

**DE LA PREFECTURA DE ZHANGZHOU A LAS FILIPINAS: UNA RUTA DE APROVISIONAMIENTO DE LA NAO DE CHINA EN LA ERA DE LA PRIMERA GLOBALIZACIÓN<sup>1</sup>****FROM ZHANGZHOU PREFECTURE TO THE PHILIPPINES: A SUPPLY ROUTE FOR THE “NAO DE CHINA” IN THE ERA OF THE FIRST GLOBALIZATION***Zhou Meng**Universidad Normal de China Central (Wuhan)*

ORCID: 0000-0001-6416-1004

**Resumen**

Este estudio investiga la ruta marítima histórica entre Zhangzhou y Manila durante los siglos XVI y XVII, explicando la navegación comercial que aprovechaba los monzones para llegar a Filipinas e intercambiar mercancías chinas por plata española. Se examinan detalladamente los términos náuticos y métodos de orientación utilizados por los marineros chinos, así como las unidades de tiempo y recorrido empleadas en la navegación. Se reconstruye la ruta analizando fuentes primarias y mapas menos conocidos por la historiografía occidental, incluyendo el *Dongxiyangkao* y el *Shunfeng Xiangsong*. Se discuten las variaciones en la duración del viaje según las condiciones meteorológicas y se comparan las descripciones de la ruta que aparecen en diferentes fuentes históricas.

**Palabras Clave:** Navegación, Zhangzhou, Manila, Nao de China, Siglos XVI y XVII.

**Abstract**

This study investigates the historical maritime route between Zhangzhou and Manila during the 16th and 17th centuries, exploring the monsoon-driven commercial navigation in the South China Sea. It examines in detail the nautical terms and orientation methods used by Chinese sailors, as well as the units of time and distance employed in navigation. The route from Zhangzhou to Manila is reconstructed, analyzing various historical documents and maps, including the *Dongxiyangkao* and the *Shunfeng xiangsong*. Variations in the duration of the journey according to meteorological conditions are discussed, and descriptions of the route in different historical sources are compared.

**Key Words:** Nautical terms, Zhangzhou, Manila, China ship, 16<sup>th</sup> and 17<sup>th</sup> centuries.

**FECHA RECEPCIÓN:** 15/04/2024

**FECHA ACEPTACIÓN:** 29/06/2024

<sup>1</sup> El presente dossier integra los resultados del proyecto 22YJC770035 *La Ruta de la Seda del Pacífico y la difusión e influencia de los objetos artísticos chinos en América Latina (Siglos XVI-XIX)* financiado por el Ministerio de Educación de la República Popular de China.

La presencia española en Filipinas marcó un hito en lo que conocemos como la “Era de los descubrimientos”. Es bien conocido que la búsqueda del “Reino de Catay” y el interés en las especias fueron los motivos iniciales que llevaron a las naciones ibéricas a explorar rutas que dirigieran a Oriente, siendo el descubrimiento de América un hecho fortuito. Tras varios intentos fallidos de expediciones realizadas por García Jofre de Loaysa, Álvaro de Saavedra y Ruy López de Villalobos,<sup>2</sup> los avances significativos en la exploración de una ruta de ida y vuelta a las “Indias Orientales” se lograron en 1565 con la llegada de la flota de Miguel López de Legazpi a Cebú. Posteriormente, el viaje del “San Pablo” liderado por el agustino Andrés de Urdaneta hasta Acapulco en Nueva España, tras recorrer 7,644 millas náuticas en 130 días, marcó el inicio de la ruta transpacífica que conectaría Asia y América durante los siguientes 250 años, conocida también como el “Galeón de Manila” o la “Nao de China”, ya que la mayoría de las mercancías cargadas provenía del Imperio Chino.<sup>3</sup> Esta ruta se integraba en el circuito establecido con la *Carrera de Indias* por la corona hispánica en el Atlántico y con la *Carreira da India* portuguesa en el océano Índico, facilitando así la circulación de bienes de forma global. En palabras de Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, la apertura de la ruta entre Manila y Acapulco se convirtió en un eslabón crucial (*missing link*) del comercio mundial.<sup>4</sup>

El “Reino de Catay” que buscaban los ibéricos resultó ser China, aunque les tomó tiempo entender la equivalencia. Al establecerse en Filipinas, los españoles se dieron cuenta pronto de que su búsqueda de especias era infructuosa, ya que ese archipiélago no producía ningún cultivo valioso aparte de la canela de Mindanao, cuya cantidad era insuficiente para mantener un comercio rentable. Sin embargo, al observar las embarcaciones tradicionales

---

<sup>2</sup> Sobre las travesías transpacíficas destacan las siguientes investigaciones: Mariano Cuesta Domingo, *Rumbo a lo desconocido. navegantes y descubridores* (Milán: Editorial Anaya, 1992); “La disputa de las especias y la expedición de Loáisía a las Molucas,” *Desperta Ferro: especiales*, n° 18, 2019, pp. 46–52; Jose María Ortuño Sánchez-Pedreño, “Las pretensiones de Hernán Cortés en el Mar del Sur. Documentos y exploraciones,” *Anales de derecho*, 22, 2004, pp. 317–56; “La expedición de Ruy López de Villalobos a las islas del Mar del Sur y de Poniente: estudio histórico-jurídico,” *Anales de derecho*, 23, 2005, pp. 249–92.

<sup>3</sup> Sobre el viaje de Legazpi y Urdaneta véase Blas Sierra de la Calle, “La expedición de Legazpi-Urdaneta (1564-1565), el tornaviaje y sus frutos,” *Instituto de Historia y Cultura Naval. XXXVII Jornadas de Historia Marítima. V Centenario del Nacimiento de Fr. Andrés de Urdaneta. Ciclo de Conferencias. Enero 2009. Cuaderno monográfico n° 58 de la Revista de historia naval* (Madrid: Ministerio de Defensa, 2009), pp. 129–68.

<sup>4</sup> Dennis O. Flynn y Arturo Giráldez, “Born with a ‘Silver Spoon’: The Origin of World Trade in 1571,” *Journal of World History* 6, n° 2, 1995, pp. 201–21.

malayas, conocidas como “pros”,<sup>5</sup> cargadas con seda y porcelana, Legazpi comprendió rápidamente la posibilidad de establecer relaciones comerciales con China. En una carta al rey Felipe II escrita en 1567, propuso “navegar por la costa china y comerciar con la Tierra Firme”.<sup>6</sup> En 1571, Legazpi estableció la capital de las islas Filipinas en la recién fundada ciudad de Manila, lo que facilitó enormemente el comercio con China, convirtiendo a esta ciudad también en el puerto de salida de los galeones que partían anualmente hacia Acapulco.

