



De la Antigua Ruta de la Seda marítima y terrestre a “Una Franja, una Ruta” del siglo XXI “

El "II Jornada Iberoamericana de Estudios Chinos. De la Antigua Ruta de la Seda marítima y terrestre a: Una Franja, una Ruta del siglo XXI"

La Plata

26 octubre 2017

Instituto Confucio Universidad Nacional de La Plata, Argentina

Instituto Confucio de la Universidad de Valencia, España

Centro de Estudios Chinos del departamento de Asia Pacífico IRI UNLP

XISU University (Universidad de Estudios de Xi'an, República Popular China)

“La ruta de la seda marítima durante la dinastía Song”

Luciano Agustín Di Doménico

Universidad Nacional de Córdoba

Facultad de Filosofía y Humanidades

Escuela de Historia

didoluciano@gmail.com

La ruta de la seda marítima durante la dinastía Song

Luciano Agustín Di Doménico

Introducción

La importancia de la Ruta de la Seda, conexión entre Este y Oeste es innegable en el desarrollo histórico de la humanidad. Tanto por el intercambio de personas, tecnologías y religiones, como también de bienes. En 119 a. C. luego de largas campañas militares la dinastía Han obtiene el control del corredor de Gansu habilitando la posibilidad del tráfico terrestre intercontinental¹. El desenvolvimiento de las rutas comerciales que atraviesan Asia y llegan hasta Europa y África ha sido de vital importancia para el desarrollo socioeconómico de muchísimas regiones. Posteriormente las tradicionales rutas terrestres empiezan a perder relevancia frente al desarrollo de las rutas marítimas del sudeste asiático. Y si bien el comercio marítimo chino hacia el Océano Índico es de larga data, ya para mediados del siglo VIII el comercio exterior que se llevaba a cabo desde el puerto de Guangzhou involucraba un volumen mayor de mercaderías que el efectuado a partir de la Ruta de la Seda terrestre.² Este progresivo aumento de la importancia de las rutas comerciales marítimas se explica tanto por el desarrollo de la tecnología naval como por el crecimiento del Imperio chino en tanto productor y consumidor.

Para poder abordar claramente la situación de la dinastía Song (960-1279) y su impacto en el comercio mundial hay que referirse, aunque sea brevemente, a las transformaciones que se generan en el este asiático a partir de mediados del siglo VIII bajo la dinastía Tang (618-907). El aumento de la producción de arroz, su extensión y la gran productividad de las zonas del sur fueron la base de la transformación ocurrida entre los siglos VIII y XI. En primera instancia, la población aumentó luego de permanecer relativamente estable hasta el siglo II, desde aproximadamente 50 millones en 752 al doble en 1102.³ Y el consecuente crecimiento urbano conllevó un aumento y diversificación del consumo. Este proceso fue más acentuado

¹ Frankopan, Peter, *The Silk Roads. A New History of the World*, Bloomsbury, 2015, p. 19.

² Park, Hyunhee, *Mapping the Chinese and Islamic Worlds. Cross-Cultural Exchange in Pre-modern Asia*, New York, Cambridge University Press, 2012, p. 7.

³ Ebrey, Patricia; Walthall, Anne & Palais, James, *Pre-Modern East Asia: To 1800. A Cultural, Social, and Political History*, Boston, Houghton Mifflin Company, 2009, p. 131.

en las regiones del sur, las que desplazaron en importancia a las más tradicionales regiones en el norte.

El imperio Tang comienza su contracción territorial y progresivo debilitamiento a partir de la rebelión de An Lushan (755). El colapso del imperio en el siglo X cambió el panorama político del este asiático y las relaciones de fuerza entre las diferentes regiones. Si bien la dinastía Song logra la unificación del territorio central de población Han, sus fronteras son considerablemente menores a las de la dinastía Tang. Nuevos estados alcanzan la independencia del centro chino. Vietnam logra la independencia en 981 rechazando a los ejércitos chinos; dicha independencia será ya definitiva frente al Reino del Centro. En la península de Corea se establece la dinastía Koryo a principios del siglo X, la que también mantendrá su independencia, si bien en una relación tributaria con China durante las 5 Dinastías (907-960) y los Song, hasta que en 1020 se convertirá en tributaria de los Liao. Asimismo se registra el surgimiento de nuevos y poderosos estados en la frontera norte, Liao-kitan (946-1125) y Jin-Jürchen (1115-1234), y en el noroeste los Xi Xia-tangut (1038-1227). En este nuevo contexto la dinastía Song es parte de un orden multi-estatal del este asiático, en el que si bien es cultural y económicamente predominante, no lo es militar y políticamente.⁴ La nueva dinastía Song está fuertemente marcada por las presiones militares de los estados del norte y por las relaciones comerciales y tributarias con los Estados del Sur.

El imperio de los Song se desenvuelve entonces en el marco de estas transformaciones, y en un nuevo contexto político. Este nuevo estado se caracteriza por el gran control que ejerce la burocracia; si bien al interior del mismo perviven otros actores políticos, como los eunucos o el Clan Imperial, dichos actores ya no compiten por el control del poder político del estado. El sistema burocrático y el servicio civil de exámenes estructuraron el gobierno de los Song. La ocupación de funcionario gubernamental era sumamente prestigiosa, como puede evidenciarse en el aumento de inscripciones a los exámenes, que pasan de 30 mil a principios del siglo XI a 80 mil a finales de ese siglo y a 400 mil a finales de la dinastía.⁵ Así, el poder civil sienta su primacía frente al poder militar; dado que ambos poderes tienen carreras burocráticas diferentes, se encuentran separados. La relativa debilidad militar frente a los imperios del norte y los continuos conflictos marcan fuertemente la preocupación y el accionar

⁴ Chaffee, John, "Song China and the multi-state and commercial world of East Asia", *Crossroads - Studies on the History of Exchange Relations in the East Asian World*, v. 1, 2010., en http://www.eacrh.net/ojs/index.php/crossroads/article/view/4/Vol1_Chaffee_html, acceso el 12/10/17.

