



## I Sección

### Historia: Rutas comerciales en la época moderna

#### El comercio en el Océano Índico: desde la Antigüedad hasta el arribo y control de esta ruta mercantil por los portugueses

Juan Carlos Solórzano Fonseca \*  
Universidad de Costa Rica, Costa Rica  
[icsolorzanof@gmail.com](mailto:icsolorzanof@gmail.com)  
<https://orcid.org/0000-0002-1431-9704>

Recibido: 15 de enero de 2020

Aceptado: 20 de febrero de 2020

**Resumen:** Desde tiempos de la Antigüedad clásica el océano Índico fue un puente de comunicación entre los pueblos de Asia y de Europa a través de rutas comerciales que unieron el Mediterráneo Oriental con la India y el Extremo Oriente. A partir del siglo VII de nuestra era, las comunicaciones y los intercambios se incrementaron notablemente y llevaron a la migración de población árabe hacia la India, Sri Lanka, islas de Malasia e Indonesia. China igualmente se unió a dicho comercio y recibió mercaderes extranjeros que se establecieron en sus principales puertos. Durante siglos, las especias de las islas del Extremo Oriente, las telas de algodón de la India y las sedas y cerámicas de China llegaron hasta el Mediterráneo oriental por medio del comercio marítimo a través del océano Índico, el mar Rojo y secciones de ruta terrestre en Egipto y Siria. A partir de 1498, los portugueses luego de cien años de exploraciones marítimas en el Atlántico, cruzan el océano Índico y llegan a la India, Sri Lanka, islas indonesias y malayas, estableciendo también enclaves comerciales en India y China. Así, a lo largo del siglo XVI desplazan a los árabes del comercio en el océano Índico y controlan el comercio de las especias y otros productos exóticos hacia los mercados europeos.



La Revista Estudios es editada por la [Universidad de Costa Rica](http://www.universidadcostarica.ac.cr) y se distribuye bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 3.0 Costa Rica](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/cr/). Para más información envíe un mensaje a [revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr](mailto:revistaestudios.eeg@ucr.ac.cr).

**Palabras claves:** Comercio marítimo; océano Índico; especias; bienes de comercio; exploraciones ultramarinas; árabes; Extremo Oriente; historia.

**Trade in the Indian Ocean: from Antiquity to the arrival and control of this commercial route by the Portuguese.**

**Abstract:** Since the time of Classical Ancient Times Indian Ocean was a bridge of communication between the peoples of Asia and Europe through trade routes that linked the Eastern Mediterranean with India and the Far East. From the 7th century of our era communications increased markedly and led to the migration of Arab population toward India, Sri Lanka, islands of Malaysia and Indonesia. China also joined this trade and saw the settlement of foreign merchants in its principal harbors. For centuries, spices from far eastern islands, Indian cotton fabrics and Chinese silks and ceramics reached the eastern Mediterranean through this trade. Beginning in 1498, the Portuguese, after a hundred years of maritime exploration in the Atlantic, crossed the Indian Ocean and reached India, Sri Lanka, Indonesian and Malay islands, also establishing commercial enclaves in India and China. Thus, throughout the 16th century they displaced Arabs from trade in the Indian Ocean and control trade in spices and other products to European markets.

**Keywords:** Maritime commerce; Indian Ocean; spices; commodities; maritime expeditions; Arabs; Far East; History.



## Introducción

Desde la Antigüedad, el océano Índico sirvió de puente para el comercio entre los pueblos situados a ambos confines de este amplio espacio navegable que unía a China en el extremo oriental con el mar Rojo en el Occidente.

El comercio marítimo en el océano Índico puso en contacto cuatro diferentes áreas culturales: el arábico-iraní, el hindú, el indonesio y el chino. Este comercio, junto con el de las caravanas en el Asia Central, crearon un sentido de unidad.

Durante el período Helenístico (323 a.C.- 31 a.C.) es probable que las casas comerciales de Alejandría hayan desarrollado el comercio en el mar Rojo y quizás más allá, en el propio océano Índico. Sin embargo, debido a lo azaroso de la navegación en este mar, la última sección del comercio transcontinental antes de alcanzar el Mediterráneo se realizaba por vía terrestre más que por mar, lo que habría conducido a su prosperidad a ciudades comerciales caravaneras, tales como Petra y Bosra. Por lo que el comercio marítimo siempre se completó con el terrestre.

En el siglo VII de nuestra era coinciden en ambos extremos de la línea de comercio entre el oriente y el occidente del Índico dos acontecimientos que habrían de repercutir en las relaciones comerciales a partir de esos años: En China asciende al trono el emperador Li Yüan y con él y su hijo Li Shih-min, nace la dinastía T'ang, una de las más importantes en la historia de China. Entretanto, al otro extremo del vasto espacio oceánico, en el año de 622, en las áridas costas de Arabia, el profeta Muhammad abandona su lugar de nacimiento y se traslada al pueblo de Medina. Su presencia allí dio lugar a grandes transformaciones en el tradicional comercio de caravanas de los comerciantes de esta región. Para el comercio en el océano Índico, ambos eventos marcan el inicio de un nuevo orden en el que el este y el oeste habrían de establecer un acercamiento comercial por medio de una larga cadena de intercambios transoceánicos.

En el caso de China, la unificación administrativa y los logros económicos de la dinastía T'ang incentivaron nuevas demandas de productos en la propia China,



dando lugar en el Extremo Oriente a una gran área de influencia cultural china en la que grandes navíos de esta nación se integran al comercio transoceánico. Un movimiento de gente desde el norte hacia el sur se produjo de manera constante, y los pueblos y ciudades costeras se convirtieron en importantes centros de distribución y de comercio marítimo.

En el occidente se produjo el ascenso del islam y su expansión en las tierras fértiles del cercano oriente y del sudeste asiático. Las conquistas árabes, dieron lugar a desplazamientos de población, así como la integración política de Egipto, Siria, Irán y norte de África crearon una enorme y poderosa zona de consumo económico que condujo a una completa transformación de la economía en el Mediterráneo, mediante el aprovechamiento de los recursos productivos de las tierras alrededor del océano Índico en el este. El crecimiento de lo centros urbanos, una característica del islam, dio lugar a una expansión en la producción de bienes de todo tipo, así como de objetos preciosos, lo cual aceleró el ritmo del comercio de larga distancia. Se produjo así un reavivamiento de las rutas marítimas y caravaneras a lo largo de las líneas fronterizas internacionales, conocidas por los comerciantes desde los tiempos helenísticos.

Las repercusiones de la expansión del islam llegaron igualmente al sudeste asiático, la India y Ceilán, donde si bien previamente existían fuertes lazos culturales y religiosos, éstos se modificaron y crecieron cuando la influencia islámica se expandió hacia el este a lo largo del océano Índico.

Desde mediados del siglo VII hasta finales del siglo XV, la dirección y estructura del comercio en el océano Índico se perfiló como una larga línea de tráfico transcontinental que se extendía desde el sur de la China hasta el este del mar Mediterráneo.

Este mundo quedó trastocado a partir del momento en que los portugueses llegan a la India en 1498. Una nueva era del comercio nacería de este acontecimiento al quedar abierta la ruta que de manera directa unió al Portugal con





el Extremo Oriente.<sup>1</sup> Así se explica el que los lusitanos dominaran durante todo el siglo XVI el comercio entre el océano Índico y el occidente de Europa.

## El desarrollo del comercio en el océano Índico antes del arribo de los portugueses

Importantes reinos de la Antigüedad ubicados en Arabia fueron responsables del envío de mercancías de origen oriental hacia el Mediterráneo, desde los tiempos de los griegos. El primero fue el reino de Saba, cuya capital se supone fue la ciudad de Marib, en el norte de Yemen. Tuvo a su cargo el comercio del incienso y la mirra, cultivado en sus fértiles tierras, gracias a su sistema de irrigación, como lo atestiguan las ruinas de la represa de Ma'rib que data del siglo VIII a. C. Saba fue el más antiguo e importante de los reinos del sur de Arabia. Habría existido entre los años de 1200 a. C. y el 110 a. C.,<sup>2</sup> siendo conquistado más tarde por el reino de Himyar, que tuvo su primera capital en la ciudad de Zafar. Luego, a comienzos del siglo IV a. C. se trasladó a la ciudad de Sana'a. Finalmente, en el 525 de nuestra era, otro poderoso reino originado en África, el reino de Aksum conquistó todo el territorio antes dominado por ambos reinos. Éste último, de mayor extensión, se ubicaba en lo que hoy es Eritrea y la región del Tigray en el norte de Etiopía. Aksum fue esencial en la ruta comercial entre el imperio romano y la antigua India, pues fue también un pueblo marinerero.<sup>3</sup>

La ubicación de estos reinos al lado del mar Rojo, permitió que el comercio a lo largo de las costas y el envío de caravanas de camellos que se desplazaban hacia

---

<sup>1</sup> K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. (United Kingdom: Cambridge University Press, 1985), 21, 34-42.

<sup>2</sup> *The kingdoms of ancient South Arabia*, (Britishmuseum.org.Archived from the original on May 4, 2015); Kenneth A. Kitchen, *Documentation for Ancient Arabia*. Part 1 Chronological framework & historical sources. The World of "Arabia" Series. (Reino Unido: Liverpool University Press, 1994), 110.

<sup>3</sup> David Phillipson, "Aksum", en: *The Oxford Companion to Archaeology* (Vol 1), Neil Asher Silberman (ed.) (Oxford University Press, 2012, 2<sup>nd</sup> edition), p. 48.





el norte a lo largo de los bordes del desierto fuese ampliamente ventajoso. Los bienes llegaban a Gaza o al Cairo y desde allí, vía marítima, se enviaba el incienso y la mirra del sur de Arabia hacia Europa. Este comercio se complementaba también con el envío de ébano y otras maderas preciosas, plumas, pieles de animales y oro del este de África, productos a los que más tarde se unieron los bienes traídos de la India, de las islas de las especias y de la China.<sup>4</sup>

Otro reino poderoso, más tardío, fue el de los nabateos, pueblo que formó parte de la antigua Arabia y cuyos asentamientos se encontraban en las fronteras entre Siria y Arabia, desde el río Eúfrates hasta el mar Rojo. Poco es lo que se sabe de ellos antes del 312 a. C., cuando el rey de Macedonia atacó sin éxito su capital, la ciudad fortaleza de Petra, ubicada al sur del mar Muerto. A partir del siglo II a.C. el reino nabateo incrementó su poder, extendiendo sus fronteras hacia el norte y el este, así como probablemente hacia el sur a lo largo de la costa este del mar Rojo. También ocupó la planicie de Haurān, en el suroccidente de Siria, de rico suelo fértil y de lluvias suficientes para el cultivo de trigo así como otros cultivos. Poco después del 85 a. C. su rey Aretas III, controló la zona norte de Jordania, el territorio del actual Líbano, parte de Arabia Saudita y sur de Siria, siendo su principal conquista Damasco, que le aseguró un poder político de gran importancia, puesto que esta ciudad era atravesada por la principal ruta comercial desde el mar Mediterráneo a la India y Oriente medio. Así los nabateos se aseguraron el monopolio del rico comercio de caravanas que iban del interior de Arabia hacia la costa, lo que les garantizó su principal fuente de prosperidad, convirtiéndolos en una potencia menor en Eurasia. Se emitieron en las casas de la moneda de Damasco monedas de plata nabateas. La capital de su reino, Petra, fue dotada con edificios de arquitectura

---

<sup>4</sup> Cheryl Ward, "Sailing the Red Sea: ships, infrastructure, seafarers and society", en: *Ships, Saints and Sealore: Cultural Heritage and Ethnography of the Mediterranean and the Red Sea*, (ed.) Dionisius A. Agius, Timmy Gambin and Athena Trakadas with contributions by Harriet Nash. (Oxford, England: Archaeopress Archaeology, 2014), 115-123.





griega y romana, e igualmente se construyó un acueducto de 26,8 kilómetros de extensión.<sup>5</sup>

De Petra partían dos rutas: una hacia el noroeste que llevaba a Gaza, y otra al noreste en dirección a Damasco. Pero también hacia el norte y luego al este partía la ruta por la que se traían mercancías desde el golfo Pérsico. La ciudad constituía un oasis para las caravanas procedentes del sur de Arabia y de las costas del golfo Pérsico; cargadas sobre todo de productos de lujo como especias y sedas procedentes del Extremo Oriente, así como marfil del África, perlas del mar Rojo e incienso, mirra y resina del sur de Arabia, entre otros productos. La intermediación comercial y los aranceles producían grandes beneficios para los nabateos, quienes daban a las caravanas agua y vivienda para pasar la noche, a cambio de un pago. También disponían de un puerto en el mar Rojo, Leuké Komé, al cual arribaban las especias directamente vía marítima desde la India. Desde allí, a lomo de camello eran llevados los productos hacia los puertos de Gaza y Alejandría, de donde nuevamente por vía marítima eran enviados hacia Grecia e Italia.<sup>6</sup> Este comercio caravanero que remontaba toda la península arábiga se mantuvo hasta el siglo II a. C., cuando profundas transformaciones políticas y económicas abrieron la Arabia del sur hacia el mar y el comercio marítimo en el mar Rojo empezó a sustituir el tráfico mercantil a lomo de camellos.<sup>7</sup>

Hacia el Extremo Oriente los nabateos y los yemeníes se encargaban del transporte de mercancías: llevaban oro, henna (alheña), bálsamo de estoraque, incienso, asbestos, ropa, damascos, vidrio y plata. A su regreso los barcos

---

<sup>5</sup> K. Skebo, “Archaeology meets agriculture in the desert”, *Knowledge*, University of Victoria (Canada) 3, n 3, (june 2002).

