

LOS CAMINOS
DE LA SEDA

Eva Tobalina

LOS CAMINOS DE LA SEDA

LA HISTORIA DEL ENCUENTRO
ENTRE ORIENTE Y OCCIDENTE

la esfera  de los libros

ÍNDICE

<i>Nota de la autora</i>	13
<i>Introducción</i>	17

I

EL NACIMIENTO DE LA RUTA DE LA SEDA

Los xiongnu	25
La embajada de Zhang Qian	29

II

EL RECORRIDO

El río Amarillo	43
El corredor de Gansu	50
La Puerta de Jade	58
La cuenca del Tarim	61
<i>Los reinos-oasis</i>	68
<i>Los dos caminos</i>	71
La Torre de Piedra	78
El valle de Ferganá	82

La puerta de las estepas	85
La Transoxiana	89
<i>El pueblo de las palabras dulces</i>	97
Las tierras altas de Persia	102
<i>El camino de los partos</i>	107
El paso de los Zagros	117
La tierra de los dos ríos	124
La encrucijada en el desierto	136
Los puertos del Mediterráneo	146

III

LAS OTRAS RUTAS

El recorrido marítimo	159
<i>El «Periplo del mar Eritreo»</i>	166
El ramal indio	177
La Ruta del Incienso	192
<i>Los señores del desierto</i>	198
La Ruta de las Estepas	208

IV

LA HISTORIA

1. LA ERA DE LOS TRES IMPERIOS (SIGLOS I A. C.-VII D. C.) ...	221
Buscando Oriente (y Occidente) desesperadamente	233
<i>Embajadas chinas</i>	234
<i>Mercaderes romanos</i>	239
Las transformaciones de la Tardoantigüedad	244
<i>Herejes y profetas</i>	250
<i>La nueva Roma</i>	260
La senda del Buda	268
Viajeros en busca de iluminación	287
<i>La estirpe de la loba</i>	295

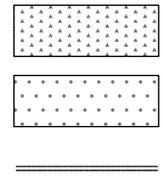
<i>El ascenso de los Tang</i>	300
<i>El Gran Viaje al Oeste</i>	304
2. LA ERA DE LOS CALIFATOS (SIGLOS VII-XII)	314
La mujer emperador	328
La lucha interminable por Asia Central	336
<i>Ex Oriente Lux</i>	346
<i>El ocaso de los Tang</i>	352
Las ciudades santas	357
<i>Los doce imames</i>	369
<i>El renacimiento persa</i>	375
El mar de los <i>dhow</i>	381
<i>El pecio del mar de Java</i>	390
La casa de Selyuk	398
<i>El Anciano de la Montaña</i>	412
3. LA ERA DE LOS MONGOLES (SIGLOS XIII-XIV)	419
El hijo del cielo	423
<i>Los Reyes de Oro</i>	430
<i>El azote de Dios</i>	435
Los pecados del padre	447
<i>La gran marcha al oeste</i>	450
<i>La China Song</i>	457
<i>El último califa</i>	461
La <i>Pax Mongolica</i>	469
<i>En busca del Preste Juan</i>	477
<i>Monjes cristianos en la corte del gran kan</i>	482
<i>Los viajes de la familia Polo</i>	489
El ocaso del Imperio mongol	501
<i>Viajeros indeseados</i>	508
4. LA ERA DE LOS TIMÚRIDAS (SIGLOS XIV-XV)	518
Timur el Cojo	520
<i>El Señor de la Conjunción Afortunada</i>	523
<i>Los turcos de Osmán</i>	528
La China de los Ming	535

