Francia (ms. fr. 2810)

En una fecha cercana a 1260 Niccolò y Maffeo decidieron emprender viaje con la intención inicial de comerciar con joyas en el kanato mongol de la Horda de Oro. En principio tuvieron éxito ya que en Sarai, cerca del curso inferior del Volga, conocieron alkan Berke, a quien «regalaron» joyas por las que obtuvieron a cambio «presentes» por el doble de su valor, pero en julio de 1261 Miguel Paleólogo reconquistó Constantinopla poniendo fin al Imperio latino. El nuevo emperador se vengó de todos los mercaderes venecianos que pudo capturar y estas circunstancias complicaron el viaje de regreso de los Polo a Venecia. La situación empeoró cuando en invierno estalló la guerra entre la Horda de Oro y el Ilkanato persa de Hulegu, lo que les impedía utilizar la ruta que llevaba a Tabriz atravesando el Cáucaso, por lo que, después de permanecer en Sarai un año, partieron hacia el norte en dirección a Ukek, desde donde siguieron viaje hacia el este y cruzaron el kanato de Chagatai hasta llegar a Bujará, en Transoxiana.

Cuando llevaban tres años en Bujará los hermanos se unieron a una embajada de Hulegu que se dirigía a visitar al Gran Kan y, tras un año de viaje, llegaron a la corte de Kublai Kan, aunque no consta en el libro el lugar dónde se encontraba en ese momento. Kublai les concedió audiencia y, tras informarse de la situación europea, les pidió que acompañaran a uno de sus diplomáticos en una embajada al papa. En sus cartas el Kan solicitaba al papa cien hombres instruidos en las siete artes liberales, quizá como misioneros o tal vez como administradores de sus nuevas posesiones en China, y aceite de la lámpara del Santo Sepulcro de Jerusalén, posiblemente como amuleto para sus esposas cristianas. Para el regreso, el Kan les proporcionó una *paiza*, una tableta de oro que autorizaba a sus portadores a servirse del *yam*, el servicio de postas mongol. El *yam* era altamente eficiente para la época así que parecen excesivos los tres años que aseguran haber tardado en llegar al puerto de Lays, en Armenia Menor. Allí se enteraron de la muerte del papa Clemente IV, lo que sitúa su llegada muy probablemente en 1269. Continuaron viaje hasta Acre donde afirman haberse reunido con el entonces archidiácono Tedaldo Visconti,^c y desde cuyo puerto regresaron a Venecia para esperar la elección de un nuevo papa. Allí se reunió Niccolò con su hijo Marco cuando, según el libro, contaba quince años, lo que permite fijar su fecha de nacimiento.

Ruta seguida Salida de Venecia.

- Rodeo de Grecia hasta llegar a Constantinopla.
- Cruce del mar Negro y el de Azov.
- Tránsito de las estepas euroasiáticas, cruzando el Volga y rodeando el mar Caspio por el norte hasta llegar al mar de Aral y la ciudad de Bujará.



- Cruce de las montañas y desiertos de Asia Central a través de la Ruta de la Seda, hasta alcanzar la corte de Kublai Kan.

El viaje de Marco Polo

Mapa con la ruta del viaje de Marco Polo.

La elección del nuevo papa se retrasaba (acabaría siendo la más prolongada de la historia) así que Niccolò y Maffeo iniciaron el viaje de regreso a la corte de Kublai Kan en 1271, pero esta vez acompañados por Marco, que ya tenía diecisiete años. Llegaron a Acre, donde se encontraron de nuevo con Tedaldo Visconti, que quizá estaba allí en relación con la cruzada en la que estaba embarcado el futuro rey Eduardo I de Inglaterra. Tras desviarse a Jerusalén para hacerse con el aceite de la lámpara del Santo Sepulcro, siguieron viaje hasta Layas donde se enteraron de que la elección papal había recaído precisamente en Tedaldo Visconti, que adoptó el nombre de Gregorio X. Regresaron de inmediato a Acre, en una galera facilitada por el rey León III de Armenia Menor, donde Visconti les facilitó nuevas credenciales además de hacer que les acompañaran dos frailes dominicos, aunque estos pronto abandonaron el largo viaje.¹⁷

Marco pronto se ganó el favor de Kublai Kan, haciéndole su consejero. Poco después Marco pasó a ser emisario del kan, quien le daría diversos destinos a lo largo de los años. En sus diecisiete años de servicio al Kan, Marco Polo, llegó a conocer las vastas regiones de China y los numerosos logros de la civilización china, muchos de los cuales eran más avanzados que los contemporáneos europeos.

Cuando una embajada del rey de Persia le solicita a Kublai Kan una princesa para el rey, los Polo la acompañan, decidiendo regresar a Venecia.



Marco Polo en la corte de Kublai Kan.

Ruta seguida

- Salida de Venecia.
- Desembarco en Acre.
- Marcha a través del Creciente Fértil hasta llegar a Tabriz.
- Llega a la capital imperial en Pekín
- Atraviesa China hasta llegar a Pagán, en Birmania.
- Vuelve a Pekín, donde se inicia el viaje de vuelta.

- Marcha hacia sur a Yangzhou.
- Embarco en Zaitun.
- Rodeo de las costas de China meridional, Indochina, Malaca y Sumatra.
- Cruza el golfo de Bengala hasta Ceilán y sigue la costa de la India hasta la península de Kathiawar.
- Desembarco final en Ormuz y nuevo regreso a Tabriz.
- Cruza el Cáucaso y embarca de nuevo en Trebisonda.

- Recala nuevamente en Constantinopla y regresa finalmente a Venecia.

Il milione



La **iglesia de San Lorenzo**, en el **sestiere** veneciano de Castello, donde fue enterrado Marco Polo en 1324.

A su regreso de China en 1295 (escortando a una princesa china llamada Kokacín), la familia de Marco Polo se estableció en Venecia donde se convirtió en una sensación y atrajo a multitud de oyentes, que a duras penas creían sus historias sobre la lejana China.

No está claro cómo llegó Marco a la prisión genovesa donde se relata que en 1298 conoció a «Rusticiaus» de Pisa. En la primera mitad del siglo XIV en su obra *Imago Mundi seu Chronica*, el fraile dominico Jacopo d'Acqui afirmó que Marco fue hecho prisionero en 1296 tras una batalla marítima entre mercaderes genoveses y venecianos en las cercanías de Layas, aunque la fecha real de la batalla corresponde a 1294, el año anterior a la llegada de Marco a Venecia. De Giambattista Ramusio, en el siglo XVI, procede la versión que sitúa el origen del encarcelamiento en la batalla naval de Curzola, la gran derrota veneciana que tuvo lugar en septiembre de 1298, aunque la fecha deja escaso margen para que fuera trasladado a Génova,

conociera a Rustichello y ambos comenzaran a redactar su libro. Quizá resultó capturado en algún otro enfrentamiento de menor importancia en torno a esas fechas, pero en cualquier caso debió ser liberado tras la ratificación del tratado de paz entre Génova y Venecia en julio de 1299. Es posible que, como era habitual en Génova, la «prisión» consistiera en estar confinado en casa de alguna familia, pero en cualquier caso Marco pasó los pocos meses de su encierro dictando a Rustichello un detallado relato de sus viajes por las entonces desconocidas regiones de Extremo Oriente. El manuscrito original, probablemente escrito en francés antiguo o francoitaliano, no ha sobrevivido, pero el libro,²⁰ *Il milione* ('El millón', más conocido en español como *Los viajes de Marco Polo* o *Libro de las maravillas*) tuvo rápido éxito fue y traducido pronto a muchas lenguas europeas. Estas traducciones, incluso las más tempranas, son a menudo bastante diferentes entre sí y contienen numerosos detalles contradictorios y controvertidos.

Existe una versión alternativa y minoritaria que considera la colaboración de Marco Polo y Rustichello en la prisión de Génova como una ficción. En este caso la versión de Rustichello sería la traducción al francés de un texto escrito originariamente por Marco

en veneciano, un manuscrito que también se habría perdido cuya versión conservada más próxima sería la traducción al latín realizada entre 1310 y 1317 por el dominico Francesco Pipino. Rustichello habría escrito la obra para el rey Eduardo I de Inglaterra quien, en su condición de cruzado, tendría gran interés en datos sobre Asia y Oriente.²³

Marco Polo murió, después de redactar testamento, entre la puesta

La veracidad del viaje

Procede de Jacopo d'Acqui la anécdota, significativa de las dudas que ya en su momento suscitaron sus relatos, de que en su lecho de muerte su familia pidió a Marco que corrigiese o eliminase de sus historias todo lo que no fuese cierto. Marco se negó, insistiendo: «¡Solo he contado la mitad de lo que verdaderamente vi!».

Desde entonces, gran número de historiadores han puesto en duda, en todo o en parte, la veracidad básica del relato: algunos mantienen abierta la cuestión mientras otros descartan basándose en la evidencia interna la presencia de Marco Polo en China. Algunos autores afirman que Marco Polo (o también a veces incluso Maffeo y Niccoló) solo llegó a algún lugar de Asia central, como Bujará o Karakórum y que todos los detalles sobre China proceden de escritos persas o relatos de segunda mano. Algunas omisiones o inexactitudes que señalan son:

- No figura en ninguna fuente histórica china o mongol;

del sol y la medianoche del domingo 8 de enero de 1324, fecha que podría corresponder al 9 de enero debido a la ley veneciana que fijaba el final del día en el momento de la puesta del sol.¹ Fue enterrado en la iglesia de San Lorenzo, donde también reposaban los restos de su padre, Niccolò,²⁴ aunque su sarcófago desapareció durante las obras de reconstrucción en 1592.

- En los relatos se afirma que Marco Polo fue gobernador durante tres años de la ciudad china de Yangzhou, pero no aparece en las detalladas listas de administradores locales de la dinastía Yuan.²⁸
- También según su relato, los Polo ayudaron a Kublai Kan en la conquista de Saianfu (Xiangyang), la última ciudad en posesión de la dinastía Song, supervisando la construcción de tres catapultas. Sin embargo la ciudad cayó en 1273, dos años antes de la llegada de Marco a China, y tanto las crónicas chinas como las persas dan los nombres de los constructores de las catapultas, una familia procedente de Siria.
- No menciona la Gran Muralla. Hay que tener en cuenta que en el siglo XIII la muralla estaba en gran parte en ruinas y que casi toda la gran estructura actual es obra de la dinastía Ming en el siglo XVI. Tampoco es mencionada por otros viajeros, como Odorico de Pordenone o Giovanni Marignolli,

que recorrieron esa zona en el siglo XIV.

- No menciona la costumbre de vendar los pies de las niñas, aunque estaba circunscrita a mujeres de clase alta, que normalmente se mantenían alejadas de extraños o extranjeros. No menciona el té, bebida que en época de Marco solo era conocida en el sur de China, zona que parece ser desconocida para él.
- No menciona la escritura china y para los nombres no suele utilizar las formas chinas y en su lugar recurre a las mongolas, pero sobre todo a las persas («*facfur*» como emperador de China, «*Mangi*» para referirse al sur de China y, en general gran parte de la toponimia). Existe coincidencia general en que Marco ignoraba el chino,³¹ pero hay que tener en cuenta que el persa era *lingua franca* en la corte mongola y que es posible que, a su vuelta a Europa, redactara el libro consultando documentación o mapas persas que habría traído consigo.

Para responder a estos argumentos algunos historiadores han supuesto que el hecho de atribuirse importante participación en algunos acontecimientos pueda responder al deseo de Marco Polo de ocupar algún puesto de relevancia a su vuelta, o también que fueran recursos de Rustichello para incrementar el interés del relato, como podría indicar el hecho de que ambas anécdotas se omitan en manuscritos que podrían corresponder a revisiones del texto hechas con posterioridad por el propio Marco.

También se ha argumentado que en los testamentos de los Polo, estaban a su muerte todavía en posesión de varias *paiza* de oro auténticas, los salvoconductos que se describen como procedentes del Gran Kan en persona («*magnifici chan tartarorum*»), abriendo también la posibilidad de que la de Marco proviniera de su tío Maffeo.³⁴ Además probablemente proviene del relato de Marco Polo la primera mención a Japón (Cipango) en la literatura occidental, un caso único antes del siglo XVI. Algunos historiadores han hecho notar que la redacción formularia y estereotipada de las descripciones que se ofrecen en el libro de lugares y acontecimientos ocurridos en el sur de China contrasta con la más detallada y concreta en cuanto los sucesos se producen en el norte. De esa diferencia concluyen que es posible que los Polo pasaran gran parte del tiempo en esta última zona, entre la nueva capital, Daidu, y la residencia de verano de Shangdu, y que su conocimiento del sur dependiera mucho más de testimonios de segunda mano. Hay que tener en cuenta también que en los relatos, los Polo se mueven sobre todo en los ambientes de la corte mongola, lejos de la base de la población china, que recién había sido conquistada y cuyas costumbres les eran extrañas. En los relatos de Marco Polo, también se describen otros aspectos de la vida en Asia Oriental, con mucho detalle: el papel moneda, el Gran Canal, la estructura del ejército mongol, los tigres y el sistema postal imperial.



Especulaciones sobre el origen de su familia

Casa de la isla de Curzola (Croacia) en la que habría nacido Marco Polo.

