

Thomas O. Höllmann

La Ruta de la Seda



Alianza editorial
El libro de bolsillo

Título original: *Die Seidenstrasse*
Traducción de: Elena Bombín Izquierdo

Primera edición: 2008
Segunda edición: 2015
Tercera reimpresión: 2022

Diseño de colección: Estudio de Manuel Estrada con la colaboración de Roberto Turégano y Lynda Bozarth
Diseño de cubierta: Manuel Estrada
Ilustración de cubierta: *Caravana de dromedarios en Shabur Tangi, entre Afganistán y Pakistán* © dpa / Corbis
Selección de imagen: Carlos Caranci Sáez

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeren, plagiaren, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

- © Verlag C. H. Beck oHG, München, 2004
- © de la traducción: Elena Bombín Izquierdo, 2008
- © Alianza Editorial, S. A., Madrid, 2008, 2022
Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 15
28027 Madrid
www.alianzaeditorial.es



ISBN: 978-84-206-9733-8
Depósito legal: M. 211-2015
Printed in Spain

Si quiere recibir información periódica sobre las novedades de Alianza Editorial, envíe un correo electrónico a la dirección: alianzaeditorial@anaya.es

Índice

- 11 Prólogo
- 14 Mapa: Vías principales de la ruta de la seda

- 17 1. Paisajes y rutas
 - 17 Barreras naturales
 - 22 Medios de transporte
 - 27 Abastecimiento en lejanos países
 - 31 Las principales rutas
 - 35 La ruta marítima

- 41 2. Monjes piadosos y demonios extranjeros
 - 42 Peregrinos budistas
 - 47 Emisarios de la cristiandad
 - 52 Viajeros musulmanes
 - 54 Aventureros e investigadores

- 62 3. Lenguas e identidad
 - 62 Testimonios antiguos
 - 67 Barreras lingüísticas
 - 69 Traductores e intérpretes
 - 73 Prejuicios y estereotipos
 - 75 Percepción propia y ajena

80	4. Estados y confederaciones
81	El «Hijo del Cielo»
85	La imagen de Dios
88	El gobernador de los creyentes
90	El dueño del mundo
93	Entre autonomía y despotismo
98	5. Comercio y tributos
98	Los mercaderes
101	Artículos de lujo chinos
106	Mercancías exóticas para el Imperio del Centro
111	Medios de pago
114	El tributo
120	6. Peregrinos y profetas
120	El budismo
125	Zoroastrismo y maniqueísmo
130	Judaísmo y cristianismo
133	El islam
138	7. Arte e ingenio
138	Monumentos de la fe
141	Medios de expresión artística
144	Minaretes y miniaturas
147	Papel e impresión
150	Transmisión de conocimientos
155	Petróleo y opio. Un epílogo sobre la situación actual

161	Bibliografía
169	Cronología
175	Índice onomástico

Prólogo

En el año 414 d. C., el monje chino Faxian regresó de un largo viaje que le había llevado a la India, a los lugares sagrados del budismo. Aparte de sus experiencias espirituales, tenía todo tipo de aventuras para contar, como las extremas dificultades en el Takla Makan:

No se ve un solo pájaro en el aire, ni animal alguno sobre la tierra. Cuando agotado dirige uno la vista en todas direcciones para hallar una ruta que lo atraviese, se busca en vano; los únicos indicadores del camino son los huesos calcinados de los muertos.

Quien en la Antigüedad y en la Edad Media viajara por la Ruta de la Seda había de disponer por lo menos de una capacidad para alcanzar la meta: la de valorar correctamente los riesgos, pero, llegado el caso, también la de desdeñarlos. Con mucha facilidad podía uno desorientarse en las montañas nevadas, en los in-

hospitos desiertos o en los mares sin límites, y con demasiada frecuencia la empresa terminaba en muerte.