<sup>6</sup> Christian Augé y Jean-Marie Dentzer, *Pétra. La cite des caravanes*. (France: Découvertes Gallimard, 1999), 39-40.

<sup>7</sup> La penetración de las poblaciones del centro de Arabia en el piedemonte de Yemen provoca profundas transformaciones socio-políticas durante estos años; como consecuencia el comercio marítimo empieza a competir fuertemente con el comercio terrestre caravanero. *Vid.* Jean-François Breton, “Le Yemen: du royaume de Saba à l’Islam” y Hélène Cuvigny, “L’Arabie Heureuse des classiques: mythe et commerce d’encens”, *Yemen, Dossiers d’Archeologie* (France) 263 (mai 2001): 2, 10.





transportaban cargas de resinas aromáticas, especias, marfil, carey, conchas de madre perla, porcelana china, así como seda cruda.<sup>8</sup>

Durante los siglos posteriores, embarcaciones que salían de los puertos del Mar Rojo y del Golfo Pérsico navegaban con regularidad hacia el Extremo Oriente. Eran comandadas por mercaderes árabes, (principalmente nabateos y yemeníes), quienes lograron la realización de viajes marítimos que cubrían distancias mayores que la navegación de Cristóbal Colón y más de mil años antes que el viaje del Descubrimiento. Fueron los navegantes árabes quienes, durante siglos proveyeron a Europa con bienes exóticos procedentes de Oriente, así como de las invenciones e ideas que trajeron de India y China, y que fueron asimiladas por las civilizaciones europeas.<sup>9</sup>

En la década de 1990 se realizó el extraordinario descubrimiento de una antigua embarcación que alrededor del año 830 d. C. se hundió a una milla aproximadamente de las costas de la isla Belitung en Indonesia. Se trata de un dhow (*dou*), tipo de nave que empleaban los marinos árabes en sus viajes entre los puertos de la península arábica y el Extremo Oriente. Transportaba mercancía china, principalmente cerámica característica de la dinastía T'ang. Los comerciantes árabes llegaban hasta Chang'an, la capital del Imperio chino durante esta dinastía, una enorme metrópolis de más de un millón de habitantes.<sup>10</sup> El comercio se había extendido enormemente por vía terrestre y marítima hasta Irán, Mesopotamia, la península arábica, la India, las islas del Pacífico y Japón. Testimonio del extraordinario comercio es el propio cargamento de la embarcación recuperada en

---

<sup>8</sup> Simim Rafati, *A Review of "Meccan Trade and the Rise of Islam"*, from Patricia Crone and Basil Blackwell, I Kulna: for all of us. [https://kulna.wordpress.com/2011/12/07/a-review-of-meccan-trade-and-the-rise-of-islam-from-patricia-crone-and-basil-blackwell/?blogsub=confirming#blog\\_subscription-4](https://kulna.wordpress.com/2011/12/07/a-review-of-meccan-trade-and-the-rise-of-islam-from-patricia-crone-and-basil-blackwell/?blogsub=confirming#blog_subscription-4)

<sup>9</sup> Jairus Banaji, *Exploring the Economy of Late Antiquity: Selected Essays*. (Reino Unido: Cambridge University Press, 2016), 139.

<sup>10</sup> A. E. Morris, *History of Urban Form Before the Industrial Revolution*. (New York: Routledge, 2013, 3 ed.), 402.





el naufragio: cerca de 60.000 piezas de cerámica china, así como finos objetos de oro y plata y espejos de bronce.<sup>11</sup>

Chang'an, la capital del norte, fue el foco de atracción de visitantes de Asia y del comercio de una amplia zona. El comercio se extendió por tierra hasta Irán y Mesopotamia y por mar a la India, las islas del Pacífico y Japón. En el siglo IX estaba bien establecido el comercio con los árabes, a través de los puertos del sur de China. Las investigaciones arqueológicas han encontrado grandes cantidades de objetos de cerámica semejantes a los del naufragio del dhow de Belitung en Yangzhou. La ciudad de Yangzhou constituía un puerto marítimo de importancia y a su vez, punto terminal sur del sistema de canales que unía los valles del Yangtze y Huai con la capital Chang'an. En ella vivía una numerosa comunidad de mercaderes persas y árabes, a pesar de que fueron asesinados en períodos de exacerbación xenofóbica, como en la masacre ocurrida en el año 760 (masacre de Yangzhou). Casi toda la cerámica recuperada en el naufragio de Belitung provenía de dicho puerto.<sup>12</sup> A su vez, este mismo tipo de cerámica ha sido encontrada en el sudeste asiático, en el subcontinente indio, en Sri Lanka, el Valle del Indo, en el Golfo Pérsico, en las costas del Mar Rojo, en el Cairo (Egipto) y en Antioquía, en la costa de Siria. E igualmente en las costas orientales de África en sitios como las islas Comoras y Zanzíbar. Para estos años, mercaderes árabes ya se encontraban establecidos en todos estos lugares. Al sur de la India, la isla de Sri Lanka también participaba de este comercio marítimo.<sup>13</sup>

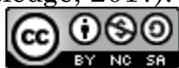
Algunos investigadores plantean que este comercio, que involucraba a China, el Medio Oriente y el litoral oriental de África constituye una “temprana edad del comercio”, que funcionó entre los años 900 a 1300 d.C. Cambios significativos se produjeron en esos años tales como el incremento del comercio, la propagación

---

<sup>11</sup> *The Tang Shipwreck: Art and Exchange in the 9th Century*, (ed.) Alan Chong y Stephen A. Murphy. (Singapore: Asian Civilizations Museum 2017).

<sup>12</sup> Michael Flecker, A ninth-century AD Arab or Indian shipwreck in Indonesia: First evidence for direct trade with China, *World Archaeology*, 32, n. 3, (2010): 335-354.

<sup>13</sup> K. S. Mathew, *Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris: New Perspectives on Maritime Trade*. (New York: Routledge, 2017).



del islam, así como la posible introducción del cristianismo. Pero también, la emergencia de una nueva tecnología asociada con la guerra. Este conjunto de cambios fue influido por la interrelación entre el sudeste asiático y el mundo del océano Índico. A lo largo de este período, se produjo un incremento de las conexiones de larga distancia, así como el desarrollo de una cultura global.<sup>14</sup>

Los logros de los árabes, gracias a la unificación de los territorios debido a la expansión del islamismo, hicieron posible la integración de dos arterias del comercio de larga distancia que unían el océano Índico y el Mediterráneo desde la Antigüedad, las dos rutas gemelas del comercio transcontinental de Asia: el tráfico costero y marítimo del mar Rojo y la ruta combinada de mar, río y viaje terrestre en camellos a través del golfo Pérsico, Irak y el desierto de Siria, las cuales quedaron bajo el control político de los califatos, primero el de los Omeyas (661-750) y posteriormente el de los Abásidas (750-1258).

A su vez, el crecimiento demográfico y el desarrollo de producciones artesanales y agrícolas en Irak y Persia crearon una demanda de productos diversos, lo que favoreció un auge extraordinario del comercio. Así, desde el siglo VIII al XVI, ambas regiones lideraron un amplio mercado que se extendía hasta las vastas estepas del Asia Oriental. Irak y sus áreas adyacentes experimentaron condiciones favorables para el crecimiento. Comerciantes procedentes de lugares tan lejanos como el reino de los francos llegaban a Bagdad para luego navegar hacia Omán, Sind (en Pakistán actual), India y China. La expansión de los mercaderes y negociantes musulmanes a través del océano Índico hacia el sur de Asia y China ha sido históricamente documentado desde el siglo VIII d. C. El investigador K. N. Chaudhuri plantea que desde el año 712 es evidente la presencia árabe en la región del Sind en el Pakistán actual, lo que habría servido de base para

---

<sup>14</sup> En el siglo XV, previo al arribo de los portugueses, un conjunto de ciudades-estado portuarias había alcanzado un gran desarrollo, logrando dominar el comercio marítimo desde Melaka en el este hasta Aden en el oeste. Constituían una red de puertos y comunidades de comerciantes entrelazados. Sanjay Subrahmanyam, *The career and legend of Vasco da Gama*, (New York: Cambridge University Press 2002), 97.



el crecimiento de una comunidad musulmana en el occidente de la India. Pero el mayor ímpetu para el establecimiento de los musulmanes en la costa occidental de la India provino de las actividades de los mercaderes procedentes de Siraf (a orillas del Golfo Pérsico), así como de Omán y Hadramut (en Yemen). La navegación en el océano Índico en dirección al sudeste asiático y China, así como el transporte de bienes producidos en áreas del mar Rojo y del golfo Pérsico, se llevaba a cabo en embarcaciones tanto hindúes, como de procedencia del mar Rojo y del golfo Pérsico.<sup>15</sup> A finales del siglo VII y comienzos del VIII, los barcos procedentes del golfo Pérsico navegaban hasta Cantón para comprar, entre otras cosas, los textiles de seda de China.<sup>16</sup>

Una muestra del aumento de los intercambios fue el incremento de la producción de uno de los bienes de comercio más frecuentemente traficado: las cerámicas de fuego alto de la China, así como su amplia distribución. A lo largo de este período floreció la industria de la exportación de la cerámica de China, conforme estas cerámicas y la seda remplazaban al metal como el mayor producto de comercio. La amplia difusión de cerámicas chinas en el este, el sudeste y el sur de Asia, el este de África y el Medio Oriente da fe del crecimiento de los intercambios de larga distancia, así como de la interacción cultural. Así lo evidencian excavaciones arqueológicas realizadas en Samarra, a orillas del río Tigris en Irak, donde se ha recuperado cerámica china en yacimientos que datan de mediados del siglo IX d. C., lo que corrobora un registro de viajes en el este de Asia del año 851 de nuestra era, indicando la existencia de vasijas de arcilla tan transparentes como el vidrio, lo que se interpreta como una descripción de objetos de porcelana.<sup>17</sup>

En Filipinas se han encontrado grandes cantidades de cerámica china producto de estos intercambios, así como vietnamita y tailandesa de épocas más tardías, tanto en los hogares de las élites como en sus entierros. E igualmente,

---

<sup>15</sup> K.N. Chaudhuri, 44-49.

<sup>16</sup> *Ibíd.*, 50.

<sup>17</sup> Basil Gray, *Early Chinese Pottery and Porcelain*. (London: Faber and Faber, 1953), 11-12.



numerosos restos de naufragios antiguos encontrados en Filipinas y otras partes del sudeste y sur de Asia, son testimonio de las exportaciones de cerámica china, pero también de cargamentos procedentes del sudeste asiático y otras partes hacia China, lo que es indicación de las activas redes de comercio en toda la región del océano Índico.<sup>18</sup> Por otra parte, las embarcaciones procedentes del mar Rojo y del golfo Pérsico llevaban a sus puertos de origen, valiosos cargamentos de especias, pero también diamantes, zafiros, turquesas, lapislázuli, ónix, perlas, conchas de tortuga, finas telas de algodón de la India y sedas de la China.<sup>19</sup> A ambos extremos del istmo de Kra en Tailandia se ubicaban los puertos de Paem Pho y Ko Kho Khao, los cuales servían para el almacenaje de productos y su transbordo en la ruta que unía la China con el Oriente Medio.