Cronistas posteriores a Marco Polo rastrearon sus orígenes hasta la isla de Curzola en el mar Adriático (actualmente Korčula, en Croacia) donde incluso se sigue conservando una vieja casa en la que se dice que nació. Sin embargo, la historiografía moderna tiene serias dudas de este origen, pues el apellido Polo (de origen veneciano) aparece mencionado varias veces en ciudades del norte de Italia. No obstante, hay quienes afirman que su verdadero nombre y apellido eran Marc Pol, apellido que, efectivamente, tuvo su primera aparición en Dalmacia. Esta última afirmación es dada con base en los registros aparecidos en el anuario veneciano *Chronicon Iustiniani* (1358). El escudo familiar de los Pol contiene tres pájaros de agua, aves que recibían el nombre de "pol" en Dalmacia del Sur, mientras que en Venecia se les llamaban "pola", palabra de la cual se cree se derivaron los apellidos "Polo" y "Pollo" en Italia.

Impacto histórico

Aunque los Polo no fueron en forma alguna los primeros europeos en llegar a China por tierra (considérese por ejemplo a Juan de Plano Carpini así como la única delegación romana que partió a la China con objeto de establecer relaciones diplomáticas entre Roma y China), gracias al libro de Marco, su viaje fue el primero en conocerse ampliamente y el mejor documentado hasta entonces.

La leyenda cuenta que Marco Polo introdujo en Italia algunos productos de China, entre ellos los helados, la piñata y la pasta, especialmente

los espaguetis. Sin embargo, esta leyenda está muy cuestionada. Por ejemplo, hay pruebas de que la pasta era conocida en Grecia e Italia desde la antigüedad. En la España árabe hay referencias escritas acerca de los fideos (llamados entonces *aletría*) desde el siglo XII.

El libro escrito por Marco Polo, a pesar de que muchas de sus aseveraciones, en su época, se pusieron en duda, inspiró a muchos viajeros y exploradores. El mismo Cristóbal Colón tenía una copia, con anotaciones manuscritas suyas en los márgenes, que todavía se conserva.

El interés de los europeos por llegar hasta lo que hoy conocemos por el océano Pacífico ya estaba presente durante la campaña de **Alejandro Magno**. Pero desde la expedición del

macedonio y la posterior disolución de su imperio, pocos europeos habían llegado a la tierra donde se obtenían las especias y la seda, suponiendo que llegase alguno porque la **Legión perdida** es una leyenda. El acceso a esa inmensa vía de comunicación con Oriente solía estar monopolizado por manos árabes. Alejandría, Alepo y Damasco eran un *telón de acero*⁵ infranqueable. Los romanos intentaron en varias ocasiones recorrerlas y sonsacarles la procedencia de las costosas mercancías que traían, pero ellos guardaron el secreto narrándoles historias de islas con aves rapaces fabulosas.⁶ Sería necesaria la estabilización europea tras las turbulencias medievales para que algunos aventureros trajeran noticias de primera mano sobre Mongolia, China e India. Así, entre mediados del siglo XIII y del XIV, los europeos tuvieron libre acceso a **Catay**, nombre que **Marco Polo** le dio a los territorios chinos conocidos por él, durante el apogeo del imperio **tártaro** de **Kublai Khan**,^j anfitrión del explorador veneciano.

Una serie de expediciones europeas que cruzaron **Eurasia** por tierra a finales de la **Edad Media** fueron las antecesoras de la Era de los Descubrimientos. Aunque los **mongoles** amenazaban saquear Europa, también unificaron gran parte de Eurasia estableciendo vías de comunicación y rutas comerciales entre **China** y **Oriente Medio**. Algunos europeos las aprovecharon para explorar las regiones orientales. La gran mayoría de estos fueron genoveses, florentinos y venecianos, ya que el comercio entre Europa y Oriente Medio llegaría a estar en la práctica bajo el control de los comerciantes de las **ciudades estado** italianas.¹ Sus estrechas relaciones con el **Oriente Próximo** mediterráneo suscitaron un gran interés comercial por las regiones que se encontraban más hacia el Este. El **Papa** también envió expediciones con la esperanza de encontrar conversos al **cristianismo** o el mítico reino del **Preste Juan**.

El primero de estos viajeros fue **Giovanni da Pian del Carpine** que alcanzó **Mongolia** y regresó a Europa entre **1244** y **1247**. Sin embargo, el viaje más célebre es el de **Marco Polo** que cruzó todo **Oriente** de **1271** a **1295**. La relación de su viaje es profusamente narrada como **Los viajes de Marco Polo**, obra que tuvo una gran difusión en toda Europa.

Estos viajes no ejercieron un efecto inmediato, pero permitieron conocer las rutas o buena parte de las mismas (**Love, 2006**, p. 11). Sin embargo, el Imperio mongol se derrumbó casi tan rápidamente como había surgido. De este modo las rutas hacia el este se hicieron más peligrosas y difíciles de transitar. La **peste negra** del **siglo XIV** también obstaculizó el flujo comercial. La ruta por tierra hacia el este sería siempre demasiado larga y difícil como para sostener un comercio de grandes mercancías, estando además en manos de imperios **islámicos** que habían combatido durante siglos a los europeos. La ascensión de un **Imperio otomano** agresivo y **expansionista** limitó aún más, si cabe, las expectativas de los europeos.

Por su parte, China también realizó viajes exploratorios. **Zheng He (1371-1435)** fue un explorador y **marino chino** que dirigió la mayoría de las expediciones llevadas a cabo bajo el mandato del **emperador Yong le**, de la **Dinastía Ming**.⁷ El navegante escribía un diario y contaba con una de las primeras **brújulas** del mundo, además de hacer algunas de las primeras **cartas náuticas**.⁸ Zheng He exploró el **Sureste asiático** –**Cochinchina**, **Malaca**, **Siam**, **Java**, **Calcuta**, **Sri Lanka**– además del **Golfo Pérsico**, **África Oriental** y **Egipto**.⁷

Además, algunos investigadores apuntan a que el famoso explorador chino también llegó hasta el **continente americano**, es decir, que llegó a América antes que **Cristóbal Colón**.⁹ Zheng He comerció con **marfil**, **tintes** y **piedras preciosas**, y ofreció como presentes a su Emperador animales exóticos como **jirafas**, **avestruces**, **leopardos** y **leones**.⁸ Sus expediciones

se realizaron a lo largo de siete viajes que se llevaron a cabo desde 1405 hasta 1433. En su primer viaje, Zheng He contaba con un enorme barco que fue probablemente el mayor buque de su época. Contaba con nueve mástiles y doce velas, y estaba tripulado por unos 200 marineros.⁸ En 1998, la edición estadounidense de la revista *National Geographic* alababa su figura por ser el único navegante oriental que merecía ser recordado, en gran parte por ser de un país que nunca tuvo aspiraciones confesables de colonialismo.

Zheng He



Zheng He (chino tradicional: 鄭和, chino simplificado: 郑和, pinyin: *Zhèng Hé*, Wade-Giles: *Cheng Ho*) (1371 - 1433), también conocido como **Ma Sanbao**, fue un militar, marino y explorador chino, especialmente famoso por sus siete expediciones navales, realizadas entre 1405 y 1433, que algunos identifican legendariamente con los viajes de Simbad.

Durante sus expediciones, todas las cuales comenzaron en Nankín, Zheng He exploró el Sudeste asiático, Indonesia, Ceilán, la India, el Golfo Pérsico, la Península Arábiga y el este de África hasta el canal de Mozambique.

El número de sus viajes varía dependiendo del método de división, pero generalmente se considera que navegó y exploró siete veces "el océano occidental". Sus escuadras resultan impresionantes si se comparan con sus contemporáneas europeas: alrededor de 30.000 hombres y un número variable de naves, entre cincuenta y trescientas.

Sus viajes produjeron un importante intercambio diplomático, comercial y cultural con el extranjero. A pesar de contribuir a demostrar la capacidad organizativa y poder tecnológico chinos, no produjeron anexiones territoriales debido a la falta de tradición de colonialismo e imperialismo en China.¹

Tras su muerte, los confucionistas impusieron de nuevo su visión del mundo, por lo que en los siglos siguientes se impulsó el aislacionismo. No obstante Zheng He dejó una profunda huella en la sociedad china y, en general, en todo el sureste asiático.

Descripción física

Los eunucos que eran castrados antes de la pubertad se consideraban puros (*tong jing*) y gozaban del favor de las damas de la corte ya que se comportaban como ellas.^[*cita requerida*] Como adultos, generalmente tenían voces agudas y desagradables y eran propensos a comportamientos muy temperamentales, con frecuentes enfados y lloros.^[*cita requerida*]

Zheng He no parece haberse amoldado a la descripción habitual de los eunucos. Según lo describió su familia (de la que se puede dudar

de su objetividad), Zheng He tenía "*siete pies de alto y un pecho de cinco pies de circunferencia*". (Cabe decir que el pie chino es más pequeño que el europeo)² "*Sus mejillas y frente estaban altas, pero su nariz era pequeña. Tenía ojos luminosos, dientes tan blancos con una forma tan perfecta como las celdas y una voz tan potente como una gran campana*".³

Otra fuente sobre su aspecto físico nos la da un oficial de la corte, cuando el emperador le encomienda capitanear la primera de sus expediciones de ultramar. Según este oficial, la piel de Zheng He era "*dura como la piel de una*

naranja". La separación entre sus dos cejas, según la tradición china un predictor de la felicidad, era "*estrecha*", lo que sugería que conseguiría ésta a través de su vida profesional. "*Sus cejas eran como espadas y su frente ancha, como la de un tigre*", signos ambos de carácter fuerte y aptitud para el mando. Su boca era "*como el mar*" y de ella emanaban las palabras con elocuencia. Sus ojos "*tintineantes como la luz en un río rápido*" evidenciaban su energía y vitalidad.⁴

Orígenes

El nombre original de Zheng He era **Ma He** (馬和). Nació en la aldea Hedai, provincia de Yunnan.⁵ Su padre Ma Haiji y su madre Weng tuvieron seis hijos, dos niños y cuatro niñas, de los que Ma He era el segundo varón.

Aunque chino de nacionalidad, Zheng He no pertenecía a la etnia china (han) sino que se incluía entre lo que en la Dinastía Ming se denominaba casta semu, que incluía todos aquellos que no fueran han, mongoles o extranjeros. Dentro de la casta semu, Zheng He perteneció a la subcasta de la etnia Hui, la única de importancia durante los Ming, y cuyas características son la práctica del islam y el uso del chino como lengua habitual.⁶

No se sabe exactamente cuándo se establecieron en China los antepasados de Zheng He. Según su familia eran parientes de Sayyid Ajjal Shams al-Din Omar, comandante de Genghis Khan que conquistó y

gobernó la provincia de Yunnan y que era natural de Bujará (actual Uzbekistán).⁷ No obstante lo único que puede decirse con cierta seguridad es que probablemente llegaron a Yunnan con la conquista de la provincia.⁸

La familia era musulmana (de hecho su nombre "Ma" es la adaptación china de Mahoma).⁹ Tanto su padre como su abuelo habían viajado en peregrinaje a La Meca y Ma He habría escuchado los relatos de sus viajes a tierras lejanas. No se sabe si su padre seguía al servicio de la dinastía Yuan, aunque se dice que se dedicaban al pastoreo y que se habían empobrecido,¹⁰ en todo caso murió en 1381, cuando las tropas de la nueva dinastía Ming entraron en la provincia.

Zheng He fue practicante del islam y se especula con la posibilidad de que intercediera a favor de sus hermanos de fe, pues los musulmanes estaban mal vistos en los comienzos de la dinastía Ming debido a que cumplieron el papel de recaudadores de impuestos en la anterior dinastía.^{11 12} Sin embargo se mostró respetuoso con las demás religiones con las que se encontró,^[cita requerida] fundamentalmente el budismo y el taoísmo (principales religiones en China) y no dudó en seguir sus rituales cuando fue necesario.^[cita requerida] Se cree que sus orígenes musulmanes fueron claves para que le escogieran como almirante de la Flota del Tesoro,^[cita requerida] ya que en esos viajes se visitó Arabia y África, regiones donde se practica esta religión.

Entrada al servicio de Zhu Di y carrera militar

Ma He fue capturado por las tropas Ming, castrado y recibió como eunuco el nombre de **Ma Sanbao** (馬三寶/马三宝 o 三保,¹³ Sanbao = "tres joyas", en referencia a las tres exclamaciones piadosas del budismo).¹⁴ Se le envió a servir a Zhu Di, príncipe de Yan y futuro emperador Yongle de 1403 a 1424, a Beiping, donde recibió su educación.¹⁵ Ma He se convirtió en oficial del ejército y participó en la campaña invernal de Zhu Di en 1390 contra el líder mongol Naghachu.

Zheng He sirvió a Zhu Di durante su rebelión contra el emperador Jianwen (1399-1402). Debido a que Jianwen había prohibido a los eunucos participar en asuntos de Estado

fueron muchos de éstos los que apoyaron a Zhu Di en la rebelión. Como contrapartida por la ayuda que estaba recibiendo de los eunucos Zhu Di les permitió alcanzar altas cotas de poder, lo que benefició a Zheng He. Éste destacó en la defensa de Beiping en 1399 y fue uno de los comandantes de la expedición final contra la capital, Nankín. Tras la toma de la misma Zhu Di fue entronizado como emperador el 17 de julio de 1402 con el nombre de Yongle. El nuevo emperador otorgó a Ma He el nombre de **Zheng He** como recompensa a sus servicios. Se cree escogió ese nombre porque en los primeros días de la rebelión habían matado a su caballo en las afueras de Beiping, en un lugar llamado Zhenglunba.