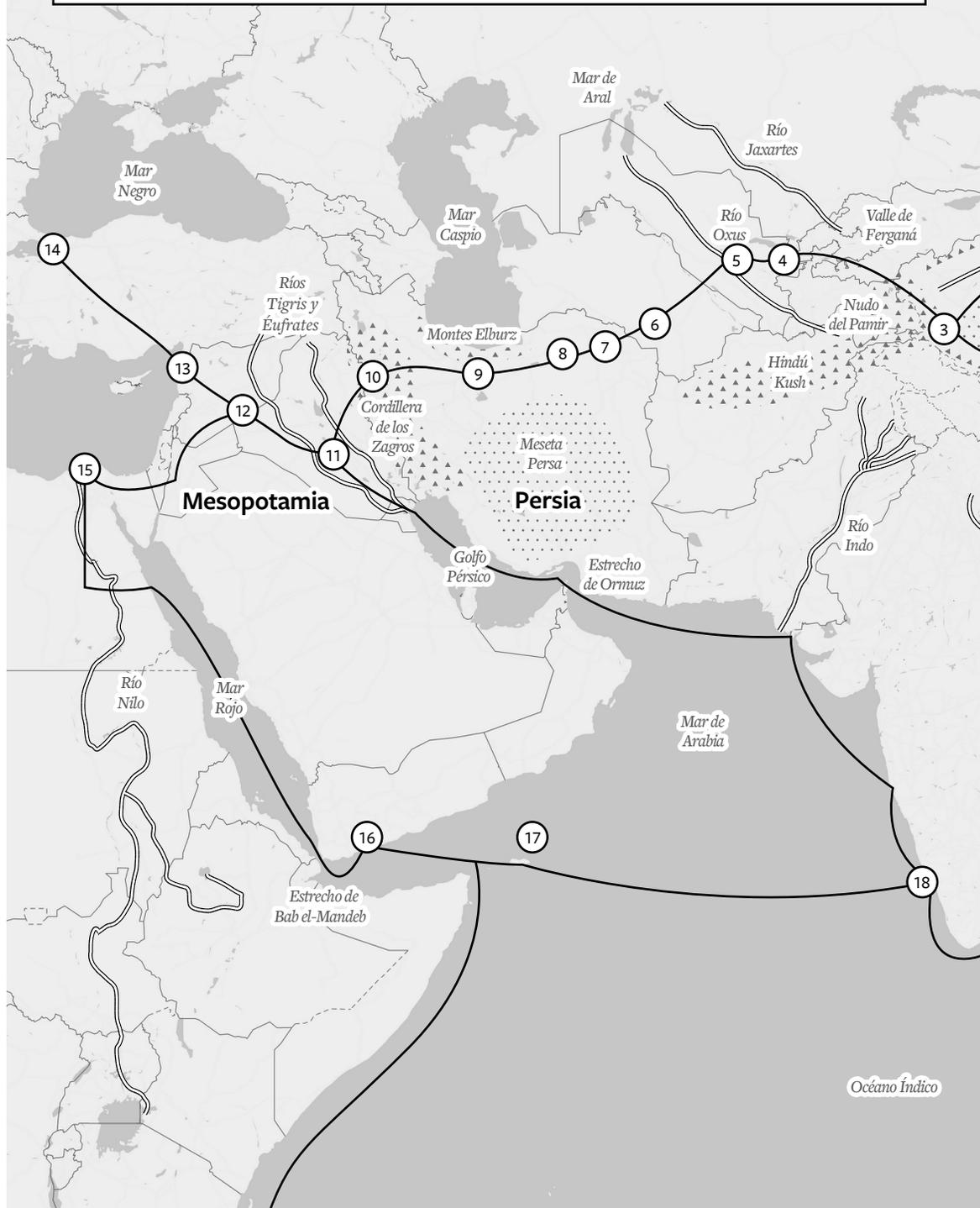
<i>Los puertos del mar de China</i>	539
<i>La Flota del Tesoro</i>	544
<i>El aroma de las especias</i>	553
La embajada castellana	559
<i>Samarqanda</i>	568
El catálogo de las estrellas	578
<i>Los imperios islámicos de la pólvora</i>	586
<i>La caída de Constantinopla</i>	593
<i>Epílogo. El largo camino hacia el ocaso</i>	605
¡El diablo te lleve! ¡¿Qué haces tú aquí?!	610
La carrera hacia las Indias	624
La tumba de la plata	637
El final	643
<i>Agradecimientos</i>	647
<i>Notas</i>	649

