

1421: el año en que los **Chinos** descubrieron América

Gustavo Vargas Martínez

A las muchas teorías que existen sobre los primitivos navegantes precolombinos al continente americano —celtas, africanos, vikingos, fenicios, vascos y templarios...— se ha añadido en los últimos meses la tesis de Gavin Menzies¹, un submarinista británico nacido hace setenta años en China, según la cual el almirante chino Zheng He (1371-1434), eunuco musulmán nacido en Kunming, al mando de una poderosa flota de juncos había circunnavegado los siete mares desde 1405, incluyendo las costas sudamericanas, esto último entre 1421 y 1423.

La hazaña de Zheng He se puede evaluar porque con sus múltiples navegaciones antecedió en cuatro siglos la exploración europea de la Antártida y el Ártico, en tres siglos al célebre capitán Cook en su recorrido por Australia, en un siglo a Magallanes en su navegación por el estrecho de su nombre y en la travesía del Océano Pacífico, en más de sesenta años a Bartholomeu Dias al doblar el cabo de Buena Esperanza, en otros sesenta y tres a Alonso Sánchez de Huelva, primer navegante español a la isla de Haití, y en setenta años a los hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, quienes en compañía de Cristóbal Colón exploraron las islas del Mar Caribe.

La hipótesis principal de Menzies plantea la resolución de una gran cantidad de nuevas hipótesis, encaminadas casi todas a demostrar la veracidad de los hechos. Así que ahora lo importante es saber bajo qué circunstancias fueron posibles estos viajes, cuáles fueron sus destinos y qué vestigios náuticos, cartográficos, arqueológicos y astronómicos son hoy demostrables.

Sobre el desarrollo de China en los albores del capitalismo

De las dinastías chinas, la Ming (1368-1644) fue célebre por su enorme desarrollo agrícola e industrial. Mientras otras dinastías fueron producto de invasiones y hegemonías minoritarias, como la Yuan que fue de origen mongol y la Qing, de origen manchú, la Ming fue *han*, es decir, propiamente china. Por entonces China alcanzó a vivir en la opulencia y se puede afirmar que estuvo a punto de desarrollar una transformación industrial de trascendencia ecuménica, que no pocos historiadores han comparado con la revolución inglesa en los albores del capitalismo. Se ha dicho que esta revolución china, en condiciones de exportar



El almirante Zheng He. Foto: Germán Carrasco

sedas y brocados, cerámica de altísima calidad, marfil tallado, artesanías de enorme variedad, productos medicinales, diseños industriales novedosos, pólvora, papel, instrumentos químicos, había logrado crear una clase obrera naciente que competía con la ancestral producción del campo. La condición industrial y el surgimiento de la clase obrera eran prerrequisitos para una transformación social anterior a los cambios habidos en Europa dos siglos después. Pero se ha señalado también que la lucha interna entre partidarios del auge agrícola y los industrializadores, esto es, entre los “fisiócratas” chinos y los comerciantes, dio al traste con el proyecto modernizador. Tal vez valga la pena anotar aquí que, a lo largo de su historia, China se hizo autosuficiente y no tuvo necesidad de invadir ningún país, ni de hacer de la esclavitud un modo de producción y, por lo tanto, no creó lo que en esencia fue el destino capitalista de Europa: la explotación del trabajo humano. Lo cierto es que, durante la dinastía Ming, China se vio envuelta en un proyecto de nación tan contradictorio que las consecuencias

¹ Ver Gavin Menzies, *1421: El año en que China descubrió el Nuevo Mundo*, Grijalbo, Barcelona, primera edición en español: junio, 2003.

se pagaron no sólo con la decadencia que sobrevino después de los Ming, sino que la miseria generalizada con la dinastía Qing (1644-1911) la hizo fácil presa de las potencias europeas.

También se han argüido tesis filosóficas para explicar por qué China no hizo su revolución industrial en el siglo XV: el pensamiento confuciano, introvertido de por sí, con marcado acento por la vida interior, agudizó las enseñanzas búdicas y taoístas que propendían por la austeridad, la vida contemplativa y el enriquecimiento espiritual. Es fácil comprender que si a esas razones agregamos la mentalidad campesina que predominó en la China dinástica, la autarquía se constituyó de tal manera el proyecto nacional más consentido.

Y en fin, se ha llegado a sostener que China no tuvo la estructura marítima suficiente para convertirse en país exportador y dueño de los mares. De todos los argumentos negativos anteriores, parece ser éste el más débil. La respuesta es, precisamente, el reinado de Zhu Di, al que podemos comparar ventajosamente con el de los reyes Enrique el Navegante y Manuel en Portugal. Ninguna potencia asiática o europea tuvo en el siglo XV la capacidad de producir barcos de gran calado y todo tipo de naves menores como los que produjeron los astilleros de Nanjing, Guangzhou (Cantón), y otros. Desde modestos sampanes de cabotaje, lorchas de tres palos usados para el transporte fluvial, hasta los barcos del tesoro (*pao chuan*) de cinco y hasta nueve palos, China fabricó navíos no sólo para su consumo interno sino para la exportación. Esta tradición no era reciente, pues desde el siglo XIII China dominaba un amplio espacio marítimo aledaño a su territorio, lo que no sucedía en iguales fechas entre españoles y portugueses, donde el arte de marear, surgido de la influencia árabe, era nuevo. Esta circunstancia explica que, en vista de proyectos marinos a largo plazo, el régimen haya ordenado en 1391 la plantación de cincuenta millones de árboles en la región de Nanjing, con el exclusivo fin de preparar la madera para las futuras expediciones marítimas.