Zheng He participó posteriormente en el resto de expediciones militares de Yongle contra los

mongoles en 1410, 1414, 1421 y 1423.



El Imperio Ming (sin estados vasallos) durante el reinado de Yongle.



El mapa Kangnido (1402) es una muestra de los conocimientos geográficos chinos de la época. A la derecha de todo está Corea. China ocupa gran parte del mapa.

Introducción a las siete expediciones navales

Motivaciones

Sin duda, el motivo por el que es más conocido Zheng He es por haber comandado siete grandes expediciones navales al "Océano Occidental".

En mayo de 1403 Yongle ordenó a la provincia de Fujian la construcción de 137 buques. Tres meses después varias provincias más recibieron la orden de producir otros 200 buques. En octubre se dictó que 188 buques debían ser adaptados para la navegación en alta mar. En total, entre 1403 y 1407 un total de 1.681 naves de alta mar fueron construidas o remodeladas.^{17 18} Para cumplir las órdenes del emperador se construyeron unos inmensos astilleros en Longjiang, cerca de Nankín.

Los motivos que impulsaron a Yongle a emprender semejantes expediciones son diversos y no están del todo claros. Se citan los siguientes:

- El principal motivo para emprender estas expediciones, sobre todo al principio, parece haber sido la intención de Yongle de aumentar el comercio marítimo.¹⁹ Yongle consideraba que esto era muy provechoso, pues era una fuente de ingresos que no pesaba sobre los campesinos. Además, las conquistas de Tamerlán habían bloqueado el comercio por vía terrestre con Asia central.
- Se había extendido el rumor de que el emperador Jianwen no había muerto, sino huido (no se pudo identificar su cuerpo en la toma de Nankín), por lo que estas expediciones podrían haber tenido como objetivo buscarle. Además, si Jianwen estaba vivo e intentando conseguir apoyo en el extranjero, enviar estas expediciones podía constituir una advertencia al extranjero de quién era el verdadero dueño de China.

- Las expediciones tenían un marcado carácter diplomático, aspecto importante para Yongle, que también envió misiones diplomáticas a Tíbet, Nepal, Madrás, la corte de Tamerlán, Japón, Siam, Arabia, etc.
- Carácter de exploración, cartografía y protocientífico. Especialmente importante era la búsqueda de animales y plantas exóticos con fines medicinales.
- Yongle podía haber estado oponiéndose a la elite confuciana, que predicaba el aislacionismo.
- La construcción de grandes flotas no era ajena a la historia de China. A modo de ejemplo la Dinastía Song había confiado más en su armada que en su ejército para su defensa y en la segunda invasión de Japón por Kublai Khan habían participado unos 4.500 navíos.
- El carácter megalomaniaco de Yongle parece haber sido crucial.^[cita requerida]

La Flota del Tesoro[editar]

Archivo:Zheng He's ship compared to Columbus's.jpg

Maquetas a escala de un *Barco del tesoro* y una de las carabelas de Colón.

Las expediciones de Zheng He contaron con muchos más barcos y de mayor tamaño que las europeas de la época.^[cita requerida] Para cada viaje se utilizaron decenas de buques y en cada uno de sus viajes embarcaron aproximadamente unas 30.000 personas. Dado que el número de barcos varió mucho de una expedición a otra pero el de personas se mantuvo esencialmente constante, se supone que en las expediciones con más naves éstas eran más pequeñas. La Flota se organizaba en escuadras, que a veces viajaban por separado.

Los tipos de nave con los que contaba eran:

- **Barco del tesoro:** (Bao suchuan) Eran los buques más grandes de la Flota, con nueve palos. No se sabe exactamente cuántos barcos del tesoro se construyeron ni cuántos iban en cada flota. Durante el reinado de Yongle hubo unos 250 barcos del tesoro y 62 fueron del tamaño más grande, aunque el novelista Lou Maotang sugirió que sólo fueron cuatro. Su tamaño exacto es también objeto de debate ya

que no se ha conservado ninguno. Los datos con los que se cuenta son los siguientes:

- **Las descripciones de la época** (como el *Ming Shi*), que hablan de un tamaño de "44 zhang y 4 chi de longitud, 18 zhang de ancho". No se sabe a qué sistema métrico se referían, anteriormente se interpretaba que la longitud era de unos 137-150 metros, actualmente se toma como más probable que se empleara el sistema métrico de Fujian, que arroja un tamaño de 119-124 metros de largo y 49-51 de ancho. El hecho de que en algunas descripciones se utilizaran caracteres complejos en vez de simplificados lleva a pensar que se trataba de barcos excepcionalmente grandes. **El hallazgo de un timón**, a partir del cual se ha deducido una eslora de 164-183 metros.

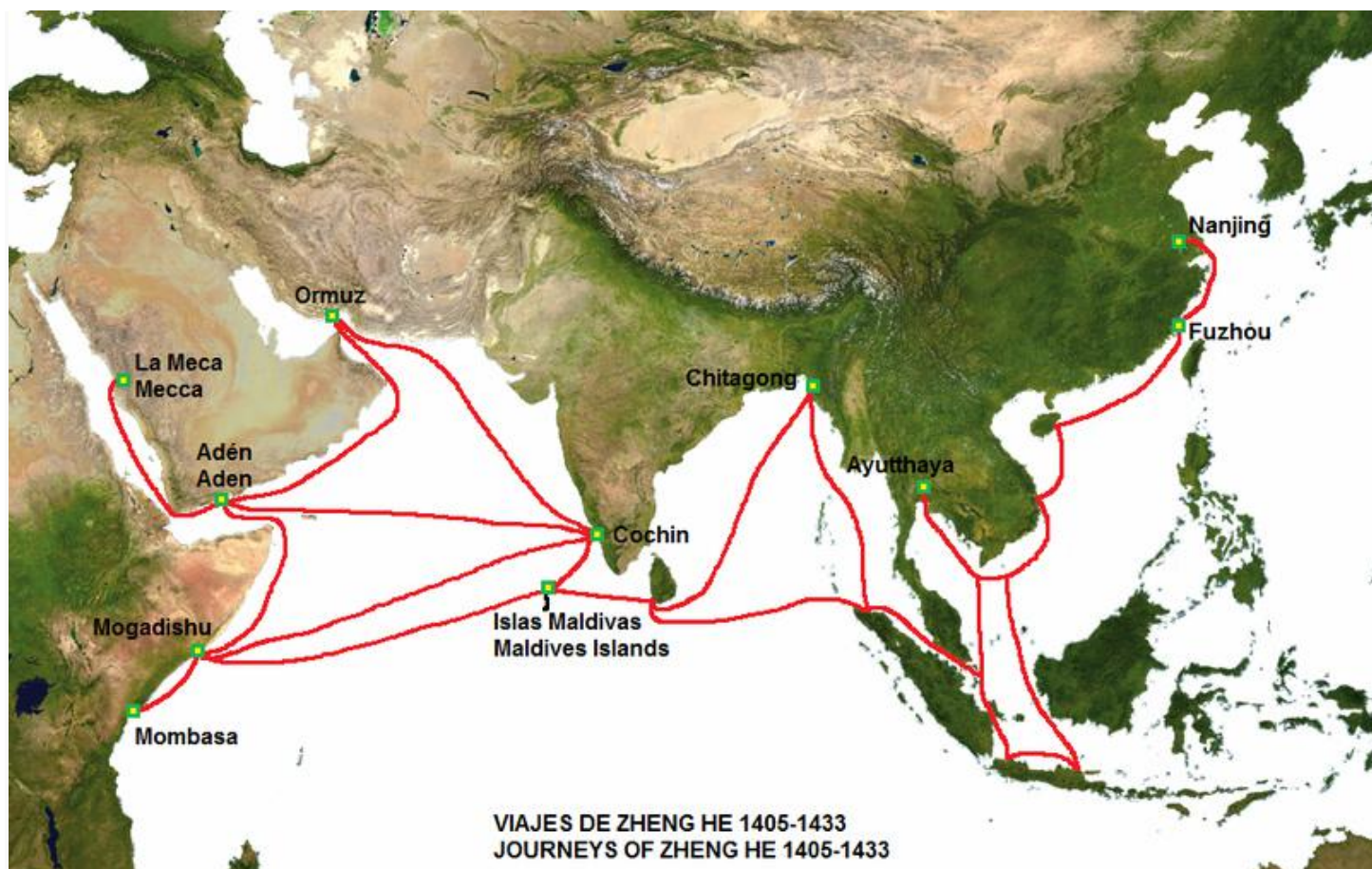
- **El tamaño de las atarazanas.** Generalmente tenían entre 27 y 37 metros de ancho, pero había dos que alcanzaban los 64 metros. En cuanto a su longitud, ésta no sería problema ya que superaban los 450 metros de largo. **Construcción de barcos de tamaño similar** (e incluso mayores) en otras épocas de China.

- **La manejabilidad de los barcos:** muchos autores recientes ponen en duda las cifras anteriores,²⁶ ya que consideran que con ese tamaño no serían manejables; por el contrario, afirman que los "Bao suchuan" serían de tamaño y diseño similares a los "Fuchuan".

- **Barcos caballo:** (马船, Machuan) De ocho mástiles, 102 metros de largo y 41 metros de ancho. Se llamaban así porque transportaban caballos (y otros bienes) para, según la tradición china, mantener relaciones diplomáticas a través del intercambio de regalos o tributos. También llevaban suministros para la flota.

- **Cargueros:** De siete mástiles, 77 metros de largo y 35 de ancho. Transportaban los víveres para la flota.
- **Tanques de agua**
- **Transportes de tropas:** De seis mástiles, 66 metros de largo y 25 metros de ancho.
- **Barco de guerra:** (Fuchuan) De cinco mástiles y 50 metros de largo.
- **Patrullera:** Buque de combate de ocho pares de remos y hasta 36 metros de largo.

Los viajes navales



Las rutas de los viajes de Zheng He

Primer viaje

La primera expedición zarpó en otoño de 1405 con 317 barcos. Recalaron en la desembocadura del río Min, en Fujian, donde efectuaron reparaciones y esperaron a una tormenta. La primera visita la efectuaron en Champa, posteriormente se dirigieron a Palenbang (Sumatra). Con el riesgo que suponía la abundante presencia de piratas en el Estrecho de Malaca. Visitaron también Java y prosiguieron hasta Sri Lanka, donde fueron recibidos -según fuentes chinas- de forma fría y arrogante. Finalmente llegaron a su destino: Calicut, ciudad estado de la India cuyo gobernante la había declarado puerto libre y que causó en los chinos buena impresión. En Calicut los chinos escucharon por primera vez la

existencia de "Mouxia" (Moisés), que ubicaron erróneamente en la ciudad y creyeron formaba parte de la religión hinduista. ^[cita requerida]

Tras intercambiar mercancías, la flota inició el regreso a China en abril de 1407. En el estrecho de Malaca se enfrentó al pirata Chen Zuyi y lo capturó. Ya de nuevo en el Mar de China la flota se vio en medio de un tifón. La tripulación, espantada, solicitó ayuda a la diosa Tianfei. Apareció una "linterna mágica" en el mástil (probablemente un Fuego de San Telmo) y, poco después, el mar se calmó. Para Zheng He el fenómeno fue un milagro de la diosa. Poco después llegaron a China.

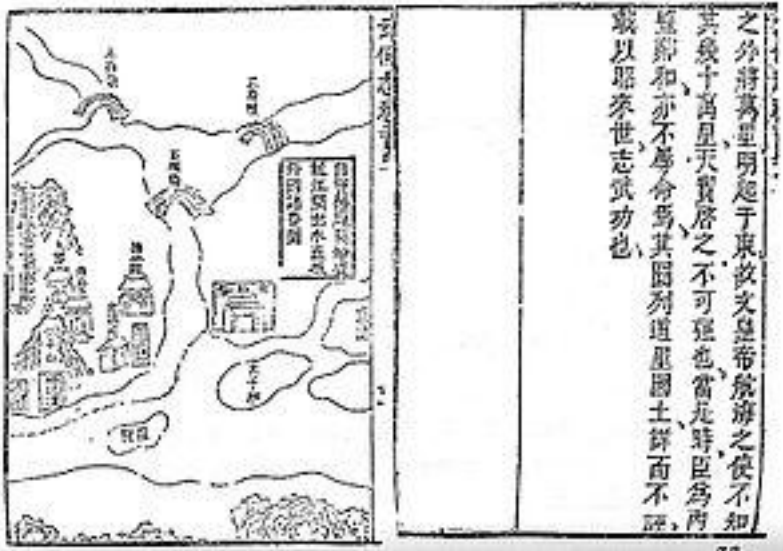
Segundo viaje

Tras el retorno de la Flota, Yongle ordenó que se volviera a organizar una expedición, cuyo objetivo principal sería devolver a los embajadores extranjeros a sus lugares de origen. No está claro si Zheng He participó en este segundo viaje o si, por el contrario, permaneció en China, tal vez reparando el templo de Tianfei en Meizhou. De

no haber viajado en la expedición, ésta habría sido comandada por los eunucos Wang Jinghong y Hou Xian. Comenzó a finales de 1407 o comienzos de 1408. Contaba con 68 barcos, menor número que el anterior viaje ya que -entre otros motivos- no se consideró necesario llevar tantos barcos de guerra.