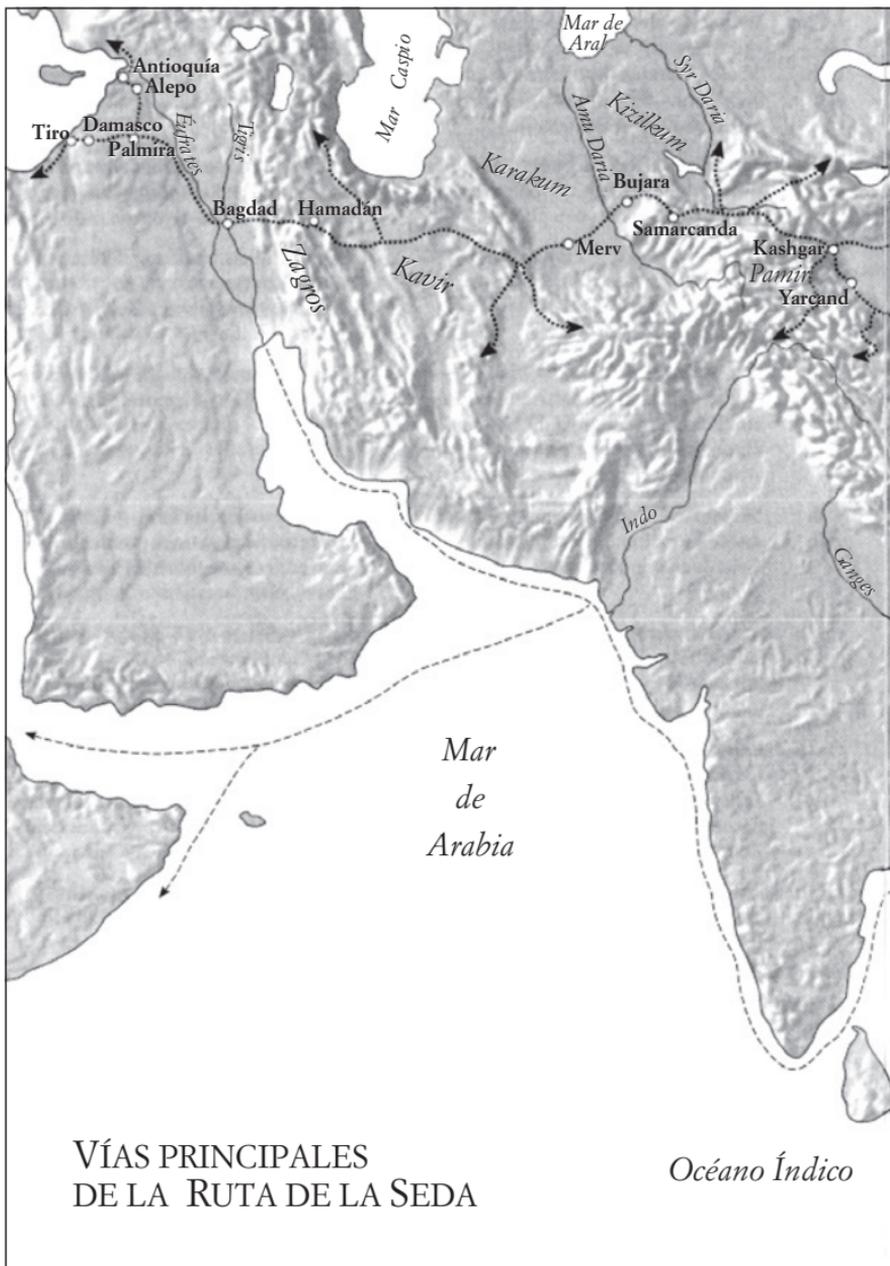
El autor, aunque discurre desde su segura mesa de trabajo, al abrigo de tormentas de arena y olas de frío, es evidente que en cierto modo también protagoniza una hazaña: el proyecto de resumir en poco más de cien páginas la historia de más de dos milenios de la que en otro tiempo fue la red comercial más extensa de la Tierra. El proyecto precisa la rigurosa concentración en algunos principios, y en consecuencia han de producirse recortes y simplificaciones radicales en otros terrenos. Por ello, muchos temas pueden ser tratados solo a título de ejemplo o no ser tratados en absoluto.

Se añade a esto que el autor –a diferencia de los conductores de caravanas en otro tiempo, que guiaban en general su convoy solo por terreno conocido– debe explorar también territorios con los que está menos familiarizado que con sus tierras de procedencia. Y en este caso, estas se hallan en China. De ahí resulta una cierta localización regional del centro de gravedad, pero por otra parte también la elección de una perspectiva que observa la Ruta de la Seda sobre todo desde Oriente. Según esto, habría sido deseable una inclusión mayor de Corea y Japón, pero se renunció a ello, como también a tratar de aquellos países que, vistos desde Asia, están al otro lado del mar Mediterráneo.