Prueba inequívoca de este aserto es que la flota de Zheng He se componía de decenas de juncos, que transportaron en cada uno de los siete viajes que emprendió, hasta 20.000 personas. Cada junco podía desplazar hasta 1.500 toneladas, tal como lo confirma el más grande de los estudiosos de la ciencia en China, Joseph Needham. De los más de 400 juncos trasatlánticos de la época de Zhu Di, quedaban en 1474 sólo 140 y en 1510, poco antes de que los portugueses llegaran a China, apenas 10. Fue el costo del gran relevo que significó el cambio de estrategia nacional en el país asiático.

De los siete viajes emprendidos por Zheng He y sus almirantes, el que atañe a la circunnavegación de América es el sexto, llevado a cabo entre 1421 y 1423. Las otras expediciones fueron en 1405-1407, 1407-1409, 1409-1411,

1413-1415, 1417-1419 y 1431-1433. Sin reposo, navegó durante veintiocho años y murió apenas había terminado el último. De sus viajes quedan muchas obras escritas, como el *Estudio global de las costas del Océano* (*Yingya shenglan*) por Ma Huan, amigo personal del almirante, quien lo acompañó en la primera, cuarta y séptima expediciones, obra publicada en 1433; y dos anónimos, la *Memoria sobre los reinos bárbaros de los océanos occidentales* (*Xiyang fanguo zhi*), fechada en 1434; y las *Maravillas descubiertas por los barcos de estrella* (*Xingcha shenglan*), en 1436. Sin embargo, el documento más citado y de mayor trascendencia que nos queda de la época es el mapa *Wu Bei zhi*, del cartógrafo Mao Kun, dibujado en 1422 aunque tardíamente publicado hacia 1628. Hoy es referencia obligada no sólo para estudiar las expediciones de Zheng He sino para conocer la cartografía china de la dinastía Ming.

De juncos, lorchas y sampanes

Zhu Di, cuarto emperador descendiente de Zhu Yuanzhang, fundador de la dinastía Ming, fue el impulsor de la apertura comercial y marítima que llevó a China a ser la primera potencia naval de su época. Dentro de su proyecto nacional estuvo el traslado de la capital del imperio de Nanjing (Nanking) a Beijing (Pekín). Construyó el gran centro ceremonial e imperial de Tien An Men, inaugurado el 2 de febrero de 1421. Casi a la vez ordenó la construcción de siete inmensos diques secos, unidos por esclusas, pudiendo construir tres *pao chuan* simultáneamente, que para fines científicos y turísticos actualmente se restauran. En esas condiciones de avance en tecnología naviera, se armaron 1.681 navíos, de ellos 250 barcos del tesoro. Para describirlos bastan estos pocos datos: los más grandes tenían entre nueve y cinco mástiles, 400 pies de eslora y entre 35 y 40 pies de manga; la capacidad de carga variaba entre 400 y 500 toneladas, pero se afirma que los hubo hasta de 1.500 toneladas. Una característica del *pao chuan* es que su casco poseía una proa corta y carecía de quilla, con fondo plano, por lo cual podía encallar en bancos de arena sin peligro. La flota en total tenía 3.500 naves, 1.300 patrulleros de 145 metros de eslora y 1.350 naves menores. El propósito de tan formidable flota fue surcar, cartografiar, establecer líneas de comercio y relaciones diplomáticas con el mayor número de países del mundo.

El nombre genérico que reciben estos barcos chinos es, recientemente, el de lorchas, y desde la antigüedad, el de juncos. Unos hacen derivar la palabra junco del chino *tsung*

El 5 de marzo de 1421 zarpó la armada de Zheng He de Nanjing para iniciar el más grandioso de los viajes de navegación oceánica nunca antes visto

2 Ibn-Battuta, *A través del Islam*, Alianza Universidad, Madrid, 1987, p. 725.

y otros del javanés *jong*. En la dinastía Ming se llegó a la cima de la ingeniería naval china, como ahora ya es sabido. Pero en su época también se tenía similar apreciación. El célebre tunecino Ibn-Battuta, en su obra *A través del Islam*, anota que “la rada de Zaytun es de las mejores del mundo, o mejor dicho, es la mayor. Allá vi obra de cien enormes juncos, aparte de incontables embarcaciones menores”³. Otro testimonio de época es la *Relación de viaje* de Odorico da Pordenone, donde dice: “Esta ciudad tiene una flota mayor que cualquiera otra en el mundo... es casi imposible creer lo que se oye y lo que se ve acerca de la magnitud de tal flota”⁴. Por estas razones, el profesor John H. Parry, historiador del mar, estima que los barcos más seguros del mundo, los más veloces y los de mayor calado, eran los chinos, y para poner un ejemplo señala que al regreso del séptimo viaje de Zheng He, la flota recorrió la distancia entre Ormuz y Calicut, unas 1.600 millas, en veintidós días, a contracorriente, mientras sesenta y cinco años después, Vasco de Gama tardó sólo veintitrés días en recorrer las 2.300 millas que hay entre Malindi y Calicut, pero con el monzón del sudoeste a sus espaldas⁵, es decir, con el viento a su favor.