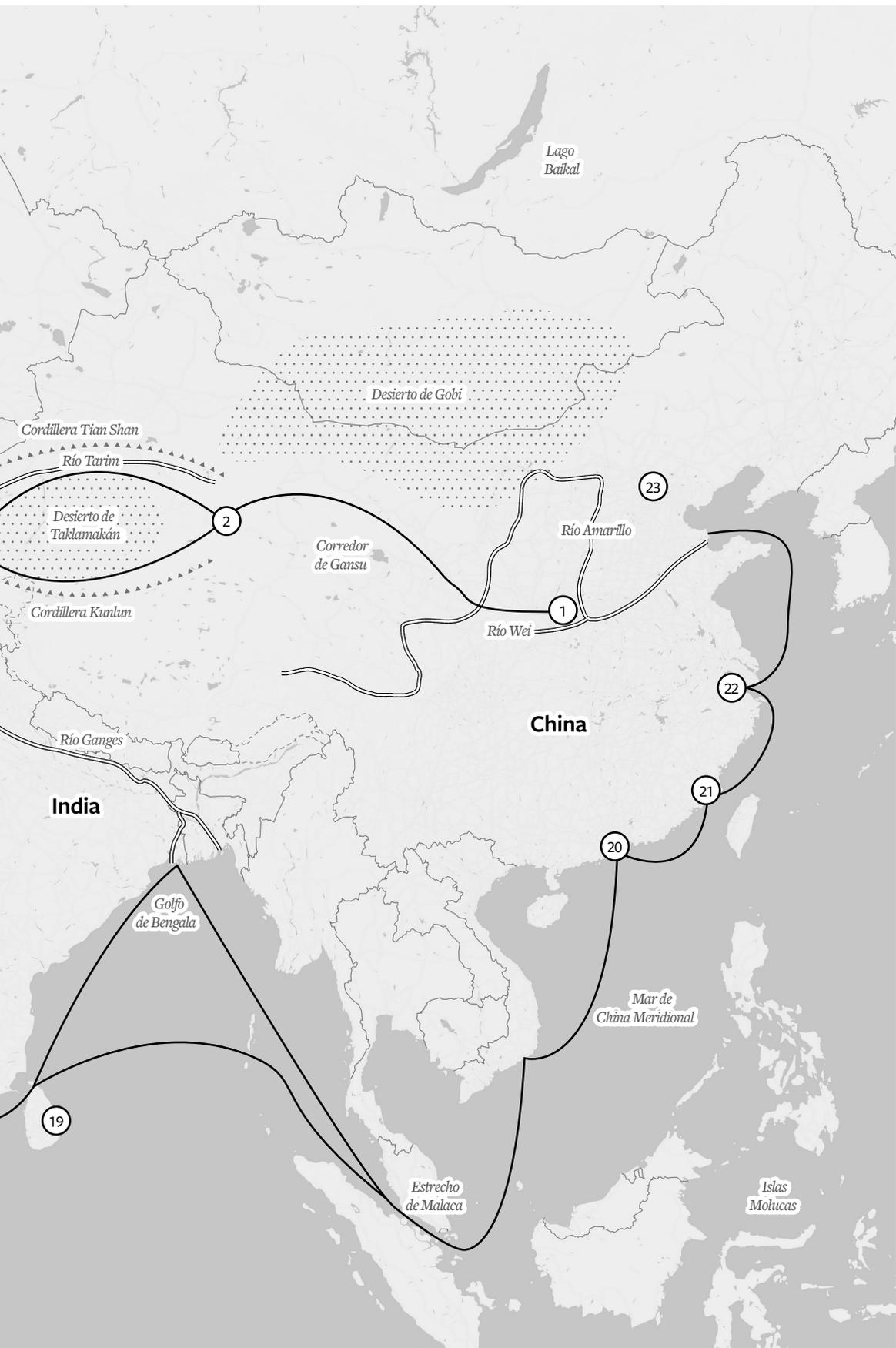
NOTA DE LA AUTORA

Este libro recorre miles de kilómetros a lo largo de tres continentes y varios océanos. Durante su lectura se atravesarán desiertos y cordilleras, oasis y puertos, caravasares y albergues de montaña. Muchos de los lugares resultarán desconocidos, y no son pocos los que tienen nombres extraños o directamente impronunciables. A veces, sobre todo al principio, la acumulación de topónimos, etnónimos e hidrónimos de toda clase podrá resultar abrumadora. Pero quisiera recomendar al lector que no se preocupe por eso y siga leyendo con total tranquilidad. No importa si el nombre de un lugar del Lejano Oriente se olvida después de un par de menciones, o si resulta imposible recordar la palabra con la que se designaba a un pueblo de la estepa. Los caminos se recorrerán en todas direcciones, los lugares más importantes volverán a visitarse y los protagonistas más señalados de la historia se describirán con suficiente detalle. Y al cabo de algunos capítulos, aquellos nombres extraños comenzarán a resultar familiares, los accidentes geográficos se volverán conocidos, e incluso los pueblos o los personajes más ajenos, con los apelativos más insólitos, se habrán vuelto algo cotidiano. Para aquellos que sean capaces de llegar hasta el final, el recorrido y sus accidentes, la ruta y sus protagonistas habrán quedado tan grabados en su memoria que podrán recorrer a placer los caminos de la seda, desde el mar de China hasta el Mediterráneo, simplemente haciendo uso de su imaginación.

- | | | |
|---------------|---------------------|---------------------|
| 1. Chang'an | 10. Hamadán | 19. Sri Lanka |
| 2. Dunhuang | 11. Bagdad | 20. Cantón |
| 3. Kashgar | 12. Palmira | 21. Quanzhou/Zaitón |