En la gigantesca red de caminos que se reúnen bajo la denominación de «Ruta de la Seda» se encuentran no solo los que discurren por tierra, sino también las rutas marítimas. Estas últimas no han quedado fuera

de consideración en atención a las circunstancias históricas, pero han sido sacrificadas en cierta medida por razones prácticas. En todo caso, la argumentación no siempre ha podido orientarse con la necesaria exactitud a las cuestiones de espacio y a la sucesión cronológica de los acontecimientos. Solo mediante una cierta «incorrección» se ha podido llevar hasta el final una u otra idea al menos de forma complementaria, dada la extensión prefijada del libro.

También se han tenido que adoptar compromisos en la estructuración del texto. La transcripción de términos se rige en general por el *Duden* (como por ejemplo *hadj* para la peregrinación musulmana) y en cambio se da preferencia a la facilidad de lectura frente a la corrección científica (por ejemplo «Kosho» y no «Qoc'o»). Los signos diacríticos básicamente no se usan, y para los términos chinos se mantienen unas pocas excepciones, según el *Duden* (especialmente Pekín), por regla general de acuerdo con el sistema Pinyin (como en el caso de Xinjiang). Y finalmente, en la traducción de citas se ha atendido a que las expresiones fueran inteligibles y en algún caso se ha procedido a abreviarlas o simplificarlas. El marco histórico se transmite mediante un cuadro de cronología comparada que va al final del libro. La propuesta procede de Armin Selbitschka. A él deseo expresar mi agradecimiento por ello, así como a Desmond Durkin-Meisterernt, Waltraud Gerstendörfer, Sabine Höllmann, Shing Müller, Petra Rehder y Christine Zeile, que me han proporcionado de diversos modos consejo y apoyo.





1. Paisajes y rutas

El aspecto, la flora y la fauna de las regiones atravesadas por la Ruta de la Seda son muy ricos en contrastes y variedad de formas. Sobre todo dificultan la marcha escarpados y difíciles montes cubiertos de hielo y desiertos que parecen no tener fin. Se van alternando zonas caracterizadas por la sucesión de tórridos calores y fríos heladores.

Barreras naturales

Algunas de las cordilleras a las que hubo de hacer frente el recorrido de la Ruta hubieron de parecer en otro tiempo casi infranqueables. Paredes que se elevan verticales, pendientes sobre el abismo, gigantescos campos de cantos rodados y glaciares constituyen sin duda barreras que aún hoy inspiran respeto a los seres humanos; no pocas de las cumbres del Karakorum, del

Kuen-lun, del Hindu Kush, del Tian-shan y del Pamir alcanzan alturas superiores a los 7.000 metros. El Karakorum, que se une en el noroeste al Himalaya, cuenta además de otros tres ochomiles con el K2, la segunda cumbre más alta de la Tierra.

En general, las rutas discurren por debajo de las cumbres, pero la travesía de estas montañas supone enormes exigencias en cuanto a forma física, a espíritu y a planificación. Y es que los pasos, cubiertos de hielo y nieve durante muchas épocas del año, alcanzan alturas imponentes. Entre ellos están el de Karakorum (5.575 m, en la cordillera del mismo nombre), el de Khunjerab (4.733 m, también en dicha cordillera) y el de Torugart (3.752 m, en el Tian-shan).

Tan intransitables como las regiones alpinas eran, y siguen siéndolo, aquellas zonas en las que la aridez, condicionada por el clima, y la desertificación, causada en gran medida por la intervención humana, llevan a una escasez dramática de agua para consumo doméstico y a un deterioro continuo de la cubierta vegetal. Muchas mesetas, cuencas y depresiones del terreno tienen carácter árido o semiárido, y son parte integrante de una franja de sequedad que va del norte de África al este de Asia. Además se incluye aquí el desierto de Gobi, el segundo en extensión de la Tierra.