La llegada de los españoles a Filipinas en 1565 coincidió con un evento de gran relevancia en la historia china. En 1567, dos años después, el gobierno chino levantó la política *haijin*, que prohibía el comercio marítimo exterior, y designó Yuegang (Puerto de la Luna), situado en la prefectura de Zhangzhou y conocido en las fuentes castellanas y portuguesas como Puerto de Chincheo, como el único lugar autorizado para dichos intercambios. Yuegang (Puerto de la Luna) obtuvo su nombre debido a su forma geográfica, parecida a este cuerpo celeste. Se trataba de una bahía fluvial donde el río Jiulong desembocaba en el mar. Este puerto surgió en la primera mitad del siglo XVI como un centro de contrabando bajo el sistema *haijin*. En 1567, al otorgarle el privilegio de comerciar con el extranjero, el gobierno chino estableció un nuevo distrito denominado Haicheng, que incluía el mismo ámbito de dicho puerto,<sup>7</sup> y creó una organización llamada Duxiangguan, cuya función era algo similar a la de una aduana.<sup>8</sup>

Gracias a las nuevas políticas de la dinastía Ming, Yuegang pronto se convirtió en un puerto internacional desde el cual partían anualmente decenas de barcos chinos hacia los puertos del sudeste asiático. Este comercio entre Yuegang y más de veinte estados y regiones del sudeste asiático, siendo el tráfico con Manila el más próspero, se encuentra registrado en el libro *Dongxiyangkao*, publicado en 1617 por Zhang Xie.<sup>9</sup>

Es importante subrayar que, aunque al referirse al comercio exterior en la última etapa de la dinastía Ming, se suele emplear el topónimo Zhangzhou como sinónimo de Yuegang, la

---

<sup>5</sup> William Lytle Schurz, *El galeón de Manila*, traduc. Pedro Ortiz Armengol. (Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1992), p. 62.

<sup>6</sup> Archivo General de Indias (en adelante AGI), Filipinas, 6, R. 1, N. 7. Carta de Legazpi sobre falta de socorro y descubrimientos. 23 de julio de 1567.

<sup>7</sup> Meng Zhou, “Cuando el mar se encuentra con la tierra: cultura marítima y comercio exterior de Zhangzhou (1567-1644)”, (tesis doctoral inédita, Departamento de Historia de Arte, Universidad de Granada, 2021), p.61.

<sup>8</sup> *Ibid.*, pp. 163.

<sup>9</sup> Xie Zhang, *Dongxiyangkao [Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 1981).

realidad histórica es más compleja. Según las divisiones administrativas de la dinastía Ming, Zhangzhou era una prefectura cuya región abarcaba un territorio mucho más extenso que el distrito de Haicheng, donde se encontraba el puerto de Yuegang. A pesar de que el comercio exterior fue inicialmente un privilegio exclusivo de Yuegang, el contrabando permitió que las embarcaciones continuaran zarpando desde muchos otros puertos fuera de la supervisión oficial.<sup>10</sup> Por ello, en este texto, el topónimo Zhangzhou se refiere a la prefectura de Zhangzhou en su totalidad, y no debe ser confundido exclusivamente con la ciudad de Haicheng en la bahía fluvial.

Con la Nao de China, es decir, el Galeón de Manila o de Acapulco, la gran demanda del mercado americano atrajo a numerosos comerciantes chinos a la capital filipina, la mayoría de ellos provenientes de Zhangzhou y Quanzhou, en la provincia de Fujian. Estos mercaderes traficaron una gran variedad de productos chinos, principalmente seda, porcelana, artesanías, metales y artículos cotidianos. Estos productos se cargaban en los galeones para ser transportados a Nueva España, donde se convertían en artículos codiciados en la feria de Acapulco o en el Parian de la Ciudad de México.<sup>11</sup> Durante el viaje de regreso a Manila, los galeones transportaban una gran cantidad de plata americana, que influiría en la reforma monetaria de la dinastía Ming y en el desarrollo económico de los siglos siguientes.<sup>12</sup>

A pesar de que se ha discutido ampliamente sobre la ruta de la Nao de China desde el puerto de Cavite hasta Acapulco, se ha prestado poca atención a cómo los productos chinos llegaban a Filipinas, especialmente en la ruta específica seguida por los barcos chinos desde Zhangzhou hasta Manila. Esta ruta, que se mantuvo durante varias décadas, fue fundamental para el florecimiento de Yuegang tanto en términos de volumen de negocios como por su papel como enlace entre China y el mercado mundial. Buen ejemplo de ello fue el intercambio de técnicas, conocimientos y términos de navegación entre chinos y españoles, fenómeno que se

---

<sup>10</sup> Zhou, “Cuando el mar se encuentra con la tierra: cultura marítima y comercio exterior de Zhangzhou (1567-1644)”, 142.

<sup>11</sup> El Parian se refiere al mercado de la Ciudad de México donde se comerciaba con las mercancías orientales traídas al puerto de Acapulco por el Galeón de Manila durante el virreinato. Estaba ubicado en lo que hoy es el Zócalo. Véase Jorge Olvera Ramos, “El Parián: un espacio para el comercio tradicional”, en Carmen Blázquez et alii, *Las ciudades y sus estructuras. Población espacio y cultura en México, siglos XVIII y XIX*. (México: Universidad Autónoma de Tlaxcala/Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa, 1999), pp.161-170.

<sup>12</sup> Yueyou Cui y José Luis Caño Ortigosa, “Nuevos apuntes sobre la reforma monetaria de la dinastía Ming (1573-1644): la plata americana”, *Signos Históricas*, 25/50 (2023), pp. 288-322.

refleja claramente en el primer diccionario de ambos idiomas que se conoce y en el mapa que los mercaderes chinos regalaron a las autoridades castellanas.<sup>13</sup> Por tanto, su estudio es crucial para comprender el comercio transpacífico desde una perspectiva global, objetivo que buscamos abordar con este trabajo. Los marineros chinos lograron establecer esta ruta gracias a su experiencia y al rico conocimiento náutico acumulado por los navegantes de Fujian a lo largo de muchos siglos. Por tanto, podemos reconstruir los detalles de esta ruta utilizando manuales técnicos y cartas náuticas dejadas por la gente de esa época.

En este estudio, nos proponemos avanzar en el conocimiento de esa ruta a través de la combinación de varios tipos de fuentes, conservadas tanto en China como en Occidente. Esencialmente, estas son el libro chino *Dongxiyangkao*, así como dos importantes fuentes conservadas en la Biblioteca Bodleian de la Universidad de Oxford: *Shunfeng xiangsong* y *Dongxiyang hanghaitu* (también conocido como el mapa de Selden). También aprovecharemos una amplia gama de documentos locales de la provincia de Fujian, como los libros corográficos (*fangzhi*) de esta región, junto con fuentes castellanas básicas como el libro de Antonio de Morga y documentación conservada del Archivo General de Indias. Todo esto nos permitirá reconstruir la ruta Zhangzhou-Manila, un eslabón crucial en el comercio de la temprana globalización.

### Documentación y materiales

A diferencia de las cartas náuticas occidentales, las antiguas cartas y técnicas de navegación chinas se transmitían principalmente de forma oral entre los marineros y rara vez se conservaban en forma de documentos, por lo que se conservan muy pocos datos por escrito. Sin embargo, esto no significa que no se puedan encontrar rastros de esta antigua tradición. A lo largo de miles de años, los navegantes chinos acumularon una valiosa experiencia en la exploración de las rutas del sudeste asiático. Entre esta tradición oral y los pocos documentos

---

<sup>13</sup> Fabio Yuchung Lee y otros, “The Dictionary Hispanico Sinicum as a Memory of the World”, *Dictionario Hispanico Sinicum*, NTHU Press, 2018; Fabio Yu Chung Lee y José Luis Caño Ortigosa, *Studies on the Map Ku Chin Hsing Sheng Chih Tu*. Hsinchu, National Tsing Hua University, 2017; José Luis Caño Ortigosa, “Náutica y comercio marítimo, actores y prácticas documentales para un lenguaje común en el primer contacto hispánico-sínico”, en Vicente Pajuelo Moreno y José María García Redondo (eds.), *Navegaciones en época moderna. Hombres barcos y naufragios*, Madrid, Ministerio de Defensa/Doce Calles, 2024, pp. 149-176.

que han sobrevivido hasta el día de hoy, los investigadores disponen de materiales valiosos para estudiar, entre otros aspectos, la ruta Zhangzhou-Manila.