⁵ Ebrey, Patricia; Walthall, Anne & Palais, James, Op. Cit., p. 134.

estatal. Asimismo, y por esta situación, las tradicionales rutas terrestres se encuentran bloqueadas para la China Song.

El presente trabajo analiza el impacto que tuvo el desarrollo del comercio marítimo sobre la economía y la administración del imperio Song. Se describen las tecnologías navales que daban sustento material a la expansión comercial Han por el Sudeste Asiático, las rutas comerciales, y las importaciones y exportaciones más significativas del período. Se explica de qué forma el crecimiento del comercio marítimo afectó el desarrollo de manufacturas de mercancías destinadas a la exportación. Y, por último, se exponen los cambios ocurridos en la administración para afrontar estas transformaciones.

Nuevas tecnologías navales y la creación de la flota marítima

El periodo de mayor avance en la tecnología naval de la China Imperial ocurre durante las dinastías Song y Yuan (1260, 71 o 76-1368).⁶ Es a partir de los diferentes avances en la construcción de barcos y en las técnicas de navegación y cartografía, donde se sustenta el crecimiento del comercio marítimo; por ejemplo, en 1090 se generaliza el uso de la brújula en las embarcaciones, un siglo antes que en el occidente europeo. La brújula, si bien era conocida en China desde hacía siglos, se fija y se reduce en tamaño.⁷

Todos los juncos marítimos del sur tenían una estructura y cascos similares.

“Medía 24 metros de largo y 9,15 metros en la manga, y estaba claramente diseñado para viajes por mar, con un calado profundo y doce mamparos (...) La quilla del barco naufragado de Ch'üan-chou está construida en tres partes: la sección central y la popa están hechas de pino, y la sección delantera es de madera de alcanfor. El casco esta doble-entablado, parcialmente triple-entablado. El entablado está hecho de madera de cedro. En todas las uniones de los tablonés, fueron hallados vestigios de masilla tung.”⁸

El sistema de anclas de los barcos incluía una principal de piedra con astas de madera y dos o tres que tenían dos tercios del tamaño del ancla principal. La construcción naval no era homogénea: mientras que en los astilleros del interior se armaban barcos fluviales, en los de la costa se empiezan a especializar en la construcción de barcos marítimos; y también hay que

⁶ Schottenhammer, Angela: “China’s emergence as a maritime power”, Chaffee, John W. & Twitchett, Denis (Generals Editors) *THE CAMBRIDGE HISTORY OF CHINA. Volume 5. Part 2. Sung China, 960-1279*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015, p. 450.

⁷ *Ibídem*, p. 133.

⁸ Schottenhammer, Angela: *Op. Cit.*, p. 453. Original en Wade-Giles.

considerar que los astilleros del sur tenían acceso a maderas más aptas para resistir el agua de mar. La construcción naval y la navegación de los circuitos de Fujian y de Mingzhou eran los mejores en términos de tonelaje y tecnología, superando a los de Guangzhou y Guangdong.⁹

El primer fuerte impulso al desarrollo naval fue dado por los reinos costeros del sur durante el período de las 5 Dinastías y los 10 Reinos, que dieron gran importancia al comercio marítimo a partir de la apertura y acondicionamiento de nuevos puertos, de la atracción de mercaderes extranjeros y de la construcción de flotas. En la época temprana de los Song, bajo el reinado del primer emperador Taizu (960-977), siguió teniendo gran importancia la construcción naval; sin embargo, bajo su sucesor Taizong (977-997) se fue perdiendo interés por la flota. Entre 987 y 1068 la fuerza naval estaba compuesta básicamente por barcos fluviales bajo mando provincial. A partir de entonces se comienza a reorganizar la armada, pasando a mando imperial. En 1069 funcionaban astilleros fluviales en el interior y solo dos astilleros marítimos ubicados en Hangzhou y Guangzhou, y para reforzar la flota se crean dos nuevos en Mingzhou y Wenzhou.¹⁰ Tras la derrota de Annam en 1077, el gobierno central emprendió la construcción de barcos a gran escala, medida que se complementa con la confiscación temporal de barcos mercantes para servir en la armada; esta última medida se prohibió en 1112, ya que se había tornado una práctica habitual y pernicioso para los mercaderes.

China fue un poder marítimo bajo la dinastía Song, si bien este poderío fue principalmente de carácter comercial. La única expedición naval de envergadura fue la mencionada a Annam durante la Guerra Lý-Song (1075-1077). Pese a los esfuerzos realizados a partir de 1068, los Song del Norte (960-1127) no pudieron establecer una armada de carácter permanente. Pese a ello, los Song tuvieron una flota de aguas profundas que alcanzó su cenit en la segunda mitad del siglo XII, período de los Song del Sur (1127-1279), cuya función principal era custodiar los barcos mercantes y mantener seguro el comercio marítimo.

Sin duda la importancia de la armada fue aumentando luego del traslado de la capital de Kaifeng a Hangzhou en 1127. “Mientras, en 1130, la armada todavía consistía en no más que once escuadrones con 3.000 hombres, en 1174 su capacidad ya había aumentado a quince escuadrones con 21.000 hombres, y para 1237 había crecido a veinte escuadrones con casi 52.000 hombres.”¹¹ Este aumento del tamaño de la armada trajo aparejado un mayor gasto del estado para su mantenimiento que llevó a buscar diferentes formas de financiamiento. El mayor despliegue de la armada fue durante el siglo XII, al repeler la invasión por mar de los Jin en

⁹ Ibídem, pp. 453-454.

¹⁰ Ibídem, pp. 455-456.

¹¹ Ibídem, p. 457.