Entonces, 400 años después que los nabateos y yemeníes habían iniciado el comercio marítimo con Asia, otros grupos de la península arábiga establecieron también relaciones comerciales con distintos puntos del extremo oriente asiático. En el siglo XI, Yémen se constituyó en el centro de distribución del comercio oriental dominado por el califato fatimida (909-1171), con su capital en la ciudad del Cairo en Egipto. Desde esa época numerosos mercaderes egipcios se instalaron en el puerto de Aden.<sup>20</sup> Posteriormente, entre los años 1250 y 1382, el Sultanato de los Mamelucos en Egipto, llegó a controlar además de este territorio, el Levante (Chipre, Siria, Israel, Jordania, Líbano, Palestina y el norte de Sinaí actuales) e Hiyaz, (región histórica del noroeste de la península de Arabia). Este sultanato comerció con China y Persia trayendo cerámica china hasta el puerto de Quseir, en el mar Rojo (en Siria actual). En la costa noroccidental de Sumatra, en Barus, se han encontrado

---

<sup>18</sup> *The Routledge Handbook of Archaeology and Globalization*. (ed.) Tamar Hodos (New York: Routledge, 2017), 792-793.

<sup>19</sup> John Reader, *Africa: A biography of the Continent*. (New York: Alfred A. Knopf, 1999), 204.

<sup>20</sup> Axel Rougeulle, "Les ports de l'océan Indien", *Yemen, Dossiers d'Archeologie* (France) 263 (mai 2001): 77.



artefactos procedentes del Golfo Pérsico, que datan de los siglos IX y X de nuestra era, así como de Egipto y Siria del siglo XII.<sup>21</sup>

Al comercio desarrollado por los árabes, pronto se unieron los italianos de Venecia, ciudad-estado que entre los siglos IX y XII de nuestra era, se constituyó en una talasocracia o república marinera. Debido a su posición estratégica en el mar Adriático, se convirtió en una potencia comercial que controló los intercambios entre Europa occidental y Bizancio, así como con Asia. Su apogeo coincidió con el auge de la producción de porcelana en China, cuando el gobierno chino impuso la compra de productos foráneos por medio del intercambio con su producción de cerámica. Según las fuentes documentales chinas, hacia 1225 las exportaciones de cerámica iban hacia Sumatra, la península malaya, Java, Borneo, las islas Filipinas, Sri Lanka y Malabar, en la India, así como probablemente hasta Zanzíbar en África oriental. Más de 22 tipos de cerámica eran exportadas hacia distintas regiones del sudeste asiático y las costas del océano Índico. Guangzhou (Cantón actual) era en ese tiempo el principal puerto marítimo de China. Según K. N. Chaudhuri, en el siglo X, los mercaderes chinos y propietarios de embarcaciones (juncos) comprendieron la importancia de las ganancias financieras que podían obtenerse de su participación directa en el comercio del océano Índico.<sup>22</sup>

El comercio marítimo de China se expandió durante la dinastía Sung (960-1279) y formó parte del desarrollo que tuvo lugar en todas las provincias costeras al sur del río Yangtzé. La demanda de bienes se acrecentó conforme aumentó el poder adquisitivo de las clases urbanas. Se desarrolló así un comercio que no estaba confinado a unos pocos bienes de lujo, sino que formaba parte de un más amplio sistema de intercambio económico, el cual se extendió hasta las costas del África nororiental. Excavaciones arqueológicas en Kilwa (actual Tanzania) y Mogadicio (Somalia), han revelado la presencia de grandes almacenes, en los que se ha

---

<sup>21</sup> Marie-France Dupoizat, “Chinese Ceramics,” *Histoire de Barus Sumatra. Le Site de Lobu Tua. II. Étude archéologique et Documents*, (eds.) C. Guillot et al. (Paris: Cahier d’Archipel, 2003): 103–170.

<sup>22</sup> K.N. Chaudhuri, 51.



encontrado porcelana, objetos de vidrio, procedentes de China, Irán y Egipto.<sup>23</sup> Por su parte, Kilwa llegó a ser un importante asentamiento para los mercaderes del océano Índico desde los siglos IX y X, gracias a su control del comercio del oro procedente de Sofala, ubicada más abajo en la costa africana. El oro, el marfil y la madera de los manglares constituían las principales exportaciones de la región hacia el resto de Asia.<sup>24</sup> K. N. Chaudhuri plantea que China organizó un sistema de navegación en convoyes con el fin de protegerse de los ataques de los piratas que operaban en el océano Índico, así como las flotas constituyeron un medio de intimidación para lograr la cooperación de las autoridades de los diversos pequeños estados del ámbito geográfico del Oriente medio.<sup>25</sup>

Entre los años 1000 y 1300, el volumen total del comercio Euro-asiático alcanzaba un volumen considerable.<sup>26</sup> Sin embargo, los primeros emperadores de la dinastía Ming (1368-1644) prohibieron el comercio privado y, entre 1368 y finales del siglo XV pocas cerámicas fueron exportadas de China.<sup>27</sup> Esto derivó en el descenso del comercio marítimo transoceánico a partir del arribo de esta dinastía. Los emperadores Ming determinaron cerrar las costas marítimas a los extranjeros e impusieron un embargo al comercio de los mercaderes chinos hacia destinos ultramarinos. Las razones para este cambio de política se originaron probablemente en el problema en que se había convertido proteger las provincias costeras de las depredaciones de los implacables bandidos marinos que infestaban el mar de China periódicamente.<sup>28</sup> No obstante, durante el reinado del tercer emperador de esta dinastía, Yung-lo (1402-1424), una serie de expediciones marítimas fueron

---

<sup>23</sup> *Ibíd*, 53-54.

<sup>24</sup> *Ibíd*, 57.

<sup>25</sup> *Ibíd*, 60.

<sup>26</sup> *Ibíd*, 59.

<sup>27</sup> John Miksic, "Chinese Ceramic Production and Trade", *Archaeology, Art and Architecture, China Indian Ocean Studies*, Online Publication (June 2017), DOI: [10.1093/acrefore/9780190277727.013.218](https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190277727.013.218). Billy Kee-long So. "Trade Ceramics Industry in Southern Fukien during the Song", *Journal of Song Yuan Studies* (E.E.U.U) 24 (1994): 1-19.

<sup>28</sup> K.N. Chaudhuri, 61.



organizadas entre 1404 y 1433. La primera partió de Ch'ang-lo, en la provincia de Fukien, integrada por 62 barcos y 28.000 hombres, la que navegó hasta Calicut en Malabar. La cuarta expedición alcanzó Hormuz y Adén. Una última habría alcanzado los puertos del este africano. Estas flotas imperiales sometieron a los piratas e impusieron la autoridad sobre príncipes extranjeros que habrían intentado sustraerse a la tutela del emperador. Finalmente, en 1433 se pone fin a estas expediciones, en parte porque se consideró que no rindieron los frutos financieros esperados.<sup>29</sup>

En 1453 cae Constantinopla en manos de los turcos. Así, la capital del imperio bizantino pasa a constituirse en la capital del nuevo imperio turco. Simultáneamente, con el ascenso de los turcos como potencia militar, el anterior Imperio mongol llega a su fin. Entre 1206 y 1405, la gran nación mongola había unificado el enorme territorio que se extiende desde las costas orientales del mediterráneo hasta la China. Durante su dominio, los mongoles habían permitido a los mercaderes europeos comerciar en las relativamente bien mantenidas rutas que unían la cuenca mediterránea con China. Aunque se discute si muchos europeos recorrieron en su total extensión la así llamada ruta de la seda, los bienes de lujo eran movilizados a lo largo de todo este inmenso espacio, desde China hasta Europa. Era una ruta que empleaba tanto los caminos terrestres como las vías marítimas. El trayecto terrestre iba desde Xian en el este de China hacia Kashgar en la China occidental; de allí a Samarcanda en Asia central y luego a Bagdad, en Irak. Desde aquí enrumbaba hacia la costa del Mar Negro y puertos del este del Mediterráneo, tales como Alejandría en Egipto, Alepo en Siria y Trebisonda en el actual este de Turquía, desde donde, vía marítima se realizaban las conexiones con Europa. Esta ruta terrestre coexistía con las rutas marítimas antiguas mencionadas, que unían el imperio chino a través del mar del sur de China y el océano Índico, con Basora en el golfo Pérsico, o bien Suez en el mar Rojo, sitios a partir de los cuales, los bienes eran llevados por caravanas de camellos a través de Persia, Siria o

---

<sup>29</sup> *Ibíd.*, 60-61.



Egipto hasta los puertos donde arribaban los navíos de los mercaderes europeos: genoveses y venecianos, principalmente durante la baja Edad Media.

La conjunción de la caída del imperio mongol y la expansión del imperio turco en el Mediterráneo oriental, al tiempo que crecía la demanda de los productos procedentes de Oriente en Europa, motivó en los mercaderes europeos la búsqueda de una ruta marítima alternativa hacia Asia, y así poder suplir la demanda europea de perlas, gemas, especias, la granada (*Punica granatum*), metales preciosos, cerámicas, alfombras, textiles de seda y algodón, objetos de laca, etc.

En 1517 el imperio otomano conquistó el sultanato de los mamelucos en Egipto, controlando así El Hiyaz, región histórica del noroeste de la península arábiga, donde se ubicaba el importante puerto de Yeda en la costa del mar Rojo. Los turcos lograron de este modo dominar la mayor parte del comercio marítimo que unía el este con el oeste asiático, e iniciaron la navegación hacia el golfo Pérsico y la zona occidental del océano Índico. Ese mismo año de 1517 los otomanos consiguieron derrotar a los portugueses en Yeda y en 1525 ocuparon Adén y Yemen, expulsando a los portugueses del mar Rojo y las costas del sur de la península arábiga. Sin embargo, en el conflicto que en años posteriores enfrentó a turcos y portugueses en las costas de la India, los portugueses triunfarían en Diu en 1538, en la costa noroccidental de la India.

Los portugueses encontraron a los árabes en Surat, un distrito del actual estado de Gujarat en la India, donde se habían establecido desde el siglo XI; allí comerciaban especias, seda, almizcle y porcelana con Malaca, China y Sumatra. En 1514, el viajero portugués Duarte Barbosa describió a Surat como un puerto importante, frecuentado por muchos barcos que provenían de Malabar y otras partes del mundo. Los turcos intentaron establecer alianzas con los musulmanes radicados en la India, mientras que los portugueses los enfrentaron militarmente. Paulatinamente los portugueses establecieron una serie de puestos comerciales en el subcontinente de la India logrando controlar el comercio de las especias con Europa, sustituyendo a los comerciantes árabes y alejando a los turcos.



La desaparición de la Ruta de la Seda tras el fin del reinado de los mongoles había sido uno de los principales factores que estimularon la búsqueda de nuevas rutas hacia las costas de la India y la China, sobre todo por vía marítima. Se esperaban grandes beneficios de la relación comercial directa con Asia. Este fue el principal factor que impulsó las exploraciones marítimas de los portugueses, al tiempo que para venecianos y genoveses se cerraban las posibilidades de comerciar en el Mediterráneo oriental, conforme los turcos los iban expulsando de sus antiguas posesiones en las islas griegas y de las costas del mar Negro.

### **La expansión ultramarina y comercial de los portugueses y la creación de su imperio marítimo en el océano Índico.**

Hace 70 años el historiador inglés John H. Parry señaló cómo, desde la Edad Media, un rasgo permanente de la política europea había sido el constante enfrentamiento entre cristianos y musulmanes. Desde el siglo VIII d. C., árabes y bereberes no sólo dominaron el norte de África, sino también muchos territorios europeos: en España, Portugal y Sicilia. Según este autor, las aristocracias de Europa occidental, apremiadas por la Iglesia trataron de organizar las así denominadas cruzadas con el fin de defender los territorios amenazados por el islam y conquistar los perdidos a manos de éste. Pero, si los cristianos pudieron retomar los territorios que antes habían sido cristianos y latinos en el sur de Europa, no lograron resultados permanentes fuera de este continente y los estados latinos establecidos en el Cercano Oriente después de las Cruzadas se desintegraron por sí mismos.<sup>30</sup>

La cuarta cruzada llevada a cabo a principios del siglo XIII, asestó un golpe al Imperio Bizantino, pues éste a duras penas lograba contener el empuje de los turcos en el este, cuando los venecianos y los cruzados cercaron y finalmente

---

<sup>30</sup> John H. Parry, *Europa y la expansión del mundo 1415-1715* (México: Fondo de Cultura Económica 1986, 2ª. reimpresión de la 2ª. edición), 9-10.



saquearon Bizancio. Venecia tomó el relevo de los bizantinos en los intercambios comerciales entre Europa y el Oriente. A partir de 1204, con la caída de Constantinopla a manos de los cruzados, la Serenísima República comenzó su meteórico ascenso como potencia mercantil al construir un imperio marítimo hegemónico en el este del Mediterráneo. Esta talasocracia dominó los intercambios comerciales entre Asia y Europa; su influencia se extendió desde su posición en el antiguo borde occidental del imperio bizantino hacia el este del Mediterráneo y el mar Negro.<sup>31</sup>

Afianzado el control del golfo de Venecia, extendió sus conquistas hacia Dalmacia y la isla de Corfú, que resguardaba la entrada al mar Adriático, así como Koroni y Modon en el sudoeste del Peloponeso, e igualmente la isla de Creta. De este modo fue capaz de integrarse a la red y flujo comercial por medio de los tres puntos de partida del comercio procedente de Oriente: Constantinopla y el mar Negro; Siria, Palestina y el Golfo Pérsico y, por último, Egipto y el mar Rojo. Venecia perdería su papel de *entrepôt* comercial para Europa sólo a partir del surgimiento de la nueva ruta hacia el Oriente que inauguraron los portugueses al navegar por el Atlántico y circunnavegar el África al término del siglo XV. Hubo planes en Venecia para abrir un canal que uniese el mar Rojo con el Nilo en Egipto, como vía marítima alterna a la de los portugueses. Para ello los venecianos entablaron negociaciones con la dinastía de los mamelucos en Egipto, pero la caída de este territorio en manos de los otomanos en 1517 puso punto final a tales proyectos.<sup>32</sup> Por otra parte, la exitosa navegación del extremo sur de África en 1488 por Bartolomé Dias, abrió el camino a una vía marítima directa hacia la India y las islas de la especiería. Así, se modificó completamente la balanza del comercio en el Mediterráneo, siendo Venecia junto con las otras ciudades marítimas italianas las perdedoras como intermediarias en el anterior comercio de las especias.