### *Dongxiyangkao*

El primer documento mencionado es el libro *Dongxiyangkao*, publicado en 1617 y escrito por Zhang Xie (1574-1640), un erudito local de Zhangzhou. El título de este libro se traduce *Relato sobre los Océanos Oriental y Occidental*, refiriéndose al mundo ultramarino de la China antigua. Conceptualmente, para China el mundo ultramarino se dividía en dos partes: el Océano Oriental (*Dongyang*) y el Océano Occidental (*Xiyang*). La definición concreta de cada una de esas partes experimentó varios cambios a lo largo de la historia, pero en la última fase de la dinastía Ming los fujianeses tenían su propia forma de entenderlas. Según *Dongxiyangkao*, los habitantes de Zhangzhou utilizaban la isla de Kalimantan como punto de separación del Océano Oriental y del Occidental. En el Oriental se encontraban los reinos de Luzón, Sulu, Moluca, Brunei, como los más importantes para las relaciones con China, mientras que en el Occidental se incluían lugares como Cochinchina (Jiaozhi), Champa, Siam, Camboya, Malaca, entre otras naciones.<sup>14</sup>

Este libro abarca una amplia gama de temas relacionados con el comercio exterior entre Zhangzhou y los lugares de los Océanos Oriental y Occidental (*Dongxiyang*) hacia su época. Entre su contenido se incluyen registros detallados sobre las costumbres locales, la historia, la geografía, las condiciones económicas y otra información relevante de todos estos lugares, incluyendo Filipinas.

Además, *Dongxiyangkao* contiene una vasta cantidad de conocimientos náuticos, como rutas de navegación, hidrología, meteorología, la estructura de los barcos y la tecnología de navegación. El libro proporciona información detallada sobre el estado operativo de los barcos, la distancia desde el puerto interior, la dirección del viento, las mareas y otros datos relevantes. Es especialmente notable por registrar minuciosamente la ruta entre Zhangzhou y Manila, lo que lo convierte en una documentación indispensable para estudiar el comercio entre China y Filipinas durante la dinastía Ming.

---

<sup>14</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 153.

*Shunfeng xiangsong*

Otra fuente de gran importancia es el *Shunfeng xiangsong*, una antigua guía náutica china que se conserva en la Biblioteca Bodleian de la Universidad de Oxford. Este documento fue donado a la biblioteca en 1639 por el arzobispo de Canterbury y canciller de la Universidad de Oxford, William Arch. Laud. Se cree que pudo haber sido llevado a Europa por un mercader o misionero del siglo XVI. Inicialmente, el libro carecía de título hasta que, en 1687, un chino cristiano llamado Shen Fuzong le otorgó un título en chino, *Shunfeng xiangsong*, que significa “Viaje con viento favorable”, acompañado de una transcripción fonética romanizada “Xin fun siam sum”. Además, Thomas Hyde añadió explicaciones adicionales en latín: “Liber docens navigationem partium maris prope Chinam”.<sup>15</sup> En 1936, el estudioso chino Xiang Da, trabajando como bibliotecario temporal en la Universidad de Oxford, descubrió el libro y lo transcribió para llevarlo a China. Sin embargo, su valor académico no fue ampliamente reconocido hasta que una versión revisada del libro fue publicada en China.<sup>16</sup>

El contenido principal del *Shunfeng xiangsong* consta de tres partes: la primera aborda observaciones meteorológicas como la salida del sol y de la luna, reglas de viento, mareas, fenómenos atmosféricos, observación estelar, uso de la brújula, cálculo de distancias y algunas restricciones; la segunda describe la topografía de montañas y ríos de cada lugar, junto con una breve descripción de las rutas; la tercera parte detalla una docena de rutas marítimas de ida y vuelta entre el puerto del islote de Chincheo (Wuyu) de Zhangzhou y varios lugares en el Mar del Sur de China. Estas rutas, registradas con el sistema náutico tradicional chino *zhenlu* (ruta de aguja),<sup>17</sup> incluyen una detallada entre Zhangzhou y Luzón (Manila). Aunque hay un debate sobre la fecha de creación de este libro, la mayoría de los investigadores creen que fue elaborado en la segunda mitad del siglo XVI o principios del XVII, lo que coincide con el auge del

---

<sup>15</sup> Yijie Liu, *Shunfeng xiangsong yanjiu [Estudio de Shunfeng xiangsong]*, (Dalian: Dalian Maritime University Press, 2017), pp. 5-6.

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 10. Junto con otro manual náutica titulado *Zhinan zhengfa*, *Shunfengxiangsong* fue publicado en 1961 por el editorial Zhonghua Shuju en libro que recopila los dos bajo el título de *Liangzhong haidao zhenjing* (Dos libros de agujas de rutas marítimas). *Liangzhong haidao zhenjing [Dos libros de agujas de rutas marítimas]*, notas de Xiang Da (Beijing: Zhonghua Shuju, 1961).

<sup>17</sup> En general, las cartas náuticas de China de esa época prácticamente han desaparecido y la mayoría de los registros sobre las rutas marítimas se guardan en forma de textos llamados *zhenlu* (ruta de agujas), algo parecido a los portulanos occidentales en el que se indica el uso de la brújula en cada ruta.

comercio entre Zhangzhou y Manila. Por lo tanto, representa una referencia crucial para estudiar la ruta comercial sino-filipina durante el último período de la dinastía Ming.

*El mapa de Selden (Dongxiyang hanghaitu)*

Además de las fuentes documentales, otro recurso esencial es el renombrado mapa de Selden, preservado en la Biblioteca Bodleian de la Universidad de Oxford. Este mapa, que es la única carta de navegación oceánica de la dinastía Ming que ha sobrevivido hasta nuestros días, recibe su nombre por ser parte de la colección de John Selden (1584-1654),<sup>18</sup> un destacado jurista y humanista inglés de esa época. También se conoce como *Dongxiyang hanghaitu* en chino, que se traduce como *Carta náutica de los Océanos Oriental y Occidental*. Este mapa representa las rutas marítimas desde Zhangzhou hacia numerosos reinos colindantes y cercanos en el sureste de Asia, así como hacia Japón y Corea al noreste. Se estima que fue elaborado entre 1566 y 1624,<sup>19</sup> posiblemente por un erudito local de la región de Zhangzhou y Quanzhou.<sup>20</sup>

Aunque el mapa abarca una amplia cobertura geográfica, todas las rutas parten desde Zhangzhou, lo que subraya el papel crucial de Yuegang en esta red comercial. El mapa,

---

<sup>18</sup> Hongping Annie Nie, *The Selden Map of China: A New Understanding of the Ming Dynasty* (Oxford: Bodleian Libraries, University of Oxford, 2014), 19. La versión digital del Mapa de Selden se puede consultar en la página web oficial de la Biblioteca de Bodleian: <https://seldenmap.bodleian.ox.ac.uk/>, consultado el 17 de enero de 2024.