1166 en las costas de Shandong. La armada y las tácticas navales se vuelven asimismo más sofisticadas, teniendo diferentes tipos de barcos de guerra y utilizando armas de fuego. Durante los Song del Sur el llamado “Partido de la Guerra” tenía miembros que pretendían utilizar la armada como arma ofensiva, no solo defensiva, como el caso de Li Gang (1083-1140) que bajo Gaozong (1127-1162) fue *consejero en jefe*.¹²

La relación entre el estado central y los mercaderes marítimos era muy compleja. Estos últimos se beneficiaban de las condiciones de seguridad, y del gran mercado del imperio chino. Pese a la prohibición de 1112 de reclutar barcos mercantiles para la armada, durante los siglos XII y XIII se siguió realizando. Esta práctica establece en 1166 la división de las flotas mercantes en un sistema rotativo tripartito, en el cual el estado central utilizaba un grupo para la armada y los otros dos eran dejados para la actividad mercantil; este sistema se va volviendo cada vez más pernicioso para los mercaderes, a medida que la dinastía Song del Sur se va debilitando bajo la presión de los mongoles.

Rutas comerciales

A mediados del siglo VIII ocurre una serie de hechos que cambian el desarrollo del comercio efectuado por el Asia Central. La derrota en la batalla de Talas (751) y la Rebelión de An Lushan (755) causan el repliegue de la dinastía Tang del Asia Central, estableciéndose en su lugar estados de pueblos nómades. Por ello hubo una gradual declinación de la Ruta de la Seda y, por ende, se favoreció el desarrollo de las rutas marítimas. Comienza aquí el auge del comercio marítimo entre China y el Sudeste Asiático a partir del puerto de Guangzhou, “excavaciones arqueológicas que se asientan a lo largo de las viejas rutas desde Guangzhou hacia el Golfo Pérsico vía el Océano Índico dan testimonio del crecimiento de los contactos marítimos ocurridos desde el siglo octavo en adelante.”¹³ Este proceso se vio interrumpido por el saqueo de Guangzhou por el rebelde Huang Chao en 879. Con posterioridad al colapso Tang, los reinos del sur del Siglo X restablecen un fuerte contacto comercial por mar y hacen de ello una importante fuente de ingreso estatal. Este proceso “entra en un nuevo estadio alrededor del año 1000 DC, cuando los chinos se aventuran en el comercio naval de larga distancia. Ambas escalas de comercio marítimo, y la participación china, comienzan a crecer sustancialmente.”¹⁴ Esta incursión de los comerciantes chinos en el comercio marítimo desplaza a los comerciantes

¹² Schottenhammer, Angela: Op. Cit., p. 456-7.

¹³ Park, Hyunhee, Op. Cit., p. 30.

¹⁴ *Ibíd*em, p. 43.

árabes y persas que lo habían monopolizado desde el siglo VIII, logrando el control de la mayoría de la parte oriental del Océano Índico, sin dejar de ser importantes las colonias de mercaderes musulmanes radicadas en los grandes puertos del Sur.

Bajo la dinastía Song el comercio marítimo se transforma de un comercio de bienes de lujo a un comercio de bienes de consumo masivo. Las prácticas comerciales y el mercado se vuelven más complejos, existiendo una amplia clasificación claramente definida en la calidad de los productos, con su consecuente escala de valor. Esto se atestigua en las importaciones, como en el caso de las *xiangyao* (香藥), denominación bajo la que se engloba una gran cantidad de bienes tales como especias, aromáticos, perfumes, drogas, y también otros productos primarios. “No menos que 399 items fueron listados como importaciones en torno al año 1141.”¹⁵ Asimismo, las exportaciones no solo aumentan en cantidad, también aumenta la variedad de las calidades, lo que implica un crecimiento y diversificación en la producción. Bajo los Song, China es una potencia económica marítima y sus exportaciones se conforman por variadas manufacturas de muy alta calidad, destacándose por su importancia los cerámicos, los metales y la seda. Por otro lado, el vasto y creciente mercado chino demandaba una gran cantidad de *xiangyao*, entre otros productos. Autores como Abu Lughod han conceptualizado al comercio marítimo asiático como un sistema mundial por estar segmentado en subsistemas regionales, por el volumen de sus transacciones y por las distancias que abarcaba. El papel de la economía china en este sistema comercial es central, tanto por ser productor de mercancías como por ser consumidor masivo de bienes importados. Pero mientras Abu Lughod lo ubica a partir del siglo XIII, Chaffee considera el fenómeno a partir del siglo X.¹⁶

Existían dos rutas marítimas principales hacia el sur. La “ruta occidental” salía de los puertos de las regiones de Jiangsu, Zhejiang y Fujian, bordeaba las costas de China y Vietnam y se dirigía al océano Índico. La otra era la “ruta oriental”, que partía desde Quanzhou pasando por Taiwán hacia Luzón, conectando el sur de China con Filipinas. Las rutas al Este Asiático originalmente bordeaban la costa de China, pero desde la dinastía Tang se dirigen por mar abierto. En la dinastía Song el puerto de Mingzhou es básicamente el que conecta esta ruta, terminando en los puertos japoneses de Tanokura (actual Nagasaki) y Hakata.¹⁷ El principal flujo comercial se dirigía hacia occidente, así es que

¹⁵ Schottenhammer, Angela, Op. Cit., p. 491.

¹⁶ Chaffee, John, Op. Cit.

¹⁷ Cinar, E. Mine; Geusz, Katherine y Johnson, Joseph, “Historical Perspectives on Trade and Risk on the Silk Road, Middle”, *Topics in Middle Eastern and African Economies*, v. 17, Issue No. 2, 2015, p. 165.