| 4. Samarcanda | 13. Antioquía | 22. Hangzhou |
| 5. Bujará | 14. Constantinopla | 23. Pekín |
| 6. Merv | 15. Alejandría | |
| 7. Mashhad | 16. Adén | |
| 8. Nishapur | 17. Isla de Socotra | |
| 9. Teherán | 18. Costa Malabar | |


 Montañas
 Desierto
 Ríos





INTRODUCCIÓN

Lo cierto es que, si queremos ser precisos, no podemos afirmar que la Ruta de la Seda existiera. Jamás hubo un camino fijo, materializado en infraestructuras similares a las calzadas romanas, que conectara Oriente y Occidente, y la seda no fue la única de las mercancías que se transportaron. A través de estos itinerarios transitaron bienes mucho más valiosos, capaces de transformar profundamente las sociedades con las que tomaron contacto. Y desde luego, los mercaderes, viajeros, monjes y peregrinos que recorrieron aquellas vías nunca se refirieron a ellas como la «Ruta de la Seda».

Comencemos por el nombre. La expresión «Ruta de la Seda» se acuñó en el siglo XIX, cuando el recorrido estaba ya en sus últimos estertores. Un geógrafo alemán, el barón Ferdinand von Richthofen (1833-1905),¹ fue enviado a China para explorar la posibilidad de construir un ferrocarril desde Shandong, en el extremo noreste del país, hasta Alemania, atravesando la zona de Xi'an, muy atractiva por su valor minero. Von Richthofen era un científico concienzudo y pasó cuatro años recorriendo aquellas regiones, explorando posibles vías de comunicación. Pero también era un humanista, dotado de la valiosa capacidad de descubrir las grandes líneas de la historia tras la confusa maraña de los datos y las fechas. Consiguió traducciones de viejos tratados chinos de geografía, los cotejó con los clásicos grecorromanos, examinó cada detalle del territorio —su etnografía, su economía, su histo-