Pero desde Samarcanda, Tamerlán (Timur Lang) quiso restablecer el imperio mongol y amenazaba directamente al emperador Zhu Di. Se vio urgido el emperador a defender Beijing con un millón de soldados y encerrar la capital con una muralla 1.500 veces más grande que la que protegía a Londres. Además, reconstruyó buena parte de la Gran Muralla para frenar las incursiones mongolas, añadiéndole 1.400 kilómetros más a los 5000 existentes. Hoy podemos decir que Qin Shi Huang y Zhu Di, aquél a partir de la unificación del imperio chino, a comienzos del siglo II, y éste desde el siglo XV de nuestra era, mantuvieron como gran tarea estratégica impedir por el norte las invasiones manchúes y mongoles.

De la magnificencia al descalabro de Beijing

Los historiadores dan cuenta de los festejos que se llevaron a cabo para inaugurar la Ciudad Prohibida: 28 emperadores, reyes o jefes de estado, sus mujeres, sus escoltas. China rivalizaba con las que emergían como grandes potencias en Europa. A manera de comparación y para mostrar su magnificencia, Menzies dice que a la inauguración bejinesa concurren 28.000 invitados, mientras a la boda del rey Enrique V con Catalina de Valois, en las mismas fechas, asistieron tan sólo seiscientos. Mientras el ejército chino contaba con un millón de soldados armados con armas de fuego, el de Enrique V sólo contaba con cinco mil hombres armados de arcos, espadas y picas. La flota veneciana, la segunda después de la china, tenía 300 galeras, aptas apenas para atravesar de día y con mar en calma el Mediterráneo. Sólo la flota que transportó a los invitados de los chinos consistía en cien barcos del tesoro y la tripulación pasaba de treinta mil hombres. Por esa misma época, las Coronas de España y Portugal carecían de naves propias y los particulares fabricaban sus primeros barcos de vela. A fines

La presencia china en América en pleno siglo XV modifica muchas de las tesis a las que estamos acostumbrados y remueve nuestras más arraigadas convicciones históricas

del siglo XVI y aun tras el auge que significó la navegación con América, en España pocos barcos pasaban las cien toneladas. Las leyes ordenaban que los galeones tuviesen por lo menos 80 toneladas. En 1588 no existían en Inglaterra buques de más de 400 toneladas. La *Santamaría*, nave insignia de la flotilla de Colón, desplazaba 90 toneladas, la *Niña* 40 y la *Pinta* casi 50. La *Santamaría* tenía 85 pies de eslora mientras un barco del tesoro pasaba de 400 pies. En fin, valen estos datos para comprender que cuando los chinos llegaron a Sofala, en el canal de Mozambique, la marina portuguesa poseía excelente información del oeste africano pero una pobre tecnología naviera. Esa fue la clave para el mayor intercambio científico de la época.

Los viajes de Zheng He hubieran sido imposibles sin el desarrollo de la tecnología naviera, el conocimiento de los mares y el compás magnético. De usanza antigua, existen datos de la fabricación de compases desde la dinastía Song del Norte, cuando en 1119 se publicó el *Ping Zhou Ke Tang*. El largo recorrido desde Liujiagang, en la provincia de Jiangsu, hasta el norte de Sumatra, y de allí hasta África oriental, fueron guiados por el *luo pan zheng lu*, el célebre compás. Los navegantes árabes pronto lo incorporaron a su navegación y tanto Colón como Magallanes aprendieron a usarlo de ellos.

No sólo Gavin Menzies, sino Joseph Needham, han hecho énfasis en la catástrofe que significó el incendio de la recién inaugurada Ciudad Prohibida, el 9 de mayo de 1421. Desgraciadamente, no sólo se quemaron los planos y manuales instructivos para el desarrollo náutico de China, sino que desalentó a la armada, a los comerciantes y en general hizo fracasar el gran proyecto nacional de expansión ecuménica, todo ello hábilmente explotado por los opositores al régimen. En esos momentos Zheng He estaba en alta mar, pues había levado anclas sólo dos meses antes, en marzo, y se vino a enterar de la hecatombe a su regreso más de dos años después, cuando languidecía su patrocinador, el emperador Zhu Di, quien murió al poco tiempo, el 12 de agosto de 1424. La aventura de los barcos del tesoro entró en total decadencia y perduró con dificultades hasta 1470⁵.