“Según Zhou, el punto crítico del transbordo del comercio Sino-Islámico era Quilon, en la costa suroeste de la India, donde navegantes transferían bienes a barcos que viajaban o bien al este hacia China, o al oeste hacia la Península Arábiga a través del “Mar del Este de los Musulmanes”, o Mar Árabe. Ya que la escala de comercio marítimo aumentó, los navegantes se especializaron en un segmento de esas largas redes estacionales, haciendo el tráfico/transbordo más eficiente. Según el relato de Zhou, los mercaderes podían hacer un viaje de ida y vuelta de Quilon hacia China o el Medio Oriente en el lapso de un año, pero completar el viaje completo tomaba dos años, dada la necesidad de una escala estacional en el Sur Asiático (...) el viaje de ida y vuelta entre China y el mundo Islámico lleva dos años.”¹⁸

Mercancías exportadas

En la mayoría de los casos, la producción de cerámicos fue la primera en orientarse específicamente para la exportación. Este nuevo destino de la producción trajo aparejada una redistribución de los centros productivos cerca de los puertos. Posteriormente el proceso de orientación a la exportación se expandió, en regiones específicas, a las actividades agrícolas y al comercio local. Este proceso transformó profundamente las economías locales, como puede ser el caso del sur de Fujian, que es caracterizado por Billy K. L. So, siguiendo los conceptos de W. Skinner, como una región internamente integrada.¹⁹

Los diferentes productos de la cerámica Song fueron exportados hacia todos los países del este y sudeste asiático, al Océano Índico e incluso al Mar Rojo y aún a la costa oriental de África, siendo esta exportación permitida y alentada por el estado. Se llevó a cabo una expansión de los centros de producción tradicionales de la época Tang como Ding y Yaozhou hacia nuevas zonas productoras, como Fujian y Zhejiang, en torno a los puertos más importantes. Estos últimos se desarrollan específicamente para la exportación marítima. Pese a la especialización regional y a la pervivencia de los centros productores del norte, el desplazamiento hacia el sur es irreversible. Las exportaciones de artículos de cerámica eran

¹⁸ Park, Hyunhee, Op. Cit., pp. 48-49.

¹⁹ So, Billy K. L., “Space and Institutions in History: A Case from Maritime China, 10th_14th Centuries”, *Études chinoises*, v. XXI, nc 1-2, printemps-automne 2002, p. 152.

muy variadas, incluyendo copas, platos, vasijas, etc., y también fue muy variada la calidad de los productos, que como ya señaláramos podía llegar a variar considerablemente.

Desde principios de la dinastía hasta principios del siglo XII la mayoría de los artículos exportados eran de los hornos oficiales Song (como los de Jingdezhen), y también provenientes de Guangzhou, encontrándose vestigios de estos últimos principalmente en el sudeste asiático (Tailandia, Vietnam, Malasia). Desde principios del siglo XIII la cerámica producida en Fujian empieza a primar entre las exportaciones, encontrándose sus productos en el Este Asiático (Japón, islas Ryūkyū), en el Sudeste Asiático (Tailandia, Vietnam, Malasia, Indonesia, Filipinas, Camboya), a través del Océano Índico (India, Sri Lanka), en el Medio Oriente (Golfo Pérsico, Mar Rojo, Damasco), y en África (Egipto, Etiopía, Tanzania, Somalia, Kenia).²⁰

Los principales puertos exportadores de cerámicos al este asiático eran Mingzhou, Wenzhou, Fuzhou y Quanzhou. Si bien Guangzhou continúa siendo un puerto muy importante, a partir del siglo XII va perdiendo paulatinamente importancia frente a Quanzhou. La exportación marítima de artículos de cerámica a gran escala y en forma regular influyó en las tradiciones de producciones locales de otros países, como los casos del imperio Jemer, Corea y Japón. Este desarrollo de la industria de la cerámica para la exportación en el sur de China estuvo acompañado por un alto nivel de integración de las economías regionales allá donde se dio el fenómeno, como son los casos de Guangzhou y Quanzhou. En torno a ambos puertos se desarrolló una fuerte industria de cerámica para la exportación, sin perjuicio de que ambas tuvieron sus propias particularidades: en el caso de Guangzhou la distribución de los hornos tiene una menor integración y una mayor concentración en la costa, comparativamente a la de Fujian.²¹

“El caso de estudio de Billy So acerca de la industria exportadora de cerámica en el Sur de Fujian muestra una significativa capacidad para la exportación de cerámica. Una única cocción en los hornos más grandes podría producir hasta 25.000 recipientes, por lo cual la escala de producción era enorme. La producción de cerámica empleaba una gran cantidad de habitantes de la región; en el condado de Dehua, prefectura de Quanzhou en Fujian, por ejemplo, la industria empleaba al 18,3 por ciento de la población.”²²

La industria de cerámica también se articuló con el desarrollo de cultivos agrícolas comerciales, al poder adquirirse alimentos desde regiones vecinas de Fujian como Zhejiang y Guangdong.²³

²⁰ Schottenhammer, Angela, Op. Cit., p. 495.

²¹ So, Billy K. L., Op. Cit., pp. 155-157. Schottenhammer, Angela, Op. Cit., pp. 498-499.

²² Park, Hyunhee, Op. Cit., p. 45.

²³ So, Billy K. L., Op. Cit., p. 156.

Durante la dinastía Song hubo un cambio en la ubicación de varios hornos: desde las llanuras costeras se van instalando nuevos establecimientos en el interior montañoso, como son los casos de Guangnan y Fujian. Pese a que Guangzhou desarrolló también una industria para la exportación, parece seguir siendo un puerto comercial principalmente dedicado al trasbordo de productos de otras partes de China.²⁴

Los metales eran mercaderías especialmente buscadas por los mercaderes extranjeros. China era un gran exportador de metales, pese a su gran consumo interno. Como materia prima, el hierro era empleado para la fabricación de armas y herramientas; y el oro y el cobre eran utilizados para la confección de elementos religiosos, especialmente en el budismo. Por supuesto, el extendido uso de los metales como valor de cambio precede y antecede a esta época; y en este sentido, el estado Song articula complejos y variados sistemas monetarios que incluyen además la circulación regional de diferentes emisiones de papel moneda.