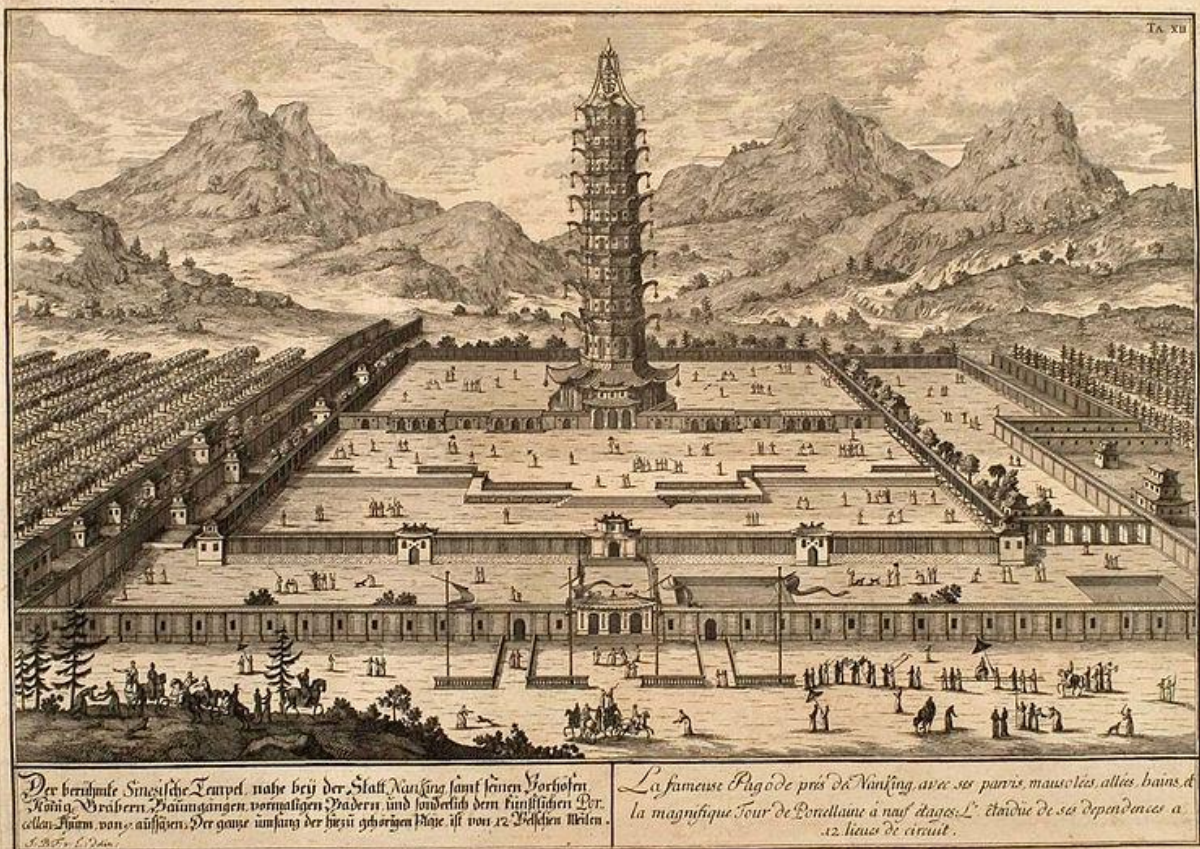
Repitió básicamente los mismos pasos que el anterior, visitando Siam, Java, Deli, Ahceh, Cochin y Calicut. Esta expedición estuvo marcada por su carácter político ya que los chinos intervinieron en las disputas entre siameses y khemeres,

además de participar en la elección del nuevo rey (zamurin) de Calicut: Mana Vikranam.



Un fragmento del mapa de Mao Kun (impreso en el *Wubei Zhi*, de finales de la dinastía Ming), que fue utilizado como carta de navegación.

Tercer viaje



La **Torre de porcelana** de Nankín, construida tras la tercera expedición de Zheng He con el dinero obtenido gracias al comercio.

El tercer viaje comenzó en 1409 con 48 barcos. Los principales oficiales de la Flota (además de Zheng He) fueron Wang Jinghong y Hou Xian.³⁶ A bordo viaja el cronista Fei Xin (que también lo hará en el quinto³⁷ y el séptimo viaje.

Hicieron una breve parada en Taiping y luego siguieron hasta Champa (actual Vietnam) y Temasek (actual Singapur).

Posteriormente llegaron a Malaka. Los chinos, que deseaban mantener un equilibrio de poder entre Malaka, Siam y Java que garantizara la estabilidad en la región, entregaron un nuevo sello al rey Parameswara de Malaka, que simbolizaba el reconocimiento chino de su soberanía (el anterior había sido robado por siameses).³⁶

Prosiguieron hasta Semudera (Sumatra) y llegaron después hasta Sri Lanka. La Flota llevaba una lápida conmemorativa de Buda, Alá y una deidad hindú, que querían erigir en la isla como muestra de respeto a las costumbres locales. Además, ofrecieron cuantiosos donativos a las tres religiones (en partes iguales).^{38 39}

La isla estaba dividida en cuatro facciones: al norte los tamiles hindúes, un usurpador musulmán y el legítimo gobernante cingalés de Kotte, Vijaya Bahu VI. En esa época convulsa los cingaleses desconfiaban de los extranjeros y uno de sus líderes locales, Nissanka Alagakkonara (o Alakeswara), al encontrarse con los enviados chinos rehusó aceptar la soberanía china en la isla y erigir la lápida conmemorativa. Alakeswara, que anhelaba además hacerse con el trono de Vijaya Bahu VI, luchó contra ellos y, tras una breve escaramuza, los obligó a volver a sus barcos. La Flota prosiguió su viaje hasta Quilon, Cochín y Calicut. Al volver decidieron vengar el agravio cometido por los cingaleses. Lo que sucedió a continuación es objeto de discusión:

- Según las fuentes chinas Alakeswara solicitó a Zheng He el pago de un tributo, a lo que éste se negó. Alakeswara envió entonces un ejército de 50.000 soldados a cortar la comunicación de Zheng He -y el ejército de 2.000 soldados que le acompañaba-

con la Flota. Zheng He, dándose cuenta de que casi todas las fuerzas cingalesas le cortaban el paso, dio media vuelta y marchó contra la capital. Tras tomar la ciudad y capturar a Alakeswara, Zheng He consiguió marchar sin problemas a la costa. Alakeswara fue llevado a Nankín, donde se le perdonó por su "ignorancia" y se ordenó que "uno de sus sabios seguidores" gobernara en su lugar. Las fuentes chinas no dan más detalles y parecen confundidas sobre la estructura de poder en la isla, hasta el punto de que no queda del todo claro si fue Alakeswara, Vijaya Bahu VI o ambos quienes estuvieron en Nankín.

- Los cingaleses explican que Zheng He llegó con la intención de deponer al rey Vijaya Bahu VI e instalarse él mismo como soberano de Kotte. Alakeswara estableció una alianza con Zheng He para derrocar al rey y fue este quien viajó a China. Cuando Vijaya Bahu VI volvió a Sri Lanka fue asesinado en secreto por Alakeswara, que se convirtió así soberano de la isla.

Sin embargo ambas fuentes concuerdan en que el sagrado diente de Buda que se conservaba en Sri Lanka fue llevado a China. Las fuentes chinas no explican cómo ni por qué llegó allí. Los cingaleses indican que los chinos deseaban hacerse con la reliquia, pero eso no concuerda con el respeto que habían mostrado los chinos con las religiones de la isla. Es posible que fuera el rey Vijaya Bahu VI quien llevara voluntariamente el diente hasta China para convencer al emperador de que era el legítimo soberano o para impedir que cayera en manos de Alakeswara. En todo caso, cuando el rey volvió a la isla, el diente retornó con él.⁴³

Como clara constancia del viaje se conserva la lápida china, erigida finalmente cerca de la ciudad de Galle.

En 1412, con el dinero obtenido del comercio, se inició la construcción de la Torre de porcelana en Nankín, de casi 80 metros de alto. Además de la torre en sí, los jardines que la rodeaban contaban con plantas y animales obtenidos gracias a las expediciones de Zheng He. La torre fue destruida durante la rebelión Taiping en 1856.

Cuarto viaje



Jirafa con asistente (1414), de Shen Du

Hasta ese momento las Flotas habían cumplido sus objetivos de mejorar las relaciones comerciales con el sureste asiático.^[cita requerida]

A partir de este momento Yongle ordena la exploración de Arabia y África, lugares que, si bien no eran desconocidos para los

chinos,⁴⁶ no habían sido nunca explorados sistemáticamente. Para muchos, es el carácter megalomaniaco de Yongle el que promueve este nuevo y ambicioso objetivo.^{47 48}

Aunque la orden de zarpar se dio en diciembre de 1412, Zheng He no partió de Nankín hasta enero de 1414. La flota constó de 63 buques y entre sus tripulantes contó por primera vez con el cronista y traductor de árabe Ma Huan.⁴⁸

La Flota mantuvo su rumbo habitual hasta la India, recalando en Champa, Java, Sumatra, Malasia, Maldivas, Sri Lanka y la India. Parte de la Flota, comandada por el eunuco Yang Min, se separó de la principal y se dirigió hacia el reino de Bengala.

En la ciudad de Semudera (llamada por los chinos Liuqiu) en Sumatra el caos interno provocó la intervención de Zheng He. El rey del momento debía afrontar un aspirante. El emperador Yongle decidió que lo mejor era

dejar en el trono al rey y le envió a él los regalos; eso enfadó al aspirante Sekander, que atacó a Zheng He. En esta ocasión el marino chino tenía una buena excusa para combatir y capturó a Sekander, que fue enviado a China.

Desde las Maldivas, la flota principal de Zheng He zarpó hacia Ormuz, ciudad que impresionó a los chinos por sus riquezas. Allí encontró embajadores de África, a los que convenció para que se unieran a su flota y presentaran sus respetos a Yongle.

Mientras tanto la flota secundaria de Yang Min había vuelto a China en 1414 llevando como invitado al rey de Bengala, Saifu'd-Din. El rey llevó consigo un curioso presente al emperador chino. Se trataba de una jirafa, que los chinos creyeron que se trataba de un *qilin*, animal mitológico que aparecía sólo cuando existía un buen gobierno, por otra parte, fue un qilin el ser que anunció a una mujer virgen que tendría un hijo, el cual según la mitología china corresponde a Confucio, por lo que el emperador al ver éste animal considero que definitivamente el cielo y los dioses favorecían su reinado. En la corte muchos, incluido Yang Min, felicitaron a Yongle por ese buen augurio pero este, aunque complacido, rehusó las felicitaciones y manifestó que el mérito era del anterior emperador.⁴⁹ Además del *qilin* aparecieron otros animales fabulosos como *caballos celestiales* (cebras) y *ciervos celestiales* (antílopes).⁵⁰

En verano de 1415 Zheng He volvió a China con la flota principal. El rebelde Sekander fue presentado al emperador, que ordenó su ejecución. Los embajadores de Malindi también trajeron una jirafa, lo que produjo una nueva solicitud del Ministro de Ritos para hacer un acto ceremonial de felicitación por la aparición de un nuevo *qilin*, pero Yongle tampoco aceptó esta vez.

Quinto viaje

El 28 de diciembre de 1416 Yongle ordenó a Zheng He preparar un nuevo viaje. Los objetivos

del mismo serían devolver los embajadores a sus países de origen y proseguir hasta África

para establecer relaciones comerciales. Además, llevaba un sello de reconocimiento para el rey de Cochín y así mantener un equilibrio de poder con la otra ciudad india de la costa malabar, Calicut (Calcuta).

La Flota se detuvo en Quanzhou para cargar porcelana y, después, en 1417 comenzó su viaje. Se repitió aproximadamente la misma ruta: Champa; Java; Palembang, Semudera y Atjeh en Sumatra; Pahang y Malacca en Malasia; Maldivas; Sri Lanka; Cochín y Calicut en India. Volvieron a Ormuz y después visitaron por primera vez Adén, cuyo reino abarcaba el sur de la Península Arábiga hasta La Meca. La Flota fue bien recibida por el sultán de Adén, que posiblemente vio a los chinos como unos deseables aliados frente al expansionismo de los mamelucos de Egipto.⁵² Parece ser que parte de la Flota se separó de la principal para efectuar una visita a la ciudad santa de La Meca.^[cita requerida]

Tras zarpar de Adén, la Flota se encaminó al sur, visitando por primera vez las costas africanas. Devolvió a los embajadores de Mogadiscio, Brawa (en Somalia) y Malindi. En esas costas habita una población hablante de suajili, producto de la mezcla de mercaderes con la población autóctona. Dichos mercaderes eran africanos, árabes, persas e indios pero los

nativos, desconfiados porque sufrían frecuentes incursiones, no recibieron de buen grado a Zheng He y su flota. De hecho Fei Xin los calificó de "revoltosos".⁵³

En la ciudad de La-sa (Somalia) se produjo uno de los momentos más controvertidos de los viajes de Zheng He. Según el novelista Luo Maodeng, Zheng He ordenó atacar la ciudad con armas de fuego hasta que obtuvo su rendición.⁵³ Sin embargo esta afirmación no goza de credibilidad para la mayor parte de los historiadores pues,^[cita requerida] aunque la obra de Maodeng se basa en los escritos de un oficial de Zheng He (Gong Zhen) cabe recordar que se trata de una novela, se aparta de la política de Zheng He⁵⁴ y, además, las ciudades-estado africanas de aquella época carecían de defensas.

