

CHINA Y EUROPA EN TORNO A LA “ÉPOCA DE LOS DESCUBRIMIENTOS EUROPEOS”

GÓMEZ PINOS, Héctor
hgomezp@uoc.edu

Resumen: Artículo sobre la supuesta debilidad marítima china, que no es tal, a lo largo de toda su historia. Se realiza aquí un repaso a la historia naval del “Imperio del Centro” analizando las causas que llevaron a convertirse durante parte de la dinastía Ming en la, más que probablemente, primera potencia marítima del mundo durante cierto tiempo, y se buscan, así mismo, respuestas al por qué de su posterior repliegue, precisamente cuando los estados europeos apuestan decididamente por hacerse con el control de los océanos.

INTRODUCCIÓN.

Ya en época de la dinastía Tang (s.VII-X d.C.) China comienza a desarrollar una serie de redes comerciales marítimas hasta zonas costeras de la India que se irá consolidando durante las dinastías Song, Yuan y Ming (s.XIV-XVII). El desarrollo de este comercio oceánico está directamente relacionado con la incorporación de técnicas de construcción naval de otras civilizaciones de su entorno que China aplicó y perfeccionó mediante la creación de técnicas propias y novedosas, posibilitando, así, la construcción de barcos aptos para ser empleados en las travesías a larga distancia con las que hacer florecer el comercio en la región, arrebatar paulatinamente el control de las especias a los árabes y desarrollar una armada oceánica sin parangón en su época.

El empujón definitivo en la construcción naval se produjo con la entrada de los mongoles en China: en el inicio de todo vemos que su superioridad por tierra obligó a los Song a desarrollar tácticas fluviales con las que defenderse y a su vez a los Yuan, que acabaron haciéndose con estos conocimientos, para hacerles frente. Pero de todas las etapas cabe destacar sobremanera la del principio de los Ming, en la que, lejos de romper con la dinastía anterior en el campo que nos ocupa, se recogen sus bases y el desarrollo marítimo eclosiona dando lugar a una etapa sin precedentes. Hasta el punto de emprender, durante inicios de la citada dinastía, una enorme ampliación de una flota que ya contaba por entonces con más de 250 barcos del tesoro y más de 3.500 naves de otros tipos como barcos patrulleros, de guerra, cargueros, etc.

.Así, China se consolidó como una potencia naval sin rival en ninguna parte del mundo, llevando a cabo expediciones científicas de intérpretes, matemáticos, astrónomos, ingenieros y arquitectos de tal envergadura que no serían igualadas por los europeos hasta tres siglos y medio más tarde. Los territorios explorados, por su parte, pagaban tributos a China a cambio de recibir de ésta una serie de privilegios comerciales y protección, y los gobernantes que aceptaban el mando supremo del emperador chino eran igualmente recompensados con título, prebendas y con la posibilidad de visitar la capital del Imperio, que los recibía con todo tipo de honores y presentes.

La importancia de la flota naval llegó a ser tal que, según Gavin Menzies, *“una batalla entre la armada china y todas las demás del mundo juntas habría parecido una lucha entre una jauría de tiburones y un banco de sardinas”*¹.

EL MAR DE LA CHINA MING Y EUROPA.

El período de gobierno de la dinastía Ming en China, siglos XIV-XVII, coincide a grandes rasgos con la enorme expansión marítima llevada a cabo por los europeos que nuestra historiografía tradicional, marcadamente eurocentrista, ha explicado por la superioridad de la civilización y la tecnología europea. Ahora bien, realizando un estudio comparativo vemos claramente que la pretendida superioridad no era tal. Las razones, pues, deben ser buscadas en otros motivos, principalmente en la distinta visión y carácter de estos dos mundos, pero también en algunos acontecimientos históricos que afectaron a las redes comerciales mediterráneas y centroeuropeas.