El hierro fue una importante exportación. China contaba con una gran ventaja comparativa porque su tecnología de fundición a gran escala era mucho más avanzada que en el resto de Asia, razón por la que el hierro se exportaba incluso a regiones con importantes yacimientos. Existía una serie de factores que favorecieron esta situación. Por un lado, en el Este y Sudeste Asiático y el océano Índico, que se encontraban profundamente integrados comercialmente, el precio de los metales tenía una gran variación, por los costos de producción locales y por la escasez de dichos recursos. Asimismo, el precio de la plata en relación con el oro en China era relativamente menor que en el mundo musulmán y en Japón, lo que atraía importaciones.²⁵ También hay que tener en cuenta que en este circuito comercial la plata servía como medio de pago internacional, pese a que las monedas de bronce eran preferidas en Corea y Japón; y sin embargo, todos los que comerciaban con China aceptaban sus monedas de bronce, independientemente de sus propios sistemas monetarios.

El constante drenaje de plata y monedas de bronce que sufrió la dinastía constituyó un grave problema para el estado. Las causas de este problema son la gran cantidad de importaciones de bienes de consumo que muchas veces era pagado en metales o “moneda fuerte”, los tributos efectuados a los Imperios del Norte y el comercio y contrabando de metales. Así, uno de los mayores problemas en relación al intercambio marítimo fue la constante fuga de metálico. Esta situación fue objeto de gran preocupación por parte los sucesivos gobiernos, pese a que las medidas empleadas para contrarrestarla terminaran

²⁴ Schottenhammer, Angela, Op. Cit., p. 499.

²⁵ Ibídem, p. 505.

resultando ineficaces. Una de ellas fue acuñar a partir de 1040 monedas de hierro de baja denominación en las provincias del norte y noreste, lindantes con los Liao y los Xi Xia. Sin embargo, en 1045 se deroga esta medida en Fujian y en 1074 se deroga también la prohibición de utilizar monedas de bronce para el comercio marítimo; esto evidencia la importancia del comercio exterior para el estado.²⁶ Posteriormente, desde mediados del siglo XII aumentó la fuga de monedas de bronce, lo que generó que el estado comenzara a aplicar nuevamente prohibiciones y controles a su exportación.

“Después de 1133, por ejemplo, los barcos que zarpaban de Kuang-tung y Fu-chien eran inspeccionados para ver si llevaban o no monedas a bordo. En 1171, nuevas regulaciones fueron establecidas concernientes a la exportación de monedas de bronce, y en 1199 mercaderes coreanos y japoneses tenían explícitamente prohibido comerciar en monedas de bronce.”²⁷

Pese a este tipo de medidas, el estado Song nunca dejó de ver en el comercio marítimo una importante fuente de ingresos. La exportación de monedas de cobre era tan cuantiosa, que las mismas fueron encontradas por todo el sudeste y este asiático, India, Sri Lanka, la costa oriental de África y el Golfo Pérsico. En Japón llegaron a ser tan habituales que eran usadas como moneda corriente con preferencia sobre la moneda local; esta situación llevó a prohibir su uso en 1185.²⁸

La seda fue uno de las manufacturas más importantes en el comercio exterior chino; desde comienzos del tráfico este-oeste era buscada por las élites extranjeras como un preciado bien de lujo, y también funcionó como valor de cambio. Sin embargo, su posición central en el comercio exterior fue desplazada durante la dinastía Song por las manufacturas de cerámica y por los metales, pese a lo cual continuó teniendo una gran importancia. En parte la razón de este proceso es atribuible a que para esta época la sericultura y la industria de la seda se han difundido ya por el Mediterráneo y el Medio Oriente, constituyéndose éste último como el gran rival de China en la producción de seda de alta calidad. Por esta expansión de la producción fuera de China la seda se hizo más común y barata, pese a lo cual China continuó exportando productos de seda de alta calidad por el Sudeste Asiático y el océano Índico.

Durante el reinado de los Song del Norte los intercambios efectuados a partir del sistema de tributos estatales seguían siendo muy importantes, mientras que paralelamente se

²⁶ Ibídem, p. 486.

²⁷ Ibídem, p. 489. Original en Wade-Giles.

²⁸ Glahn, Richard von, *Silver and the Transition to a Paper Money Standard in Song Dynasty (960-1276) China*, UCLA, 2010, p. 24.

iba desarrollando un creciente comercio privado; en ambos casos, la seda era uno de los bienes más relevantes. Para los Song del Sur, los patrones de producción y comercialización cambian. La seda se sigue produciendo, tejiendo y tiñendo en las zonas rurales, pero durante el siglo XII se desarrolla la industria de la seda en las ciudades más importantes del sur, organizada en grandes manufacturas en las que mucha de su producción tenía fines de exportación. Incluso la producción de la seda se extiende incluso a la región de Fujian, que no tiene un suelo apto para su producción.

Entre otros bienes podemos destacar el té chino que era exportado hacia Corea, al imperio Liao y, posteriormente, al Jin. Y la exportación de libros, aún cuando estaba básicamente prohibida, por lo que la mayoría de éste tráfico se realizaba por contrabando. “Los libros históricos eran considerados manuales de la diplomacia y del arte de la guerra (...) Los chinos estaban también convencidos de que una correcta interpretación de la historia requería una particular actitud moral, la cual los bárbaros no tenían.”²⁹ Si bien los libros eran llevados al mundo musulmán y el sudeste asiático, los principales mercados receptores eran los de Corea y Japón. El tráfico ilegal de libros se desarrollaba principalmente desde Fujian.

Producción de mercancías para el comercio marítimo

Una de las características más notables de este período de China es el desarrollo de la producción de mercancías para la exportación, el que lleva aparejado un cambio en los patrones y en la organización de la producción. En las zonas del sur es donde se localiza este proceso con mayor intensidad, especialmente en los puertos más importantes de Zhejiang, Fujian y Guangnan. “La integración de los territorios del interior estaba concentrada en los centros comerciales de transbordo y su entorno más extenso.”³⁰ Dicho proceso se fue acentuando durante toda la época Song, con particular énfasis a partir de la segunda mitad del siglo XI; como ya es sabido, luego de la captura de Kaifeng y de la pérdida de los territorios del norte por los Jin, el proceso se acentuó. Ello se debió a la pérdida de recursos, al aumento de importancia de los ingresos estatales no provenientes de la actividad agrícola, a la mayor importancia estratégica de la flota, y a la necesidad de exportar por la disminución del mercado interno.