3 Pordenone, Odorico da, *Relación de viaje*, Biblos, Buenos Aires, 1987, p. 77.

4 Parry, John Horace, *El descubrimiento del mar*, Grijalbo, 1986, p. 35.

5 Needham, Joseph, *The shorter Science and Civilization in China*, Cambridge University Press, 1986, p. 124.

La circunnavegación del mundo

El 5 de marzo de 1421 zarpó la armada de Zheng He de Nanjing para iniciar el más grandioso de los viajes de navegación oceánica nunca antes visto. El método de navegación quedó registrado en el Wu Pei Chi reconstruido en 1628: siguieron la estrella Polar. Dice Menzies: “Los métodos de la astronomía occidental encarnaban los principios inicialmente enunciados por astrónomos griegos como Aristóteles y Ptolomeo, que basaban la latitud en el ecuador. En la astronomía china, la latitud venía determinada no por la distancia al norte del ecuador, sino por la distancia del Polo Norte, que a su vez venía determinada por la altitud de la estrella Polar. Ésta, brillante y fácilmente identificable, se sitúa directamente encima del Polo Norte, a miles de millones de kilómetros de la Tierra. Cuando se la observa desde el Polo Norte, se la ve directamente por encima del observador a 90° de altitud, o 90° de latitud; si se la contempla desde el ecuador, se la ve en el horizonte, a 0° de altitud o 0° de latitud”⁶. Así que, una vez determinada con exactitud la posición absoluta de la estrella Polar, los chinos podían deducir dónde estaban otras estrellas o constelaciones.

El gran reto para los chinos fue fijar un punto de referencia al sur del ecuador, donde ya no era visible la estrella Polar, puesto que no sabían, como los portugueses lo supieron en 1747, obtener la latitud a partir del sol. Aunque desde el siglo VII los chinos habían inventado la brújula, podían mantener el rumbo fijado con una precisión de dos grados utilizando brújulas magnéticas fiables. Pero el cálculo de la longitud seguiría sin resolverse, hasta que el relojero John Harrison inventó el reloj náutico en 1735, trescientos cincuenta años después. Por eso los chinos cometieron muchos errores de navegación al sur del ecuador y la información obtenida de navegantes “surianos”, árabes y portugueses, se convirtió en paliativo importante para solucionar el problema. Además, todo dependía de los monzones, el del sudoeste en julio y el del nordeste a principios de enero. Esa experiencia los hacía viajar a la India en julio y regresar en enero.

La conexión sino-portuguesa será por tanto asunto clave, y quienes hubieran conocido los secretos de la navegación de ambas partes serían fundamentales, como el joven veneciano Niccolò dei Conti (c. 1395-1469), amigo e informador de Fra Mauro, quien nos dejó en su mapa universal de 1459 una visión global del mundo cuando los europeos aún desconocían el espacio marítimo del Índico, los litorales y geografía de China, Oceanía, Polinesia y el sur de África.⁷

De los mapas de Oriente en Occidente

Menzies da mucha importancia al mapa sino-coreano *Kangnido* de 1420, coetáneo de los viajes de Zheng He, al mapamundi de Waldseemüller de 1507, al de Australia de 1542 de Jean Rotz y a otros más, constancias del histórico periplo. Rotz dibujó un mapa que describió el entorno



El emperador Zhu Di. Foto: Germán Carrasco

geográfico de Australia doscientos años antes de que James Cook “descubriera” la gran isla. Se ha afirmado que Rotz copió mapas portugueses más antiguos de territorios que paradójicamente aún no habían navegado, pero que otros lo habían hecho ya. Por eso China, Viet Nam, Camboya, Hong Kong, el golfo Pérsico, la India y el sudeste asiático, incluyendo las islas javanesas, se reconocen de inmediato en el mapa de Rotz.

Veamos las fuentes cartográficas que apuntalan las hipótesis de Menzies. De partida, debemos admitir que los principales levantamientos topográficos que llevó a cabo la flota de Zheng He y sus almirantes, durante la cuádruple travesía de los mares, se han perdido o destruido y sólo por la casualidad de que algunas copias posteriores de dichos mapas, bien porque se hicieron en Corea o en Japón, o porque llegaron a Occidente a través de los marinos árabes que comerciaban con sus colegas italianos y portugueses, se ha podido reconstruir en parte el itinerario de la flota china. Al menos, esta nueva hipótesis se puede documentar con deducciones de la cartografía histórica.

Aunque Menzies no informa del mapa anónimo de 1351 contenido en un Atlas de los Médicis y existente en la Biblioteca Laurenciana —que Roberto Levillier insertó en su obra *América la Bien Llamada*⁸—, es bueno incluirlo aquí, porque muestra claramente que en la cartografía europea se conocía el perfil africano en sus dos costas medio siglo antes

⁶ Menzies, Gavin, op. cit., p. 86.

⁷ Dei Conti era un mercader que había vivido en Damasco, Bagdad, Ormuz, Persia, Goa, Madrás, Calicut y Ceilán. Para casarse con una musulmana había abjurado del cristianismo y, cuando regresó a Venecia en 1444 y quiso reconciliarse con el Papa Eugenio IV, se le impuso como penitencia narrar sus aventuras en el mundo oriental al secretario papal, el humanista Gian Francesco Poggio Braccionini (1380-1459), narración que hoy constituye un invaluable tesoro por la cantidad de información geográfica y étnica acumulada.

