

LA MISIÓN DE LOS FRAILES Y LA CHINA DE MENDOZA EL TESTIMONIO DE DOS MAPAS CHINOS

El nivel cultural de los sangleyes también se hizo evidente a través de un mapa. Desde el momento en el que desembarcaron en las Filipinas, los españoles habían intentado conseguir un mapa de China, pidiéndoselo primero a los portugueses de Macao, que se negaron completamente a proporcionársela. Después, se dirigieron a los chinos, que realizaban unos dibujos a mano alzada hechos "in situ". Pero sacar un mapa de China fuera del país no era tarea fácil. Los mapas tenían un fuerte carisma político y estaba estrictamente prohibido sacarlos fuera de China. Pero los sangleyes realizaron un mapa, y no fue uno de pequeñas dimensiones, sino uno que ciertamente no se podía comprar en una librería común.

Se trataba de un mapa enorme, y el Archivo General de Indias de Sevilla tiene la única copia existente. Ésta tiene la forma de un mapa clásico Ming, donde China ocupa toda la superficie de un rectángulo perfecto. Y, como era habitual en los mapas Ming, y como señala su título, contiene tanto información antigua como moderna, con referencias exhaustivas para todos los niveles administrativos chinos, así como largas explicaciones históricas. Éste es un mapa extraordinario, lleno de información enciclopédica, donde largas inscripciones resumen la historia de las distintas provincias y los Estados fronterizos.

Corea es demasiado grande así como Japón y las islas Ryūkyū están mal colocadas, pero estas también son características de los mapas clásicos Ming. Los límites de provincia están dibujados claramente, y aparecen todas las grandes ciudades de cada provincia. También señala la Gran Muralla, con la mención de que se inició por el primer emperador Qin Shi Huang Ti, el nacimiento del río Huang He, y los distintos cursos que siguió el curso bajo de Huang He a lo largo de la historia. Como era habitual en los mapas Ming, los Estados tributarios, como Vietnam, Camboya, Sumatra, Java, etc. aparecen comprimidos alrededor del cuerpo principal de China en el rincón suroeste del mapa, como si fueran una prolongación de la China propiamente dicha. El mapa fue enviado a España de inmediato junto con una larga traducción de sus numerosas inscripciones. El traductor, probablemente Rada, fue ayudado por un intérprete de Fujian, porque todas las transliteraciones aparecen en minnan, el dialecto de Fujian. Al no representar una carta náutica, este mapa debió

haberse traído a Manila a propósito y ser bien protegido, porque está en perfectas condiciones.

A juzgar por su tamaño, exactitud y estilo, el mapa tiene que provenir del taller de un académico, probablemente de la casa de la familia sangley que se lo proporcionó a cambio de algunos beneficios exclusivos en los contratos comerciales con los españoles. Esto señala claramente una relación familiar muy estrecha entre los sangleyes de Manila y la nobleza de Fujian. Los vínculos económicos entre los sangleyes y las grandes familias de comerciantes de Fujian también se distinguen con facilidad. Este es el caso, por ejemplo, de otro sangley llamado Sinsay. Al igual que Canco, éste aparece a menudo y, desde los primeros años, vende hierro y sedas a los castellanos recién llegados. También aparece, otra vez junto con Canco, acompañando una expedición dominica que falló a China a principios de 1590; tanto Canco como Sinsay estaban ansiosos por conseguir y controlar una relación más fácil entre los españoles y los chinos.

La colaboración de Sinsay con los españoles resulta evidente del hecho de que logró aprender español y hacer de intérprete tanto cuando el pirata Limahon desembarcó en Manila como cuando la expedición de Rada fue a China en 1575. Pero no sería justo imaginar a los chinos de Filipinas como una gente interesada exclusivamente en el comercio entre Fujian y Manila. Las rutas marítimas bien establecidas conectaban a los comerciantes chinos de Fujian con cada ciudad portuaria desde Japón hasta Indonesia. Por supuesto, hacían negocios con los filipinos, pero también con los puertos de Vietnam, Camboya, Tailandia, la península de Malaca y finalmente con Java. Es importante recordar que en el siglo XVI, a pesar de la presencia de los colonos portugueses y españoles, e incluso de los holandeses e ingleses cuando estos llegaron a finales del siglo, el control de los mares de Asia del Este siempre estaba en manos de los marineros de Asia del Este.

Un texto chino del siglo XVII ofrece una descripción minuciosa de los barcos de Fujian, que tenían más de 10 m de manga y más de 30 m de largo. Estos barcos necesitaban una gran inversión para ser construidos, y cada año, a su vuelta, se tenían que reparar. Las familias de Fujian también tenían que emplear a pilotos expertos y costosos, capaces de encontrar su camino en la red de rutas marítimas que señalaban las cartas náuticas.

Otra prueba más del comercio activo del interior de Asia fue aportada en 2008 por el descubrimiento en la Biblioteca Bodleiana del mapa de Selden, una carta náutica que probablemente se realizó para una familia de comerciantes chinos con vínculos a Fujian. Esta pieza única de cartografía mercantil china confirma los documentos

españoles, que ya habían aludido a los vínculos internacionales de la diáspora china. Martín de Rada también había observado que los chinos utilizaban las cartas náuticas en sus barcos.

El mapa de Selden es enorme, realizado probablemente para ser exhibido, cuyas complejas rutas marítimas se dibujaron con instrumentos técnicos y que añade a las rutas comerciales extremadamente exactas una representación en 6 colores de ríos, montañas, arboles (aislados o plantados en hileras), flores, e incluso mariposas que vuelan por encima de la Gran Muralla. Los itinerarios detallados que comunican el mar de China Meridional con Japón y las Filipinas ofrecen una visión única de la vitalidad comercial original de Asia del Este. La transcripción del mapa ofrece una idea exacta del número impresionante de ciudades portuarias de los mares de China, donde los marineros de Fujian estaban haciendo negocios a principios del siglo XVII. La mención muy detallada de todos los puertos disponibles de las Filipinas destaca la importancia de Manila, con su bahía dibujada claramente, y especifica su relación con el comercio del Pacífico.

La historiografía europea ha puesto demasiado énfasis en el papel de sus propios hombres como los protagonistas clave para el inicio de la primera globalización. Pero al menos en Asia del Este, el comercio mundial se fundó sobre la base de las redes mundiales muy bien estructuradas, que ya estaban en su lugar muchos siglos antes de la llegada de los europeos.