



LA NAO DE CHINA, 1565-1815
Navegación, comercio
e intercambios culturales

SALVADOR BERNABÉU ALBERT (coord.)

ÍNDICE

| | |
|--|---|
| Introducción, por SALVADOR BERNABÉU ALBERT | 9 |
|--|---|

ARTÍCULOS

| | |
|---|-----|
| JUAN GIL: <i>El primer tornaviaje</i> | 25 |
| JOSÉ MIGUEL HERRERA REVIRIEGO: <i>Motín a bordo: conflicto y lucha de jurisdicciones en el galeón San José (1662-1663)</i> | 65 |
| SALVADOR BERNABÉU ALBERT: <i>La "Audiencia de las Señas": los significados de una ceremonia jocosa en la Nao de China</i> | 91 |
| RIE ARIMURA: <i>El arte en las misiones católicas del Japón moderno temprano: interculturalidad en el ajuar litúrgico y cons- trucción de una identidad cristiana</i> | 119 |
| ALFREDO J. MORALES: <i>Los siete Arcángeles. Un cuadro de Alonso Vázquez en el convento de San Agustín de Manila</i> | 135 |
| PEDRO LUENGO: <i>Arte oriental e Inquisición en Manila a princi- pios del siglo XVIII</i> | 161 |
| ANA RUIZ GUTIÉRREZ: <i>Marfiles hispano-filipinos: protagonistas en el intercambio cultural de la Nao de China</i> | 183 |
| ALBERTO BAENA ZAPATERO: <i>Intercambios culturales y globaliza- ción a través del Galeón de Manila: comercio y producción de biombo (s. XVII y XVIII)</i> | 213 |
| ANDREIA MARTINS TORRES: <i>Quimonos chinos y quimones criollos. La moda novohispana en el cruce entre Oriente y Occidente</i> | 247 |
| MAYABEL RANERO CASTRO: <i>Construcción oriental de La China Poblana en México</i> | 281 |

INTRODUCCIÓN

El legado histórico de la Nao de China es polifónico: primero, sus aportes náuticos en general y de descubrimiento de rutas e islas; en segundo lugar, su contribución germinal a la primera globalización, poniendo en comunicación por más de dos siglos y medio Acapulco con Manila –y, a partir de ambos puertos, cientos de rutas comerciales que se extendían por miles de millas terrestres y marítimas en Asia y América hasta alcanzar las principales plazas económicas de Europa–, y, finalmente, los procesos transculturales, de intercambios de todo tipo y las formas específicas de apropiación cultural a partir de los cientos de hombres y mujeres, productos y objetos suntuarios, impresos y documentos, dogmas e ideas que surcaron el océano Pacífico en ambas direcciones. Todos estos temas están presentes, con diferente intensidad, en este libro, que se inscribe en una nueva historia del Galeón de Manila, enriquecida en el marco de la Historia Global y la nueva Historia Cultural, para situar la mítica ruta en el complejo mundo de la modernización y la resignificación de conceptos, visiones y paradigmas que se intensificó tras la empresa magallánica.

Desde diversos ámbitos e instituciones científicas ha nacido una curiosidad creciente por los diferentes aspectos de esta empresa multicultural que se ha concretado en varias exposiciones, libros monográficos y colectivos, documentales, artículos de divulgación, etcétera, que se pueden considerar como los primeros frutos de un renacido interés por el tema tras un largo período donde casi el único estudio general de referencia era el clásico *The Manila Galleon* de William Lytle Schurz (1939). Los diez

trabajos incluidos en este libro están firmados por otros tantos especialistas procedentes de diversas universidades y centros de investigación de Europa y América, coordinados por Salvador Bernabéu Albert (EEHA, CSIC), que han intercambiando experiencias, datos, metodología y enfoques en diversas reuniones y seminarios internacionales.