La Flota volvió a China el 15 de julio de 1419. Los embajadores extranjeros causaron sensación en la corte por su extrañeza. Además, llevaron un nuevo *qilin*.

Sexto viaje

El origen del sexto viaje es la orden de Yongle de devolver a los embajadores a sus países de origen en primavera de 1421, aunque se comenta que ese viaje estuvo impulsado en gran medida por la exploración y curiosidad en mayor medida que otros viajes anteriores.^[cita requerida] Hay que tener en cuenta que, aunque China había mantenido relaciones comerciales con África anteriormente, seguía siendo para ellos una tierra nueva. La Flota se dividió en Semudera. Zhou Man condujo la flota principal a Adén y África, mientras que Zheng He volvió a China, donde se encontraba ya en noviembre de ese mismo año. El motivo del rápido regreso de Zheng He pudo haber sido la asistencia a la inauguración de la Ciudad Prohibida de Beijing (Pekín), que ya era capital oficial desde 1420. La flota principal no regresó hasta un año después.

Suspensión temporal de los viajes



A pesar de que en esos momentos China controlaba el Mar de China y gran parte del Océano Índico, diversos motivos iban actuando para provocar el final de los grandes viajes de la Flota del Tesoro:

Molde de madera de **impresión china** del siglo XVII que se supone representa los barcos de Zheng He.

- En gran medida los viajes eran producto de la personalidad megalomaniaca de Yongle y no era seguro que sus sucesores mantuvieran esa política.
- Los orígenes humildes de los Ming les hicieron recelar en un principio de la clase dirigente confuciana.^[cita requerida] Sin embargo, con el paso del tiempo, era previsible que la influencia de éstos fuera en aumento.^[cita requerida]
- La reinauguración del Gran Canal en 1416⁵⁶ hizo innecesario el transporte de comida y mercancías entre el Yangtsé y el Huangho por vía marítima, lo que contribuyó a la decadencia de la construcción naval.⁵⁷
- El reinado de Yongle, caracterizado al principio por grandes éxitos militares y económicos, se vio envuelto después en diversos problemas que minaron la capacidad del Imperio:
- Sus últimas campañas contra los mongoles no tuvieron éxito.^[cita requerida]
- Yongle conquistó Anam (norte de Vietnam), pero la nueva provincia se rebeló y se enzarzó en una guerra inacabable.^[cita requerida]
- Aparición de un severo déficit presupuestario, producto tanto de un excesivo gasto como de una disminuida capacidad de recaudación (por ejemplo, el sistema de colonias militares dejó de funcionar bien a partir de la mitad de su reinado y el ejército pasó de ser excedentario de comida a precisarla).^[cita requerida]
- Estallido de epidemias y hambrunas.^[cita requerida]
- La inflación fue en aumento, lo que produjo que los billetes Ming ya no fueran fácilmente aceptados en el extranjero.^[cita requerida] Para mantener el comercio exterior a China le hubiera sido preciso pagar con metales preciosos, algo que resultaba poco atractivo.^[cita requerida]
- El traslado de la capital de Nankín a Pekín, iniciado en 1415 y culminado en 1420, que supuso un gran gasto⁵⁸ y situó el centro de poder del país en el interior.
- El incendio de la Ciudad Prohibida (09-05-1421), que al ser alcanzada por un rayo, fue interpretado como una señal de que el emperador estaba perdiendo el Mandato del Cielo y por lo tanto debía cambiar su política.⁵⁹

El 7 de septiembre de 1424 falleció el emperador Yongle y ascendió al trono su primogénito, Gaozhi, que adoptó el nombre de Hongxi. Gobernó de 1424 a 1425 y decidió reprimir la influencia de los eunucos en la corte y restaurar la de los confucianistas.^[cita requerida] Su corto reinado se caracterizó por el deseo de disminuir la presión fiscal sobre la población.^[cita requerida] Su primer decreto, emitido el mismo día de su coronación, dejó clara su actitud contraria a la continuación de los viajes:

Todos los viajes de los barcos del tesoro deben pararse. Se ordena a todos los barcos anclados en Taicang volver a Nankín y todos los bienes en los barcos deben devolverse al Departamento de Asuntos Internos y almacenarse. Si hubiera alguna delegación extranjera deseando regresar a casa, se les proveerá de una pequeña escolta. Aquellos oficiales que se encuentren actualmente en el extranjero deben regresar a la capital inmediatamente... y a todos aquellos a los que se haya ordenado ir en futuros viajes se les ordena regresar a sus hogares.

(...)

*Se debe detener inmediatamente la construcción y reparación de los barcos del tesoro. La recogida de tielimu (una madera dura) se debe hacer tal y como fue en tiempos del emperador Hongwu. Todas las recolecciones adicionales se deben detener. Todos los envíos oficiales al extranjero (con la excepción de los ya entregados) y la fabricación de monedas de cobre, compra de almizcle, cobre en bruto y seda en bruto se deben detener... [y] todos aquellos involucrados en la compra deben volver a la capital.*⁶⁰

Hongxi cortó el poder de los eunucos y, aunque quitó a Zheng He la responsabilidad al mando de la Flota del Tesoro, puso bajo su cargo el ejército en la provincia de Nankín, donde pretendía trasladar de nuevo la capital. Era un puesto de gran importancia y no está claro por qué concedió a Zheng He semejante responsabilidad. En los siguientes meses Zheng He supervisó la finalización del templo de Bao'en y las reparaciones de las futuras estancias imperiales.

Séptimo viaje

Hongxi murió apenas nueve meses después de haber subido al trono y cedió el trono a su hijo mayor Zhu Zhanji, que adoptó el nombre de Xuande. El estilo de gobierno del nuevo emperador combinó el de su padre y el de su abuelo. Aunque mantuvo los consejeros confucionistas, repuso en su cargo a muchos eunucos.^[cita requerida] Al igual que su padre, intentó mantener los impuestos bajos y evitó las aventuras militaristas, pero también deseó mantener intensas relaciones diplomáticas y comerciales.

Hongxi estaba preocupado porque el comercio tributario había declinado desde el sexto viaje y la pérdida de influencia en el exterior.⁶² Así el 29 de junio de 1430, al poco tiempo de la muerte de Xia Yuanji, uno de los más firmes detractores de los viajes, ordenó iniciar los preparativos de una nueva expedición.

Los preparativos llevaron más tiempo que en anteriores ocasiones debido al parón de seis años. Se trató de la mayor de todas las expediciones, con más de 300 barcos.

El objetivo principal de la expedición eran restaurar la tranquilidad en los mares. Los nombres de los barcos son una buena muestra de ello: *Pura Armonía*, *Tranquilidad*, *Duradera* o *Amable Descanso*. Antes de zarpar Zheng He erigió dos tablas (una en la desembocadura del Yangtsé y la otra en la desembocadura del Min) en las que se relataban los logros de sus viajes.

La Flota zarpó de Nankín el 19 de enero de 1431, pero se detuvo en Jiangsu y Fujian para repostar y reclutar tripulantes. Finalmente salió de China el 12 de enero del año siguiente y se detuvo en Qui Nhon (Vietnam), Surabaja (Java), Palembang (Sumatra), Malaka, Semudera (Sumatra) y Sri Lanka. Finalmente llegaron a Calicut (Calcuta, en India) el 10 de diciembre de 1432.

De allí se dividieron en dos grupos. Hong Bao llevó una flota a África, llegando tan hacia el sur como Kenia y Mozambique. Dos barcos

intentaron descargar mercancías en Adén, pero fueron mal recibidos por tensiones políticas locales. Se dirigieron entonces a Jidda y Dhurfar, desde donde Ma Huan asegura haber ido a La Meca y Medina aunque, dado que sus descripciones contienen diversos errores, se duda de que realmente estuviera allí.^{64 65} Una vez hecho esto se reunieron con el resto de la Flota en Calicut y emprendieron el regreso a China.

Parece ser que Zheng He no visitó Arabia ya que eso, como musulmán, hubiera sido escrito en las crónicas. En su lugar es probable que motivos de salud hicieran que se quedara en Calicut y que Ma Huan le acompañara. Sí que parece claro que murió en el viaje de regreso a China y su cuerpo arrojado al mar, ya que eso es lo que asegura su familia y, además, en esas fechas se celebró un funeral de cuerpo ausente en Semarang. Sin embargo, sus zapatos y una brizna de sus cabellos fueron llevados a Nankín para ser enterrados en una cueva budista. En Nankín (colina de Niushou) se erigió una lápida funeraria musulmana, pero no se ha encontrado en ella ningún resto humano u objeto. La tumba fue restaurada en 1985.

La Flota llegó a China en julio de 1433 y los embajadores fueron presentados al emperador en septiembre, portando regalos (entre ellos cinco nuevos *qilin*). Hongxi pudo contemplar con satisfacción cómo se restauraba el comercio tributario, pero murió en 1435 tras una breve enfermedad.

Descendientes

Evidentemente, como eunuco castrado antes de la pubertad, Zheng He no tuvo descendencia biológica. Sin embargo adoptó a Zheng Haozhao, uno de sus sobrinos que, aunque no pudo heredar los títulos de su padre adoptivo, sí pudo hacerlo con las propiedades. Es por eso que hoy en día existen personas que afirman ser "descendientes" de Zheng He.

Consecuencias

Razzias de los wokou en el siglo XVI.

Mucho se ha especulado con qué habría sucedido si China hubiera mantenido las expediciones navales, pero la realidad es que finalizaron de forma abrupta. Además de los motivos enunciados anteriormente, el Imperio Ming se encontró con asuntos más urgentes. Al norte, los mongoles constituían una amenaza creciente. La economía se hundió a mediados del siglo XV y la inflación convirtió a los billetes Ming en poco fiables, por lo que en el extranjero se dejó de aceptarlos y se exigió el pago mediante bienes materiales, condiciones que resultaban menos atractivas para los chinos.

El nuevo emperador, Jungtong apenas tenía siete años cuando ascendió al trono, por lo que fue un mero títere en manos de los eunucos. En 1449 el emperador fue capturado por los mongoles. Los confucianos, que culpaban a los eunucos del desastre, aconsejaron deshacerse de ellos. Tras diversas purgas, se prohibió a los eunucos participar en el comercio ultramarino. Eventualmente se prohibió incluso la construcción de buques con más de dos palos y la navegación marítima⁶⁷ (edicto Hai Jin). Estas medidas restrictivas terminaron mostrándose contraproducentes ya que disminuyeron los ingresos comerciales y forzó a la población de la costa a practicar el contrabando. La actividad ilegal y la reducción de la Armada (en 1477 sólo quedaba un tercio de los buques de guerra) atrajo a los piratas (denominados wokou o "piratas japoneses" a pesar de que la proporción de chinos fue creciendo hasta hacerse mayoritarios en el s. XVI), que causaron grandes destrozos. Los wokou sólo entraron en declive cuando, con la llegada de los portugueses, China relajó sus medidas contra al comercio extranjero (además de otros



factores, como creciente descoordinación entre los wokou,⁶⁸ la competencia directa de los portugueses y medidas tomadas desde Japón y Corea).

Los viajes supusieron un gran impulso para la diáspora china que, bien fuera a través del comercio o por desertiones, se estableció en las costas comprendidas entre China e India.

La influencia de Zheng He en la expansión portuguesa por el Océano Índico es objeto de discusión. Algunos afirman que los viajes de Zheng He contribuyeron involuntariamente a la expansión portuguesa ya que los chinos actuaron generalmente de forma pacífica y eso predispuso a los nativos a acoger de buen grado a futuros visitantes. Otros objetan que los nativos se mostraron poco impresionados ante los portugueses (algo bastante comprensible si se comparan las expediciones chinas con las portuguesas), por lo que los viajes de Zheng He habrían dificultado la expansión lusa.

SHIPS OF THE WORLD IN 1460 (FRA MAURO MAP)

CHINESE JUNKS



ARABIAN SHIPS



EUROPEAN SHIPS



INDIAN SHIPS



Barcos de diversas nacionalidades, tal y como aparecen en el [mapa de Fra Mauro](#) (1459). Obsérvese que los barcos chinos son notoriamente diferentes y más grandes que los demás.

China

Con el paso del tiempo, el recuerdo de Zheng He y sus viajes se fue desvaneciendo, cuando no directamente eliminado, y las opiniones respecto a su figura resultaron negativas, pues entraba en directo enfrentamiento con la política confuciana. En 1477 el eunuco Wang Zhi intentó reactivar las expediciones navales. Al solicitar información sobre Zheng He y sus viajes el viceministro de guerra, Liu Daxia, informó que los registros de los viajes se habían perdido. Sin embargo las declaraciones de Liu Daxia, fuertemente crítico con los viajes, permiten deducir que probablemente fue él quien ordenó su destrucción u ocultación para evitar más "despilfarros" al país.^{70 71}

A pesar de eso, la decadencia de la dinastía Ming hizo que los chinos buscaran figuras históricas que representaran mejores tiempos. Por eso la figura de Zheng He reemerge en los siglos XVII y XVIII, convirtiéndose en una especie de santo patrón de los emigrantes chinos.