²⁹ Schottenhammer, Angela, Op. Cit., p. 521.

³⁰ Ibídem, p. 491.

El caso de Quanzhou en el sur de Fujian es particularmente notable. Este puerto tuvo un gran crecimiento comercial, al punto de desplazar a Guangzhou como principal puerto de China. Junto al crecimiento económico de Quanzhou aumenta su capacidad de consumo, en parte porque miembros del clan imperial empezaron a migrar a la ciudad ya que a partir del “comienzo de la dinastía Song del Sur, las Oficinas Exteriores Occidentales y Meridionales de Asuntos de Clan (Hsi-, Nan-wai tsung-cheng ssu) fueron re-establecidas en Fu-chien en 1129...”³¹ Los miembros del clan imperial no solo se involucraron en la administración, sino también en el comercio marítimo en tanto agentes privados.

Importaciones

Las importaciones más importantes de China eran

“franquincienso, aromaticos, perfumes, especias, y drogas, colectivamente designadas *hsiang-yao* en chino. La mayoría de estos bienes consistían en incienso, alcanfor, mirra, aloe, madera de sappan, sándalo, árbol del almizcle, ébano, áloes, asafoetida, la llamada “sangre de dragón” (*hsüeh-chieh*), liquido de styrax, flores de gardenia, nuez moscada, benzoína de styrax, putchuk, clavos de olor, pimienta, cardamomo, y cubos de piper. Lin T’ien-wei enumera no menos de cincuenta y tres tipos de *hsiang-yao* mencionados en las fuentes chinas.”³²

La mayor parte provenía del Sudeste Asiático, India y el Medio Oriente. Dependiendo del producto, eran consumidos tanto por la élite como por los hogares regulares. Algunos de estos productos eran re-exportados a Corea, Japón y al imperio Jin.

El aloe (*gharuwood*) era el aromático más importante importado del Sudeste Asiático. Estaba clasificado por el color, la forma y la fragancia, que varía dependiendo de los diferentes países que lo proveían (Cambooya, Champa, Sumatra, Java). El incienso proveniente de Hadharamout y Somalilandia era exportado por los países árabes a Srivijaya, y de allí a Guangzhou y Quanzhou. Se clasificaba en trece grados de acuerdo a su fragancia. Es una de las importaciones más importantes, tanto que

“las perspectivas de promoción de funcionarios sirviendo en las superintendencias locales de comercio marítimo eran determinadas por la cantidad de franquincienso que arribaba

³¹ Schottenhammer, Angela, Op. Cit., p. 482. Original en Wade-Giles.

³² Ibídem, p. 509. Original en Wade-Giles.

bajo su jurisdicción, ello puede ser visto como otra indicación de la importancia de este producto para los chinos.”³³

El benjamín era importado desde Srivijaya, pero los principales productores eran Sumatra, Siam y Malaya. El ambergris era otra importación que se re-exporta desde Srivijaya, pero provenía del mundo árabe, era un perfume muy costoso que tenía un precio aproximado al oro. La sangre de dragón era un tipo de resina usada para fines medicinales y para pigmentos, y la de mejor calidad provenía de Srivijaya. El clavo de olor había sido una de las principales mercaderías del temprano comercio asiático; luego de que se cortó su intercambio a fines de la dinastía Han reaparece durante el siglo VII a partir del comercio con Java y Sumatra, lo que se mantendrá durante los Song.³⁴ La pimienta era consumida en grandes cantidades, principalmente proveniente de Java, Sumatra y la India.

Todos estos productos, que se engloban bajo el concepto de *xiangyao*, tenían un alto valor e ingresaban en grandes cantidades en el mercado chino, y si bien en parte podían ser re-exportados, en una gran mayoría eran consumidos localmente. Estos bienes eran intercambiados por metales (plata y monedas de bronce) y por productos manufacturados (como la seda y la cerámica). Pero a diferencia de los productos que China exportaba, sus importaciones eran básicamente bienes de consumo, que por lo tanto quedaban fuera del circuito comercial. Esta característica de los intercambios internacionales de los Song se constituye en una de las causas de la fuga de metálico que sufrió la dinastía, como ya se ha señalado. Pese a este constante drenaje de recursos, Schottenhammer sostiene que el imperio Song funcionaba relativamente bien por el alto nivel de productividad y de riqueza de la economía china. El comercio marítimo ocasionó un impacto positivo en varias regiones y ciudades, y también lo hizo en grupos sociales como comerciantes, artesanos y sectores de servicios urbanos; sin embargo, para el estado significó una declinación de la riqueza nacional en la forma de pérdida de dinero metálico.³⁵

Las importaciones de textiles fueron básicamente de algodón, provenientes de diferentes países del Sudeste Asiático y del Medio Oriente, pero principalmente de la India. Este comercio data desde el siglo VI en adelante, siendo el algodón un producto de lujo consumido por la élite; sin embargo, por el crecimiento económico y la sofisticación social que atravesaba el mundo chino, su consumo se expandió a mayores capas sociales, pese a que continuaba siendo un producto cuyo costo se equipara con el de la seda.

³³ Ibídem, p. 512.

³⁴ Ibídem, pp. 514-515.

³⁵ Ibídem, pp. 517-518.

Entre otras importaciones que no se engloban en el concepto general de *xiangyao* encontramos marfil, cuernos de rinocerontes, minerales, maderas, piedras preciosas, perlas, caparazones de tortuga y esclavos.