Las islas Filipinas fueron avistadas por la expedición de Hernando de Magallanes el año 1521, pero habría que esperar más de cuarenta años para que fuesen conquistadas y colonizadas por la Corona Hispánica. El protagonista de esta empresa fue Miguel López de Legazpi, nombrado adelantado y primer gobernador del lejano archipiélago, que logró un gran acierto con la fundación de Manila en 1571. Otro acontecimiento fundamental para el futuro de las Filipinas fue el hallazgo de la ruta de regreso a México seis años antes (1565). Hasta ahora, el descubrimiento del tornaviaje había estado unido a la figura del agustino fray Andrés de Urdaneta y Cerain, antiguo integrante de la expedición a la Especiería de García Jofre de Loaísa (1525-1526), a pesar de que dos meses antes de que anclase en la bahía de Acapulco, el 8 de octubre de 1565 con la nao *San Pedro*, ya había llegado al puerto de La Navidad el patache *San Lucas* (concretamente el 9 de agosto), capitaneado por Alonso de Arellano, que se había separado de la flota legazpiana diez días después de iniciado el viaje, siendo calificado por los cronistas e historiadores como un traidor. Pues bien, en el trabajo que abre el libro, el académico Juan Gil demuestra, tras una lectura meticulosa de informes y documentos que, en primer lugar, el sueño de Urdaneta era poblar Nueva Guinea, el continente austral, por lo que el proyecto de tornaviaje que tenía en su mente no era el que se le atribuye en la actualidad; en segundo lugar, sostiene que el rumbo del tornaviaje estaba fijado antes de levar anclas de las Filipinas, teniendo un gran protagonismo el piloto mayor de la nave, el onubense Esteban Rodríguez, si bien el camino fue establecido por el marino y veterano

del Pacífico Juan Pablo de Carrión, natural de Valladolid, que no participó en la jornada por disputas con el agustino, pues “solo así se explica que se pusiera de inmediato proa al Noreste y que la figura de Urdaneta no tuviera la relevancia esperada durante el curso de la navegación”. Por último, Juan Gil se pregunta si la ruta de regreso ya era pública antes de salir la expedición de Legazpi de México, lo que esclarecería el rumbo realizado, sin vacilaciones, por Alonso de Arellano, al que considera “un marino extraordinario”.

Con el hallazgo del tornaviaje se inició el comercio regular entre ambas orillas del Pacífico. Cientos de galeones cruzaron el océano en ambas direcciones siguiendo el camino abierto por las quillas del *San Lucas* y el *San Pedro*, convirtiéndose con el tiempo en una de las rutas más antiguas del globo y la única regularmente frecuentada a lo ancho del océano Pacífico hasta el siglo XIX. Pero esta longevidad no debe ocultar las dificultades de la travesía, calificada por el italiano Gemelli Careri como el viaje “más largo y terrible de todos los que se hacen en el mundo”. Durante los primeros años de navegación del galeón, las autoridades y los comerciantes se encontraron ante las dificultades surgidas por la falta de pilotos experimentados para la jornada, y por los huracanes, tormentas, corrientes, farallones, formaciones coralinas, pequeños islotes y otros obstáculos geográficos desconocidos en el Pacífico. Además, pronto los piratas se apostaron en las cercanías de Manila y en el litoral mexicano para atacar la nao y capturar los ricos cargamentos que portaba. No obstante, los progresos en la colonización de las Filipinas, la experiencia marítima acumulada y las enormes ganancias obtenidas por los comerciantes lograron asentar definitivamente el tráfico marítimo entre México y el archipiélago asiático, aunque, aún en las condiciones más favorables, cada nueva singladura estuvo expuesta a numerosos riesgos.

Cabe entonces preguntarse por qué continuaban los oficiales, los comerciantes, los pasajeros, los marineros y el resto de la tri-

pulación embarcándose en el puerto de Cavite rumbo a Acapulco y viceversa. Unos debían trasladarse a las Filipinas o a la Nueva España por motivos familiares; otros emprendían el viaje por mandato real o por cumplir con la obediencia debida a sus superiores eclesiásticos, pero la mayoría de los que navegaban lo hacían por los grandes beneficios que se conseguían en el comercio transoceánico, como acertadamente señaló el citado Gemelli Careri: “No obstante todo lo que se padece en un viaje tan espantoso, la avidez de ganancias induce a muchos a hacerlo dos, cuatro, seis y a algunos hasta diez veces. Los mismos marineros que durante el viaje juran no volverlo a emprender nunca más, una vez llegados a Acapulco, para tomar los 275 pesos de a ocho que el rey les ofrece para el viaje de vuelta, se olvidan de las incomodidades pasadas, como las mujeres después del parto”.