---

<sup>31</sup> John H. Parry, 10.

<sup>32</sup> Colin Thubron, *Seafarers: The Venetians*, (E.E.U.U.: Time-Life Books 2004), 102.



La expansión marítima del Portugal tuvo sus bases en un pasado centenario: sus marineros estaban familiarizados con las aguas atlánticas cercanas, al comerciar con los puertos del norte de África, así como por la navegación pesquera en las costas occidentales de Marruecos. De manera esporádica, se aventuraban hasta las islas Canarias en busca de maderas tintóreas, así como de captura de sus habitantes para esclavizarlos. Sin embargo, el inicio del desierto del Sahara marcaba el límite de sus navegaciones. Más allá se extendía una larga costa desolada y deshabitada. No obstante, los europeos eran conscientes que, en las tierras allende al desierto, existían poblaciones, puesto que mercaderes musulmanes traían por medio de caravanas, oro, esclavos y otros productos desde territorios al sur del Sahara. Pero, por mar los europeos escasamente se habían aventurado más allá de las inhóspitas costas inhabitadas del desierto del Sahara. En cuanto a las islas Canarias, si bien habían sido conocidas en la Antigüedad, parecieran haber quedado en el olvido desde el siglo IV, hasta que el genovés Lancelloto o Lanzarote Malocello se instaló, en el año de 1312, en la isla que hoy lleva su nombre. Por otra parte, se sabe que mallorquines se asentaron en las islas entre 1350 y 1400. Sin embargo, las exploraciones al sur de las costas saharianas no se retomaron sino hacia el año de 1415 por parte de aventureros y marineros procedentes del Portugal.<sup>33</sup> Treinta años atrás, un cambio dinástico en Portugal sentó las bases para la futura expansión marítima de este país.

El año de 1385, una crisis dinástica y una guerra civil condujeron a la imposición de una nueva dinastía, que contó con el apoyo de los comerciantes urbanos y los intereses navieros que habían prosperado como consecuencia de la exportación de productos mediterráneos hacia el norte de Europa. Con la llegada del nuevo rey Juan I de Portugal, se forjó la alianza entre esta nueva dinastía y la burguesía mercantil de mercaderes y armadores. Ésta se había conformado desde los inicios del siglo XIV, cuando mercaderes genoveses y venecianos se interesaron

---

<sup>33</sup> Ralph Davis, *La Europa Atlántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización* (México: Siglo XXI, 1977, 2ª. edición), 7-8.



en llevar vino y aceite portugués a los mercados de Flandes en Europa del Norte. Simultáneamente, como consecuencia de la expansión de estos cultivos comercializables, la agricultura de granos de subsistencia se redujo. Así el trigo, esencial en la alimentación de los portugueses empezó a importarse desde Marruecos. De manera que, ambas actividades alentaron el desarrollo de una flota mercante y el surgimiento de un sector mercantil dedicado a estos trasiegos. Por otro lado, la navegación pesquera tenía largos siglos de tradición en la nación lusitana. Se estima que hacia 1350, las pesquerías portuguesas habían descendido hasta el Cabo Bojador en la costa norte del Sahara Occidental, punto considerado una barrera impenetrable, debido al sistema de vientos imperante más allá de este punto geográfico.

Con la llegada al poder de la dinastía de los Avís, a partir de 1385, grupos mercantiles vinculados al comercio marítimo surgen como una nueva facción poderosa, al lado del viejo sector de la nobleza terrateniente. También, como lo ha demostrado S. Subrahmanyam, las órdenes militares de Santiago y de Cristo desempeñaron un papel central en la expansión ultramarina portuguesa. La centralización del poder en manos de la Corona permitió una relativamente planificada política estatal de expansión marítima. Armadores, comerciantes, navegantes, cartógrafos cuentan con la protección de la monarquía. Sin embargo, la monarquía no estuvo ausente de las luchas entre las distintas facciones poderosas que intervenían para intentar imponer sus intereses. Entonces, las exploraciones portuguesas en el Atlántico quedaron supeditadas a dichas tensiones políticas. Tales enfrentamientos definieron y delimitaron el carácter de la expansión ultramarina de Portugal.<sup>34</sup>

Un primer avance de los portugueses consiste en la ocupación militar de Ceuta en 1415, el puerto marroquí opuesto a la costa lusitana del Algarve con la intención de controlar la navegación del Estrecho de Gibraltar, así como los puntos terminales de las rutas comerciales africanas y mediterráneas. Se considera que

---

<sup>34</sup> S. Subrahmanyam, 74-75.



este hito marca el inicio de la expansión ultramarina portuguesa del siglo XV, en el que confluyen los intereses de la nobleza señorial y de la burguesía mercantil. Tres años más tarde, dos navegantes enviados por el rey Juan I de Portugal a la búsqueda de nuevas tierras, descubren accidentalmente al ser arrastrados por una tormenta, la isla que denominan Porto Santo. Un año después, una expedición enviada con la intención de reclamar la isla para la Corona portuguesa descubre una isla de mayor tamaño, a la que llaman Madeira. El traslado de colonos comienza en 1424 y al mismo tiempo se inicia la plantación de caña de azúcar importándola de Sicilia. En 1452 la corona portuguesa autoriza la instalación del primer molino de azúcar movido por agua. Para 1455, la producción anual de azúcar en Madeira sobrepasaba las 6 000 arrobas, parte de la cual incluso se exportaba hacia Bristol, Inglaterra. En las primeras décadas del siglo XVI ya la producción anual rondaba las 140 000 arrobas anuales y los barcos llevaban la valiosa mercancía hacia Inglaterra, Francia, Flandes, Roma, Génova, Venecia e incluso a la lejana Constantinopla.<sup>35</sup>

En 1427 los portugueses llegan a las islas de las Azores, que igualmente a las anteriores, carecían de poblaciones humanas. El archipiélago también es colonizado y sus distintas islas dedicadas a la producción de trigo, vino, azúcar y ganado. Es por estos mismos años que, el segundo hijo del rey de Portugal, el infante don Pedro realiza en compañía de caballeros portugueses, una serie de viajes culturales, políticos y diplomáticos que le confieren una visión cosmopolita y modernizadora, que más tarde habría de aplicar al desenvolvimiento metropolitano y ultramarino del Portugal cuando ocupa la regencia del reino a partir de 1439. De su permanencia en Venecia trae precisamente el libro *Los viajes* de Marco Polo, así como otra información geográfica, inaugurando así la formación de un acervo de cartografía veneciana en Lisboa. Fruto de sus tratos diplomáticos con la Serenísima República de Venecia, se estableció el apoyo portugués a las naves venecianas

---

<sup>35</sup> Alfred Crosby, *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe 900-1900*. (New York: Cambridge University Press, 1990), 77.



que navegaban entre dicha república y los puertos de Flandes en el norte de Europa.

Pocos años antes, en 1434, luego de varias tentativas, un navegante llamado Gil Eanes logra sobrepasar el Cabo Bojador, iniciando así la navegación portuguesa del litoral africano al sur de la latitud de las islas Canarias. Fue así superada esta barrera nunca vencida por los navegantes de la Antigüedad y la Edad Media. Franqueado este obstáculo, los portugueses se lanzan de manera decisiva en la ruta africana, llegando dos años más tarde a un río en la costa del litoral africano, al que denominan Río de Oro al ser identificado, aunque infundadamente, como aquel que había sido buscado de manera infructuosa por navegantes mediterráneos en el siglo anterior, supuestamente poseedor de yacimientos auríferos.

Es a partir de 1441 cuando los portugueses realizan una serie de descubrimientos geográficos decisivos para el Portugal en las costas de África, al tiempo que se inicia la colonización definitiva de las islas atlánticas de Madeira y las Azores. Simultáneamente los portugueses empiezan a emplear un navío de gran fortaleza y agilidad para navegar en aguas profundas, al igual que muy maniobrable en ensenadas y aguas de poca profundidad: es la carabela portuguesa, que combina tecnologías mediterráneas y nórdicas y capaces de superar los problemas técnicos que habían detenido a los navíos mediterráneos en el Atlántico. Es precisamente en este año que se menciona a Nuno Tristão como el primer navegante portugués que aparece utilizando esta embarcación, con la que cruza el Cabo Blanco, en el extenso desierto de la costa de Mauritania. Con varias carabelas, dos años más tarde, el mismo Nuno Tristão llega a Arguin, sitio donde se instala el primer puesto comercial portugués en el litoral africano. También este año los portugueses se llevan a los primeros esclavos africanos provenientes del comercio con los mercaderes musulmanes saharianos, aunque más tarde los propios portugueses se dedican a realizar ellos mismos las capturas. Se inicia así el rentable negocio de la captura y venta de cautivos africanos. Por último, al año siguiente (1444), Dinis Dias descubre las islas de Cabo Verde, las cuales empiezan



a ser colonizadas en 1462 con la fundación de Ribeira Grande (hoy Cidade Velha). Aunque los portugueses también introducen aquí el cultivo de caña de azúcar, el clima no le fue favorable, si bien prosperaron el algodón y el índigo. No obstante, la principal actividad económica fue su utilización como punto de embarque de esclavos capturados en las costas.

Hacia mediados del siglo XV, más de mil esclavos fueron traídos por los portugueses, ya fuese capturados por ellos o comprados a los jefes locales del litoral de la costa comprendido entre el cabo Bojador y el cabo Blanco. Es en 1448 cuando se inicia la construcción de un fuerte y un depósito para encerrar esclavos en la isla Arguin, en la bahía formada por este último cabo. Constituyó la primera factoría comercial europea en ultramar. Así, esclavos y oro se convierten en principales productos extraídos de las costas senegalesas.

En estos años no tenían los portugueses la intención de alcanzar la India por mar. Aunque sabían de donde procedían las especias y las ventajas de controlar su trasiego por medio del establecimiento de una ruta marítima que contorneara el sur de África, no fue sino hasta fines del siglo XV, que se fijan este objetivo. Previamente, los portugueses se concentraron en el litoral occidental africano: en 1446 se realizaron las primeras expediciones hacia Guinea Bisáu en cuya costa se instalaron poco después. En 1462 alcanzan Sierra Leona, pero no es sino hasta 1495 que establecen allí un puesto de comercio.