⁸ Levillier, Roberto, *América la Bien Llamada*, Guillermo Kraft, Buenos Aires, 1948.

que el *kangnido* lo mostrara. Levillier lo supone genovés, pero bien podría ser un mapa construido con información árabe y china, por la simple razón de que Europa doblaría el cabo de Dias ciento treinta años más tarde.

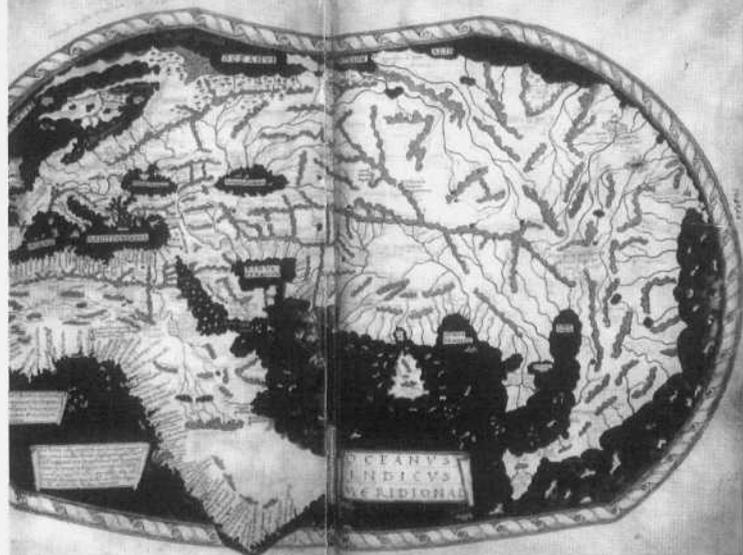
En la Cola del Dragón

Hay otra evidencia, portuguesa esta vez, que parece eco de los viajes chinos por los mares al sur del ecuador. Antonio Galvao, en 1563, publicó en Lisboa el *Tratado que compos o nobre & notauel capitao Antonio Galuao, dos diuersos & dos desvayrados caminhos... e de todos os descobrimentos antigos e modernos*, que conocemos en la edición de Porto de 1944. Afirma Galvao que en 1428 Enrique había tenido un mapa donde estaban pintados el cabo sudafricano y la Cola del Dragón, cuyo sólo nombre ya es propio de la nomenclatura china.

Emiliano Jos Pérez proporciona el nombre del informante de Galvao, Francisco de Souza Tavares, y el lugar donde estaba el mapa, la biblioteca de Alcaçobas. Casi al mismo tiempo en que Zheng He regresaba a China, Portugal estaba informado de la navegabilidad de África y América por sus respectivos cabos del extremo sur. ¿Y de dónde había obtenido Portugal tales noticias en 1428, cuando apenas iniciaba su largo e histórico navegar por la costa oeste africana? Algunos marinos habrían circunnavegado y cartografiado África antes que Portugal. La respuesta de Menzies es que ningún país pudo hacerlo sin tener la flota capaz de ello, hasta 30 barcos por lo menos en operación simultánea, y a comienzos del siglo XV sólo los “barcos del tesoro” podían llevarlo a cabo. Tal vez sea éste el argumento más convincente a favor de la hipótesis de Menzies.

El profesor belga-argentino Paul Gallez ha tratado este tema en múltiples publicaciones. En *La Cola del Dragón*, plenamente identificada como Sudamérica por extensa cartografía del siglo XVI, resume en pocas palabras el asunto: “La protocartografía sudamericana es la historia de la Cola del Dragón. Sabemos con seguridad que termina en la segunda mitad del siglo XVI. Pero, ¿cuándo empieza?”⁹ Aún no lo sabemos, y así nos es permitido pensar que el propio Zheng He tuvo noticias de la cartografía occidental a través de venecianos y portugueses cuando rondó por Sofala, en donde posiblemente se estableció la conexión.

Existe otro mapa de referencia obligada en este tema, el del marino turco Piri ibn Hají Mehmed, sobrino del Kemal Reis. El académico argentino Vicente Guillermo Arnaud, quien estuvo en Estambul como diplomático y estudioso de los fragmentos de mapamundi de Piri Reis, publicó recientemente *Las Islas Malvinas. Descubrimiento, primeros mapas y ocupación*¹⁰. Lo que importa destacar es que el famoso mapa de 1513, considerado copia de un mapa perdido de Colón de 1498, incluye completo el litoral oriental de Sudamérica, de donde se desprende que Piri Reis hizo añadidos y complementos de fuentes sorprendentes, obviamente orientales; tal vez —de creerle a Menzies— inspirado en el mapa de 1428 que conocieron los



El mundo en la versión de Martín Waldseemüller A 507. A la derecha del mapa está la India Oriental (América) llamada por los Chinos “Cola del Dragón” (Coyllim)

portugueses, puesto que Colón jamás pasó al sur del ecuador. Como el propio Reis declara, tomó información de veinte mapamundis, desde clásicos griegos, *jaferyes* árabes y “mapas de cuatro portugueses que muestran los países del Oriente, India y China”.