<sup>19</sup> Está ampliamente aceptado que el mapa de Selden se creó entre finales del siglo XVI y principios del XVII, al final del reinado Wanli y el comienzo del reinado de Tianqi, cuando el comercio marítimo con países extranjeros estaba floreciendo después de que la corte Ming levantó la prohibición del comercio exterior. Algunos académicos, basando su teoría en la evidencia de cambios en nombre de Taiwán, proponen que el mapa de Selden se hizo en la era de Wanli entre 1566 y 1602 (Yusheng Guo y Yijie Liu, “‘Dongxiyang hanghaitu’ chengtu shijian chutan [Preliminary Analysis on the Completion Time of the Selden Map of China ],” *Haijiaoshi yanjiu [Journal of Maritime History Studies]*, n.º. 1, 2011, pp. 67–81). Otros infieren la información de términos de dirección contemporáneos utilizados por los holandeses, los españoles y los portugueses, y creen que lo más probable es que el mapa se produjo entre 1610 y 1620. (Yingyan Gong, “Guowai xinjin faxian de yifu mingdai hanghaitu [A Ming Dynasty Nautical Chart Newly Discovered Overseas],” *Lishi yanjiu [Historical Research]*, n.º. 3, 2012, pp.156–60). Sin embargo, otros estudiosos también afirman que el mapa se elaboró en el sexto año de la era de Wanli (1578) como muy pronto, y que se produjo alrededor de 1621 después de que los holandeses ocuparon las Molucas y antes de entrar en Tainan (de Taiwán) en 1624, alrededor del cuarto año de la era Tianqi. (Jiarong Chen, “Mingmo jiangli ji zhangquan hanghai tongjiaotu: bianhui shijian,tese ji haiwai jiaotong diming luexi [The Compilation Time, Characteristics and Notes to the Overseas Locations of the Selden Map of China],” *Haijiaoshi yanjiu [Journal of Maritime History Studies ]*, n.º. 1, 2011, pp. 52–66.

<sup>20</sup> Jiang Qian, “Yifu xinjin faxian de mingchao zhongye caihui hanghaitu [A Mid-Ming Watercolour Navigation Map Recently Discovered at Oxford University],” *Haijiaoshi yanjiu [Journal of Maritime History Studies]*, n.º. 1, 2011, pp. 1–8.

elaborado a mano y coloreado, marca las rutas de los barcos en cada travesía utilizando el sistema tradicional de agujas de China. Entre todas las rutas representadas, destaca especialmente la que conecta Zhangzhou con Luzón (Manila), ya que cerca de la representación de Filipinas se encuentra una frase en chino que menciona la presencia de extranjeros, específicamente los españoles que visitan Luzón. La palabra “Huaren” en esta frase, que se utiliza para referirse a los españoles, sugiere la posibilidad de que el autor del mapa fuera un chino residente en Manila.<sup>21</sup> Esto convierte al mapa de Selden en un recurso invaluable para estudiar el comercio entre China y Filipinas durante los siglos XVI y XVII.

Los tres materiales anteriores son fundamentales para esta investigación, ofreciendo una visión integral del comercio entre Zhangzhou y Manila en la última etapa de la dinastía Ming. Aunque presentados en diferentes formatos, estos tres materiales son fuentes primarias que proporcionan información crucial sobre esta actividad comercial. Sus autores son todos originarios de la región de Zhangzhou y Quanzhou, y las fechas de su creación se concentran entre la segunda mitad del siglo XVI y principios del siglo XVII.

Es importante considerar las posibles intersecciones entre estos tres materiales. No podemos descartar la posibilidad de que los autores de alguno de ellos hayan aprendido de los otros. Por ejemplo, en el proceso de crear *Dongxiyangkao*, Zhang Xie pudo haber consultado otras fuentes, como cartas náuticas de la misma época o manuales de navegación similares a *Shunfeng xiangsong*. Y los registros de *Shunfeng xiangsong* sobre las rutas de aguja (*zhenlu*) también se corresponden sustancialmente con la descripción del mapa de Selden, lo que sugiere que el autor de este libro pudo haber transcrito el texto de acuerdo con algún mapa parecido al de Selden.

Otro desafío importante para la interpretación del antiguo libro geográfico reside en la decodificación de los nombres de lugares en chino, que difieren significativamente de las denominaciones de hoy. Por esa razón y para una más fácil comprensión, al tiempo de repasar la ruta y las orientaciones dadas para ir de Zhangzhou a Manila según la toponimia de la época, también trataremos de explicar la ubicación de todos los lugares mencionados en esta línea

---

<sup>21</sup> Robert Batchelor, “The Selden Map Rediscovered: A Chinese Map of East Asian Shipping Routes, c.1619,” *Imago Mundi* 65, n.º. 1, 2013, pp. 37–63.

según su denominación actual. Para ello, utilizaremos una variedad de fuentes, incluyendo las tres fuentes mencionadas anteriormente, así como otros libros geográficos chinos, como la corografía (*fangzhi*) de la región de Fujian y la versión anotada del libro *Hailu (Relato del mar)*, elaborado durante la dinastía Qing. También recurriremos a fuentes castellanas, ya que la documentación española sobre las islas de Filipinas proporciona información útil para aclarar algunas dudas.

Por lo tanto, combinando estos materiales de manera complementaria, podremos reconstruir la ruta entre Zhangzhou y Manila de manera más completa y precisa. Esta complementariedad nos ayudará a obtener una visión más detallada de la verdad histórica sobre esta importante ruta comercial.

### La ruta de Zhangzhou a Manila

La navegación comercial entre Zhangzhou y Manila podía realizarse gracias a los monzones del mar del sur de China. Durante el invierno, en la costa de Fujian predomina el monzón del noreste, y los navíos chinos, siguiendo la dirección del viento, llegaban sin demasiados problemas a Manila. Los mercaderes fujianeses solían pasar el invierno en la isla de Luzón, hecho que fue denominado *yadong* (invernarse).<sup>22</sup> Llegada la primavera, cuando se producía el monzón de dirección contraria, podían realizar el viaje de regreso a Fujian.

A diferencia de la náutica europea, la náutica tradicional china empleaba un sistema terminológico único para determinar la dirección con la brújula, así como un método propio para medir el tiempo y el recorrido durante la navegación. Por lo tanto, antes de iniciar nuestro análisis, es crucial explicar algunos términos que los chinos solían utilizar en sus prácticas náuticas en relación con la orientación, la medición del tiempo y el recorrido.

#### *La orientación*

Los chinos conocían el uso de la brújula en la navegación desde el siglo XII. Los fujianeses, como pioneros de la náutica china, dominaban este instrumento en el tiempo que nos ocupa. De acuerdo con *Dongxiyangkao* y *Shunfeng xiangsong*, a lo largo de los siglos XVI

---

<sup>22</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 89.

y XVII, la brújula fue ampliamente utilizada para definir la orientación y para señalar por escrito las distintas rutas marítimas.