Nueve años más tarde, en 1471, los portugueses llegan a lo que habría de denominarse Costa del Oro, medio siglo después de haber comenzado sus exploraciones marítimas. Pronto los portugueses encontraron que este era un próspero centro de comercio del oro entre los nativos, en el que convergían comerciantes árabes y bereberes que lo llevaban en caravanas hacia Egipto y el Magreb a través del Sahara.<sup>36</sup> Once años más tarde construyen el Castillo de Elmina (*Feitoria da Mina*) que convierten en su cuartel general, tanto para establecer su

---

<sup>36</sup> Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia 1450-1920*, (Barcelona: Editorial Ariel, 1974, 3ª. edición), 42.



control sobre el comercio del oro como de esclavos. Pero también sería centro de reaprovisionamiento de los barcos que continuaron su exploración hacia el sur de África. Entretanto, en 1478, frente a sus costas se produjo una batalla naval entre una armada de carabelas castellanas y una flota portuguesa para dirimir cual de los reinos tendría el control sobre el comercio del oro, el marfil, la pimienta negra o de malagueta y los esclavos de las costas africanas. La derrota castellana fue aceptada un año más tarde por medio del Tratado de Alcaçovas, en el que los portugueses se aseguraron el control de los territorios de la costa occidental africana. De allí habrían de exportar 8 000 onzas de oro hacia Lisboa entre los años de 1487 y 1489; 22 500 onzas hacia 1496 y 26 000 onzas al comenzar el siglo XVI.<sup>37</sup>

La década de 1480 aceleró los avances en la exploración marítima portuguesa: en 1483 Diogo Cão llegó a la desembocadura del Congo y tres años más tarde en un segundo viaje alcanzó el cabo Cross, en la parte central de la actual costa de Namibia. Un año más tarde, en 1487-88 Bartolomeu Dias recorre la costa occidental africana, hasta doblar el cabo de Buena Esperanza, al que llama el cabo de las Tormentas. Si bien este cabo no es el extremo meridional de África, Dias lo atraviesa en medio de una tormenta que lo aleja de la costa durante trece días. Cuando logra alcanzarla nuevamente se encuentra ya en la bahía de Mossel, propiamente en el océano Índico.<sup>38</sup>

Pasaron diez años antes de que la corona portuguesa enviara otra flota en busca de la ruta hacia el océano Índico. La razón: pocos años después del viaje de Bartolomeu Dias, la “Niña” de Cristóbal Colón ingresaba en el río Tajo en marzo de 1493, habiendo regresado, según afirmaba el navegante, del extremo oriental de Asia. Ello contribuyó a que los portugueses se enfrascaran en “largas y ásperas negociaciones” con el fin de impedir o limitar al menos las exploraciones españolas posteriores. Por tal razón, no fue sino hasta 1497 cuando una nueva flota zarpó

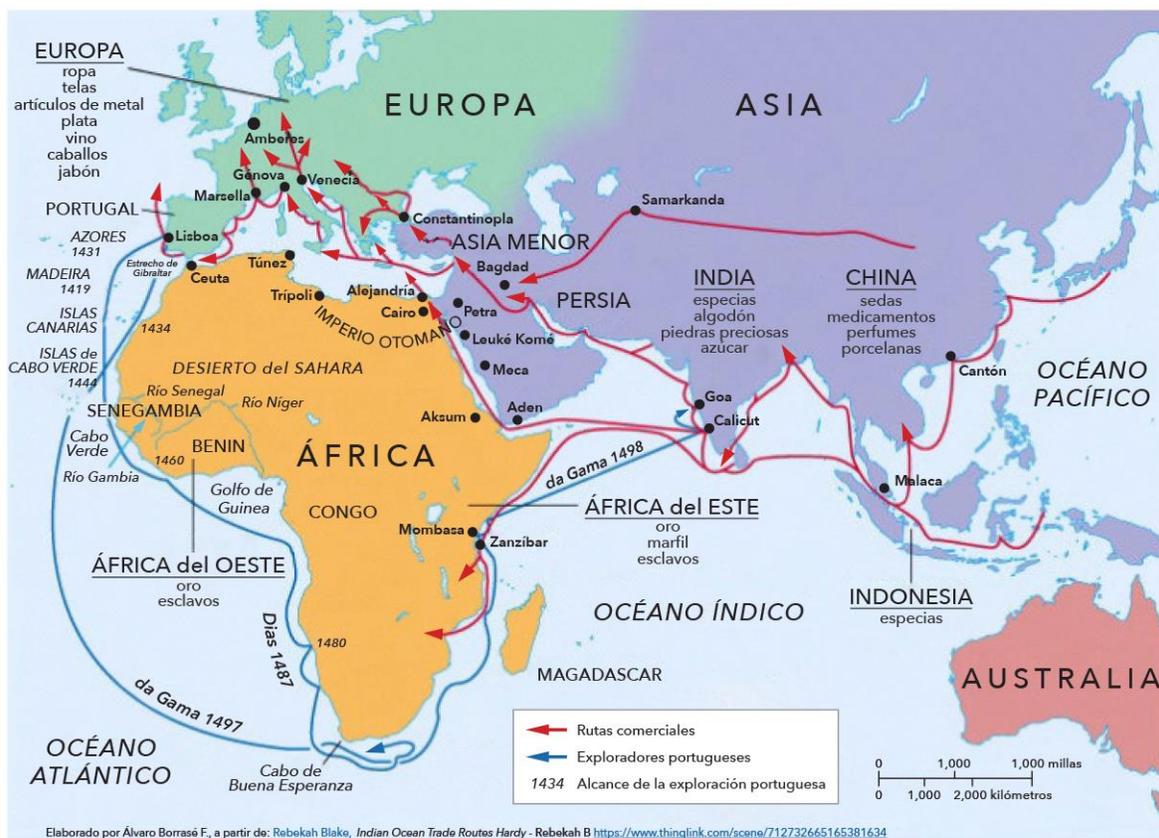
---

<sup>37</sup> Ivor Wilks, “Wangara, Akan, and Portuguese in the Fifteenth and Sixteenth Centuries” en: Peter Bakewell, *Mines of Silver and Gold in the Americas*. (England, Aldershot: Variorum-Ashgate Publishing Limited, 1997), 4–5.

<sup>38</sup> John H. Parry, 44-45.



rumbó al recién descubierto océano Índico, al mando de Vasco de Gama.<sup>39</sup> En su viaje, De Gama recaló en varios puntos de la costa oriental africana con el fin de abastecerse de agua y provisiones.



Según una leyenda, en el puerto de Malindi, en Kenia actual, recogió a un piloto musulmán Ibn Majid, quien era un experto en la navegación. Aunque es este un mito persistente, muy alejado de la verdad.<sup>40</sup> Es probable que de allí tomara rumbo hacia el norte, bordeando la costa nororiental africana para luego realizar el viaje sin contratiempos hasta Calicut, uno de los más importantes puertos

<sup>39</sup> *Ibíd*, 47.

<sup>40</sup> Sanjay Subrahmanyán señala en el libro citado páginas atrás que, el argumento de que Ibn Majid fue quien guió a De Gama en su ruta de Malindi a Calicut, quedó completamente desacreditado a mediados de la década de los años 1980. S. Subrahmanyán, 127-128.



suministradores de especias en la costa Malabar en el suroeste de India. La mercancía que traía De Gama no fue del agrado de los habitantes del lugar, sin embargo, pudo obtener cierta cantidad de pimienta y canela con la que regresó a Portugal. Se iniciaba así el comercio directo entre el Extremo Oriente y Europa occidental, dándose así un primer paso en el desarrollo del comercio global. La ruta descubierta por De Gama constituyó una proeza técnica en la navegación: al sur de las islas de Cabo Verde, el navegante portugués piloteó sus naves trazando una gran curva (*volta do mar*) hacia el sudoeste hasta casi alcanzar las costas de Brasil, para luego avanzar rumbo sudeste rodeando el Cabo de Buena Esperanza sobrepasando la desembocadura del Gran Río Fish, que los portugueses que acompañaron a Bartolomeu Dias llamaron *Río do Infante*.<sup>41</sup>

Vasco de Gama realizó un segundo viaje a la India, al mando de una poderosa expedición de veinte buques de guerra, con el propósito de imponer los intereses comerciales del Portugal en Oriente. Fundó la colonia de Cochin en 1503, en el actual Estado de Kerala (extremo sudoeste de India), regresando a Portugal el mismo año, una vez que logró eliminar a los rivales árabes e imponer la hegemonía marítima portuguesa en la zona. Cochin habría de mantenerse como capital de la India portuguesa hasta 1530, cuando dicha capitalidad fue trasladada a Goa, que se consolidó como el principal mercado para los productos de todo el este asiático: perlas y coral procedentes del golfo Pérsico, porcelana y sedas de China, especias del archipiélago malayo y telas manufacturadas en la India. Allí se estableció la cabecera del Virreinato del *Estado da India*, cuyo virrey era nombrado por el rey en Lisboa. Era asistido por un número de consejos informales integrados por los jefes del consejo financiero, el *Vedor da Fazenda*, el Arzobispo de Goa, el jefe de la judicatura, el capitán de los militares, y los principales *fidalgos* que vivían en la ciudad. Los asentamientos supeditados a Goa en el océano Índico seguían la misma estructura de control establecida en Goa y la personalidad del virrey o del

---

<sup>41</sup> Alfred Crosby, 118-119.



capitán militar constituía el factor más decisivo en el éxito o fracaso de la administración portuguesa en Asia.<sup>42</sup>

Mucho se ha debatido sobre si la tecnología naval y el armamento de cañones de los barcos portugueses constituyeron un factor esencial en la rápida imposición de los portugueses y más tarde, de los españoles y los holandeses sobre los árabes y otros pueblos que previamente dominaban el comercio marítimo en el Extremo Oriente. Así el historiador italiano, Carlo M. Cipolla argumentó que “los cañones occidentales siempre fueron muy superiores respecto de los no europeos”.<sup>43</sup> Sin embargo, J.C. Sharman quien sigue la línea de interpretación de William R. Thompson, argumenta que las innovaciones en tecnología militar fueron relativamente insignificantes en la determinación de los éxitos bélicos de las expediciones de los europeos.<sup>44</sup> Aún así, Arturo Giráldez afirmaba en 2015 que las embarcaciones portuguesas, carracas y galeones contrastaban claramente con los relativamente frágiles barcos hasta ese momento predominantes en el océano Índico. Un testigo de mediados del siglo XVI afirmaba que los veleros de los comerciantes árabes carecían de cañones y que los tablones de sus cascos estaban unidos por medio de cuerdas. Por eso los cronistas árabes de la región de Hadramaut<sup>45</sup>, refiriéndose a acontecimientos ocurridos en los años de 1502-1503 señalaban que, en dichos años, veleros europeos aparecieron en el mar, en ruta hacia la India, Hormuz y “esas partes”, que capturaron siete barcos árabes, matando

---

<sup>42</sup> K.N., Chaudhuri, 71.

<sup>43</sup> Carlo M. Cipolla, *Guns, Sails and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400-1700*. (New York: Pantheon Books, 1965), 128.

<sup>44</sup> J. C. Sharman, “Myths of military revolution: European expansion and Eurocentrism”, en: *European journal of International Relations* (Reino Unido) 24, n. 3 (2018): 491-513. <https://doi.org/10.1177/1354066117719992>. También: William R. Thompson. “The Military Superiority Thesis and the Ascendancy of Western Eurasia in the World System”, *Journal of World History* (E.E.U.U., Hawai) 10, n.1 (1999): 143-178.

<sup>45</sup> Constituye una región histórica del sur de la península arábiga, en el Golfo de Adén y mar Árabe que delimita con el desierto de Rub al-Jali. Se extiende hacia el este de Yemen y hacia los bordes de Dhofar en Omán. Vid: Richard N. Schofield, Gerald Henry Blake, *Arabian Boundaries: Primary Documents, 1853-1957* (England, Archive Editions, Buckinghamshire) 22, 1988: 220.



a casi todos los que se encontraban a bordo y tomando algunos prisioneros; que esta fue su primera acción y que “Dios los maldiga”.<sup>46</sup> Por su parte, el investigador Sanjay Subrahmanyan señala que lo que introdujeron los portugueses no fue necesariamente el uso de la fuerza militar en el mar, sino la pericia con que la aplicaron: el que lo realizaran en un espacio marítimo de gran extensión, separado por una distancia enorme de lo que era su territorio de origen, así como su relativamente sistemático esfuerzo para emplearla de manera eficaz.<sup>47</sup>

Los portugueses, para su gran satisfacción, encontraron que la artillería de sus naves, podían hundir los barcos locales carentes de armamento, así como bombardear las ciudades costeras con mortíferos resultados.<sup>48</sup> La importación por los portugueses del estilo de comercio y guerra del Mediterráneo, por tierra y mar constituyó, una violación de las convenciones admitidas previamente en el océano Índico. Pero las repercusiones de la intromisión de los portugueses en el ámbito de dicho océano, se hicieron sentir en los comerciantes de Aden, Cairo y Alejandría quienes tenían razón de temer la violenta irrupción de los lusitanos. E igualmente se vieron afectados los intereses de los mercaderes de Venecia, quienes reinaban como líderes del comercio marítimo en el Mediterráneo. El investigador Chaudhuri cita al diarista veneciano Girolamo Priuli, quien en el año de 1501 señalaba que las especias, el oro, la plata, en fin, todos los productos provenientes de Calicut y Cochin en la India, los cuales antes convergían en Venecia, procedentes de los puertos terminales de Alejandría y Beirut adonde los llevaban las caravanas camelleras, cesarían ahora de llegar. Todos estos productos se irían ahora en las carabelas de los portugueses, causando la pobreza de los mercaderes de Venecia.<sup>49</sup>

---

<sup>46</sup> K.N. Chaudhuri, 65.