Efectivamente, superada la crisis medieval en Europa, y al amparo del Renacimiento, se experimentó un gran cambio en casi todos los ámbitos, y se inició un amplio proceso de desarrollo en un marco de nuevas ideas impulsado por el establecimiento de nuevos estados centralizados y el auge demográfico, aspectos que facilitaban la estabilidad necesaria y el desarrollo con fines competitivos. Es ahora cuando se perfeccionaron los barcos (carracas, naos castellanas, carabelas...), dotándolos de mayores posibilidades de recorrido, carga y velocidad, y cuando el “arte de navegar” se perfeccionó mediante nuevos estudios sobre el manejo de los barcos y conocimientos sobre el litoral y las corrientes de aguas y vientos. Se extendieron,

además, el uso de la brújula (utilizada desde el s. XIII) y las escuelas de cartografía para la elaboración de mapas y cartas de navegación; pero es que además se recuperaron conocimientos más antiguos que habían caído en desuso o no eran aplicados al arte de navegar. Nos referimos principalmente a las declinaciones solares con el fin de establecer parámetros como la longitud.

Vemos por tanto que el desarrollo europeo fue muy importante, lo que ocurre es que todo lo dicho, e incluso más, puede ser aplicado también a China. Kuei-Sheng Chang afirma que los barcos chinos, divididos en cinco clases (caballeriza, de tesoros, de alojamiento, de suministros y de combate), contaban incluso con más capacidad, más maniobrabilidad y más resistencia al agua que los europeos². Además, la técnica constructiva empleada les permitía crear barcos con múltiples compartimentos, haciéndolos más adecuados para largas travesías. Igualmente, el conocimiento astrológico era fundamental para la guía en alta mar, así como las declinaciones de los astros, cuyo desarrollo explica el escaso uso de las medidas en términos latitudinales y longitudinales, aunque sin duda eran conocidas. Todo esto demuestra que la ciencia de la navegación era, también en esta parte del mundo, perfectamente conocida y se encontraba ampliamente desarrollada, tal como atestiguan la existencia de mapas en los que no sólo Asia sino también África aparecen perfectamente delimitadas (aspecto al que contribuyeron los contactos con la civilización musulmana) y los viajes de Zheng He, en los que se movilizaba a una flota mucho mayor que la de los viajes europeos.

La china Ming, de la que podemos llegar a afirmar que era la principal potencia marina del mundo, contaba además con una idea estatal consolidada, amplios recursos humanos y suficiente capacidad económica. Si bien es cierto que esto último presenta matices distintos, ya que en Europa la iniciativa privada fue fundamental para financiar las grandes empresas, no lo es menos que las posibilidades no se veían mermadas por ello. Cabe entonces buscar las divergencias entre Europa y China.

En primer lugar, la población europea se cuadruplicó entre los siglos XI y XIV, lo que, al no ir acompañado de una importante mejora en técnicas agrarias, hacía necesaria la absorción de nuevas tierras. Pero éstas eran prácticamente imposibles de conseguir en una Europa plenamente colonizada y con multitud de estados, por tanto

había que buscarlas fuera. China, en cambio, sólo aumentó considerablemente su población a finales del s. XVI, y en el siglo siguiente asistió a una notable disminución que equilibró la situación³; además sus plantaciones de arroz aportaban más elementos nutricionales que el trigo europeo, y, en cualquier caso, la expansión continental, hacia Asia Central, era mucho más factible.

Otro aspecto lo encontramos en los contactos con los musulmanes: mientras China convivía de formas más o menos estable con este pueblo, y mucho más lo hacían sus intercambios comerciales, en Europa las relaciones estaban profundamente marcadas por las diferencias religiosas, de carácter mesiánico e infinitamente más intransigente que las “religiones” de China. A esto se vino a sumar la conquista musulmana de la orilla sur del Mediterráneo y de todo Oriente Medio y Próximo, que si bien no cortó totalmente las rutas comerciales sí que las encareció al surgir nuevos intermediarios⁴, tal y como apunta Carlos Malamud en su libro sobre la conquista americana⁵. Se pretendía por tanto buscar rutas alternativas con los grandes centros de comercio orientales.

Otras diferencias notables las encontramos en la visión humanístico-cultural, y es que mientras a los europeos les valía cualquier tipo de tierras, ya fueran para cultivar si eran vírgenes, o para conquistar y cristianizar si estaban habitadas, en China parece que sólo interesaban aquellos territorios con actividad humana destacable con el fin de ampliar la esfera de influencia de la cultura sínica, y es que el elemento humano siempre ha estado muy presente desde tiempos de Confucio. Por otro lado el primer Emperador Ming había prohibido el expansionismo por vía militar, y los deseos de enriquecimiento personal, tan presentes en Occidente, eran vistos en China cuando menos con recelo. Estos dos elementos, en líneas generales, se respetaron durante toda la dinastía con excepción del reinado de Yongle, momento de mayor inestabilidad y en el que grupos de eunucos y lugartenientes, con gran influencia al ayudar a la entronización, llegaron a mirar más por sus intereses y por la búsqueda de bienes de lujo. Es, precisamente, la etapa de casi todos los viajes de Zheng He.