En la obra de Arnaud se encuentra una pista para entender este enigma. Dice Piri Reis en la inscripción VII del mapa, que “el portugués infiel (Colón) refiere que en este punto (la región de los hielos) el día y la noche se acortan en dos horas con un máximo de 22 horas; pero el día es muy caluroso y a la noche hay mucho rocío”¹¹. ¿De dónde obtuvo el cartógrafo turco ese dato astronómico, que sólo podrían saber quienes bojearan la península sudamericana, la “Cola del Dragón”? La respuesta está en alguno de los veinte mapas que Piri Reis dice haber consultado. La hipótesis de Menzies está, una vez más, en el paso por la región antártica y por el estrecho de Magallanes del almirante Hong Bao, encargado por Zheng He de navegar por las Malvinas y la Patagonia. “Magallanes no habría sabido de la existencia de ese estrecho si los chinos no lo hubieran cartografiado”, dice Menzies. Como todos sabemos, Magallanes sostuvo antes y después de su travesía que había visto el estrecho en el mapa de Martín de Behaim. ¿Acaso Magallanes conocía a Behaim? Es lo más probable, porque los dos trabajaban en Portugal para el rey, pero no lo más seguro, porque Antonio Pigafetta, el único que pudo testimoniarlo, no lo dice explícitamente en sus crónicas. Además, subsiste la pregunta de quién, a su vez, informó a Behaim. La respuesta parece fácil, porque Behaim gozó del apoyo de los reyes portugueses y bien pudo estudiar la carta anónima de Dom Pedro y Dom Henrrique. El mapa de 1428 que conocieron estos hace mucho que está perdido, pero un

9 Gallez, Paul, *La Cola del Dragón. América del Sur en los mapas antiguos, medievales y renacentistas*. Instituto Patagónico, Bahía Blanca, Argentina, 1990, p. 24.

10 Arnaud, Vicente Guillermo, *Las Islas Malvinas. Descubrimiento, primeros mapas y ocupación*, Academia Nacional de Geografía, Buenos Aires, 2000

11 *Ibidem*, p. 117.

Otro mérito de Menzies está en unir a Oriente y Occidente en una sola gigantesca obra descubridora, que nos saca del eurocentrismo y nos instala en una geografía plural

marinero que había viajado con Colón conservaba dos fragmentos que, con algunas notas y comentarios —se dice— del propio Colón, cayó en poder de los otomanos y es hoy “el mapa de Piri Reis” de 1513.

Zhou Man en Norteamérica

Sostiene Menzies que entre los primeros días de junio y el 8 de octubre de 1423, el almirante Zhou Man, de la flota de Zheng He, habría hecho un recorrido por el norte del Océano Pacífico siguiendo la corriente del Kuroshío, o corriente del Japón, enlazándose con las corrientes nortepacífica y californiana, de modo que habría navegado en cabotaje por la costa noroeste de América. En esencia, es el mismo recorrido que fundamenta la tesis de la navegación china del monje Hui Shen en busca de las tierras de Fusang, casi mil años atrás. Según el *Liang Shu* (Historia de la dinastía Liang), obra compilada en el libro *Er shi wu shi* (Historias de las 25 dinastías), y el libro *Shi Zhou Ji* (Relato de las diez islas), el budista Hui Shen y sus compañeros, entre los años 458 y 499 salieron por tierra de Jibin (tal vez Cachemira) en dirección a la costa septentrional de China, donde se embarcaron hacia Wo Guo (Japón), pasaron por el país de Dahan (la península de Kamchatka), tomaron dirección al mar Dong Hai (Mar de Oriente), cruzaron las Aleutianas para alcanzar los reinos de Anan y Quivira, en Alaska, y llegar a la actual costa canadiense y el oeste norteamericano. El viaje de Hui Shen, así como sus narraciones, están claramente documentados y cada día se hace más convincente al encontrarse nuevos testimonios. Así que no es de extrañar el periplo de su coterráneo Zhou Man por la América Septentrional.

En apoyo al nuevo viaje, podría citarse el mapa de Martín Waldseemüller (1507), donde aparece esa costa, de Vancouver a Ecuador o de San Francisco y Los Angeles hasta Manzanillo y Acapulco. Sin embargo, contrastan los detalles entre las dos costas, la de oriente y la de occidente, en el mismo mapa: mientras la oeste está dibujada con montañas imprecisas, la del este está no sólo detallada sino con abundante toponimia, 23 nombres, nomenclatura tomada de Vespucci.