ria...— y percibió la existencia de una red muy antigua de caminos, rutas que conectaban China con Asia Central atravesando los mismos lugares por donde pensaba construir el ferrocarril. En 1877, cuando publicó el fruto de sus investigaciones —un extenso estudio, en cinco volúmenes, sobre la geografía de China—² expuso a la comunidad científica la existencia de estos recorridos milenarios y para referirse a ellos utilizó, por primera vez, el término *die Seidenstrassen*, que podría traducirse como «los caminos de la seda».

La obra de Ferdinand von Richthofen se publicó en un momento en que el interés por China y Asia Central estaba en aumento, y un número creciente de investigadores y aventureros visitaba la región. Uno de estos exploradores fue el sueco Sven Hedin (1865-1952), que había sido discípulo de Von Richthofen en la universidad de Berlín. En 1933, Sven Hedin fue enviado por el gobierno chino para trazar una carretera entre Pekín y Kashgar, una de las grandes paradas de la Ruta de la Seda, situada en el extremo occidental del desierto de Taklamakán. Tres años más tarde, en 1936, Hedin escribió un libro sobre sus experiencias titulado precisamente *Die Seidenstrasse*, que se publicó en inglés con el título *The Silk Road (La Ruta de la Seda)*. A diferencia de las sesudas reflexiones de Von Richthofen, el relato de Hedin era un trepidante libro de aventuras, rebotante de exotismo y de personajes pintorescos, y obtuvo un enorme éxito editorial. La popularidad de la obra mejoró la maltrecha economía del explorador, dio a conocer la región del Taklamakán, e hizo llegar al gran público la expresión «Ruta de la Seda», que comenzó a emplearse en el resto de los idiomas modernos.

Cuando Von Richthofen publicó sus conclusiones sobre la Ruta de la Seda, destacó las particularidades espaciales y temporales del recorrido. Percibió la existencia de caminos que conectaban puntos más o menos fijos en el mapa, y que desde el norte de China seguían una dirección este-oeste hasta desembocar en las llanuras de Asia Central. El geógrafo documentó también una vía marítima que unía China con India y el golfo Pérsico a través de los puertos del sudeste asiático. Estos recorridos se levantaban sobre caminos muy antiguos, pero tuvieron una etapa de esplendor que comenzó en el siglo II a. C., tras el nacimiento del Imperio chino, y se extendió hasta el siglo XVI, cuando España y Portugal consiguieron desembarcar en el Extremo Oriente y conectarlo directamen-

te por mar con Europa. Richthofen pudo notar, además, que los recorridos cambiaban con el tiempo; un terrible desierto se bordeaba primero por el sur, después por el norte, y una parada, importante durante cientos de años, quedaba desplazada en beneficio de otra en la que se había levantado un lugar de culto a un mártir asesinado. Para que algunos de estos cambios se produjeran, bastaba un cambio de estación, la presencia de bandidos o el comportamiento depredador de un monarca avaricioso. Otras mutaciones eran fruto de profundas transformaciones políticas o religiosas. Así pues, se entiende que la Ruta de la Seda no era un camino único, sino una compleja red de recorridos, terrestres y marítimos, que conectaba el Extremo Oriente con el Mediterráneo, y cuyo trazado concreto cambiaba con frecuencia, sujeto a las circunstancias meteorológicas, políticas o religiosas.

Por lo que respecta a los bienes, es cierto que la seda desempeñó un papel importante. Este preciado tejido fue un producto de lujo deseado en toda Eurasia, hasta el punto de que llegó a emplearse como moneda de cambio. Pero los intercambios comerciales incluyeron infinidad de productos manufacturados, materias primas y ganado, provenientes de todos los lugares atravesados por la ruta. El éxito del recorrido solo fue posible gracias a una inteligente combinación de comercio internacional con tráfico local. Es decir, las caravanas realizaban una pequeña porción del camino: vendían, compraban y regresaban a su lugar de origen cargadas de nuevas mercancías para rentabilizar al máximo la travesía.