Las grandes ganancias obtenidas en cada singladura –de forma legal o ilegal– llevaron a las autoridades de Manila y México a disputarse los principales cargos del galeón, no siendo ajenos al negocio los miembros de las corporaciones y órganos de gobierno tanto seculares como religiosos, desde las Audiencias a los Cabildos catedralicios, desde el virrey al último de los alcaldes, desde el gran comerciante al menor de los grumetes. José Miguel Herrero analiza los conflictos entre los máximos cargos de ambos lados del Pacífico con motivo de la llegada de la nao *San José* a Acapulco en 1662. Las graves dificultades económicas por las que atravesaba el archipiélago, con la falta del situado de 1661 y la rebelión de los nativos de varias provincias, pusieron en jaque a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas, que temieron la pérdida de las lejanas posesiones. El capitán general del galeón, Francisco García del Fresno, a pesar de ser recibido cortésmente por el virrey conde de Baños y de obtener la promesa de una pronta salida del galeón con auxilios suficientes para remediar la situación, vio como el tiempo pasaba sin que el *San José* se hiciera a la mar. Y cuando lo hizo, los recursos económicos eran inferiores a lo prometido y el puesto de general del galeón lo ocupaba un

hombre de la confianza del virrey, don Andrés Medina Dávila, quien, además, pretendía realizar una campaña de descubrimientos por el Pacífico Sur en lugar de navegar directamente a Manila. Como consecuencia, gran parte de la tripulación, encabezada por el citado García del Fresno y el nuevo gobernador del archipiélago, se amotinó y se hizo con el control del galeón. Tras una feliz travesía hasta las Filipinas, el *San José* sufrió un huracán al llegar al cabo del Engaño, en Cagayán, obligándolo a varar en la playa el 8 de julio de 1663 tras quedar todo el velamen inservible. El estudio microhistórico del motín le sirve al autor para resaltar los problemas de la economía virreinal, las visiones contrapuestas sobre los nombramientos de los principales cargos de la Nao de China y la complejidad jurídica que sustentaba la carrera del Pacífico.

Otro aspecto jurídico, pero de un cariz bien distinto, es el abordado por Salvador Bernabéu en el capítulo que firma, en el que analiza un tribunal jocoso (la “Audiencia de las Señas”) organizado por los marinos y grumetes en mitad del océano para juzgar y dictar sentencia en contra de los altos cargos del galeón y los principales viajeros, los cuales, para librarse de una supuesta pena de muerte, tenían que entregar alimentos, monedas u otros objetos de valor. Este “mundo al revés” –o mejor dicho “galeón al revés”– tenía tres funciones básicas: distribuir los excedentes de alimentos que acumulaban los más poderosos, activar los lazos de cohesión entre los diferentes grupos que convivían en alta mar durante largos meses y preparar a los viajeros para los peligros de la última parte del trayecto, pues el tribunal sólo se disponía tras el descubrimiento de las primeras “señas”. Estas señas –plantas pelágicas que de forma separada o formando balsas flotaban en medio del Pacífico– indicaban la relativa cercanía de la tierra firme, sirviendo para fijar la posición aproximada del galeón con respecto al continente. A partir de entonces, los nautas consideraban que habían atravesado el gran océano para dirigirse hacia el Sudeste en busca del Cabo San Lucas y, finalmente, de Acapulco.