Asombrado por esta misma circunstancia, el investigador argentino Guillermo Furlong publicó el artículo *Martín Waldseemüller y su mapa de 1507*, donde no se explica cómo pudo el joven cartógrafo alemán configurar Sudamérica con tanta precisión cuando no se sabía casi nada

del Océano Pacífico, ni se había “descubierto” por Balboa en 1513, ni Magallanes había pasado el estrecho en 1520, ni Pizarro había llegado al Perú en 1532. “¿Eran los viajes clandestinos de los portugueses los que lo habían ilustrado?”, se pregunta. Y él mismo se contesta: “Aunque ciencia no le faltaba, pues era Waldseemüller varón eruditísimo, no fue mediante ella sino por una asombrosa e inaudita intuición que en ese año de 1507 dibujó nuestra América Meridional con asombroso acierto. Aún más: dio al Nuevo Mundo el nombre de América”¹². Otro argentino, el historiador Enrique de Gandía, comentando el mapamundi perdido de 1428 citado por Galvão, pregunta: “¿Quién navegó hasta el estrecho que luego se llamó Cola del Dragón antes de 1428?”¹³ También en *La Nación* (abril 5 de 1994), pero sesenta años después, Germán Arciniegas, víctima de la misma ansiedad, abrió un concurso de adivinanza para que alguien explicara cómo fue posible que los portugueses, de haberlo sido, habían mantenido el secreto de un viaje por América que les dio definitiva información sobre el continente en general y los litorales occidentales en particular.

En el país de Fusang

En su descenso por la costa norteamericana, Menzies hace llegar a la flota al litoral mexicano. Ese es un punto de excepcional interés para nosotros, y es, en nuestra interpretación, donde se debilitan los argumentos del submarinista británico. Veamos por qué. Que los chinos anteriores a 1420 hubieran estado en México es cosa sabida por los antropólogos físicos desde que se estudiaron las vetustas migraciones asiáticas al norte de América. Durante nuestra larga residencia en Beijing en los años sesenta, nos adentramos en la investigación de la tesis propuesta por los franceses Philippe Buache (1744), reconocido cartógrafo, y el orientalista Joseph de Guignes (1761), que identificaban el país de Fusang con América y más exactamente, con el México del siglo XVIII.¹⁴

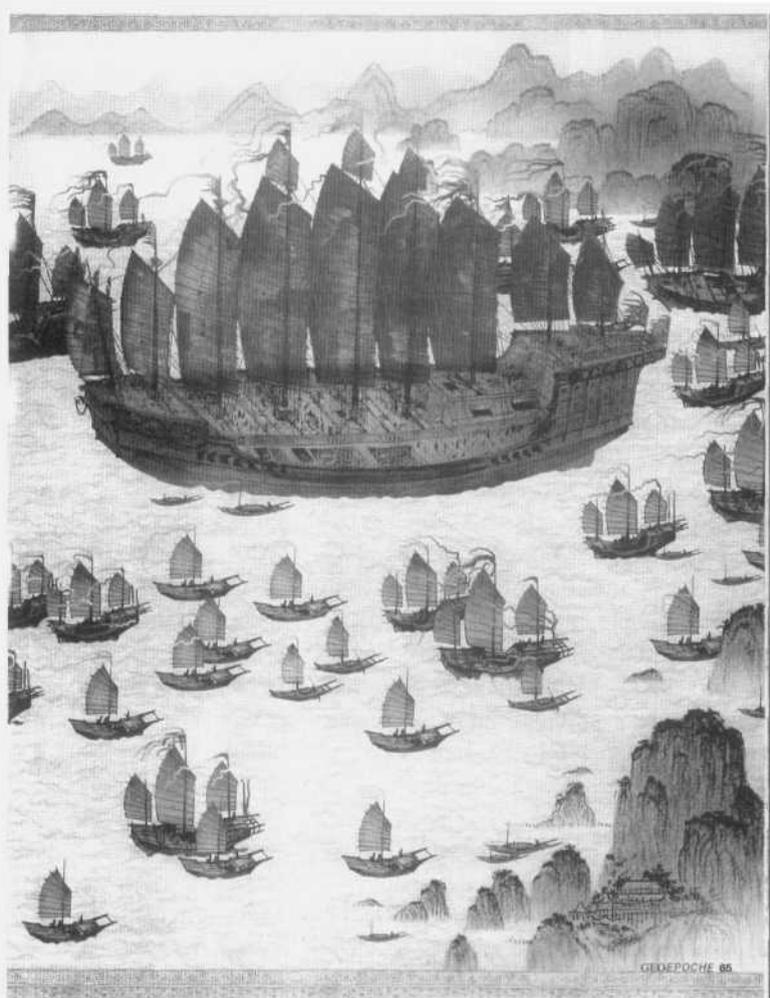
Hace poco conocimos el estudio del sabio soviético Yuri V. Knórosov¹⁵, eminente mayista, quien poco antes de morir en 2001 visitó el sudeste mexicano y sostuvo una importante tesis sobre las migraciones sino-tibetanas por las Kuriles, siguiendo la diagonal Alaska-Utah-Montañas Rocallosas hasta los olmecas del Golfo de México. Y también recientemente, en un análisis del uso de collares de monedas en las dos costas del Océano Pacífico, identificamos monedas de tiempo del emperador Cheng Lung entre los aleutianos, gracias a unas fotografías tomadas precisamente hace un siglo.