<sup>47</sup> S. Subrahmanyan, 112.

<sup>48</sup> Gaspar Correia, en su libro “Leyendas de la India”, libro terminado hacia 1551 pero que no fue publicado hasta en la segunda mitad del siglo XIX. Citado por Arturo Giráldez, *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy* (EE. UU.: Maryland, Rowman & Littlefield, 2015), 41.

<sup>49</sup> K.N Chaudhuri, 64-65.



El establecimiento de relaciones marítimas comerciales directas entre Portugal y la India, así como la fundación de *faitorías* marcó, como lo afirma K. M. Panikkar, “la realización de un sueño de doscientos años y de setenta y cinco años de tenaces esfuerzos”.<sup>50</sup> Y, no fue sino hasta la segunda mitad del siglo XVIII, que los europeos pudieron ir más allá de su dominio en el mar y en ciertos puntos de las costas, tanto en la India como en las islas del Extremo Oriente, con la excepción de los españoles en Luzón (la isla más grande de Filipinas) y de los holandeses en Java. Pero lo importante es que, con su dominio marítimo y el control de pequeños enclaves en las costas, los portugueses se convirtieron en los primeros en establecer una cadena de puestos comerciales (*faitorias*) desde África hasta Macao en China.<sup>51</sup> Aquí, el primer barco portugués llegó en 1513, obteniendo años más tarde (1557) el derecho a establecer un depósito o *faitoria* en Macao con lo que se abrieron las comunicaciones comerciales entre Portugal y China. Por la época en que llegaron a China, los portugueses fundan también el asentamiento y fortaleza de Nuestra Señora del Rosario de Ternate, en una de las islas Molucas, donde se producían las más importantes especias (clavo, pimienta, canela y nuez moscada), logrando así uno de los más anhelados objetivos, al conseguir por este medio el control del abastecimiento de esta valiosa mercancía hacia Europa.

La llegada de los portugueses a la India y el establecimiento de la *faitoría* en Cochín, ligó en adelante la región al comercio marítimo directo con Europa occidental. Esta ciudad en la costa de Malabar o Kerala era llamada la Reina del Mar Árabe, dada la preeminencia de los mercaderes árabes en esta región, que había constituido el centro de comercio de especias de la India durante siglos, donde igualmente se habían instalado judíos y llegaban también productos desde China. A esta *faitoria* llegó una flota portuguesa en septiembre de 1504 y un año más tarde una gran armada al mando de Francisco de Almeida y Afonso de Albuquerque. Con el arribo de los portugueses y su firme determinación de controlar

---

<sup>50</sup> K. M. Panikkar, *Asia y la dominación colonial* (Argentina: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1966), 4.

<sup>51</sup> Arturo Giráldez, 41-42.



el comercio, los árabes si bien intentaron expulsarlos, no lo lograron por lo que poco a poco, aterrorizados por los portugueses, abandonaron este comercio perdiendo su anterior hegemonía mercantil en los puertos de Kerala y Calicut.<sup>52</sup>

Alfonso de Albuquerque fue el segundo gobernador portugués en Cochin, así como quien expandió las posesiones lusitanas en Oriente (conquista de Goa y captura de Malaca), logrando establecer el monopolio mercantil marítimo en las costas de la India, las Molucas y China. Sin embargo, a lo largo del siglo XVI, los portugueses tuvieron que enfrentar el poderío naval militar de los turcos otomanos, quienes también intentaron establecer su presencia en el océano Índico.

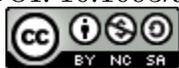
Los objetivos del Portugal eran los de establecer su monopolio en el comercio de las especias y de otros objetos de lujo que iban de Oriente hacia Europa; militarmente intentaron los portugueses apoderarse de islas estratégicas y puertos en el golfo Pérsico y establecer el control de la navegación en las aguas del océano Índico. Frente al expansionismo portugués, los otomanos si bien no organizaron una flota permanente en el océano Índico sí levantaron fortalezas y forjaron alianzas con líderes locales, al igual que lo hicieron los portugueses.

El punto de partida de la expansión otomana en el océano Índico fue la conquista de Egipto en 1517, la que marcó el final del sultanato mameluco, el cual había logrado establecer previamente un control hegemónico del comercio en el mar Rojo. En las décadas posteriores, los otomanos de manera progresiva se inmiscuyeron en los asuntos de esta vasta y para ellos poco conocida región, llegando inclusive a constituir un verdadero desafío para los portugueses en el ámbito ideológico, militar y comercial, sus principales competidores en el siglo XVI por el control de las lucrativas rutas comerciales del Asia marítima.<sup>53</sup> Sin embargo, con el paso de los años, los portugueses lograron desplazarlos, en parte debido a la falta de efectividad de las operaciones navales otomanas en el extremo oriental del océano Índico, ya que sus comandantes carecían de experiencia en la

---

<sup>52</sup> S. Subrahmanyam, 294-295.

<sup>53</sup> A. C. S. Peacock "The Ottoman Empire and the Indian Ocean" *Indian Ocean Studies Online Publication*". (March 2018), DOI: 10.1093/acrefore/9780190277727.013.31



navegación de estas aguas y de sus violentas tormentas. En contrapartida, hacia mediados del siglo XVI, los otomanos concentraron sus actividades en el este de Arabia, con la intención de lograr al menos dominar el comercio con la India a través de Basora en el golfo Pérsico. También controlaron los puertos de Suakin en Sudán y Massawa en Etiopía. No obstante, para la década de 1570, la derrota otomana en Lepanto y el comienzo de la guerra con Irán al final de esa década, les obligó a descuidar su presencia en sus puntos fuertes en estas zonas.<sup>54</sup>

Algunos investigadores consideran que, al final del siglo XVI, la pimienta procedente de Sumatra iba al puerto de Yeda en Arabia Saudita, en el mar Rojo, de donde era captada por los otomanos, en cantidades mayores que la que era transportada por los portugueses hacia Lisboa.<sup>55</sup> Por su parte, el investigador K. N. Chaudhuri afirma que el intento de los portugueses por controlar la dirección y los productos del comercio del océano Índico no tuvo los resultados tan temidos por los comerciantes árabes. Aunque desde mediados del siglo XVI, un gran volumen de pimienta y especias eran traídas a Lisboa y de allí llevadas a Amberes, el antiguo flujo de bienes traídos desde Oriente (especias, tintes, textiles de algodón y seda) a través del mar Rojo y el Mediterráneo hacia Europa occidental, se había reanudado nuevamente.

Chaudhuri considera que la división cronológica de la presencia lusitana en el océano Índico es clara: los años de 1500 hasta el final de la gobernación de Albuquerque en 1515 son los años de hazañas heroicas en el mar, cuando todos los gobernantes asiáticos con intereses en el comercio marítimo de larga distancia fueron tomados por sorpresa ante la determinación de Lisboa por apoderarse de los más rentables puertos en el este de África, Malabar, Konkan, el golfo Pérsico y el

---

<sup>54</sup> Salih Özbaran, *The Ottoman Response to European Expansion: Studies on Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands during the Sixteenth Century*. (Istanbul: Isis, 1994).

• <sup>55</sup> C. R. Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540–1600," *Journal of Southeast Asian History* (England, Cambridge) 10, n. 3 (1969): 415–428, especialmente: 426.  
DOI: <https://doi.org/10.1017/S0217781100005007>



estrecho de Malaca. Tal como comentaba el hijo de Albuquerque en esos años: “existen tres lugares en la India que sirven de mercados para todo el comercio de las mercancías en esa parte del mundo y que son las principales llaves para dicho comercio: Malaca, Aden y Hormuz. Todos ellos controlaban la entrada y salida de los estrechos pasos de mar”.<sup>56</sup>

El segundo período se mantuvo de 1515 hasta cerca de 1560, cuando el virreinato de Goa alcanzó el pináculo de su poderío marítimo y fue capaz de establecer un semimonopolio en el comercio de la pimienta y las especias por medio de una cadena de asentamientos fortificados en el océano Índico y con el apoyo de una patrulla naval que operaba de forma regular. La costa occidental de la India llegó a estar marcada por pueblos bajo el control directo de Goa o bien contaban con residentes portugueses en gran número: Diu, Daman, Bassein, Chaul y Mangalore. En Malabar, en el suroeste de India: Cannanore, Cranganore, Cochin y Quilón. Y la lista de pueblos se extendía hasta Ceilán (Sri Lanka) y de allí subiendo por la costa de Coromandel, en el sudeste de la India, cruzando la bahía de Bengala hasta el estrecho de Malaca y en el mar del sur de China.<sup>57</sup>

Goa obligaba a muchos mercaderes locales a comprar salvoconductos de pasaje para cruzar las aguas del *Estado da India* (así llamaron al virreinato portugués), como pagar derechos de aduana. Expediciones de ataque eran organizadas a intervalos frecuentes con el fin de aterrorizar los prósperos pueblos comerciales de Gujarat e infligir serias pérdidas en el rentable comercio de los mercaderes hindúes con el cercano Oriente. En opinión de K. N. Chaudhuri, la expansión marítima propugnada por el rey Manuel y su *Conselho da Fazenda* en Lisboa, así como de los principales *fidalgos* portugueses, no se sustentaba en la búsqueda de un comercio de larga distancia tal como lo habían practicado los mercaderes en la región hasta ese momento. Por el contrario, se basaba en una ideología económica que buscaba la extracción de un tributo por medio de medios

---

<sup>56</sup> Citado por K.N., Chaudhuri, 69.

<sup>57</sup> K.N., Chaudhuri, 77.



militares. Los viajes a la India en los primeros años de su expansión fueron organizados principalmente por la Corona y no por los mercaderes de Lisboa. Cuando el comercio de las especias fue declarado monopolio real en 1505, el rey dejó claro que el involucramiento en la India de los portugueses no debía salir de las manos del gobierno.<sup>58</sup> Tal como afirman Stanley J. Stein y Barbara H. Stein: “la historia del temprano estado moderno es, en un sentido, la interacción entre la expansión de los intereses del comercio regional y el poder del Estado”.<sup>59</sup>

Durante una tercera fase, de 1560 a cerca de 1600 se produjeron dos hechos históricos separados: en primer lugar, el comercio de la pimienta empezó a revivir a través del mar Rojo y el Mediterráneo, en gran parte como consecuencia del fracaso portugués de aminorar el formidable poder marítimo del sultanato de Aceh, en el norte de Sumatra y del ineficaz bloqueo del estrecho de Bab-al-Mandeb, el cual enlaza el mar Rojo, al norte, con el golfo de Adén, al sur;<sup>60</sup> en segundo lugar, el gobierno de Goa se encontraba muy activo en la creación de una rama comercial en el lejano Oriente, basado en los puertos de Macao, Nagasaki y las Filipinas, el cual era probablemente más rentable que lo que el monopolio del comercio de la pimienta había significado para la corona portuguesa. Los nuevos viajes hacia China y Japón pudieran explicar el gradual relajamiento del control portugués del comercio en el océano Índico. Las necesidades financieras de los oficiales en Goa y su natural inclinación a emplear a los intermediarios comerciales, crearon las bases para una asociación entre los portugueses y los mercaderes locales. Sin embargo, los portugueses no debilitaron el principio de reclamar su exclusiva soberanía de las rutas marítimas en Asia, cuyo control no fue nunca formalmente desafiado por ningún poder en el occidente del océano Índico, si bien ocasionalmente impugnado por los barcos de guerra del Estado de Guyarat, en el oeste de la India, en manos

---

<sup>58</sup> *Ibíd*, 69-71.

<sup>59</sup> Stanley J. & Barbara H. Stein, *Silver, Trade, and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe*. (EE.UU.: The Johns Hopkins University Press, 2000), 13.