Para terminar, podemos señalar que en Europa existía desde la Antigüedad una tradición de intercambio con otras civilizaciones; este contacto con multitud de pueblos distintos, unido al ensalzamiento de lo individual, del héroe que realiza grandes empresas y viajes, probablemente contribuyeron a crear una importante tradición marinera y de “búsqueda de aventuras” hacia lo desconocido, que en China parece que apenas se aprecia.

CONCLUSIONES.

La arqueología y las fuentes escritas atestiguan la falsedad de que China fuera durante toda su historia un pueblo alejado de los mares y centrado en una expansión casi exclusiva hacia Asia central. Esta afirmación puede ser cierta durante el primer milenio de nuestra era y desde la mitad del siglo XV en adelante, pero entre medias, muy al contrario, nos encontramos con unas dinastías que, recogiendo la herencia de los aún no totalmente articulados intercambios internacionales de los Tang, se presentaron ante el mundo como una potencia naval en toda regla, la primera del mundo en algunos momentos, que contribuyó a aumentar entre sus vecinos el prestigio e influencia de la civilización china, estableció un mayor dinamismo en las relaciones internacionales y produjo una enorme expansión del comercio.

En todo ello es indudable el papel que representó el perfeccionamiento en la construcción de barcos, con el uso de técnicas muy avanzadas, pero no debemos pasar por alto el hecho de que en el espacio geográfico conocido como China habitaba una cultura muy consolidada y antigua, mucho más desarrollada que en la mayoría de sus vecinos.

Finalmente, China se retiraría de los mares por motivos que son inseparables de la cosmovisión china. Esta retirada, siendo prácticamente coincidente con el inicio de la expansión ibérica, tal vez sea uno de los factores que acabó contribuyendo, a la larga, a la situación de inferioridad (al menos en el campo militar) en la que se encontraba el Imperio Chino cuando, en el s. XIX, el colonialismo europeo se hizo mucho más agresivo en aquella zona del mundo. El mayor aislamiento político y diplomático que ello supone, la pérdida de mercados y el estancamiento de una industria naval marítima realmente eficiente con la que defenderse son factores derivados de este repliegue que

tal vez acabaron pagando caro; no en vano el asentamiento portugués en Macao no tardaría mucho en producirse.

-
- ¹ MENZIES GAVIN. *El año en que China descubrió el mundo*, Debolsillo, 2006, p.71.
- ² KUEI-SHENG, Ch., “The Maritime Scene in China at the Dawn of Great European Discoveries”, *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 94, Nº 3, p.349.
- ³ VV. AA., coord BUSQUETS I ALEMANY, A., *Geografía física y humana de Asia Oriental*, UOC, Barcelona, 2007. módulo 2, p.11.
- ⁴ A este respecto es significativo que Constantinopla cayese en 1453 y Castilla llegase a América apenas 40 años después.
- ⁵ MALAMUD, C., *Hª de América. Temas didácticos*, Universitas, Madrid, 2000.

IV. BIBLIOGRAFÍA.

- FOLCH, D. (2005), *Historia de Asia Oriental: los imperios de Asia Oriental*. Barcelona: UOC. Módulo 5.
- KUEI-SHENG, Ch., “The Maritime Scene in China at the Dawn of Great European Discoveries”, *Journal of the American Oriental Society*, Vol. 94, Nº 3.
- MALAMUD, C., *Hª de América. Temas didácticos*, Universitas, Madrid, 2000.
- MANGUIN, P-Y. (1993). “Trading Ships of the South China Sea”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 36, p.253-280.
- MENZIES, G (2002) El año en que China descubrió el mundo.
- REISCHAUER, E. O. (1940). "Notes on T'ang dynasty Sea Routes". *Harvard Journal of Asiatic Studies*. Vol. 5, Nº 2. (jun., 1940). pp 142-164.
- VV. AA., coord BUSQUETS I ALEMANY, A., *Geografía física y humana de Asia Oriental*, UOC, Barcelona, 2007.