La colonización de las lejanas Filipinas se explica por la necesidad y deseos de la Corona española de contar con una posición estratégica en el mundo asiático, debido a la importancia que los productos orientales tenían en los mercados europeos y americanos. De ahí que, sin ser un archipiélago notable en la producción de especias, fuese muy codiciado por encontrarse situado en un cruce de rutas comerciales que ponían en comunicación el Extremo Oriente (Molucas, China, Japón, Siam, Malaca, la India, Borneo, etcétera). Esta telaraña comercial unía Manila con las islas, archipiélagos y reinos continentales mediante los barcos de los mercaderes, todos ellos expertos en el régimen de los monzones. Como ya he señalado, los intercambios que protagonizaron los galeones durante décadas influyeron no sólo en la llegada de nuevos productos, sino también en encuentros e intercambios de conocimientos, ideas, creencias y costumbres, que facilitaron los avances científicos, los mestizajes, las resignificaciones y, en contrapartida, las resistencias.

El tema de las transferencias culturales entre ambas orillas del Pacífico, y su prolongación por cientos de rutas hacia el interior de Asia, América y Europa es apasionante, pero de tal amplitud y magnitud que no es posible abordarlo en un solo libro. La cantidad y variedad de intercambios hacen difícil su compendio, a lo que hay que sumar las distintas metodologías y disciplinas que hay que dominar. No obstante, a modo de introducción de algunos de los principales temas, se incluyen en el libro varios capítulos que abordan las transferencias e hibridaciones artísticas y culturales, con ánimo más de remarcar la importancia de las investigaciones que se están realizando en varias universidades y centros de investigación de México, Portugal y España, que como un empeño –vano a todas luces– de asentar conocimientos definitivos.

Rie Arimura, investigadora mexicana de origen japonés, inicia este grupo de trabajos con el estudio de la interculturalidad en el ajuar litúrgico-devocional que se utilizó para los cultos en las

misiones católicas del Japón durante aproximadamente un siglo (1549-1639), a la vez que resalta la contribución de las organizaciones socioeconómicas nativas. La transferencia y consumo de objetos de distintas procedencias fue posible gracias a la presencia de misioneros portugueses y españoles en las lejanas tierras orientales, pero las aportaciones locales fueron muy interesantes tanto en el aspecto formal-iconográfico como en los materiales y las técnicas empleadas. La autora señala que la integración de objetos “extraños” en las nacientes misiones del archipiélago nipón “conformó un espacio litúrgico muy distinto al de Europa”, que dotó a los espacios sagrados de un “sello propio”: las iglesias *kirishitan*. A pesar de las dificultades para estudiar estos procesos de préstamos culturales y resignificaciones (Edward Said), nuevos hallazgos en los museos, así como los resultados de varias excavaciones arqueológicas en Japón, permitirán en el futuro conocer mejor las características del cristianismo local y reconsiderar los objetos del arte Namban con nuevos criterios metodológicos.

Los dos siguientes estudios profundizan en la vida artística de Manila y sus condiciones. El primero de ellos, escrito por Alfredo J. Morales, nos ilustra sobre la función del Galeón del traslado de obras artísticas de autores europeos y americanos, principalmente de España y México hasta el enclave filipino. La llegada al archipiélago de diferentes órdenes religiosas y del clero secular, además de varios institutos femeninos, se tradujo en una gran demanda de objetos religiosos, entre los que destacó la pintura y escultura con esta temática. El profesor Morales ilustra esta faceta de la nao transpacífica con un cuadro del pintor manierista Alonso Vázquez (Ronda, 1564-México, 1607), que se encuentra en el museo del convento de San Agustín de Manila. La pintura, que atribuye al pintor rondeño por primera vez, está dedicada a los Siete Ángeles de Palermo, una advocación originada en el sur de Italia, que se difundió con rapidez al mismo tiempo que surgieron las primeras voces que la acusaban de culto herético.

El cuadro se realizó en la Nueva España, a donde se había trasladado Vázquez en 1603 acompañando al virrey marqués de Montesclaros, máxima autoridad del virreinato entre 1603 y 1607. La atribución del cuadro al pintor rondeño, además de por razones estilísticas, se corrobora por otras pruebas documentales que el profesor Morales enumera dando prueba de su gran erudición. Por otra parte, la pintura, que está situada en la escalera que une las dos plantas del claustro de San Agustín, está muy deteriorada, por lo que sería necesaria una intervención urgente.