El marfil provenía del sudeste asiático, India y África, siendo el de esta última región el más apreciado; su comercio estaba básicamente controlado por los árabes. Dentro de los minerales el más relevante es el sulfuro, que era utilizado para fines medicinales, religiosos y militares. Provenía básicamente de Java y Japón, siendo este último el mayor proveedor durante los Song. Otro mineral relevante era el alumbre, especialmente el “alumbre blanco” provisto por los árabes. Las perlas eran obtenidas desde los países árabes y el Sudeste Asiático; de esta última zona también provenían los caparazones de tortuga. La mayoría de los esclavizados eran originarios del Sudeste Asiático; sin embargo, también llegaron esclavizados negros de África traídos por mercaderes árabes, aunque eran altamente inusuales.

Las transformaciones en el Estado frente al comercio marítimo

Durante el imperio Tang, a partir de los intercambios internacionales se buscaba básicamente el abastecimiento de ciertos artículos de lujo. Este comercio se realizaba principalmente a partir del sistema tributario interestatal, en el que diferentes sociedades reconocían la superioridad del imperio Chino a partir del intercambio de presentes. Este sistema resultaba útil para el tráfico de bienes y consolidaba políticamente al imperio Tang como estado central del Este Asiático. La corte simplemente quería asegurarse de que continuaran fluyendo los productos de los países extranjeros que consumía la élite, no teniendo otro interés sobre el comercio externo. Luego del colapso de la dinastía Tang este sistema se deteriora hasta ser revitalizado por los Song, que durante los primeros 60 años de la dinastía serían muy activos para canalizar gran parte del comercio, y es por ello que la corte monopolizó la adquisición de *xiangyao*.³⁶ Es recién a partir de las “Leyes Nuevas” (1066-1085) impulsadas por Wang Anshi bajo el reinado de Shenzong, que se convirtió en un tema central la promoción del comercio marítimo.

Sin embargo, allí empieza una nueva concepción del comercio marítimo. A mediados del siglo X “señores de la guerra locales independientes en el Sur de Fujian promovieron vigorosamente el comercio marítimo como una nueva fuente de ingresos para sostener sus regímenes...”³⁷ No solamente en aquel caso regional, también es durante esta época que los

³⁶ Chaffee, John: “*Song China and the multi-state and commercial world of East Asia*” en: Crossroads - Studies on the History of Exchange Relations in the East Asian World, ISSN: 2190-8796, Volumen 1, 2010.

³⁷ So, Billy K. L., Op. Cit., p. 154.

reinos de los Min (909-945), los soberanos independientes de Quanzhou (945-978) y Han del Sur (917-971) comenzaron a promover y a usar al comercio marítimo como una fuente de ingreso para sus estados. Y el estado Song terminó adoptando estas nuevas concepciones de los reinos del sur.

A comienzos de la dinastía Song, con respecto al comercio marítimo, se mantuvo al principio y a grandes rasgos la administración Tang, y posteriormente se buscó ejercer un mayor control central. En este proceso podemos destacar dos características: la primera es el constante, e infructuoso, control sobre la corrupción en las dependencias estatales; la segunda es la puja entre dos formas de administración, la centralista y la localista. El comercio se organizó a partir de los comisionados de comercio marítimo, de quienes durante los Tang sólo existía uno en Guangzhou. A lo largo del imperio de los Song se llegaron a habilitar 10 puertos con sus respectivas oficinas de comercio marítimo (*shibo si* 市舶司) o suprintendencias de comercio marítimo.

Durante las primeras décadas de la dinastía Song se aplicó el sistema de oficinas de comercio marítimo. El primer puerto que se habilitó para el comercio exterior fue el de Guangzhou en 971; posteriormente se habilitaron otros, como el de Hangzhou en 989 y el de Mingzhou en 992. De estos puertos el único al norte del Yangzi era el de Mingzhou, lo que deja en evidencia la centralidad del tráfico por el Sudeste Asiático. Las oficinas de comercio marítimo no funcionaron continuamente; muchas fueron abiertas y cerradas por varias razones en diferentes momentos. Estas oficinas estaban a cargo de

“comisionados especiales, los comisionados (*shih*) de comercio marítimo o superintendentes (*t'i-chü*) de comercio marítimo. Sus deberes son descriptos como los de los responsables por todo lo que tenga que ver con el comercio marítimo: promover el comercio marítimo, atraer y cuidar a los mercaderes extranjeros, gravar las mercancías extranjeras, y regular la distribución y venta de productos extranjeros en China.”³⁸

Durante los primeros años de la dinastía los funcionarios provenientes tanto del gobierno central como los locales, poseían una gran autonomía. Es en el reinado de Taizong cuando se fortalece el control central sobre el comercio marítimo, mas posteriormente con los emperadores Zhenzong (997-1022) y Renzong (1022-1063) se intentaron organizar instituciones relativamente independientes, aunque con funcionarios del gobierno central entre los agentes locales.

³⁸ Schottenhammer, Angela, Op. Cit., p. 471. Original en Wade-Giles.

En 1080, bajo Shenzong, se produce un cambio en el perfil de los funcionarios responsables del comercio marítimo, se “cambia de un sistema de “prefectos teniendo como deber corriente” (chou-chün chien ling) a un sistema de “expertos financieros”(ts’ao-ch’ien chien ling).”³⁹ En este nuevo sistema, que se sigue acentuando desde principios del siglo XII, las oficinas de comercio marítimo se establecieron como divisiones independientes de la administración fiscal de su respectivo circuito. Por otro lado se organizaron las superintendencias de comercio marítimo, donde los intendentes combinaban roles de expertos en comercio marítimo y en finanzas. Pese a todas las medidas adoptadas para controlar el comercio ilegal, para erradicar la corrupción y maximizar los beneficios de la recaudación, el gobierno central decidió en reiteradas oportunidades anular estas superintendencias, reemplazándolas temporalmente por un control estrictamente central.