El Takla Makan constituye el centro de la cuenca del Tarim, enmarcada al norte, al oeste y al sur por altas cordilleras; es el segundo desierto de arena de la Tierra por su extensión; alrededor del 85% de su superficie son dunas móviles, que pueden alcanzar una altura de más de 200 metros, y dan al paisaje un aspecto pinto-

1. Paisajes y rutas

	Localización	Máxima elevación
Karakorum	Pakistán India China	K2 (8.611 m)
Kuen-lun	China	Kongur (7.719 m)
Hindu Kush	Pakistán Afganistán	Tirich Mir (7.690 m)
Pamir	Tayikistán Kirguizistán	Pik Samani (7.495 m)
Tian-shan	China Kirguizistán	Pik Pobeda (7.439 m)
Cáucaso	Rusia Georgia Armenia Azerbaiyán	Elbrús (5.642 m)
Zagros	Irán	Zard Kuh (4.548 m)
Altái	Rusia Kazajistán Mongolia China	Belucha (4.506 m)

Cuadro 1. Cordilleras en la zona de la Ruta de la Seda (selección).

resco. El índice de precipitaciones anuales suele estar por debajo de 50 mm, y sin otras aportaciones de agua no es posible poner en marcha explotaciones agrícolas. Los numerosos ríos, que se alimentan del deshielo de las regiones montañosas de alrededor, se secan en general relativamente pronto, una vez que han alcanzado la llanura; con temperaturas que en verano están a menudo por encima de los 60°, los índices de evaporación

y escorrentía son sencillamente demasiado altos. Además, sobre todo entre mayo y agosto aparecen las temidas tormentas de arena y de polvo, que, de preferencia por la tarde, pueden alcanzar una velocidad de más de 20 metros/segundo y amenazan la vida de hombres y animales.

La arena, que el viento transporta en el Takla Makan a grandes distancias, es amarilla, gris o marrón según la región. En el Karakum y en el Kizilkum, en cambio, presenta un tono negro o rojo, circunstancia a la que hay que atribuir la denominación de ambos desiertos (en turco, *kara* significa «negro»; *kizil*, «rojo», y *kum*,

	Localización	Tipo (primario)	Superf. (aprox.)
Gobi	China Mongolia	Desierto de piedra Desierto salado Estepa	2.000.000 km ²
Takla Makan	China	Desierto de arena	340.000 km ²
Karakum	Turkmenistán	Desierto de arena	3030.000 km ²
Kizilkum	Kazajistán Uzbekistán Turkmenistán	Desierto de arena	300.000 km ²
Desierto sirio	Siria Irak Jordania Arabia Saudí	Estepa Desierto de piedra	260.000 km ²
Kavir y Lut	Irán	Desierto salado Desierto de arena Desierto de piedra	235.000 km ² (en conjunto)

Cuadro 2. Zonas secas en la Ruta de la Seda (selección).

«arena»). El Karakum llega a estar, además, a 81 m bajo el nivel del mar; la Ruta de la Seda alcanza su punto más bajo en la fosa de Turfán, que con 154 m por debajo del nivel del mar, es la segunda depresión de la Tierra por su profundidad.

Si en general los veranos están caracterizados en las zonas secas por calores abrasadores, los inviernos se distinguen por las rigurosas heladas. Las temperaturas alcanzan los -35° en el Gobi, y hasta -40° en el Karakum. La *Canción de la nieve*, escrita por Cen Can en el siglo VIII, describe las inclemencias del tiempo, que con frecuencia trae consigo olas de frío que a menudo empiezan ya en septiembre. Muy expresivamente describe el funcionario chino las impresiones –reproducidas a continuación– que tuvo durante su servicio en las plazas militares del límite norte de la cuenca del Tarim:

Cuando el viento del norte hace surcos en el suelo
se humillan las hierbas de la estepa.
En cuanto irrumpe el otoño,
avanza la nieve por la tierra de los bárbaros.

El calor que proporciona la piel del zorro ya no basta
y muy fina resulta la cubierta de brocado.
Profundo en el abismo se hiela el desierto,
las nubes forman poderosas barreras.

En el crepúsculo se arremolinan espesos los copos,
la nieve se agita junto a las puertas.
A la sacudida de la tormenta resisten
los rojos estandartes, rígidos por el hielo.

Junto a las nevadas, a las avalanchas y a las tormentas de arena y barro, los terremotos representan un gran peligro para la vida. En amplios tramos, la Ruta de la Seda atraviesa aquellas partes de Asia en las que tienen consecuencias muy graves los movimientos sísmicos desencadenados regularmente por temblores producidos en los bordes de las placas tectónicas. Así, en la década de 1920, dos terremotos en las provincias de Qinghai y Gansu, en el noroeste de China, alcanzaron una intensidad de 8,3 y de 8,6 en la escala de Richter y causaron más de 400.000 muertos. A lo largo de la historia, siempre ha llegado a decenas de miles la cantidad de víctimas causadas por catástrofes semejantes en Turkmenistán, Irán (recientemente en el 2003, con epicentro en la antigua ciudad comercial de Bam), Siria y Turquía.