Zheng He y sus viajes fueron asiduamente relatados en las crónicas de la época. Además, inspiró dos obras literarias:

- *El romance del eunuco de las tres joyas y el Océano Occidental* (三宝太监西洋记通俗演义), o simplemente *El Romance del Océano Occidental* (西洋记 *Xi Yang ji*) de Luo Maodeng, 1597. Si bien contiene información veraz, se considera novela histórica e incluye pasajes completamente ficticios,⁷³ como un viaje al ultramundo. En ella Zheng He aparece en ocasiones como un comandante cruel, que bombardea ciudades enemigas y asesina a inocentes.⁷⁴
- *(Obedeciendo las órdenes del emperador) [el eunuco de] las tres joyas va al Océano Occidental* (奉天命三保下西洋, *Feng tian ming san bao xia Xiyang*) Anónimo de 1615.

Zheng He también supervisó la construcción de los astilleros de Nankín, que aún funcionan actualmente.

Con el dinero y bienes aportados por las expediciones se construyó la torre de porcelana de Nankín, destruida cuatro siglos después durante la rebelión Taiping.

Los viajes aumentaron enormemente el conocimiento que tenían los chinos del extranjero. Entre esos conocimientos se encuentran contactos directos con los musulmanes y los cristianos, aunque en ambos casos se asignó el origen de estas religiones en la India⁷⁵ (pues ellos extendían esta denominación a todo el Oriente Medio). De hecho Zheng He no se dio cuenta de que Arabia estaba mucho más lejos de la India hasta que no llegó a esta última; a pesar de esto se mantuvo la denominación de "India Occidental" para Arabia.

Resto de Asia

Hay una leyenda muy popular en Malasia según la cual Zheng He navegó a Malaca en el siglo XV y trajo consigo una princesa de China, llamada Hang Libo. Ella habría de desposar al rey de Malaca. La princesa fue con sus 1.500 sirvientes y 5.000 vírgenes chinas, quienes se asentaron eventualmente en Bukit Cina en Malaca y cuyos descendientes son el núcleo de la comunidad china actual, conocidos como Baba (el título masculino) y Nyonya (el título femenino). Sin embargo este relato no figura en los anales chinos y en el gran cementerio chino de la ciudad sólo dos tumbas son de la época Ming. Por los datos del cronista chino Fei Xin y los relatos portugueses parece que, en realidad, el sultán de Malaca desposó una china descendiente de marineros que habían desertado.⁷⁷

En diversos lugares del sureste de Asia, como Sri Lanka, Java y Malaca se conservan templos dedicados a él donde se le venera como una deidad.

Australia

Cuando los primeros europeos llegaron al noroeste de Australia los nativos explicaron que, tiempo atrás, habían sido visitados por los "*baijini*". La evidencia (restos de barcos, cultivo de arroz, construcciones, vestimenta, etc.) apunta claramente al origen chino de los baijini y a que estos habrían visitado Australia desde la dinastía Han. Gracias a los registros de Fei Xin se sabe que las flotas de Zheng He pasaron por Timor. No sería descabellado suponer que algún barco llegara a Australia, si bien no existe constancia de ello.

Europa



Dibujo del "junco" que bordeó el **Cabo Diab** en 1420, según el mapa de Fra Mauro (el sur está arriba).

En Europa hubo un leve conocimiento de las exploraciones de Zheng He pero muy difuminada por los años. En África los nativos les explicaron que años atrás les habían visitado flotas de barcos muy grandes.

Los primeros portugueses que llegaron a la India oyeron hablar de los viajes chinos, pero en aquella época los indios ya no fueron capaces de dar detalles de la procedencia real de los visitantes. El mejor testimonio lo dio Girolamo Sernigi, que escribió en 1499 que a Calicut habían llegado unos 80 años antes flotas de los "cristianos blancos". La descripción que le dan hace que Sernigi los identifique como alemanes o, más probablemente, rusos.

En el atlas de Fra Mauro hay dos inscripciones que podrían indicar que algún barco de las expediciones de Zheng He (o al menos un navío chino) dobló el Cabo de Buena Esperanza. Las dos explican básicamente la misma historia, una de ellas dice:

En el año 1420 un buque o junco de las Indias cruzó directamente el Océano Índico en la dirección de las Islas de los Hombres y las Mujeres, más allá del Cabo Diab [...] 2.000 millas después las condiciones empeoraron y volvió en 70 días al Cabo Diab.

El terremoto de Lisboa de 1755 destruyó gran parte de los documentos portugueses de la época de Zheng He.

Mundo musulmán

Algunos estudiosos apuntan a que la figura de Simbad podría haberse inspirado en Zheng He. Avalarían esta hipótesis la similitud fonética entre *Simbad* y *Sanbao* y el hecho de que ambos habrían realizado un total de siete viajes.

Una tribu de Kenia, los *bajuni*, podría ser (al menos parcialmente) descendiente de marinos chinos. Apoyan esta hipótesis las declaraciones de los nativos, así como similitudes fonéticas entre palabras chinas y algunas palabras bajuni. Es de destacar, además, el gran parecido existente entre el nombre "bajuni" y el "baijini" que mencionan los aborígenes australianos.

Ibn Battuta



Shams ad-Din Abu Abd Allah Muhammad ibn Muhammad ibn Ibrahim al-Luwati at-Tanyî (en [árabe](#): محمد بن عبد الله بن محمد اللواتي الطنجي), más conocido como **Ibn Battuta** (ابن بطوطة), fue un viajero y explorador de la época de la dinastía Meriní, nacido en Tánger el 17 de rayab del año 703 de la Hégira, correspondiente al 25 de febrero de 1304, y muerto en 1368 o en 1369.

Es el más conocido de los grandes viajeros árabes; su *rihla* o periplo por el Oriente duró veinte años, que relató con detalle en una crónica dictada al estudioso granadino Ibn Yuzayy, a instancias del sultán marínida (o benimerín). Prácticamente todo lo que se sabe de su vida procede de este relato que, aun siendo fantasioso o exagerado en algunos puntos, es el retrato más fiel que existe de la parte del mundo que el viajero recorrió en esa época. En su viaje cubrió una distancia mayor que la de su contemporáneo Marco Polo, recorriendo en total el oeste, centro y norte de África, parte del sur y el este de Europa, Oriente medio, la India, Asia central, el sureste asiático y China.



La Rihla

Muhámmad ibn Battuta inició su viaje con intención de realizar el *hajj* o peregrinación a La Meca que constituye uno de los cinco pilares del islam, y de visitar la tumba de Mahoma en Medina. Partió de Tánger, según su crónica, el 2 de rayab del 725 de la Hégira, 13 de junio de 1325, «solo, sin compañero con cuya amistad solazarme ni caravana a

la que adherirme». Tenía entonces 22 años. No volvería hasta 24 años más tarde, después de haber recorrido más de 120.000 kilómetros, de un extremo a otro del mundo musulmán y fuera de él. Una de las versiones traducidas al castellano se ha denominado *A través del Islam*, 1981.

De Tánger a La Meca

Siguió la costa norte de África, a la que no presta mucha atención en su relato, hasta llegar a Egipto. Desde allí había tres rutas comúnmente usadas para ir a La Meca e Ibn Battuta escogió la menos frecuentada: un viaje Nilo arriba (esto es, hacia el sur) y luego hacia el puerto de Aydab en el mar Rojo. Sin embargo, una rebelión local le impidió llegar a Aydab, debiendo regresar a la capital egipcia.



viajero árabe, ilustración de 1237, obra de [Yahya ibn Mahmud al-Wasiti](#)

Desde la capital arranca un periplo por el País de Sham (Siria y Palestina), que entonces formaba parte de los dominios de la misma dinastía mameluca —la dinastía Bahrí— que gobernaba Egipto. Esto le permitió desplazarse con cierta seguridad, ya que las autoridades mamelucas hacían un especial esfuerzo en mantener segura para los peregrinos la ruta que pasaba por los lugares santos de Hebrón, Belén y Jerusalén.

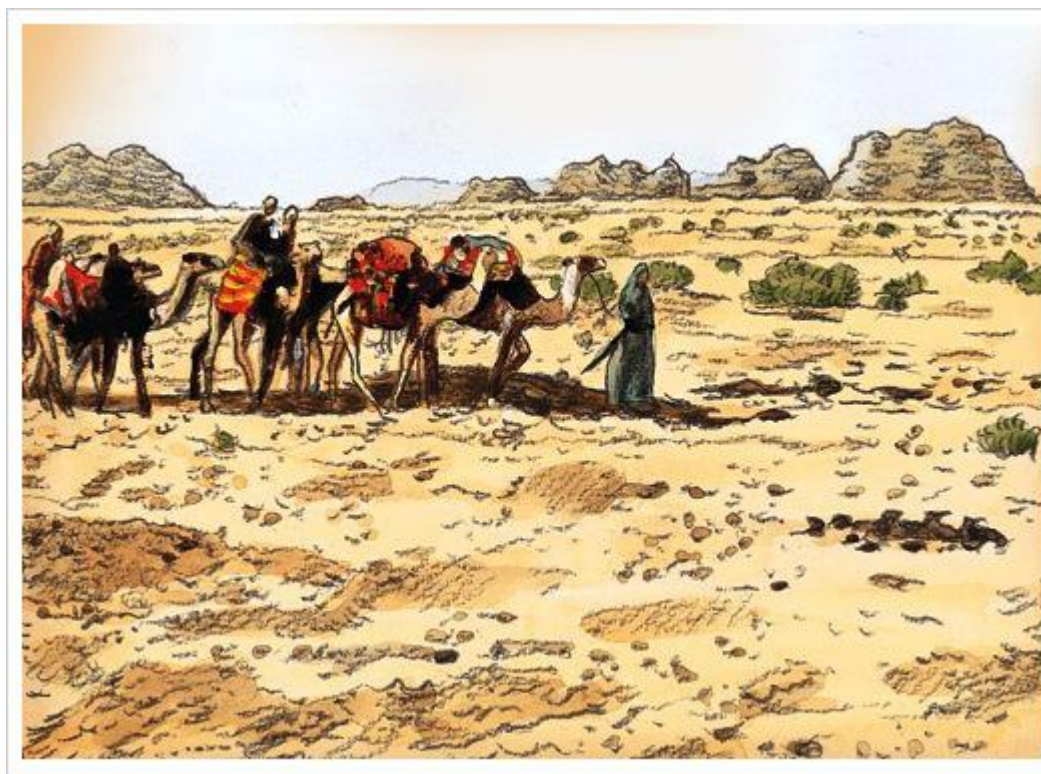
Tras pasar el mes de ramadán en Damasco, Ibn Battuta siguió con una caravana un viaje de 800 millas que hay hasta Medina, en cuya mezquita principal está enterrado Mahoma. Luego siguió viaje a La Meca, donde cumplió con los ritos habituales de un peregrino musulmán, adquiriendo el apelativo de *hayi* («peregrino»). En teoría había cumplido los objetivos de su viaje, pero en lugar de volver a Marruecos decidió acompañar a una caravana de peregrinos procedentes de Irak e Irán de regreso a sus hogares.

Irak, Persia, Kurdistán y regreso a La Meca

Ibn Battuta conoce el Irak gobernado por los mongoles. En primer lugar visita Nayaf, el lugar de enterramiento del cuarto califa, Ali ibn Abi Talib. Desde allí viaja a Basora y luego pasa a Persia, visitando Isfahán, Shiraz y otros lugares. Vuelve a Irak y visita Kufa y Bagdad, la antigua capital de los abbasíes, ahora convertida en ciudad de segundo orden tras haber sido saqueada por las tropas mongolas de Hulagu Jan.

En Bagdad conoce al joven Abu Saíd Bahador Jan, «rey de los dos Irak» y último gobernante del Iljanato unificado, cuya muerte y posterior fragmentación de su reino cuenta también Ibn Battuta en su relato, escrito varias décadas después. Viaja con la caravana real y se desvía de ella acompañando a uno de los príncipes a la ciudad persa de Tabriz en la Ruta de la Seda, para regresar luego al campamento de Abu Saíd. Obtiene del rey el patrocinio para realizar una segunda peregrinación a La Meca, regresando a Bagdad para hacer los preparativos. Ibn Battuta aprovecha el tiempo que resta hasta la salida de la caravana de peregrinos para visitar el norte del país, atravesando poblaciones como Samarra, Tikrit y Mosul y llegando hasta el Kurdistán.

En sus viajes por Irak y Persia, Ibn Battuta tiene ocasión de conocer a los chiíes, rama del islam inexistente en el Magreb, de cuyas creencias abomina y a quienes no oculta su antipatía.



Tras cumplir por segunda vez con el rito del *hach*, Ibn Battuta permaneció en La Meca durante un año, dedicándose por entero a la vida religiosa, lo que le permitió trabar conocimiento con numerosos peregrinos.