El segundo trabajo está dedicado a la fascinación que los productos orientales, lujosos y exóticos, despertaron entre los europeos, un tema que cuenta con una gran bibliografía, pero que en la investigación realizada por Pedro Luengo se aborda desde un punto de vista singular y poco tratado hasta la fecha: la selección de piezas por los residentes en Manila. Gracias a un mayor control de la herejía en las Filipinas durante las primeras décadas del siglo XVIII, se guardan en los archivos mexicanos varios expedientes inquisitoriales de gran interés. Con base en algunos de ellos, Pedro Luengo nos introduce en los aposentos del gobernador Fernando Manuel de Bustillo, asesinado el 11 de octubre de 1719, y descubre una curiosa colección de piezas orientales que los inquisidores describieron minuciosamente por si su dueño podía incurrir en delito. El finado, que era conocido en Manila como *El Mariscal*, coleccionaba los objetos por “vana curiosidad, o incansable apetencia a cosas singulares y nuevas”, afición que compartía con otros españoles residentes –incluidos frailes y curas–, seducidos por todo lo oriental. En algunos casos, además de coleccionarlos, solían enviarlos a otras partes de América y Europa como regalos. En contraposición, otros individuos de la pequeña comunidad hispana que habitaba Intramuros se mostraron contrarios a estos objetos, calificándolos de diabólicos y peligrosos.

Entre las piezas encontradas, el gobernador Bustillo poseía un cajón con cerdas de caballo, un ídolo de barro, de color rojo

con restos de pan de oro, y una pintura que representaba a cuatro personajes masculinos: Buda, Confucio, Laozi y Lisanten, importantes figuras de la sabiduría tradicional asiática. Además de estos interesantes objetos, Pedro Luengo también se ocupa de conocer las circunstancias que rodearon su descubrimiento, revelando la existencia de otros ídolos en posesión de individuos cercanos al gobernador, como el sargento Benito Carrasco o su sobrino Gregorio Bustillo, quien, además, había creado un taller de producción de los citados ídolos donde trabajaban solo sangleyes. Una de las conclusiones de este trabajo es que, en adelante, no se debe considerar a las Filipinas exclusivamente “como simple puente oceánico entre Oriente y Occidente”, sino como un agente activo en la selección de un tipo concreto de piezas que podían resultar atractivas al resto de los súbditos de la Monarquía.

Gracias a los trabajos de investigadores como Carmen Yuste, Luis Alonso Álvarez o Carlos Martínez Shaw, hoy sabemos que los principales productos que cruzaron el Pacífico fueron textiles, especiería, loza, marquetería, cera y estoraque. Los tejidos fueron el capítulo principal del tráfico Manila-Acapulco, predominando la seda y el algodón, y en menor medida el lino y el cáñamo. Se embarcaban rumbo a la Nueva España de diversas formas (vestidos, telas, medias, mercería, etcétera) y calidades (desde mantas burdas de algodón hasta sedas con hilo de oro y plata). A continuación, el capítulo más notable en el comercio eran las especias y, entre ellas, la canela, que se recolectaba en la isla de Mindanao, seguida de la pimienta y el clavo, que los portugueses llevaban desde las Molucas.

Otros productos interesantes eran la loza, principalmente china y japonesa, y las piezas de marquetería, que se embarcaban en cajones, enviadas muchas veces como regalo y no como productos comerciales. De esta forma se distribuyeron por América y Europa numerosas vajillas, tibores, ornamentos religiosos, escritorios, mesas decoradas con marfil y malaquita, etcétera, que

decoraron desde palacios e iglesias hasta casonas de comerciantes y otras viviendas más modestas. Por último, destacaremos la cera amarilla, que se embarcaba en marquetas de aproximadamente doce arrobas, y el estoraque, especie de goma o resina que se utilizaba en la perfumería y la farmacia.