Por último, Von Richthofen señaló en sus estudios que el recorrido no tenía un propósito exclusivamente comercial: también sirvió como vía de intercambios culturales, tecnológicos, artísticos y religiosos. El papel y la pólvora llegaron al Mediterráneo de manos de los árabes, que habían tomado contacto con estos avances en Asia Central. El arte grecorromano penetró hasta el desierto de Taklamakán y el valle del Indo, generando deliciosos mestizajes artísticos, mientras los diseños chinos que decoraban sedas y porcelanas se imitaban en el Mediterráneo y Europa Occidental. El budismo, el islam y el cristianismo se expandieron gracias a esos caminos, donde los monjes fueron tan abundantes como los mercaderes, y las estupas y los monasterios tan frecuentes como las paradas de posta. Y es que la Ruta de la Seda no fue una simple vía de

transporte de mercancías; la historia de sus polvorientos caminos es el relato del descubrimiento mutuo de Oriente y Occidente, de los lazos que unieron entre sí los extremos de Asia y Europa desde hace más de dos mil años, y de las profundas transformaciones que estos vínculos provocaron a lo largo de tres continentes.

I

**EL NACIMIENTO
DE LA RUTA DE LA SEDA**

Hace 3.000 años, las enormes estepas de Asia, que se extendían desde Mongolia hasta el Cáucaso, eran un lugar inclemente. Sus tierras estaban formadas por altas mesetas muy alejadas del mar y sometidas a un clima continental extremo, con veranos abrasadores e inviernos gélidos. La hierba era la única vegetación que aguantaba la implacable alternancia de heladas y sequías, y, hasta donde alcanzaba la vista, el horizonte era una sucesión de colinas en las que solo el cambio de estación rompía la monotonía del paisaje: blanco en invierno, verde en primavera y otoño, y pardo a lo largo del verano.¹

Las gentes que habitaban estos confines eran tan duras como el clima. En un terreno así, la agricultura era casi siempre inútil; los habitantes de la estepa se dedicaban a la cría de ganado, recorriendo incansablemente las inmensas llanuras en busca de agua y pasto. Vivían en yurtas, pequeñas tiendas hechas con cañas y lana, montaban caballos ágiles y resistentes, capaces de alimentarse con la pobre hierba de las mesetas, y alternaban el pastoreo con la caza, aprovechando sus extraordinarias dotes como arqueros. Pero los recursos que ofrecían las estepas eran limitados y sus gentes vivían siempre en un equilibrio precario. Bastaba un verano muy seco o un invierno demasiado frío para que pasaran hambre. Cuando esto sucedía, sus moradores podían obtener alimento y botín saqueando las ricas tierras de sus vecinos del sur o del oeste, agricultores a los que el sedentarismo les había permitido fundar grandes civilizacio-

nes en Europa, Oriente Medio o Asia. Sin embargo, si los rigores del clima se prolongaban demasiado tiempo, la estepa se convertía en un lugar inhabitable y comenzaba a arrojar tribus y pueblos enteros, que caían sobre sus desprevenidos vecinos como una pavorosa plaga.

Los registros chinos, persas y europeos de invasiones procedentes de las estepas de Asia son tan antiguos como la propia civilización. En los relatos, el nombre de los invasores cambiaba —hunos, partos, mongoles...—, pero su aspecto era siempre el mismo: hordas de terribles jinetes que surgían de repente de las profundidades de la estepa para arrasar campos, ciudades y naciones. A pesar de su desolado aspecto, las praderas de Asia eran para sus vecinos una auténtica *officina gentium, vagina nationum*: una fábrica de clanes, madre de naciones enteras.²