Por su parte, el compás náutico chino, bautizado *luopan* es un tablero redondo en cuya periferia están colocados 24 puntos, que dividen la circunferencia en porciones de 15 grados. El nombre de estos 24 puntos es una combinación de los distintos sistemas numéricos chinos: las doce Ramas Terrenales, ocho de los diez Troncos Celestiales y cuatro de los Ocho Trigramas.<sup>23</sup> Se designa el punto *zi* como el grado cero, la dirección del norte y el resto se distribuye como lo que demuestra figura 1. Mientras tanto, el grado 180, la orientación sur, corresponde con el punto *wu*, número de las doce Ramas Terrenales.

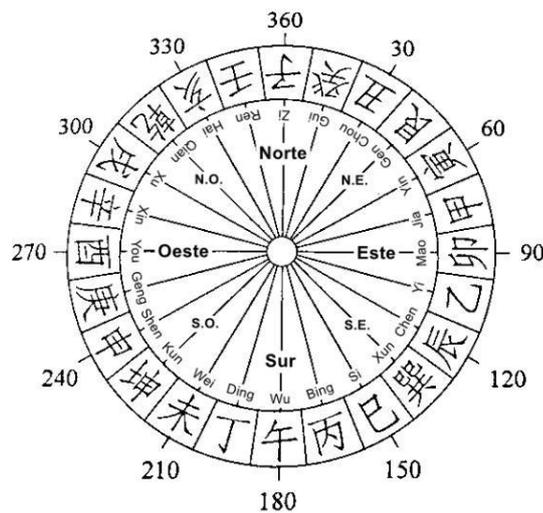


Figura 1. Orientación de *luopan*. Elaboración de la autora.

Tanto las cartas náuticas como los libros chinos de rutas marítimas suelen tener textos o imágenes para indicar la orientación en el mar, conocido como *zhenlu* (ruta de agujas). Cuando se refiere solamente a un punto, entendemos la dirección correspondiente sin ningún problema. Por ejemplo, utilizar la “aguja sola xun” significa dirigirse a 135° S.E. Pero en muchas ocasiones, también se combinaban dos puntos contiguos para definir una cierta dirección. En ese caso, la interpretación del *shuangzhen* (doble aguja) resultaba un problema.

<sup>23</sup> Joseph Needham, *Science and Civilization in China*, Vol. IV, *Physics and Physical Technology*, Part I: *Physics* (Cambridge: Cambridge University Press, 1962), p. 247.

Tomando el ejemplo de “aguja chen-xun” (120° S.E., 135° S.E), según Mills tiene tres explicaciones,

- a) Dirigirse primero a 120° S.E., y luego a 135° S.E.;
- b) Dirigirse a la línea central entre 120° S.E. y 135° S.E., es decir, 127.5° S.E.
- c) Es una dirección general, algo entre 120° y 135° S.E.<sup>24</sup>

En realidad, el cálculo de “doble aguja” sigue siendo un tema debatido. Zhou Zhiming, a través de su análisis de las menciones conocidas sobre la “doble aguja” en los documentos chinos, propone que lo que se indica con los puntos del compás siempre es una orientación general para mantener la dirección de las naves dentro de un cierto rango, sin que normalmente necesitaran de tanta rigurosidad. Según él, la verdadera dirección puede ajustarse según muchos factores externos, como la localización del barco, las islas que están cerca, los vivientes marítimos, las corrientes oceánicas, así como la geología del fondo del mar.<sup>25</sup>

### *El tiempo y el recorrido*

Aparte de la orientación, la navegación china también tenía su propia forma de calcular el tiempo y recorrido. Dos unidades que solían aparecer en los documentos eran *geng* y *chao*. El *geng* fue originalmente una unidad muy usada para contar el tiempo. Los chinos dividían un día en diez *geng*, lo que determina que se trata de una unidad de tiempo equivalente a 2.4 horas. Sin embargo, en los libros de rutas y en las cartas náuticas, el *geng* también era una unidad utilizada para contar el recorrido del barco. En este caso determinar su valor es mucho más complejo, siendo todavía objeto de discusión. Algunos investigadores indican que, en este sentido náutico de tiempo recorrido, el *geng* se puede referir al trayecto del barco en 2.4 horas,<sup>26</sup>

<sup>24</sup> J.V. Mills, “Malaya in the Wu-Pei-Chih Charts,” *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 15, n.º. 3, 1937, pp.1–48.

<sup>25</sup> Zhiming Zhou, *16-18 shiji de zhongguo haitu [Cartas náuticas de China durante los siglos XVI-XVIII]*, Vol. II de *Zhongguo haiyang wenming zhuanti yanjiu [Estudio monográfico de la civilización marítima de China]*, ed. Guozhen Yang (Beijing: Renmin Chubanshe, 2016), p.109.

<sup>26</sup> Jianqiu Zhu, “Woguo gudai haishang jicheng danwei ‘geng’ de changdu kaozheng [Estudio de la unidad de recorrido ‘geng’ en la nautica de la antigua China],” *Zhonghua wenshi luncong [Serie de la literatura e historia de China]*, n.º 3, 1980, pp. 202–3.

calculándolo en 60 *li* o en 20 millas como unidad básica.<sup>27</sup> Otros también creen que el *geng* es una unidad dual tanto de tiempo como de espacio.<sup>28</sup>

Según Zhou Zhiming, la palabra *geng*, después de ser utilizada en la náutica, también era una unidad de recorrido que combinaba el tiempo con la velocidad. Teóricamente, el recorrido de un *geng* se determinaría entonces a través de la multiplicación de 2.4 horas por la velocidad del barco a favor del viento ( $1 \text{ geng} = 2.4 \text{ h} \times V_{\text{barco}}$ ). En ese caso la determinación del tiempo se podía realizar con varios instrumentos, como el incienso, el reloj de arena, etc., pero la velocidad del barco era más difícil de conocer. Los chinos, para conseguirlo adoptaron un método especial, utilizando una tableta de madera que permitía medir la velocidad de la nave, así como calcular el recorrido del barco con la unidad *geng*.<sup>29</sup>

En un libro publicado en el siglo XVIII titulado *Taihai shichalu* (*Viaje en el mar de Taiwan*), el funcionario Huang Shujing explica detalladamente esta forma de medida:

*Cuando los barcos navegan en el mar, tanto el viento como la corriente pueden estar a favor o en contra, y la velocidad también puede ser rápida o lenta, por eso es difícil determinar el recorrido. [Para ese objetivo] tiramos una tableta de madera en el mar desde la proa, y a la vez, se manda a una persona andar de la proa a la popa. Si la tableta y la persona llegan al mismo tiempo, el cálculo de “geng” es correcto. Si la persona llega a la popa, pero la tableta no, el cálculo de geng ha sido inferior. Si la tableta llega a la popa antes que la persona, el cálculo de “geng” está sobrestimado. Los dos últimos casos se consideran erróneos.*<sup>30</sup>

<sup>27</sup> Mills, “Malaya in the Wu-Pei-Chih Charts”, 7.

<sup>28</sup> Guangqi Sun y Li Wang, “Zhenghe yu gelunbu hanghai jishu wenming bijiao yanjiu [Estudio comparativo de la civilización de tecnología náutica de Zhen He y Cristobal Colón],” *Zhenghe yuanhang yu shijie wenming: jinian zhenghe xiaxyang 600 zhounian lunwenji* [El viaje de Zheng He y la civilización mundial: acta del Congreso en Memoria del Seis Centenario del Viaje de Zheng He] (Beijing: Peking University Press, 2005), pp. 392–400.

<sup>29</sup> Zhou, *16-18 Shiji de zhongguo haitu*, 130.