12 Furlong, Guillermo, *La Nación*, Buenos Aires, 1948.

13 De Gandía, Enrique, *El conocimiento de América en los humanistas anteriores a Colón*, Buenos Aires.

14 Ver Vargas Martínez, Gustavo, *Fusang. Chinos en América antes de Colón*, Trillas, México, 1991.

15 Yuri V. Knórosov, *Antiguas civilizaciones de América*, Academia de Ciencias de la URSS, Moscú, 1978.



La flota de Zheng He con un pao chuan (buque del tesoro). Tomado de Die Armada des Kaisers, Geoepeche No. 8, 2002, Hamburgo. La ilustración es de Wieslaw Smetek

Lo novedoso en la obra de Menzies son los ejemplos que utiliza a manera de testimonio del paso de Hong Bao y Zhou Man, lugartenientes del almirante Zheng He, por estos lugares. Esos ejemplos son principalmente el uso del maque o laca en Michoacán, los pollos asiáticos utilizados para la adivinación, la rosa de China, el papel picado, el lienzo de Jucutácato. Debemos admitir sin embargo que sus ejemplos son frágiles, y que bien pudo tener vestigios más convincentes.

Poniendo las cosas en orden

El libro *1421, el año en que China descubrió el Nuevo Mundo*, de Gavin Menzies, ha logrado introducir en la historiografía del descubrimiento de América una nueva inquietud. La presencia china en pleno siglo XV, modifica muchas tesis a las que estamos acostumbrados y remueve nuestras más arraigadas convicciones históricas. Si tal fuera el propósito del marino británico, bien lo ha ganado con su esfuerzo y su documentación. La expedición de la gran flota de juncos *pao chuan* comandada por Zheng He entre 1421 y 1423, y el cabotaje sudamericano llevado a cabo por sus almirantes Hong Bao y Zhou Wen en 1423, constituyen una

16 Needham, Joseph, *Dentro de los cuatro mares. El diálogo entre Oriente y Occidente*, Siglo XXI, México, 1975, p. 1.

contribución admirable a la gran polémica existente entre americanos desde tiempos remotos. La afirmación central de su tesis se puede enunciar así: Colón no descubrió el Nuevo Mundo puesto que sabía perfectamente adónde iba, y lo sabía porque conocía las cartas de navegación portuguesas, algunas de ellas tomadas a su vez de los mapas y marinos chinos que habían circunnavegado el globo terrestre ochenta años atrás. Por tanto, Colón no se habría inspirado ni en Toscanelli, ni en Sánchez de Huelva, ni en marino alguno de la época. Ni Bartolomé Dias, ni Cristóbal Colón, ni Fernando de Magallanes, ni Vasco de Gama, ni Pedro Alvarez Cabral, había viajado a ciegas sino provisto de una cartografía certera, que tenía fuentes veraces en los viajes anteriores de Niccolò dei Conti, informante de Poggio y de Dom Pedro y Dom Henrique. De tal suerte, Dei Conti es el hombre clave de esta historia, al vincular los juncos chinos con las carabelas gracias al conocimiento adquirido en sus navegaciones por los puertos de Calicut, Aden, Hormuz, Malindi, Sofala. Por allí debe buscarse la verdad.

Otro mérito de la obra de Menzies está en unir a Oriente y Occidente en una sola gigantesca obra descubridora, que nos saca del eurocentrismo y nos instala en una geografía plural, que pone al océano Pacífico como centro natural de nuestros orígenes, desde la antigüedad hasta el siglo XV. Ese vuelco del Atlántico al Pacífico refuerza tesis como la de Fusang, escrita en el siglo VI, y migraciones como las descritas por Knórosov. Dice Joseph Needham, en su *Diálogo entre Oriente y Occidente*, de gran actualidad, que “muchas gentes de Europa occidental y América europea sufren lo que podríamos llamar orgullo espiritual. Están profundamente convencidos de que su propia forma de civilización es la única universal. Profundamente ignorantes de las concepciones y tradiciones intelectuales y sociales de otros pueblos, consideran muy natural imponerles sus ideas y costumbres tanto sobre la ley como sobre la sociedad democrática o las instituciones políticas”¹⁶.

La revelación de que los grandes navegantes portugueses del siglo XV conocían por mapas chinos las costas oeste africanas, puede ser desconcertante e incomodar los sentimientos nacionales lusitanos. Otro tanto se podría decir de los audaces marinos españoles que, siguiendo rutas ya conocidas, “descubrieron” el hemisferio occidental. Pero los mapas de Kangnido, Pizzigano, Piri Reis, Jean Rotz, Cantino y Waldseemüller son indiscutiblemente auténticos y contienen la información científica de los únicos marinos que, en su tiempo, podían cartografiar el orbe conduciendo sus enormes juncos por los siete mares. Los chinos. ■

Gustavo Vargas Martínez (Bucaramanga, 1934). Doctor en psicología e historiador colombiano, residente en México. Profesor de la Universidad Nacional Autónoma de México y de la Escuela Nacional de Antropología e Historia. Entre sus libros pueden citarse *Fusang. Chinos en América antes de Colón*, *América en un mapa de 1489*, *Reflexiones sobre el sueño bolivariano*, *Bolívar y el poder* y, el más reciente, *Juncos chinos en la cola del dragón*. Es director fundador de la revista *Amerística. Ciencia del Nuevo Mundo* y miembro fundador e integrante del Concepto Editorial de *Archiipiélagos*.