

LA RUTA DE LA SEDA, por Alfredo Pastor Ugena

LA RUTA DE LA SEDA,

Alfredo Pastor Ugena

La Ruta de la seda estaba estructurada por una red de rutas comerciales entre Europa y Asia que se extendía entre Xian, en China, Antioquía y Constantinopla y que llegaba hasta los reinos de la zona occidental de Europa.



Plaza de Registan, Samarcanda

Fue una de las grandes rutas comerciales de tipo internacional e intercontinental de todos los tiempos, a través de la cual se intercambiaron, no sólo productos de uso y consumo (telas de lana o de lino, ámbar, marfil, laca, especias, vidrio, materiales manufacturados, coral) y, especialmente, de lujo-como la seda las piedras y metales preciosos- sino también se produjo un intercambio de culturas: ideas, costumbres, idiomas, pensamientos o religiones como el budismo o el islamismo, penetrando a través de este tejido de caminos, también las doctrinas de Confucio, Mahoma y Jesucristo

Este conjunto de caminos, que antiguamente unía Asia con Europa, – no olvidemos su importancia militar-estaba integrada por ciudades de China, Uzbekistán (aquí destacamos. Tashkent, Samarcanda, Bujara y Jiva) Turkmenistán, Turquía, Irán e Irak.

El aspecto más importante del entramado comercial de esta ruta es el

papel de intermediarios que ejercían los comerciantes islámicos. Éstos, conscientes de los beneficios económicos que dejaba este trasiego comercial, no permitieron la entrada de comerciantes europeos o asiáticos en la ruta, convirtiéndose en los elementos que hacían funcionar el sistema. Las caravanas procedentes de Siria y Mesopotamia cruzaban todo el continente asiático para adquirir -a bajo precio- los productos que después venderían posteriormente -a precios desorbitados- a los comerciantes o intermediarios europeos. Para ello, las caravanas hacían uso de una red de albergues llamados caravansarays para pernoctar, protegerse y proveerse.

Por un lado el Islam- “el gran agente comercial de la ruta de la seda”-se enriqueció y estructuró con diversos monopolios comerciales la base de su economía de forma desproporcionada, haciendo dependiente a Europa de un conjunto de productos insustituibles por

los que se pagaron ingentes cantidades de dinero. Durante mucho tiempo no hubo vías ni productos alternativos que rompieran la monopolización islámica.

Rutas comerciales e inmensos corredores de transporte diseñaron este magno espacio económico estructurado en un inmenso tejido de intercambios (culturales, religioso y económicos) que comenzaban en China y terminaban en Roma, desde mediados del siglo II a de C. hasta finales del siglo XV, en que fue posible encontrar nuevos caminos para el comercio en el mar: caminos más baratos, seguros y más abiertos a todas las direcciones. Desde entonces Asia central pasó a un segundo plano neoeconómico con poco atractivo para tales menesteres.



Panorámica de Jiva

Los eslabones más sólidos de esta cadena eran los que enlazaban a Turquía con Siria, a Irak con Persia, al Cáucaso con las fronteras de la India y China. Los centros comerciales en los que se realizaban las primeras y las últimas transacciones-dependiendo si se avanzaba hacia Changan (actual Xian), en China, o hacia el Caspio.

Eran las ciudades próximas al valle de Fergana (Fergana es la región más fértil y poblada de toda el Asia Central, atravesada por los ríos Naryn y Kara Darya.)-:entre las que destacamos las anteriormente mencionadas Bujara, Jiva y

Samarcanda- las que tuvieron un protagonismo importante en esta ruta de la seda. O también las situadas en el inhóspito desierto de Tala-Makan, como Kashgar, Yarkant y Hotan, en las que por imperativo del clima los comerciantes se tenían que detener obligatoriamente.

Los tres caminos principales que se estructuraron fueron los siguientes: La ruta más meridional, que circulaba por el sur del mar Caspio; otra ruta que venía desde Rusia por el Volga y el Caspio y la vía intermedia que cruzaba los mares Negro y Caspio prosiguiendo hasta Bujara y Samarcanda.

Los recorridos de las caravanas eran casi siempre los mismos y predominaban los de cercanías, es decir cada transportista se especializaba en determinados trayectos hasta enlazar con otros que llenaban la ruta siguiente diseñándose así el tejido comercial.

Varios ingredientes fueron necesarios para que progresaran los intercambios y

las relaciones comerciales: la validez de los contratos, la estabilidad política, el lucro, la prosperidad del comercio y la demanda de los productos comercializados.

China exportaba seda, cerámica, jade, objetos de bronce y pieles que cambiaban por los procedentes de Ucrania y el Cáucaso. A Xian llegaban diversos productos agrícolas desconocidos hasta entonces: uvas,, el vino, la alfalfa,, cristalerías de Venecia, pieles, marfil, oro, piedras y metales preciosos-como he indicado anteriormente.

Como ya se ha apuntado anteriormente, a partir del siglo XV, con el auge de la navegación y las nuevas rutas marítimas comerciales, así como el apogeo de los Imperios árabe, mongol y turco, fue languideciendo lentamente la importancia de la Ruta de la Seda como principal arteria comercial entre Oriente y Occidente, y algunas de las más florecientes e imponentes ciudades a lo largo de su recorrido fueron perdiendo

importancia e influencia

Un país vamos a destacar en esta ruta de la seda: Uzbekistán. Un espacio geográfico de sol y desiertos, pero también de valles fértiles y antiguas ciudades. El origen de sus ciudades se remonta al imperio Persa, cuando los antiguos pueblos nómadas comenzaron a asentarse en sus bellísimas ciudades de Samarcanda, Bajara o Jiva (patrimonio de la Humanidad). Estas ciudades fueron un punto de paso obligado para los comerciantes que recorrían la Ruta de la Seda. Su importancia se percibe en la belleza de sus monumentos, de estilo islámico como las abundantes minaretes, mausoleos, madrazas y mezquitas, especialmente durante la época de Tamerlán y sus sucesores.