<sup>60</sup> Este estrecho separa el cuerno de África en el oeste del continente africano, de la península arábiga en el este.



de grandes comerciantes. No fue sino hasta la aparición de los holandeses y los ingleses que el imperio portugués se vio enfrentado a nuevos problemas tanto en términos de sus relaciones internacionales como en la defensa de sus intereses económicos.<sup>61</sup>

Al comenzar el siglo XVII, tanto los otomanos como los portugueses veían declinar su poderío en el océano Índico. Los primeros perdieron sus posesiones en Etiopía en tanto que, en Yemen su dominio fue desafiado por revueltas locales, lo que les obligó a abandonar la provincia en 1634 y posteriormente Al-Hasa, en el este de Arabia al promediar el siglo XVII. Entre tanto, los portugueses fueron expulsados de la isla de Hormuz por los Safávidas de Irán en 1622, perdiendo también Muscate, en el Golfo de Omán en 1650. En el caso de los otomanos, no perdieron del todo su importancia: sus mercaderes continuaron desempeñando un papel crucial en el comercio con el sudeste de Asia y la India. También mantuvieron su presencia en lugares como Banten en Java y Aceh en el norte de la isla de Sumatra. Según fuentes documentales holandesas de principios del siglo XVII, una amplia variedad de especias y otros objetos de lujo eran llevadas hacia el Imperio Otomano a través del Mar Rojo, a cambio de caballos, alfombras y equipo militar.

Los holandeses irrumpieron a comienzos del siglo XVII, una vez que centraron su atención en el comercio en el Océano Índico a partir de 1592, cuando una flota inglesa capturó una enorme carraca portuguesa en la isla de Flores en las Azores. Su carga se estimó en 900 toneladas de mercancías procedentes de la India y China, cuyo valor alcanzó alrededor de un millón de libras esterlinas, aproximadamente la mitad del valor del tesoro de la corona inglesa en ese tiempo.<sup>62</sup> Pronto, la noticia atrajo la atención de los holandeses al tiempo que en Amsterdam el explorador y mercader Jan Huyghen van Linschoten, quien había navegado ampliamente en el Océano Índico al servicio de los portugueses, publicó un reporte

---

<sup>61</sup> K.N. Chaudhuri, 66.

<sup>62</sup> Rogério Miguel Puga, "The presence of the 'portugals' in Macao and Japan in Richard Hakluyt's navigations", en: *Bulletin of Portuguese Japanese Studies*, (Portugal: Universidade Nova de Lisboa) 5 (2002): 87-88.



relativo al comercio y navegación de los portugueses en esa región.<sup>63</sup> Al comenzar el siglo XVII, el interés suscitado por esta información condujo al establecimiento de la *East India Company* por los ingleses en 1600 y de la holandesa *Dutch United East India Company (VOC)* en 1602, dedicadas al comercio entre sus países de origen y el Extremo Oriente y a eliminar por medios militares a los portugueses de sus posesiones en Malaca, Ceilán, la costa de Malabar en la India y las islas Molucas. El poderío mercantil holandés se amplió notablemente a partir de 1588 cuando se constituye la República de las Provincias Unidas (Frisia, Groninga, Güeldres, Holanda, Overijssel, Utrecht y Zelanda), y aún más, una vez conseguida su total independencia de la monarquía española en 1648. Por su parte, los ingleses a lo largo del siglo XVII, inician las llamadas guerras anglo-neerlandesas destinadas a arrebatarse a Holanda el control de las rutas comerciales marítimas, particularmente en el océano Índico.

Así, mientras en el siglo XVI portugueses y turcos otomanos compitieron por el control del comercio de bienes exóticos y de alto valor en el océano Índico, al término de esta centuria ambos fueron desplazados por los holandeses y los ingleses quienes mantuvieron su hegemonía comercial en las centurias posteriores. Durante el siglo XVII, fueron los comerciantes procedentes de Amsterdam quienes dominaron el control de la ruta marítima hacia el Oriente, de donde trajeron las valiosas especias, así como la cerámica de China, convirtiéndose esta última en mercancía de gran demanda en Europa, al igual que las telas de seda chinas y las de fino algodón de la India.

En síntesis, fue durante el siglo XVI que los portugueses lograron implantarse firmemente en el comercio del Extremo Oriente, debido a la manera en que el gobierno metropolitano de Portugal mantuvo su permanente respaldo a sus flotas en el océano Índico. Se trató de un esfuerzo continuo: las flotas se sucedían unas tras otras de manera regular. De allí que los capitanes de las flotas presentes en la

---

<sup>63</sup> Jan Huyghen van Linschoten, "Voyage to Goa and Back, 1583-1592, with his account of the East Indies", en: Linschoten's Discourse of Voyages in 1598. (New Delhi: AES, 2004 reprint), xxiv.



región sabían que ya estaban en camino nuevos hombres y nuevos barcos que acudían a socorrerlos. Por otra parte, los portugueses contaron con el apoyo financiero de la principal ciudad financiera de Europa occidental en los comienzos del siglo XVI, Amberes. Conscientes del futuro promisorio del negocio en perspectiva, los financistas flamencos no dudaron en invertir en la organización de las expediciones lusitanas. Desde 1505, comerciantes de esta ciudad habían hecho inversiones en los viajes de los portugueses, una vez que éstos abrieron un puesto para vender allí las especias traídas desde Oriente.<sup>64</sup>

En la India, los portugueses aprovecharon la enconada lucha entre los hinduistas y los musulmanes, al perseguir ferozmente a los segundos. Así, les fue permitido establecer una base en Goa, que fue no un poder terrestre en la India, sino solamente una base adecuada para las operaciones navales portuguesas en el océano Índico. Desde allí fue organizada la toma del extremo sur de la península de Malaca, punto estratégico por el que desde siglos atrás pasaban los cargamentos de especias provenientes de las islas de Indonesia, que luego eran transportados por los mercaderes árabes hasta los puertos del Mar Rojo. Su situación la convertía en la entrada al océano Pacífico. Constituía el depósito principal de los productos provenientes del Archipiélago Malayo, de las especias de Java, las Molucas y otras islas aledañas. También allí arribaban barcos provenientes desde el este de China y Japón, como de India, Persia, Arabia y Egipto desde el oeste. La península de Malaca era estratégica como centro comercial del Oriente, pero también como puente de unión entre China y los países del sur y el sudoeste de Asia.<sup>65</sup>

Al conquistar Malaca, los portugueses culminaron la estructuración de su imperio comercial, el cual se sustentaba en su dominio marítimo indisputable del océano Índico, el cual se completó con el establecimiento de su base en Goa, en la India. Como se señaló, los otomanos no fueron capaces de lograr un proyecto de largo aliento en sus intentos de desplazar a los portugueses, al menos en el extremo

---

<sup>64</sup> K. M., Panikkar, 24

<sup>65</sup> Arturo Giráldez, 43.



oriental del océano Índico. Por el contrario, los portugueses lograron forjar alianzas con los reinos hindúes de Indonesia, quienes luchaban contra aquellos gobernantes que en distintas islas del archipiélago indonesio se habían convertido en tiempos recientes al islam. Entonces, los portugueses lograron establecer su hegemonía no sólo por una relativa superioridad tecnológica militar, puesto que los gobernantes locales también disponían de cañones, sino más bien por su habilidad en emplear a su favor las enconadas rivalidades que oponían a musulmanes e hindúes tanto en la India como en el archipiélago de Indonesia. Pero su dominio fue marítimo, con bases o *faiorias*, puestos de comercio fortificados. Más allá de las murallas que rodeaban sus bases, su poder era prácticamente nulo. Es decir, fueron incapaces de lograr conquistas territoriales de importancia hacia el interior, objetivo al que renunciaron muy pronto, al ser conscientes de su debilidad militar, una vez que fueron derrotados tempranamente cuando procedieron a tales intentos.<sup>66</sup>

Los investigadores Stanley J. Stein y Barbara H. Stein han explicado el funcionamiento de las factorías comerciales establecidas por Venecia y Génova en sus enclaves en las islas del Mediterráneo oriental, durante los años del período medieval tardío (750-1258). Estas factorías unían los intereses comerciales privados con el poder político de los estados embrionarios y así legitimaban la hegemonía de una unidad urbana (factoría) sobre su hinterland. Este mismo sistema implantaron los portugueses en la India y Extremo Oriente: una serie de *faiorias* donde se instalaban los mercaderes lusitanos bajo el manto protector político y militar de la monarquía, quien por medio de sus funcionarios implantaba un monopolio urbano y portuario.<sup>67</sup>

Desde 1511, fecha de la conquista portuguesa de Malaca, Portugal dominó el comercio en el Extremo Oriente durante casi un siglo. En 1606, la tercera flota de la *Dutch United East India Company (VOC)*, llevó a cabo el primer intento serio de

---

<sup>66</sup> K. M Panikkar, 24-35.

<sup>67</sup> Stanley J. & Bárbara Stein, 13.



los holandeses para expulsar a los portugueses de Malaca, lo que lograron de manera definitiva en 1641.

El más valioso cargamento que las carracas portuguesas llevaban hacia Lisboa eran las especias, tal como dejó escrito el año de 1515 un observador en Lisboa; afirmó que el comercio de las especias dejaba más ganancias anualmente que todos los ingresos eclesiásticos del reino y el doble de las ganancias obtenidas por el comercio de los metales preciosos.<sup>68</sup> Por lo tanto, el siglo XVI fue el siglo del predominio de los portugueses en el comercio del océano Índico, el cual sólo se vio amenazado en la primavera del año de 1521 cuando de manera intempestiva ingresó, desde el este, un barco europeo. Se trataba de la nao Victoria, primera embarcación europea en cruzar el océano Pacífico desde América. Sin embargo, pasarían décadas antes de que finalmente los españoles lograsen establecer un enlace regular entre el Extremo Oriente y el puerto mexicano de Acapulco. Fue en 1565 que se encontró la ruta que permitiría el enlace regular de Filipinas con México. Mientras tanto, los portugueses expandieron sus intereses en los mares de China, logrando establecer negociaciones con la dinastía Ming, de quienes recibieron en la década de 1550 el permiso para asentarse en Macao, puerto que emplearon para su comercio con China desde esos años.<sup>69</sup> En adelante, durante medio siglo, los portugueses sacaron el máximo provecho de su monopolio comercial, y así *“hubo un desfile de galeones que transportaban a Portugal las especias, las piedras preciosas y las sedas de Oriente”* en esas cinco décadas.<sup>70</sup> También en Japón, en la ciudad de Nagasaki, los portugueses comenzaron a comerciar desde 1570.<sup>71</sup>

A comienzos del siglo XVI, Japón comenzó a producir lingotes de plata en gran escala, como resultado de la aplicación del método de la amalgama del mercurio, así como del mejoramiento en las técnicas de la minería. La economía de China, así como la de la India necesitaba una constante inyección de liquidez

---

<sup>68</sup> Arturo Giráldez, 44.

<sup>69</sup> K. M. Panikkar, 60.

<sup>70</sup> *Ibíd*, 39.

<sup>71</sup> Arturo Giráldez, 43.



monetaria para seguir el ritmo de su expansión económica. Simultáneamente, las clases dominantes de Japón tenían una clara preferencia por la ropa de seda china, así como seda cruda para la manufactura de su ropa ceremonial. Fueron los comerciantes portugueses quienes tuvieron la habilidad para exportar la plata del Japón a cambio de la seda china, comercio que controlaron hasta el arribo de los holandeses a comienzos del siglo XVII. Debido a la expansión de las misiones religiosas de los jesuitas en Japón, los gobernantes de la isla decidieron poner fin a la penetración del catolicismo en su territorio, prohibiendo el ingreso de los portugueses mediante un edicto que marcó su expulsión en 1639. Un año más tarde, sesenta y un miembros de la misión religiosa de los jesuitas fueron decapitados por haber desobedecido la orden de salir del país.<sup>72</sup>

El poder de los portugueses declinó durante el primer cuarto del siglo XVII, cuando los holandeses de manera progresiva fueron expulsándolos de las islas Molucas, logrando establecer una factoría propia en Jakarta, a la que llamaron Batavia. Más tarde, en la segunda mitad de esa centuria se implantaron en la isla de Formosa (Taiwán), que utilizarían principalmente para el comercio y como puerto intermediario para el establecimiento de relaciones con Japón.<sup>73</sup> Pero entretanto, los españoles habían llegado a Filipinas y fundado allí la ciudad de Manila, abriendo un nuevo frente del comercio entre el Extremo Oriente y los occidentales, pero a través de México.

---

<sup>72</sup> K.N Chaudhuri, 76-77.

<sup>73</sup> *Ibíd*, 61-62.