Las diferentes administraciones de los Song se vieron apremiadas por los objetivos de maximizar los ingresos del estado y erradicar consecuentemente las actividades comerciales ilegales; y es en función de ello que se articularon diferentes sistemas de control que oscilaron entre la autonomía local y el control del gobierno central. Esta multiplicidad de políticas administrativas dependía de la particularidad de cada caso, de la orientación política del gobierno y de la corrupción. Esta última significó un constante y grave problema para el gobierno central, ya que involucraba a mercaderes, funcionarios y miembros del clan imperial; muchos puertos fueron cerrados durante años, al no poder erradicarse la corrupción allí imperante.

Conclusión

La dinastía Song ha asombrado a investigadores occidentales por sus rasgos tan similares a las sociedades capitalistas. Es que sin lugar a dudas encontramos rasgos similares: burocracia civil, meritocracia, producción de mercancías, comercio marítimo, trabajo asalariado, etc. Pero estas características, a las cuales Gernet calificó como “Renacimiento”, tienen sus orígenes en transformaciones anteriores que determinan el desarrollo de la sociedad y el estado durante la era Song. Entre estas se encuentra el intercambio este-oeste efectuado a través de la Ruta de la Seda, donde no solo circularon bienes y mercancías, sino personas e ideas. Asimismo, estas rutas sustentaron el desarrollo de numerosas regiones y sociedades. El

³⁹ Ibídem, p. 480. Original en Wade-Giles.

papel que ocupó China fue central tanto como productor de bienes, como también en tanto consumidor.

Los factores político-militares potenciaron el desarrollo de las rutas marítimas; situación ocasionada por el establecimiento de poderosos Estados en el Norte y Noroeste que desplazan la influencia y el acceso chino al Asia Central. El imperio de los Song estuvo fuertemente marcado por el comercio marítimo, en especial su etapa del Sur. Una vez consolidada la dinastía, comerciantes de origen chino surcan los mares respaldados por su superioridad naval, tecnológica y económica. El crecimiento de los intercambios tuvo un fuerte impacto en las regiones costeras involucradas. El desarrollo del comercio marítimo generó un rápido crecimiento de las ciudades puertos involucrados en el mismo, entre las que se encuentran Guangzhou, Fuzhou, Wenzhou, Mingzhou, Quanzhou y Hangzhou. Los dos últimos son casos particulares. Hangzhou fue la capital de los Song del Sur y la ciudad más próspera y poblada del imperio durante esa época. Y Quanzhou fue un puerto extremadamente próspero que en el siglo XII desplaza a Guangzhou como puerto principal del imperio. Asimismo, todo este proceso va ocasionando una reconversión productiva destinada a la producción de mercancías para el comercio marítimo. China recibía productos del Medio Oriente, el Sudeste Asiático y África, y sus mercancías y monedas llegaban a todos esos lejanos lugares. Esta gran prosperidad económica y comercial conlleva el problema de la fuga de metálico ocasionada por la gran importación de bienes que son consumidos en el mercado interno y del fuerte pago de tributos a los Estados del Norte. Situación que la dinastía no logra superar, y que ocasiona ambigüedades en la política administrativa y fiscal sobre el comercio marítimo.

A pesar de ello, es indudable que la China Song constituyó sin dudas la economía más grande y avanzada de la época, que impactó poderosamente en el desarrollo de la Ruta de la Seda Marítima, con consecuencias significativas no solamente para China sino también para los numerosos países y regiones integrados en este vasto sistema de comercio global.

Bibliografía

Abu-Lughod, Janet, *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250–1350*. Oxford: Oxford University, 1991.

Chaffee, John, “Song China and the multi-state and commercial world of East Asia”, *Crossroads - Studies on the History of Exchange Relations in the East Asian World*, v. 1, 2010.,

en http://www.eacrh.net/ojs/index.php/crossroads/article/view/4/Vol1_Chaffee_html, acceso el 12/10/17.

Cinar, E. Mine; Geusz, Katherine y Johnson, Joseph, “Historical Perspectives on Trade and Risk on the Silk Road, Middle”, *Topics in Middle Eastern and African Economies*, v. 17, Issue No. 2, 2015.

Ebrey, Patricia; Walthall, Anne & Palais, James, *Pre-Modern East Asia: To 1800. A Cultural, Social, and Political History*, Boston, Houghton Mifflin Company, 2009.

Frankopan, Peter, *The Silk Roads. A New History of the World*, Bloomsbury, 2015.

Glahn, Richard von, *Silver and the Transition to a Paper Money Standard in Song Dynasty (960-1276) China*, UCLA, 2010.

Gernet, Jacques, *El Mundo Chino*, Barcelona, Crítica, 1991.

Gruen, Sarah, “The Chinese Monetary System From Ancient Times to the Early Modern Period“, *Econ 401 Money and Banking Dr. Herbener*, 2004.

Park, Hyunhee, *Mapping the Chinese and Islamic Worlds. Cross-Cultural Exchange in Pre-modern Asia*, New York, Cambridge University Press, 2012.

Schottenhammer, Angela, “China’s emergence as a maritime power”, Chaffee, John W. & Twitchett, Denis (Generals Editors) *THE CAMBRIDGE HISTORY OF CHINA. Volume 5. Part 2. Sung China, 960-1279*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015.

Schottenhammer, Angela, “China’s Rise and Retreat as a Maritime Power”, Antony , Robert J. & Schottenhammer, Angela (Editors) *Beyond the silk roads : new discourses on China’s role in East Asian maritime history. Maritime Studies Conference "Beyond the Silk Road: Asian Maritime History and Culture"*, Shanghai, 2015.

So, Billy K. L., “Space and Institutions in History: A Case from Maritime China, 10th_14th Centuries”, *Études chinoises*, v. XXI, nc 1-2, printemps-automne 2002, pp. 149-183.

Vainker, Shelagh, “Production and Trade of Porcelain in China”, *GEHN Conference – Les Treilles*, 20-25 March 2006.

Xu, Ting, *Efflorescence in Tang-Song China*, London School of Economics, 2010.