Medios de transporte

Carreteras magníficamente construidas fueron una de las características más destacadas de la ciudad en la China imperial, e incluso antes. Pero las avenidas terminaban por lo general a pocos kilómetros de la ciudad y se convertían relativamente pronto en caminos difíciles en los que resultaba penoso abrirse paso con carros y carretas. En el noroeste del imperio, en particular, la topografía y la logística no permitían la construcción de vías adecuadas para transportes pesados, pero esto no significa que se arredraran y no hicieran importantes construcciones. Precisamente en las mon-

tañas había caminos hechos con considerable esfuerzo, algunos tramos de los cuales habían sido excavados como galerías en la roca o se habían fijado a la misma con ayuda de troncos y de cadenas. A pesar de ello, eran innumerables los lugares angostos, imposibles de atravesar por transportes grandes y yuntas de tiro.

En cambio, en otras regiones, especialmente en la estepa y en el desierto, muchas veces se renunciaba a la pavimentación, y el trazado del camino solo era reconocible para guías expertos. Los viajeros con menor conocimiento se orientaban en el mejor de los casos «por los huesos calcinados de los muertos como señales del camino», por usar una frase del monje Faxian, que a principios del siglo v atravesó el Takla Makan. Las vías empedradas, que no solo tenían importancia local, únicamente se volvían a encontrar en las regiones situadas entre el mar Caspio, el golfo Pérsico y el mar Mediterráneo, que en otro tiempo habían formado parte de la ejemplar red viaria del Imperio romano.

Hasta avanzado el siglo XX fue el camello el animal de carga dominante en la Ruta de la Seda. En la parte occidental se empleaba el dromedario, de una sola joroba, y en cambio en el este, el camello, de dos. Solo este último animal se adapta a las temperaturas extremadamente bajas que durante muchos meses registran las regiones alpinas del otro lado del Sir Daria, y al mismo tiempo es extraordinario también para su empleo en el desierto: sus pies de plantas callosas con almohadillas entre los dedos impiden que se hundan en las dunas, mientras que las largas cejas y las ventanas



Figura 1. Hitos en el camino formados por huesos de animal en el Gobi. (Fotografía de 1934)

de la nariz que se pueden cerrar les protegen de las inclemencias de las tormentas de arena.

En cuanto a su alimentación, este imponente animal es frugal; en general, le bastan hierbas secas y ramas, y sus gibas son depósitos de energía considerables. Gracias a su capacidad para adaptar la temperatura corporal a las condiciones exteriores, necesita relativamente poca agua, pero puede beber en pocos minutos más de 100 litros para reponer la pérdida después de una larga abstinencia. Con una carga de unos 250 kilos y una jornada diaria de unos 30 kilómetros, el camello logra pa-

sar hasta dos semanas sin bebida, incluso durante los periodos de calor.

En relación con su peso corporal, los asnos pueden beber cantidades mayores aún en menos tiempo para reponer la pérdida de agua. Además de lo útil que es en el desierto, también su tolerancia al frío y la distancia diaria que recorre son similares a las del camello. En todo caso, la carga que transporta en etapas más largas es alrededor de la mitad que la del camello, aunque no por ello hay que subestimar en modo alguno la importancia que tuvo el asno para el transporte de mercancías en la Ruta de la Seda.

Por su característica seguridad en la marcha, su paciencia y su falta de miedo, son especialmente apropiadas para la alta montaña las mulas (cruce de asno y yegua o de caballo y burra), igualmente sobrias, y los mulos (cruce de caballo y burra o de asno y yegua). Asimismo el empleo del yak resulta práctico muchas veces en estas zonas. El uso del caballo, en cambio, es bastante limitado en regiones en las que las condiciones climáticas y las barreras naturales dificultan la marcha. En el comercio de larga distancia, al contrario de lo que sucede con los correos, por ejemplo, la resistencia y la sobriedad son más importantes en general que una mayor velocidad en poco tiempo. Mayores aún son las restricciones para los elefantes, a veces representados como animales de carga en pinturas murales antiguas. Su empleo regular en el transporte de mercancías es improbable en la mayoría de las regiones.

Aunque algunas fuentes transmiten otra impresión, no se debe pasar por alto que durante las largas etapas