Yemen y la costa africana

Mezquita de Abdíaziz, la mas antigua de Mogdíscio

Hacia diciembre de 1330 Ibn Battuta emprende viaje hacia el sur. En Yida se embarca hacia la costa

nubia, en el actual Sudán, para cruzar de nuevo el mar Rojo poco después hacia el Yemen, donde es alojado por el Nur ad-Din Ali. De Adén arranca un largo viaje por mar con el que recorrerá las costas de África, el sur de la península arábiga y el golfo Pérsico. Pasando alrededor de una semana en cada uno de sus destinos, visitó Etiopía, Mogadiscio, Mombasa, Zanzíbar y Kilwa Kisiwani, entre otros. Con el cambio del monzón, el barco en que iba embarcado volvió hacia el sur de Arabia. Habiendo completado su aventura, antes de establecerse, inmediatamente decidió ir a visitar Omán y el estrecho de Ormuz. Hecho esto, viajó a la Meca otra vez.

Asia occidental y central

Al cabo de un año, decidió buscar ocupación con el Sultán de Delhi. Necesitando un guía y traductor para viajar allí, fue a Anatolia, entonces bajo el control de los turcos selyúcidas, para unirse a una de las caravanas que iban hasta la India. Un viaje por mar desde Damasco en un barco genovés lo llevó hasta Alanya en la costa sur de Anatolia. Desde allí viajó por tierra a Konya y después a Sinope en la costa del mar Negro.

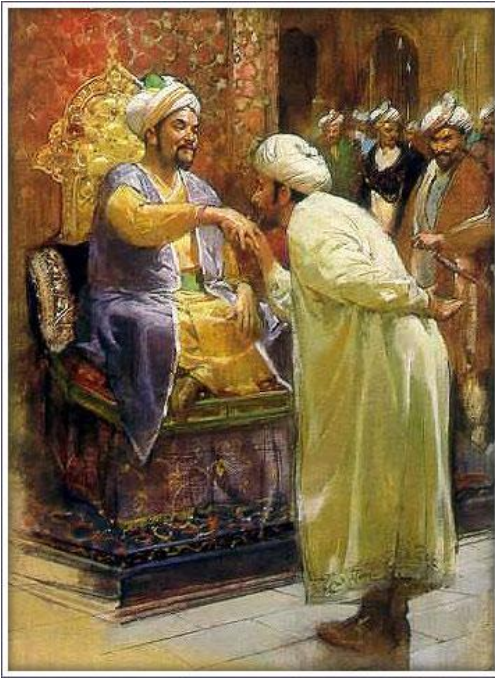
Cruzando el mar Negro, Ibn Battuta tomó tierra en Kaffa, en Crimea, y entró en las tierras de la Horda de Oro. Allí compró un carro y de manera fortuita se unió a la caravana de Ozbeg, el Khan de la Horda de Oro, en un viaje hasta Astracán en el río Volga.

Tras alcanzar Astracán, el khan permitió a una de sus esposas embarazadas volver a dar a luz en su ciudad de origen, Constantinopla. No es quizá una sorpresa para el lector que Ibn Battuta persuadiera a alguien para poder viajar en esa expedición, la primera de las suyas fuera de los límites del mundo islámico.

Tras llegar allí hacia el final del 1332, encontró al emperador Andrónico III y vio el exterior de Santa Sofía. Después de un mes en la ciudad, volvió sobre su ruta hacia Astracán, continuó más allá del mar Caspio y el mar de Aral a Bujará y Samarcanda. Desde allí viajó hacia el sur hasta Afganistán, cuyos pasos de montaña cruzó para seguir a la India.

India

El Sultanato de Delhi era una adición relativamente nueva a *Dar al-Islam* (la tierra del Islam), y el sultán había decidido traer tantos estudiosos musulmanes como fuera posible para consolidar su dominio. Con la sabiduría adquirida en sus años de estudio mientras estaba en La Meca, Ibn Battuta fue nombrado *qadi* ("juez") por el Sultán Muhammad bin Tughluq.



Pero el Sultán era incluso más arbitrario que lo usual en su época e Ibn Battuta pasó de vivir la cómoda vida de un subordinado de confianza a estar bajo sospecha por muchas razones. Con el tiempo decidió irse, bajo pretexto de hacer otra peregrinación a La Meca, pero el Sultán le ofreció la posibilidad de ir como embajador a China. Ante la oportunidad, tanto de alejarse del sultán, como de visitar nuevas tierras, Ibn Battuta aceptó.

En ruta hacia la costa, él y su grupo fueron atacados por rebeldes hindúes y separado de los otros le robaron y casi pierde la vida. No obstante, logró alcanzar a la caravana en dos días y continuó su viaje a Cambay. Desde allí embarcaron hacia Calicut. Pero, mientras Ibn Battuta visitaba una mezquita en la costa,

se desencadenó una tormenta y dos de los barcos de su expedición resultaron hundidos. El tercero, entonces, partió sin él y terminó requisado por un rey local en Sumatra unos meses más tarde.

Temeroso de volver a Delhi fracasado, permaneció un tiempo en el sur, bajo la protección de Jamal al-Din, pero cuando este hombre justo fue derrocado, Ibn Battuta debió abandonar completamente la India. Decidió continuar hacia China con un desvío a las Maldivas cerca del comienzo del viaje.

En las Maldivas pasó nueve meses, mucho más de lo que se proponía. Su saber como *qadi* era muy apreciado en las islas y fue medio sobornado medio secuestrado para quedarse. Nombrado juez en jefe y casado dentro de la familia real, se llegó a ver enredado en la política local, y terminó por marcharse de mala manera, al imponer Battuta juicios estrictos en el reino isleño, habituado al "laissez-faire". Desde allí, continuó a Ceilán para visitar el Pico de Adán.

Al poco de salir de Ceilán, su barco casi se hundió en medio de una tormenta, luego el barco que lo rescató fue atacado por piratas. Desembarcado en la costa, Ibn Battuta una vez más rehizo su camino de vuelta a Calicut, desde donde navegó a las Maldivas de nuevo antes de embarcar en un junco chino y tratar otra vez de alcanzar China.

Sureste asiático y China

Esta vez tuvo éxito, alcanzando en rápida sucesión Chittagong, Sumatra, Vietnam, y finalmente Quanzhou, provincia de Fujian, en China. Desde allí siguió al norte hasta Hangzhou, no lejos de la moderna Shanghái. También pretendió haber viajado incluso más al norte, por del Gran Canal a Janbalic (خاب باليق) (Pekín), pero se cree que es una de sus invenciones, no un hecho real.

Vuelta a Marruecos por el Mediterráneo. Viaje por España

De vuelta a Quanzhou, Ibn Battuta decidió volver a casa, aunque era un pequeño problema saber exactamente dónde fuera «su casa». Volviendo a Calicut una vez más, consideró acogerse a la piedad de Muhammad bin Tughluq, pero lo pensó mejor y decidió seguir a la Meca otra vez. Volviendo vía Ormuz y el Il-Khanato vio que el estado se deshacía en una guerra civil, habiendo muerto Abu Sa'id desde su anterior viaje allí.

Volviendo a Damasco, con la intención de seguir otra vez la ruta de su primer *hach*, supo que su padre había muerto. La muerte estuvo presente durante el año siguiente porque la Peste negra había comenzado, e Ibn Battuta estaba a su alcance conforme se extendía por Siria, Palestina y Arabia. Tras llegar a la Meca, decidió volver a Marruecos, casi un cuarto de siglo después de salir de allí. Durante el viaje hizo un último desvío hasta Cerdeña y luego volvió a Tánger para descubrir que su madre también había muerto, pocos meses antes.

Habiéndose afincado en Tánger durante unos años, Ibn Battuta comienza un viaje a *al-Andalus* (España musulmana). Por entonces Alfonso XI de Castilla amenazaba con conquistar Gibraltar, e Ibn Battuta se unió a un grupo de musulmanes que salían de Tánger con la intención de defender el peñón. Cuando llegó, Alfonso había muerto de la peste negra y la amenaza había desaparecido, así que Ibn Battuta decidió seguir el viaje por placer. Viajó desde Gibraltar a Ronda, Marbella y Málaga (ciudad de la que hace grandes elogios), desde la que sube a Vélez, Alhama y Granada para, desandando el mismo camino, regresar a Gibraltar y cruzar a Ceuta (cf. *Voyages*, vol. 4, pp. 354-374).

Al volver de España decidió viajar por una de las pocas partes del mundo musulmán que nunca había explorado: su propio país, Marruecos. En su vuelta a casa se detuvo un poco en Marrakesh, que era casi una ciudad fantasma tras la reciente epidemia y el cambio de la capital a Fez.

Una vez más retornó a Tánger y una vez más volvió a partir. Dos años antes de su primer viaje a El Cairo, el rey del Imperio de Malí, Mansa Musa, había pasado por esa ciudad en su propio *hach* y había causado sensación con sus extravagantes riquezas; algo así como la mitad del suministro mundial de oro en ese tiempo venía de África Occidental. Aunque Ibn Battuta nunca lo menciona abiertamente, esas noticias oídas durante su propio viaje debieron de incitar su curiosidad, porque decidió partir y visitar ese reino musulmán en el otro extremo del desierto del Sahara.

África occidental



Al finales de 1351, Ibn Battuta partió de Fez, alcanzando la última localidad de Sijilmasa poco más de una semana después. Cuando las caravanas de invierno comenzaron pocos meses más tarde, se unió a una de ellas, y en un mes estaba en la localidad de Taghaza, en el Sáhara Central, perteneciente al reino de Malí. Centro del comercio de la sal, Taghaza estaba inundada de sal y de oro

de Malí, aunque Ibn Battuta no tuvo una favorable impresión del lugar. Otro viaje de 800 km a través de la peor parte del desierto lo llevó a Mali, y más exactamente a la localidad de Walata.

Desde allí viajó al suroeste a lo largo de un río que el creía ser el Nilo, pero que era realmente el río Níger, hasta que alcanzó la capital de Imperio de Malí. Allí encontró a Mansa Soulayman, rey desde 1341. Aunque dudoso por la escasa hospitalidad del rey, permaneció sin embargo durante ocho meses antes de volver hacia el Níger y hasta Tombuctú que, aunque en los siguientes dos siglos llegaría a ser la ciudad más importante de la región, en esa época era pequeña e insignificante, e Ibn Battuta pronto siguió adelante. En algún lugar de su viaje a través del desierto recibió un mensaje del sultán de Marruecos ordenándole volver a casa. Así lo hizo, y esta vez se quedó.

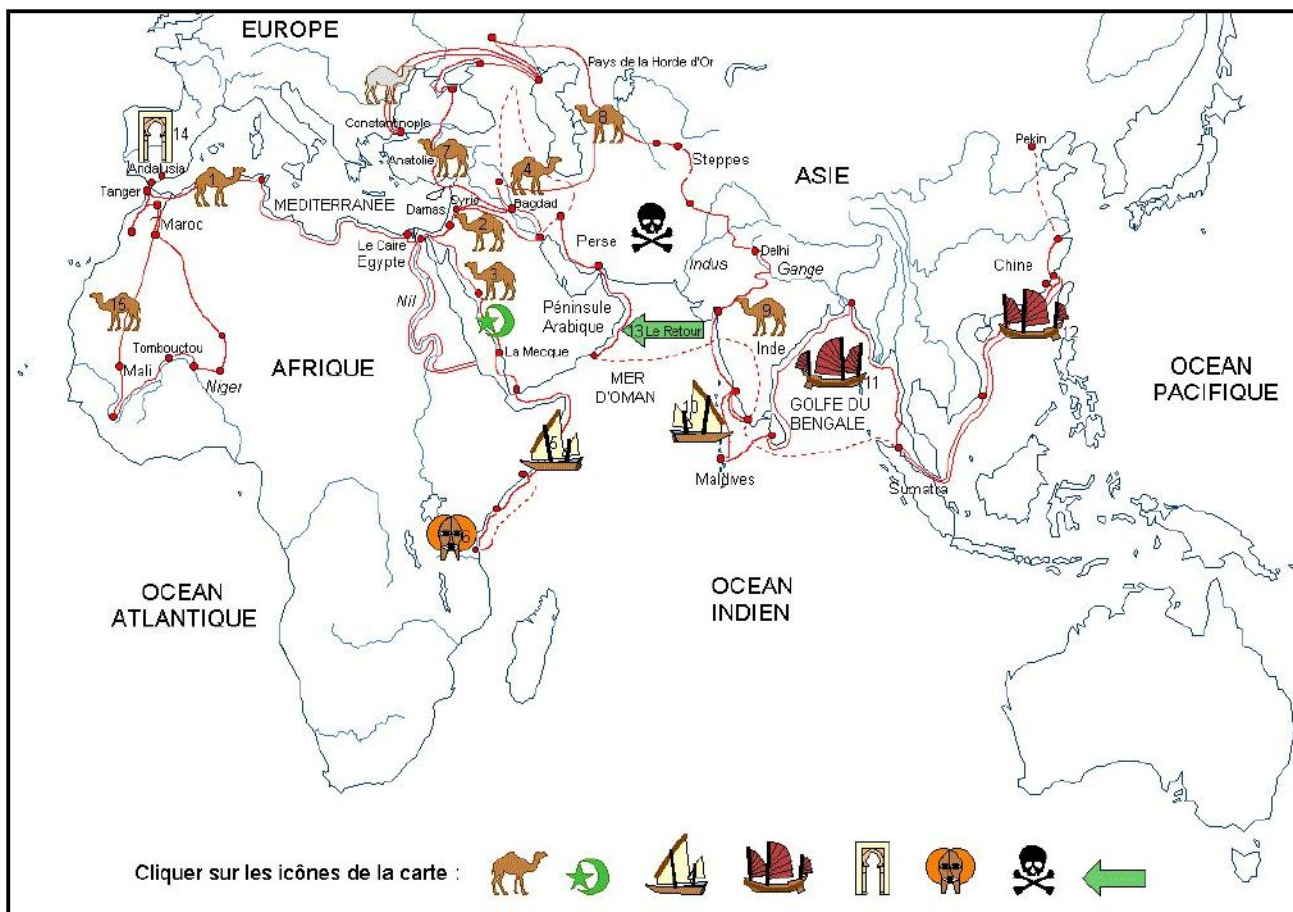
Época final



Mausoleo de Ibn Battuta.