## Conclusiones

Se supone que en el siglo VI a. C. el rey persa Darío encargó a un individuo, probablemente un pirata, explorar el curso inferior del Indo y el litoral asiático hasta el extremo sur del mar Rojo, con la intención de establecer una comunicación por mar desde el Indo al Mediterráneo. De esta historia, algunos fragmentos fueron recogidos por Herodoto y poco se sabe de su veracidad. Pero una inscripción jeroglífica encontrada a orillas del canal de Suez y fechada en el reinado de Darío da cuenta que algunos navíos iban de Egipto a Persia, por el sur de Arabia.<sup>74</sup> Sin embargo, es probable que si bien durante la invasión de Alejandro Magno a la India se preparara una expedición destinada al asalto de las costas de Arabia y que en los siglos posteriores tres potencias mostraron interés en el desarrollo de relaciones marítimas entre el mar Rojo y el sur de Asia, no se lograron avances significativos en el comercio marítimo en el Índico hasta los tiempos romanos. Se ha señalado que diversas expediciones se llevaron a cabo en el siglo II antes de Cristo y que una navegación de cabotaje fue practicada por los árabes, a través del golfo de Omán hasta la India a mediados del siglo I a. C. Diversos reinos en la península arábiga y en la costa nor-oriental de África dominaron las rutas terminales del tráfico de productos procedentes del lejano Oriente tal como se analizó.

A partir del establecimiento del imperio romano, debido a la enorme demanda de productos exóticos en el Mediterráneo, las aguas del Índico se abrieron ampliamente a los intercambios entre Occidente y Asia meridional.<sup>75</sup> Pero, es a partir del siglo VII de nuestra era, cuando el comercio entre el oriente y el occidente del Índico adquiere gran desarrollo. Es el inicio de un nuevo orden, en el que el este y el oeste establecen una larga cadena de intercambios transoceánicos. Y este comercio fue desarrollado principalmente por mercaderes árabes. La amplia

---

<sup>74</sup> “De la Prehistoria al fin de la Edad Media”, en: *Historia Universal de las Exploraciones*, (ed.) L. H. Parias (Madrid: Espasa-Calpe, S. A., 1967), 178.

<sup>75</sup> *Ibíd*, 198-200.



dispersión de las cerámicas chinas a través del este, el sudeste y el sur de Asia, el este de África y el medio Oriente atestiguan el crecimiento de los intercambios de larga distancia, así como de la interacción cultural entre la península arábiga y China.

La conjunción de la caída del imperio mongol y la expansión del imperio turco en el Mediterráneo oriental, al tiempo que crecía la demanda de los productos procedentes de Oriente en Europa, inspiró la búsqueda de una ruta marítima alternativa hacia Asia. Y es así como hacen irrupción los portugueses en el océano Índico, luego de poco más de cien años de exploraciones a lo largo de las costas africanas.

La llegada de los portugueses a la India, ligó en adelante este subcontinente al comercio marítimo directo con Europa occidental. En la costa occidental de la India, los portugueses encontraron a gran número de mercaderes árabes, quienes habían hecho de esta región el centro del comercio de especias de la India durante siglos. Allí llegaban también productos desde China que luego eran reexportados hacia el oeste, hasta Arabia y de allí a Europa.

Los portugueses se aprovecharon de los enfrentamientos entre los hinduistas y los musulmanes, consiguiendo de los primeros que les fuese permitido establecer una base en Goa, punto de partida para las operaciones navales portuguesas en el océano Índico. Desde allí se lanzaron al control de Malaca, punto estratégico por el que desde siglos atrás pasaban los cargamentos de especias provenientes de las islas de Indonesia, que luego eran transportados por los mercaderes árabes hasta los puertos del mar Rojo. Desde 1511, cuando conquistó Malaca, Portugal dominó el comercio en el Extremo Oriente durante casi un siglo. Pero las motivaciones de la expansión portuguesa en Oriente se sustentaban en una ideología que también buscaba la extracción de un tributo por medios militares. El comercio de las especias fue declarado monopolio real y la monarquía impuso su control sobre este negocio. En tal sentido el comercio fue promovido por la Corona, pero siempre con la intención de fortalecer el poder del Estado.



El siglo XVI fue el siglo del predominio de los portugueses en el comercio del Océano Índico, el cual sólo se vio seriamente afectado a partir de 1606, cuando la tercera flota de la *Dutch United East India Company (VOC)* realizó el primer serio intento para expulsar a los portugueses de Malaca. El fortalecimiento de los holandeses obedeció en gran medida a su constitución como república a fines del siglo XVI. Su lucha por la emancipación de la Corona de los Austria españoles culminó con la independencia de las siete provincias del norte en 1648. Durante los años de su revuelta contra los españoles, prosperó el comercio gracias al desarrollo de una industria naval que creó una gran flota comercial. Este poder fue el que puso punto final al dominio portugués en el océano Índico. Ingleses, holandeses y franceses habrían de surcar y dominar el comercio marítimo en el océano Índico. Pero fueron los portugueses quienes abrieron las puertas a la dominación europea en esta región.

## Bibliografía

- Alan Chong y Stephen A. Murphy (ed.), *The Tang Shipwreck: Art and Exchange in the 9th Century*, (Singapore: Asian Civilizations Museum 2017).
- Augé, Christian y Jean-Marie Dentzer, *Pétra. La cite des caravanes*. (France: Découvertes Gallimard, 1999).
- Banaji, Jairus, *Exploring the Economy of Late Antiquity: Selected Essays*. (Reino Unido: Cambridge University Press, 2016).
- Boxer, C. R., "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Atjeh, 1540–1600," *Journal of Southeast Asian History* (England, Cambridge) 10, n. 3 (1969): 415–428.
- Breton, Jean-François, "Le Yemen: du royaume de Saba à l'islam" y Hélène Cuvigny, "L'Arabie Heureuse des classiques: mythe et commerce d'encens", *Yemen, Dossiers d'Archeologie* (France) 263 (mai 2001).



Beaujard, Philippe, "The Indian Ocean in Eurasian and African World-Systems before the Sixteenth Century", *Journal of World History* (University of Hawaii Press) 16, n 4, (December 2005): 411-465.

-Chaudhuri, Kirti Narayan, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*. (United Kingdom: Cambridge University Press, 1985).

-Cipolla, Carlo M., *Guns, Sails and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400-1700*. (New York: Pantheon Books, 1965).

-Crosby, Alfred, *Ecological Imperialism: The Biological Expansion of Europe 900-1900*. (New York: Cambridge University Press, 1990).

-Davis, Ralph, *La Europa Atlántica: desde los descubrimientos hasta la industrialización* (México: Siglo XXI, 1977, 2ª. edición).

-Dupoizat, Marie-France "Chinese Ceramics," *Histoire de Barus Sumatra. Le Site de Lobu Tua. II. Étude archéologique et Documents*, C. Guillot et al. (eds.) (Paris: Cahier d'Archipel, 2003): 103–170.

-Flecker, Michael, *A ninth-century AD Arab or Indian shipwreck in Indonesia: First evidence for direct trade with China*, *World Archaeology*, 32, n. 3, (2010): 335-354.

-Giráldez, Arturo, *The Age of Trade: The Manila Galleons and the Dawn of the Global Economy* (EE. UU.: Maryland, Rowman & Littlefield, 2015).

-Gray, Basil, *Early Chinese Pottery and Porcelain*. (London: Faber and Faber, 1953).

-Kee-long So, Billy, "Trade Ceramics Industry in Southern Fukien during the Song", *Journal of Song Yuan Studies* (E.E.U.U) 24 (1994): 1–19.

-Kitchen Kenneth A., *Documentation for Ancient Arabia*. Part 1 Chronological framework & historical sources. The World of "Arabia" Series. (Reino Unido: Liverpool University Press, 1994).

-L. H. Parias (ed.), "De la Prehistoria al fin de la Edad Media", en: *Historia Universal de las Exploraciones*, (Madrid: Espasa-Calpe, S. A., 1967).

-Mathew, K. S., *Imperial Rome, Indian Ocean Regions and Muziris: New Perspectives on Maritime Trade*. (New York: Routledge, 2017).



- Miksic, John, "Chinese Ceramic Production and Trade", *Archaeology, Art and Architecture, China Indian Ocean Studies*, Online Publication (June 2017), DOI: 10.1093/acrefore/9780190277727.013.218.
- Morris, A. E., *History of Urban Form Before the Industrial Revolution*. (New York: Routledge, 2013, 3 ed.).
- Özbaran, Salih, *The Ottoman Response to European Expansion: Studies on Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands during the Sixteenth Century*. (Istanbul: Isis, 1994).
- Panikkar, Kavalam Madhava, *Asia y la dominación colonial* (Argentina: Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1966).
- Parry, John H., *Europa y la expansión del mundo 1415-1715* (México: Fondo de Cultura Económica 1986, 2ª. reimpresión de la 2ª. edición).
- Peacock, A. C. S., "The Ottoman Empire and the Indian Ocean" *Indian Ocean Studies Online Publication*". (March 2018), DOI: 10.1093/acrefore/9780190277727.013.31
- Phillipson, David, "Aksum", en: *The Oxford Companion to Archaeology* (Vol 1), Neil Asher Silberman (ed.) (Oxford University Press, 2012, 2<sup>nd</sup> edition).
- Puga, Rogério Miguel, "The presence of the 'portugals' in Macao and Japan in Richard Hakluyt's navigations", en: *Bulletin of Portuguese Japanese Studies*, (Portugal: Universidade Nova de Lisboa) 5 (2002).
- Rafati, Simim, *A Review of "Meccan Trade and the Rise of Islam"*, from Patricia Crone and Basil Blackwell, I Kulna: for all of us. [https://kulna.wordpress.com/2011/12/07/a-review-of-meccan-trade-and-the-rise-of-islam-from-patricia-crone-and-basil-blackwell/?blogsub=confirming#blog\\_subscription-4](https://kulna.wordpress.com/2011/12/07/a-review-of-meccan-trade-and-the-rise-of-islam-from-patricia-crone-and-basil-blackwell/?blogsub=confirming#blog_subscription-4)
- Reader, John, *Africa: A biography of the Continent*. (New York: Alfred A. Knopf, 1999).
- Rougelle, Axel, "Les ports de l'océan Indien", *Yemen, Dossiers d'Archeologie* (France) 263 (mai 2001).



- Schofield, Richard N. y Gerald Henry Blake, *Arabian Boundaries: Primary Documents, 1853-1957* (England, Archive Editions, Buckinghamshire) 22, 1988.
- Sharman, J. C., "Myths of military revolution: European expansion and Eurocentrism", en: *European journal of International Relations* (Reino Unido) 24, n. 3 (2018): 491-513. <https://doi.org/10.1177/1354066117719992>.
- Skebo, K., "Archaeology meets agriculture in the desert", *Knowledge*, University of Victoria (Canada) 3, n 3, (june 2002).
- Stein, Stanley J. y Barbara H. Stein, *Silver, Trade, and War: Spain and America in the Making of Early Modern Europe*. (EE.UU.: The Johns Hopkins University Press, 2000).
- Subrahmanyam, Sanjay, *The career and legend of Vasco da Gama*, (New York: Cambridge University Press 2002).
- The kingdoms of ancient South Arabia*, (Britishmuseum.org.Archived from the original on May 4, 2015)
- The Routledge Handbook of Archaeology and Globalization*. Tamar Hodos (ed.) (New York: Routledge, 2017).
- Thompson, William R., "The Military Superiority Thesis and the Ascendancy of Western Eurasia in the World System", *Journal of World History* (E.E.U.U., Hawai) 10, n.1 (1999): 143-178.
- Thubron, Colin, *Seafarers: The Venetians*, (E.E.U.U.: Time-Life Books 2004).
- Van Linschoten, Jan Huyghen, "Voyage to Goa and Back, 1583-1592, with his account of the East Indies", en: *Linschoten's Discourse of Voyages in 1598*. (New Delhi: AES, 2004 reprint).
- Vilar, Pierre, *Oro y moneda en la historia 1450-1920*, (Barcelona: Editorial Ariel, 1974, 3ª. edición).
- Ward, Cheryl "Sailing the Red Sea: ships, infrastructure, seafarers and society", en: *Ships, Saints and Sealore: Cultural Heritage and Ethnography of the Mediterranean and the Red Sea*, Dionisius A. Agius, Timmy Gambin and Athena Trakadas with



contributions by Harriet Nash. (ed.) (Oxford, England: Archaeopress Archaeology, 2014).

-Wilks, Ivor, "Wangara, Akan, and Portuguese in the Fifteenth and Sixteenth Centuries" en: Peter Bakewell, *Mines of Silver and Gold in the Americas*. (England, Aldershot: Variorum-Ashgate Publishing Limited, 1997).

\*(El autor agradece al profesor Dr. Carlos Hernández y a las profesoras Dras. Rina Cáceres y Giselle Marín la lectura del manuscrito original de este trabajo. Sus observaciones fueron significativas para mejorar el presente artículo).