<sup>30</sup> Traducción de la autora. Shujing Huang, *Taihai shichalu* [Viaje en el mar de Taiwán] (Beijing: Zhonghua Shuju, 1936), Capítulo I. “Shuicheng”, 13.

Al aplicar este método, un requisito previo es que la persona debe saber controlar el ritmo de su desplazamiento según la velocidad del viento y la dirección de la corriente. Aparte, podemos interpretar esta forma de medir en dos situaciones diferentes, cuando la corriente está a favor de la nave o en contra. Cuando la corriente del mar está a favor de la nave, la dirección de movimiento del barco y la de la tableta son iguales, entonces el recorrido del barco es la suma de el de la tableta y el de la persona. Si tomamos la velocidad de la persona como  $V_{\text{persona 1}}$ , la de la tableta es  $V_{\text{tableta 1}}$ , y el tiempo que necesita la persona para llegar a la popa es  $t_1$ . Cuando la persona y la tableta llegan a la popa al mismo tiempo, el cálculo de *geng* es correcto.

$$V_{\text{barco 1}} \times t_1 = V_{\text{madera 1}} \times t_1 + V_{\text{persona 1}} \times t_1 \implies V_{\text{barco 1}} = V_{\text{persona 1}} + V_{\text{madera 1}}$$

Pero cuando la corriente del mar está en contra de la nave, la dirección del movimiento del barco y de la tableta son contrarios. En ese caso, el recorrido de la persona es la suma de la del barco y el de la tableta. Si tomamos la velocidad de la persona como  $V_{\text{persona 2}}$ , la de la tableta es  $V_{\text{tableta 2}}$ , y el tiempo que necesita la persona para llegar a la popa es  $t_2$ , entonces cuando la persona y la tableta llegan a la popa al mismo tiempo, el cálculo de *geng* también es correcto.

$$V_{\text{persona 2}} \times t_2 = V_{\text{madera 2}} \times t_2 + V_{\text{barco 2}} \times t_2 \implies V_{\text{barco 2}} = V_{\text{persona 2}} - V_{\text{madera 2}}$$

Como el recorrido de *geng* es un valor fijo, la velocidad del barco también se mantiene igual cuando el cálculo de *geng* es correcto, por eso:

$$V_{\text{barco 1}} = V_{\text{barco 2}}, \therefore V_{\text{persona 1}} + V_{\text{madera 1}} = V_{\text{persona 2}} - V_{\text{madera 2}} \implies V_{\text{persona 2}} - V_{\text{persona 1}} = V_{\text{madera 1}} + V_{\text{madera 2}}$$

Los marineros chinos, con abundante experiencia de navegación, sabían que la velocidad de la corriente solía ser muy estable en una cierta región marítima, y tomaba  $V_{\text{madera 1}}$  igual como  $V_{\text{madera 2}}$ , por eso, los marineros sólo tenían que recordar las diferentes velocidades según la dirección de la corriente. Es decir, andar con  $V_{\text{persona 1}}$  cuando la corriente está a favor, y con  $V_{\text{persona 2}}$  cuando la corriente está en contra, así se puede justificar con facilidad si el cálculo de *geng* es correcto o no.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Zhou, *16-18 Shiji de zhongguo haitu*, 131.

Aparte de *geng*, otra unidad que se solía utilizar para indicar el recorrido es *chao*, palabra que literalmente significa “marea”. En la documentación antigua china existen bastantes textos que describen la distancia entre dos lugares con esta unidad, que también era utilizada en muchos contextos diferentes para indicar un recorrido concreto. Pero igual que el *geng*, el valor del *chao* tampoco es algo fijo. Tras analizar una gran cantidad de registros en los documentos chinos, Zhou Zhiming concluyó que el *chao* también es una unidad de tiempo, que a la vez se usaba para contar el recorrido. El valor de *chao*, así como la forma de su cálculo, difiere mucho según la velocidad del viento, así como de la dirección de la corriente en lo relativo a la seguida por el barco.<sup>32</sup>

Tanto para indicar la orientación, como para determinar el tiempo y el recorrido, los chinos tuvieron sus propios métodos. Pero lo cierto es que la mayoría de estos “métodos tradicionales” dependen más de la experiencia que de una teoría uniforme para su empleo. Tal afirmación, que hacemos nuestra, correspondería con la conclusión de Josep Needham en su obra maestra *Science and Civilization in China*. Según él, la ciencia y tecnología de China suelen quedarse en el sentido empírico y no teórico.<sup>33</sup>

### *La ruta*

La ruta de Zhangzhou a Manila no es demasiado larga en distancia, pero la duración del viaje sí podría variar bastante según la temporada del año y el tiempo meteorológico reinante. Según los documentos chinos, el viaje entre Fujian y Luzón duraba alrededor de 71-72 *geng*, lo que supondrían aproximadamente unos siete días.<sup>34</sup> Francisco de Sande dice que la distancia entre Zhangzhou y Manila era de 140 leguas, tardándose entre 6 y 10 días en cubrirla.<sup>35</sup> Sin embargo, el registro de Antonio de Morga demuestra que el viaje, dadas algunas circunstancias adversas, podía demorar hasta 15 y 20 días.<sup>36</sup> Combinando los distintos documentos, Fang

---

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 138.

<sup>33</sup> Joseph Needham, *Science and Civilization in China*. Vol.I, *Introductory Orientations* (Cambridge: Cambridge University Press, 1954), p. 3.

<sup>34</sup> Fang, “Cong xibanya shiliao kaocha shiqi shiji moqi huan taiwan haiyu de baofengyu jilu,” p. 138.

<sup>35</sup> E. H. Blair y J. R. Robertson, *The Philippine Islands, 1493-1803*, Vol. IV (Ohio: The Arthur H. Clark Company, 1911), p. 54.

<sup>36</sup> Antonio de Morga, *Sucesos de las islas Filipinas* (Madrid: Librería General de Victoriano Suárez, 1909), p. 216.

Chenchen concluye que, con buen tiempo, corrientes y viento favorable, el viaje de Zhangzhou a Manila normalmente debería hacerse entre siete y ocho días.<sup>37</sup>

Según el *Dongxiyangkao*, el puerto Yuegang tenía poca profundidad de agua, por lo que los comerciantes debían aliviar peso de los navíos arrojando los botes al agua antes de entrar al mar. Una vez superado ese escollo, los barcos podían llegar a Guiyu, tras recorrer un *chao*. Guiyu es un islote localizado en la bahía de Zhangzhou, entre Yuegang y la isla de Amoy. Partiendo desde este lugar, tras medio *chao*, las naves llegaban a un lugar llamado Zhongzuosuo, situado en la isla de Amoy. Por la costa de Amoy el barco se trasladaba hasta Zengjia'ao, desde donde después de recorrer dos *geng*, podía arribarse a Danmen, un pequeño archipiélago situado a la salida de la bahía. Desde aquí, los barcos comenzaban sus distintas rutas y se separaban, según fueran sus diferentes destinos. Es aquí donde se iniciaban las rutas dirigidas al Océano Occidental y al Océano Oriental.<sup>38</sup>

La isla de Luzón correspondía al Océano Oriental, por lo que los barcos dirigidos a Manila, a llegar a la ruta entre la isla de Dadan y el islote de Chincheo (Wuyu), que estaba cerca del monte Taiwu, debían navegar al sureste. A partir de ese lugar, la orientación comenzaba a depender de la “aguja chen-xun” (120° -135°), y tras el recorrido de siete *geng*, se llegaba a las Islas Pescadores (Penghuyu), un lugar clave en la ruta entre Zhangzhou y Manila. Según *Min shu* de He Qiaoyuan:

*El agua marina [de la región de Penghuyu] se llamaba Penghugou (fosa de los Pescadores), y se divide en dos corrientes contrarias. Pasado por esta fosa, la corriente se dirige al este y lleva el barco a Luzón. [Cuando el barco] regresa de Luzón, al pasar esta fosa, la corriente se dirige al oeste y lo lleva a Quanzhou y Zhangzhou.*<sup>39</sup>

En el libro *Hailu*, el autor también confirma que las Islas de Pescadores (Penghuyu) “es el centro vital entre Zhangzhou y Quanzhou.”<sup>40</sup>

<sup>37</sup> Fang, “Cong xibanya shiliao kaocha shiqi shiji moqi huan taiwan haiyu de baofengyu jilu,” p. 137.