Se conoce poco de la vida de Ibn Battuta posterior a la fecha de publicación de la *Rihla*. Podría haber sido nombrado *qadi* en Marruecos.

Ibn Battuta murió en Marruecos en algún momento entre 1368 y 1377. Durante siglos su libro fue desconocido, incluso dentro del mundo musulmán, pero en el siglo XIX fue redescubierto y traducido a varios idiomas europeos. Desde entonces la fama de Ibn Battuta ha ido creciendo y es ahora una figura bien conocida en el Oriente Medio. En la medina de Tánger Ibn Battuta tiene un pequeño mausoleo familiar, que es lugar de oración.



Los recursos de Asia



Cortezas de canela, junto a otras especias como la nuez moscada. La canela fue uno de los productos más demandados de Asia, pero no el único.

Las vías comerciales traían las codiciadas **especias**. Estas **semillas** y **tallos** aportaban gran variedad de ventajas. Por una partes reforzaban los métodos de conservación existentes y deficientes del momento, como era el **salado** y el **ahumado**, posibilitando disfrutar de los alimentos en buenas condiciones

durante más tiempo.⁶ En segundo lugar, permitían quitarles partes del sabor y olor putrefacto que presentaban muchos platos debido a lo imperfecto de las conservas.⁶ En tercer lugar, constituían una fuente de **farmacopéa** con algunas propiedades antisépticas, estimulantes para la digestión y estimulantes para el **aparato respiratorio** (Gheerbrant, 1990, p. 15). Por último, aportaban y aportan un sabor más agradable a muchos platos. Por todo

ello un bosque de árboles de **canela** era un tesoro para los europeos, capaces de muchos sacrificios para explotarlo.¹¹

Rojo (1993, p. 21) sostiene que la colonización de África tuvo su primer objetivo en conseguir un suministro permanente de **pimienta** para evitar el tener que consumir carne casi podrida. El autor llega a comparar el cierre de la ruta por los turcos, tras tomar **Constantinopla** en 1453, con la hipotética crisis que sufriría Occidente si se cortara el suministro petrolífero de repente. Afirmación está muy discutible, como también lo es que los únicos beneficios aportados por la pimienta fuesen buen sabor y conservador de alimentos. Ciertamente las especias contribuían a mejorar la calidad alimenticia, pero ese resultó ser sólo uno de sus aportes. Gheerbrant es más prudente y afirma que no sólo la pimienta era demandada, también la canela resultaba una especia muy cara por sus cualidades.

Con todo lo importante de dichos cultivos, sería un error dejarnos llevar por la idea de que la colonización de África se llevó a cabo solo por la pimienta o la canela en particular, ni por las especias en general, pese a ser quizá lo más valorado, Con la toma de Constantinopla los turcos también cortaron la llegada de ostras y perlas, las cuales se cultivaban en el **mar Rojo** y el **golfo Pérsico**; de **sedas** y de **porcelanas** provenientes de China, de perfumes, de tintes como el **índigo** para colorear los tejidos, de alfombras para cubrir las mesas en banquetes; así como de diamantes, los cuales comenzaron a traerse de la India hasta el descubrimiento de los yacimientos brasileños (**Campbell, 2003, p. 128**).

Sociedad de la época



Imprenta del siglo XV.

La sociedad del XV había desarrollado gran cantidad de cambios desde hacía un siglo y medio aproximadamente. Se pasaba de una conciencia más colectiva, de grupos sociales, a otra más individual, con ejemplos como la sustitución de los bancos corridos en los banquetes por sillas individuales o la vida en el campo por la de las ciudades, donde son menores los lazos entre personas. También cambió el comercio entre países y culturas, pasando de mercancías pequeñas de mucho valor a otras mucho más grandes y numerosas, lo que requería un mejor transporte marítimo.

A comienzos de la era de las exploraciones, en el **siglo XV**, **Johannes Gutenberg** inventó uno de los objetos que más ha cambiado el curso de la historia: la **imprenta** de caracteres

móviles.¹² Para el ya citado David (Arnold, 2002, p. 3) este invento es de capital importancia para la Era de los descubrimientos porque, por primera vez, en distintas regiones del mundo se podía tener el mismo conocimiento del Planeta y reunir las aportaciones de portugueses y españoles principalmente.

Desde finales de dicho siglo hasta la segunda mitad del siglo XVI tuvieron lugar las llamadas **Guerras Italianas**, que son un conjunto de conflictos europeos librados entre **Francia**, **España**, **Sacro Imperio Romano Germánico**, **Inglaterra**, **Escocia**, la **República de Venecia**, los **Estados Pontificios** y otras **ciudades estado** italianas. Por contra, terminó la Guerra de los Cien años el **miércoles 17 de octubre de 1453**.¹³

A lo largo del **siglo XVI**, varios religiosos, filósofos y políticos intentaron provocar un cambio profundo y generalizado en los usos y costumbres de la **Iglesia Católica** en la **Europa Occidental**. Así empezó la **Reforma Protestante**, mediante la predicación del sacerdote católico agustino **Martín Lutero**. Como respuesta a la misma surgió la **Contrarreforma** cuyos objetivos fueron renovar la Iglesia y evitar el avance de las doctrinas **protestantes**. Durante la segunda mitad de dicho siglo se desencadenaron una serie de ocho conflictos que fueron bautizados bajo el nombre de **Guerras de religión de Francia**. En estos sucesos se enfrentaron los **hugonotes** y los **católicos**. Casos como las guerras de religión en Francia y otros sucesos parecido en las islas Británicas o los Países Bajos llevaron a crear un deseo en muchos protestantes de crear una nueva sociedad en las nuevas tierras descubiertas, lo que podría sumar otro factor más para explicar el arrojío de los europeos por todo el mundo, tanto descubriendo como colonizando nuevos territorios en América y África (Arnold, 2002).

En 1347 se había desatado el primer brote de **peste negra** en Europa matando al menos a un tercio de las poblaciones afectas, cuando no a la mitad o más. El miedo y el desconcierto fueron grandes entre pueblo llano, gobernantes y médicos, todos necesitados de remedio y explicaciones. Aunque se habían formulado varias «hipótesis» como el alineamiento de planetas o envenenamiento de judíos, la gente necesita otras explicaciones que pudieran indicar un remedio contra la enfermedad. Así comenzó a desecharse por inútil la medicina clásica, basado en los escritos griegos y latinos, para dar paso a la experimental, que no empírica. Debido a los resultados obtenidos poco a poco con este nuevo método se abrió la posibilidad de poner en tela de juicio los escritos de **Galeno de Pérgamo** y otros médicos, así como de las enseñanzas clásicas en general. Así a **Bernardo de Chartres** se le atribuye la frase «Nosotros somos como enanos aupados a hombros de gigantes», rebatida Juan Luis **Vives** (1948, p. 368) con la oración «ni nosotros somos enanos ni aquellos hombres gigantes, sino todos de la misma estatura». Así el autor español rebatía una postura que inicialmente fue de humildad, pero terminaría siendo utilizada por los escolásticos más conservadores para tratar de detener las nuevas investigaciones e innovaciones. Por supuesto, este afán investigador no fue igual en todo el Continente. En España y Portugal se habían puesto en duda conceptos como la forma plana de la Tierra o la no circulación de la sangre mucho antes que en otros reinos. De la misma manera en estas naciones la investigación y las demostraciones empíricas eran más aceptadas que las disertaciones escolásticas, mientras que sucedía lo contrario en universidades centroeuropeas, donde una de las polémicas más urgentes desde que la plantease **Santo Tomás de Aquino** era «¿cuántos ángeles entra en la cabeza de una alfiler?» (Osho, 2011)



Leonardo Da Vinci.

Hasta finales de este siglo se había mantenido de forma hegemónica en Europa la escolástica; pero tras varios acontecimientos, como la peste, se fue abriendo paso una corriente filosófica, filológica, intelectual, artística y educativa denominada Humanismo, el cual estaba estrechamente ligado al Renacimiento. Precisamente sería esta era la que marcaría el comienzo de la expansión mundial de la cultura europea, lo cual rompe la concepción medieval del mundo, fundamentalmente geocéntrica. Algunos de los personajes más importantes del Renacimiento fueron Leonardo Da Vinci, Miguel Ángel, Miguel de Cervantes, el ya nombrado Martín Lutero, Alberto Durero, Johannes Kepler, Tycho Brahe, Joachim Patinir, Quintín Metsys, Antonio Moro, el Bosco, Erasmo de Rotterdam y Bruegel el viejo.

En 1453 los turcos otomanos toman Constantinopla y cierran el estrecho del Bósforo a la navegación por medio de una cadena. Así el comercio con Europa se dificultaba mucho y a veces se interrumpía lo que, por tanto, encareciendo todos los productos venidos de Asia e incluso haciéndolos inaccesibles.

Es posible que la superior tecnología y afán investigador en el tema náutico y metalúrgico de portugueses y españoles fuera una de las causas que los colocase delante de sus futuros competidores europeos. Dicha ventaja se iría reduciendo cuando llegó a España una nueva dinastía, los Austrias. También es posible que la ubicación geográfica de las dos naciones, orientadas al océano Atlántico, supusiera el desencadenante auténtico para empujarlos tras nuevas rutas y lograr reanudar el comercio con Asia. Otra explicación estriba en que las demás naciones europeas parecían más preocupadas de sus problemas territoriales, caso de Inglaterra conquistando Irlanda (Alpert, 2007, p. 50), que en la exploración geográfica, por tanto no se ocuparon de desarrollar flotas nacionales o escuelas de cartografía como hizo Portugal. Todos estos puntos de vista muestran la diversidad de teorías sin negar la postura unánimemente asumida de que la Era de los descubrimientos se desató por razones comerciales, especialmente alimenticias. Las especias habían cobrado especial importancia durante el Renacimiento ya que los métodos tradicionales de conservación, caso del salado o el ahumado, eran muy deficientes, retrasando poco los procesos de putrefacción de los alimentos y, con ello, no poder enmascarar un sabor casi repugnante. Rojo sostiene que la colonización de África tuvo su primer objetivo en conseguir un suministro permanente de pimienta para evitar el tener que consumir carne casi podrida (Rojo, 1993, p. 21), pero esta necesidad de pimienta y canela es muy antigua ¿Por qué en ese momento?



La carabela portuguesa, embarcación de vela que durante el siglo XV se utilizó ampliamente, sobre todo en las expediciones que propiciaron la Era de los Descubrimientos.

La historiografía actual no ha cerrado la polémica de por qué razón o razones los europeos se hicieron a la mar y en menos de dos siglos

habían explorado casi todo el Planeta, como tampoco existe consenso en porqué unas naciones lo hicieron mucho antes que otras. Consultando distintos autores se obtienen distintas respuestas, si bien es cierto que todos están de acuerdo en la gran demanda de productos asiáticos, pero sin haber unanimidad en porqué los portugueses y españoles fueron casi dos siglos por delante de franceses, daneses, ingleses u holandeses. Alguno, caso de David Arnold (2002), dejan el interrogante abierto sin decantarse explícitamente por una u otra explicación.

La Era de los Descubrimientos fue posible también porque hubo una serie de mejoras de las técnicas de navegación así como los avances en cartografía, navegación y construcción naval. El logro técnico que posibilitó la aventura fue la invención de la carraca y posteriormente de la carabela en la península Ibérica. Estos barcos eran una combinación de modelos tradicionales de navíos árabes y europeos y fueron los primeros capaces de salir del apacible mar Mediterráneo para hacerlo con cierta seguridad en aguas abiertas del océano Atlántico. Además la organización social de los reinos de la península ibérica determinaba una empresa así. Las grandes familias tenían la institución del mayorazgo, por la que el primogénito heredaba las posesiones familiares. Los segundones podían dedicarse a la Iglesia o probar fortuna en la guerra contra los moros, en la que podían ganar honores y tierras con su esfuerzo. Al acabar la conquista se acabaron las tierras por conquistar, aunque se podía seguir la reconquista por el norte de África, la Mauritania Tingitana de los romanos. Portugal terminó su reconquista antes que Castilla y se lanzó a establecer colonias en el norte de África como paso previo a seguir la ruta por el sur del continente. Aragón, también terminó antes que Castilla y se lanzó a buscar la ruta directamente por el Mediterráneo.

La reina Isabel la Católica en su testamento encargó que la reconquista siguiera por tierras de África,¹⁴ pero el descubrimiento de la ruta a las Indias por Occidente, en realidad el continente americano, cambió los planes de estos segundones y abrió posibilidades inesperadas para continuar el ímpetu conquistador de los ocho siglos anteriores.