

## Tras los pasos de la Ruta de la Seda

Cuando en 1877 el geógrafo Von Richtofen acuñó el término “Ruta de la Seda” pareció que, por fin, un nombre era capaz de sintetizar con precisión toda la red de caminos comerciales que durante más de dieciséis siglos unieron por tierra Oriente y Occidente. A pesar de lo acertado del nombre, se trataba de mucho más que de seda: la Ruta fue un elemento que favoreció e impulsó la difusión del conocimiento, de las religiones, del arte, de las ideas, en suma, de la cultura.

El nacimiento del comercio y de la propia Ruta se produjo en el s. II a.C. a consecuencia de la expansión territorial de China hacia Asia Central. Casi por accidente, respondiendo a intereses militares y políticos, arrancó el que hasta nuestros días se ha convertido en uno de los mayores intercambios comerciales y culturales de la Historia. El viaje, de más de 9.000 kilómetros, comenzaba en la Xian actual (China) y, atravesando Asia Central, llegaba hasta el Mediterráneo. Conflictos militares, cambios geopolíticos o condiciones climatológicas determinaron, a lo largo del tiempo, la red de itinerarios comerciales que configuraron la Ruta.



El flujo de los intercambios no fue constante a lo largo del tiempo, sufriendo altibajos asociados principalmente a periodos de estabilidad o inestabilidad política. Los grandes periodos de auge comercial, artístico y cultural fueron los s. VII-X, en los que la dinastía Tang unificó y estabilizó China y el islam se difundió a lo largo de la Ruta, y los s. XII-XIV, cuando Gengis Khan consolidó un impresionante imperio que abarcaba desde Asia hasta Europa. Sin embargo, dos siglos más tarde, la apertura de las rutas marítimas sentenció la Ruta: el recorrido por mar reducía el tiempo, el coste y los peligros a los que se veían abocados los comerciantes tradicionales. Con ello se inició el declive progresivo de ciudades que habían sido el centro del mundo: Samarkanda, Kashgar, Bukhara, Mashad...

Viajar a lo largo de la Ruta solía significar jugarse la vida. Cuando el peligro no eran los asaltantes, lo era la dureza de las condiciones del viaje. Desiertos, estepas, depresiones, cordilleras montañosas, temperaturas extremas... El agua escaseaba. Las distancias, enormes. La solución era agruparse en caravanas, compuestas por decenas de mercaderes y cientos de camellos. Por su peligrosidad, muy pocos comerciantes cubrían toda la extensión de la Ruta: la mayoría sólo recorría algunos tramos, yendo y viniendo a lo largo de centenares de kilómetros. El ritmo era lento, las mercancías pasaban por muchas manos (entre cinco y seis veces) multiplicando su precio. Además el comercio era un arte: no había una moneda única (se usaba el trueque) ni una lengua franca que facilitara la comunicación.

Junto a la seda los mercaderes chinos hacían llegar al Mediterráneo jade y lapislázuli, lacas, pieles, especias y porcelana. Con ellos, indirectamente, viajaron invenciones chinas como la pólvora, la brújula, el dominó y el papel. Pero el tránsito era en los dos sentidos: las caravanas regresaban llevando consigo oro, plata, ámbar, marfil, tapices y alfombras, perfumes y vidrio, algunos de los cuales eran comprados a lo largo del recorrido.

En torno a los oasis se desarrollaron ciudades de una enorme diversidad y riqueza cultural. El respeto por las diferentes creencias y orígenes de unos y otros era la norma y gracias a esta habilidad de convivencia la Ruta pudo conservar vivo el intercambio comercial y cultural. Acompañaban a los mercaderes, entre otros, artistas, juglares, peregrinos y monjes. De hecho, las religiones encontraron en la Ruta un excelente transmisor. Budismo, islam, cristianismo y, antes aún, el zoroastrismo y confucianismo transitaban por ese camino. Y con ellas los conocimientos de matemáticas, astronomía, arquitectura, medicina...

El s. XIX trajo de nuevo interés por la Ruta o, más en concreto, por la región de Asia Central, cuando Reino Unido y Rusia lucharon por extender su poder colonial en el llamado Gran Juego. Además, arqueólogos, geógrafos y exploradores occidentales estudiaron a fondo la historia y cultura de esta región, renovando con ello el halo de misticismo y exotismo que esta Ruta, por entonces muerta, mantiene hasta nuestros días.

El futuro de la región y sus perspectivas comerciales son inciertas. Sin embargo países como Turquía y, sobre todo, China, miran con interés los antiguos países del bloque soviético. Pero la seda ha perdido su interés. Es posible que el s. XXI vea el nacimiento de la Ruta del petróleo y el gas, los bienes que, como entonces la seda, valen hoy su peso en oro.