<sup>38</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 171.

<sup>39</sup> Traducción de la autora. Qiaoyuan He, *Min shu [Libro de Fujian]* (Fuzhou: Fujian Renmin Chubanshe), p. 180.

<sup>40</sup> Traducción de la autora. Qinggao Xie y Bingnan Yang, *Hailu jiaoshi [“Relato del mar” con notas]*, notas de Jing An (Beijing: Shangwu Yinshuguan, 2002), p. 297.

A partir de Penghuyu, el barco se orientaba en “aguja bing-si” (157.5° -165°), y con un recorrido de cinco *geng*, alcanzaba Hutoushan. Qué lugar es Hutoushan aún es una cuestión de debate, algunos investigadores proponen que se refiere a la isla de Wang’an (Wang’andao), anteriormente conocida como la isla de Bazhao (Bazhaodao), así como un pequeño islote a su lado llamado Jiangjun’ aoyu,<sup>41</sup> pero también hay quienes lo sitúan como el puerto de Kaohsiung de Taiwán.<sup>42</sup>

Desde Hutoushan el barco seguía orientándose con “aguja bing-si”, y en siete *geng* veía Shamatou’ao. Este lugar puede ser el cabo llamado Maobitou del extremo sur de la isla de Taiwán.<sup>43</sup> En Shamatou’ao volvía a orientarse con “aguja chen-xun”, y después del recorrido de otros quince *geng* se llegaba a Bijiashan, donde el barco ya entraba en el archipiélago de Filipinas.<sup>44</sup>

Bijiashan está en el actual municipio de Calayán de las islas de Babuyan.<sup>45</sup> Sobre este lugar, la documentación castellana empieza a coincidir de cierta manera con el texto de *Dongxiyangkao*. Según un documento que anuncia la llegada de un champán chino a Manila el 30 de marzo de 1677, Calayán era “la primera tierra que descubrieron de estas islas”.<sup>46</sup> Según *Dongxiyangkao*, en este lugar se vislumbraba la isla de Dalupi (Hongdouyu) y la isla de Fuga (Fujiashan), y el barco podía entrar en Dagang, lugar que se corresponde con el municipio de Aparri del norte de la isla de Luzón.<sup>47</sup> En Dagang se cambiaba de nuevo la orientación con “aguja xin-you” (270°-285°), y en tres *geng* el barco arribaba a Na’oshan. Sobre la localización

<sup>41</sup> Jinming Li, *Zhangzhougang: mingdai haicheng yuegang xingshuaishi [El puerto de Zhangzhou: historia del florecimiento y decadencia de Yuegang de Haicheng durante la dinastía Ming]* (Fujian Renmin Chubanshe, 2001), p. 67.

<sup>42</sup> Guangqi Sun, *Zhongguo gudai hanghai shi [Historia náutica de la antigua China]* (Beijing: Ocean Press, 1989), p. 171.

<sup>43</sup> Xie y Yang, *Hailu jiaoshi*, 314.

<sup>44</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 182.

<sup>45</sup> Chen, *Shiliu shiji zhi feilyubin huaqiao*, 162.

<sup>46</sup> AGI, Filipinas, 64, Vol.1, 278v. Chenchen Fang y Shuru Fang, *Taiwan xibanya maoyi shiliao [Fuentes sobre el comercio entre Taiwán y España] (1664-1684)* (Taipei: Daoxiang Chubanshe, 2006), p. 69.

<sup>47</sup> Xie y Yang, *Hailu jiaoshi*, 314.

de este lugar hay dos versiones, la primera indica que es Laoag en el noroeste de la isla de Luzón, mientras que la otra asegura que también puede ser Burgos de Pangasinán.<sup>48</sup>

En cambio, el registro de *Shunfeng xiangsong* es un poco diferente. Según este libro, los barcos después de pasar por Bijiashan, con “aguja bing-wu” (165°-180°) se dirigían directamente al municipio de Sánchez Mira al oeste de Aparri, aparecido en *Shunfeng xiangsong* como Shekunmeishan. Este lugar también se encuentra marcado en el mapa de Selden en el norte de la isla de Luzón, pero con la denominación *Shekunmei*. Después de pasar por Sánchez Mira, se navegaba a “sola aguja bing” (165°) y posteriormente “aguja kun-wei” (210°-225°), de forma que en un recorrido de diez *geng* se alcanzaba al puerto de San Fernando de la provincia de la Unión, registrado en *Shunfeng xiangsong* como Yuetoumen. Este puerto se encuentra *Dongxiyangkao* con el nombre de Liumiaoshan,<sup>49</sup> lo que se suma a que en esta obra la ruta difiere algo.

De acuerdo con *Dongxiyangkao*, desde Na’oshan los navegantes seguían la ruta usando “aguja xin-you” y después de diez *geng* llegaban al puerto de Vigan en la provincia de Ilocos Sur, conocido en chino como Miyangang.<sup>50</sup> En este lugar se adoptaba una nueva orientación, primero con “aguja bing-wu” y luego se dirigía al sur con “aguja sola wu” (180°). Tras un recorrido de diez *geng* volvía a estar en San Fernando.<sup>51</sup> Allí, tomando otro ángulo distinto con “aguja sola si” (150°), y en cinco *geng* podía llegarse a la ciudad de Santo Tomás de la Unión, cuyo nombre chino era Langmeiyu según *Dongxiyangkao*. A partir de Santo Tomás, volvían a dirigirse al sur con “aguja sola wu”, y tras recorrer cuatro *geng*, pasando por el golfo de Lingayen, se alcanzaba al cabo de Bolinao de Pangasinán, conocido en chino como Malilaoyu.<sup>52</sup> Pero la ruta señalada en *Shunfeng xiangsong* es mucho más sencilla. Según este libro, desde San Fernando (Yuetoumen) el barco podía utilizar “aguja sola bing” y después de recorrer tres *geng* se cambiaba por la “aguja kun-wei” y en otros tres *geng* se llegaba al cabo de Bolinao,

<sup>48</sup> Instituto de Estudio de la Historia de Asia del Sureste de la Universidad de Sun Yat-sem, ed., *Zhongguo gujizhong youguan feilyubin ziliao huibian [Recopilación de los materiales sobre filipinas en la documentación antigua china]* (Beijing: Zhonghua Shuju, 1980), p. 228.