En cuanto a los productos que se llevaban de la Nueva España a Manila, sobresalían los siguientes: plata, grana cochinitilla, jabón, hilo de Campeche, sombreros, vino y artículos de herrería. La plata era el principal capítulo de las exportaciones mexicanas, embarcándose acuñada en pesos de a ocho reales con el fin de que los comerciantes novohispanos pudieran adquirir nuevos productos a los mercaderes asiáticos que llegaban a Manila. A distancia le seguían la cochinilla, procedente de Oaxaca, el jabón, los sombreros de paño de Puebla, el hilo de Campeche, que se utilizaba en los embalajes, el vino, tan importante en el culto católico y para soportar el frío el altamar, y los productos de hierro como candados, lancillos, tornillos, etcétera. La necesidad de estos productos en ambos márgenes de la Mar del Sur alimentó la más importante ruta comercial transpacífica hasta el siglo XIX.

A tres de los principales objetos orientales que cruzaron el Pacífico y se extendieron por América, España y otros países europeos están dedicados los siguientes capítulos: las esculturas de marfil, los biombos y los quimonos. Sus responsables, Ana Ruiz, Alberto Baena y Andreia Martins, estudian los citados objetos, especificando la variedad de lugares de producción, los materiales, las técnicas empleadas, sus usos y los aspectos formales e iconográficos. El primero –dedicado a los marfiles– se centra en las esculturas enviadas a España, y especialmente las localizadas en Andalucía, mientras que los dos restantes analizan las funciones y las transformaciones que biombos y quimonos/quimones tuvieron en el virreinato de la Nueva España. No es de extrañar que México fuera el territorio receptor más temprano y ávido tanto de los objetos suntuarios como de otros menos onerosos

que llegaban de Manila, pues el virreinato era la parte del imperio hispano más próxima al archipiélago filipino –aun separados por un inmenso océano– y en su litoral pacífico se encontraba el puerto de llegada y salida de los galeones desde el inicio del tráfico comercial: Acapulco. Además, las Filipinas estuvieron bajo la jurisdicción administrativa del virreinato novohispano, mientras la plata mexicana y el situado que salía de su cajas mantenían la actividad política, social, cultural, militar y económica del enclave asiático. Sin olvidar que en la ciudad de México se establecieron las principales casas comerciales que actuaban en el eje transpacífico junto a los inversores filipinos.

La investigadora Ana Ruiz Gutiérrez estudia la escultura hispano-filipina en marfil, uno de los objetos más preciados y demandados de la Nao de China. En su exposición describe el origen y evolución de la eboraria, la intervención decisiva de los misioneros y los artesanos chinos, los principales motivos iconográficos: vírgenes, crucificados, niños Jesús, santos, santas y algunos grupos (que fueron adaptados a los gustos europeos), y sus características (por ejemplo, los rostros, las vestimentas y las posturas se orientalizan, mientras los cuerpos se inclinan levemente siguiendo la curvatura del colmillo ebúrneo). Cada uno de los apartados está acompañado de ejemplos que se custodian en diversos museos, iglesias y colecciones, agregando interesantes datos sobre los donantes cuando los hay. Completa su ensayo con un catálogo de los marfiles hispanofilipinos en Andalucía.

No le fueron a la zaga en demanda y prestigio los biombos, uno de los productos más singulares de la carrera del Pacífico, que estudia en todos sus aspectos Alberto Baena Zapatero en un interesante trabajo donde aborda las causas del gran éxito de los biombos en México y Europa, lo que motivó que se desarrollase una manufactura propia de estos objetos en el virreinato y en otros lugares del continente. Todos estos aspectos le permiten al autor cuestionar el papel pasivo atribuido al imperio español en el desenvolvimiento de una “chinoiserie” propia y, en segundo

lugar, subrayar la aportación de los biombos al desarrollo de un lenguaje artístico típicamente novohispano.