<sup>49</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 182.

<sup>50</sup> Xie y Yang, *Hailu jiaoshi*, 314.

<sup>51</sup> *Liangzhong haidao zhenjing*, 88.

<sup>52</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 182.

registrado en esta fuente como Malilaobiaoshan,<sup>53</sup> y que en *Dongxiyangkao* aparece con el nombre abreviado de Biaoshan. Para el siguiente recorrido, *Dongxiyangkao* dice que en Bolinao (Malilaoyu) el barco empezaba a orientarse con “aguja ding-wu” (180°-195°), y tras recorrer cinco *geng* se veía el puerto de Lingayén de Pansignán, denominado en chino como Daimaogang. En este puerto, con la “aguja ren-zi” (345°-360°), y después de cuatro *geng* se volvía a cambiar de “aguja gui-chou” (15°-30°), con la que en cinco *geng* volvía a estar en el cabo de Bolinao, registrado en *Dongxiyangkao* como Biaoshan.<sup>54</sup> Es decir, desde Bolinao se daba una vuelta en el golfo de Lingayen a lo largo de la costa para luego volver al mismo lugar. Pero en el texto de *Shunfeng xiangsong* se ahorra este rodeo, y el barco, una vez en Bolinao, se dirigía directamente al sur costeando el litoral occidental de la isla de Luzón hasta la próxima estación.<sup>55</sup>

Para el resto del viaje, los registros de ambos libros coinciden en todo. En Bolinao el barco volvía a utilizar la “aguja bing-wu” y luego “aguja sola wu”, tras recorrer cinco *geng* para alcanzar a la isla Masinloc de Zambales, aparecido en *Dongxiyangkao* como Liyinzhongbang,<sup>56</sup> y en *Shunfeng xiangsong* se señala otro nombre parecido, Liyindashan.<sup>57</sup> Desde aquí con la “aguja bing-wu”, recorriendo cinco *geng* se llegaba a Toujinjiao.<sup>58</sup> En este caso hay cierta polémica, entre si ese lugar puede ser la isla de Capones cerca de la costa de Zambales,<sup>59</sup> o cabo de Cochinos de Mariveles.<sup>60</sup> La segunda explicación coincidiría con Antonio de Morga, que describe la parada del barco chino en la isla de Mariveles, hoy bautizado isla de Corregidores.<sup>61</sup> Así, según él:

*Luego que el nauio llega, a la boca de la baía de Manila, sale a el la centinela, que está en la isla de Miraelez (Mariveles), en vn nauio lijero, y no se desembarque nadie del nauio, ni entre de fuera en el, hasta estar visitado, y por la seña que la centinela haze,*

<sup>53</sup> *Liangzhong haidao zhenjing*, 88.

<sup>54</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 183.

<sup>55</sup> *Liangzhong haidao zhenjing*, 88-89.

<sup>56</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 183.

<sup>57</sup> *Liangzhong haidao zhenjing*, 88.

<sup>58</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 183.

<sup>59</sup> Chen, *Shiliu shiji zhi feilyubin huaqiao*, 162.

<sup>60</sup> Xie y Yang, *Hailu jiaoshi*, 315.

<sup>61</sup> Morga, *Sucesos de las islas Filipinas*, p. 506.

*con fuego, desde la dicha isla, aviso que embia á la lijera á la ciudad, del nauio que es, y de a do viene, y que jente y mercaderías trae, primero que llegue á surgir, de ordinario lo sabe el gouernador y la ciudad. y auiendole reconocido, le echa dentro, dos o tres soldados de guardia, para que vaya a surgir sobre la barra, cerca de la ciudad.*<sup>62</sup>

Es difícil determinar dónde está Toujinjiao pero, a nuestro entender, la primera explicación (isla de Capones) también puede ser factible. Y es que, debe tomarse en cuenta que desde ese lugar los barcos tenían que dirigirse al sur rumbo a Manila. Los libros chinos indican que desde Toujinjiao las embarcaciones tomaba la “aguja sola wu”, y después de recorrer cinco *geng*, por fin se arribaba en Manila, ciudad que, en la documentación china, suele aparecer con el nombre de la isla, es decir, Lyusong (Luzón).

Podemos elaborar un mapa de estas líneas según la descripción de ambos libros (Figura 2). En este mapa, se observa con claridad la trayectoria del barco, y vemos que la orientación indicada en los documentos chinos no siempre refleja la realidad, sino que sólo señala una dirección muy general. Porque si el barco obedeciera rigurosamente la “ruta de agujas”, la mayoría de los recorridos deberían constituirse como rectas, lo que no se corresponde con la geografía real, sobre todo si tomamos en cuenta que la costa de la isla de Luzón es sinuosa y muchas veces el barco tenía que doblar o dar rodeos. Ello avalaría también la afirmación de Zhou Zhiming con la que nosotros coincidimos, es decir, que los marineros se orientaban más por la experiencia que por las cartas náuticas.<sup>63</sup> La dirección real de los barcos podía diferir mucho del registro de los libros.

Aunque la mayoría de los barcos chinos que siguieron la ruta de Océano Oriental se quedaban en Manila, sabemos que algunos continuaban viaje hasta otros lugares de la región. *Dongxiyangkao* también tiene registrado las rutas de Manila a otras islas de Filipinas, así como a otros reinos del sureste de Asia. Por ejemplo, la ruta de Manila a Mindoro, registrado con el nombre chino Maoliwu, las rutas de Manila a Mindanao, a Sulu, a Palawan, etc. La ruta para Mindanao podía extenderse hasta las islas de Molucas, bautizadas como Meiluoju en la

---

<sup>62</sup> *Ibid.*, pp. 217-218.

<sup>63</sup> Zhou, *16-18 Shiji de zhongguo haitu*, p.109.

documentación china, y las líneas para Sulu y Palawan también podía llegar a Brunei, por donde se conectaba con otras líneas del Océano Occidental.<sup>64</sup>

Toda esta red de rutas marítimas a través de las cuales se puede observar el panorama general de las líneas comerciales entre China y el Sureste de Asia, demuestran finalmente que el eje más importante de todas ellas era, incuestionablemente, la ruta entre Zhangzhou y Manila. Una ruta que puede considerarse un éxito de la cultura marítima y de la experiencia de los navegantes fujianeses. Los barcos que partían de Yuegang tenían que navegar primero a la isla de Amoy para salir al mar, luego pasar por las islas Pescadores y el sur de Taiwán antes de dirigirse al sur rumbo a la isla de Luzón. Al acercarse a Luzón, la primera tierra que se veía era Cagayán, y posteriormente los navíos bordeaban la costa occidental de la isla, atravesando la bahía de Lingayen para rodear el cabo de Bolinao. Posteriormente, costeaban hacia el sur hasta Mariveles, donde cambiaban la dirección para dirigirse a Manila. Un camino seguido por las embarcaciones chinas que se comprueba tanto en los registros de los “libros de agujas” como

en el famoso mapa de Selden. Testimonios invaluable de una derrota marítima que comenzó su gran época de esplendor en la temprana globalización.



**Mapa 2.** Ruta de Zhangzhou a Manila, elaboración de la autora según la descripción de *Dongxiyangkao* y *Shunfeng xiangsong*.

<sup>64</sup> Zhang, *Dongxiyangkao*, 183-184.