El tercer objeto que se aborda con detenimiento son los quimonos y quimones, términos que, según Andreia Martins, no hay que confundir, ya que nombran cosas distintas: el primero una prenda de vestir y el segundo una pieza de tela de algodón pintada o estampada. Frente al consumo de marfiles y biombos por las clases acomodadas, los quimonos tuvieron una gran difusión social: de las pulperías a los palacios, de las casas humildes a las mansiones de los grandes comerciantes. Tanto las clases privilegiadas como el pueblo llano incorporaron estas prendas y telas, llegando a imitarlas en Filipinas, en México y –lo que es sorprendente– en otros lugares de la América Hispana como en el Guárico, situado en la Capitanía General de Venezuela. El trabajo nos ilustra sobre la producción y comercio de estos objetos en los mercados asiáticos, la circulación y adaptación de las telas y prendas orientales en la América Hispana, principalmente en la Nueva España, así como su contribución a crear una identidad criolla, que se manifestaría en el desarrollo de las manufacturas locales.

La presencia de objetos orientales en la vida cotidiana de la Nueva España es mucho más amplia y diversa: el papel recortado de colores (llamado “picado” en México), los sutiles faroles también de papel que se emplean en las ceremonias navideñas, las populares cometas o papalotes, los socorridos abanicos y sombrillas, los bellos y útiles baúles, cajas y jícara lacados, los mantones que alardean de su procedencia “de Manila”, y, sin ánimo de agotar la nómina, la decoración con motivos orientales de la cerámica de Talavera, realizada en Puebla de los Ángeles (México) y regiones cercanas, que puede considerarse un buen ejemplo de fusión por unir elementos castellanos y orientales en las curtidas manos de los alfareros indígenas.

Esta estrecha relación dio origen al nacimiento de fenómenos peculiares, como es el caso de *La China*: indumentaria y mujer, mujer e indumentaria, elevada a prototipo de fémica mexicana a

golpe de decreto. La China Poblana, nacida en la figura de una esclava india, bautizada por los jesuitas como Catarina de San Juan, fue reinventada por los escritores, ilustradores y publicistas del nacionalismo mexicano hasta convertirla en la figura femenina representativa desde Chiapas a Chihuahua y desde Veracruz a Baja California. Un apasionante y rocambolesco proceso, desde la exótica princesa mongola a la popular China del rebozo y las brillantes enaguas, que estudia Mayabel Ranero en el capítulo que cierra el libro. Como escribió don Fernando Benítez: “La Nao creó el mito de una princesa china, radicada en Puebla, cuyos atavíos eran tan hermosos que hoy mismo, el vestido nacional de las mujeres se llama de la china poblana, así como el traje de charro bordado de plata, es el traje nacional de los hombres”. (*La Nao de China*, 1989, p. 64) Finalmente, el gran historiador y antropólogo mexicano también recuerda que la Nao dio el primer santo a México —san Felipe de Jesús, crucificado y alanceado junto a otros compañeros en Japón— y recoge una anécdota que nos ilustra sobre los riesgos de los productos de la Nao, ya que la carrera del Pacífico también tuvo sus reveses y descabros: “Un español desnarigado se hizo construir en China una nariz de madera y el artesano, creyendo que en Filipinas o en España muchos hombres habían perdido tan importante apéndice, exportó un gran cargamento de narices que no pudo venderse”. En conclusión, la Nao de China, empresa naval, comercial, política y geoestratégica, fue una pieza fundamental en la primera globalización y contribuyó decisivamente a impulsar el mestizaje y los procesos interculturales, aunque no faltaron algunos contratiempos y negocios fallidos.

Para terminar, quiero agradecer las valiosas aportaciones de los distintos colaboradores de este libro, que espera contribuir al conocimiento de las relaciones entre Oriente y Occidente, un tema que, sin duda, será prioritario en las próximas décadas. Además, quiero resaltar la inestimable ayuda de Juan Carlos Martínez

Gil, así como del personal del Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla. Finalmente, el libro no hubiera visto la luz sin la confianza y el compromiso del Dr. Antonio Caballos Rufino, director del citado Secretariado, y del Dr. Juan Manuel Suárez Japón, rector de la Universidad Internacional de Andalucía, siempre atento a los temas orientales por sus orígenes corianos.

SALVADOR BERNABÉU ALBERT
EEHA, CSIC, Sevilla