

A praza do Registán no corazón da cidade de Samarkanda (Uzbekistán). Na imaxe pequena: vista aérea de Venecia.



Resulta un paradoxo que agora que dispoñemos de máis medios para poder situarnos no espazo (GPS, Google Maps) menos conciencia temos dos vectores naturais e históricos. Montamos nun avión e a viaxe depende apenas das horas de voo. Tardamos máis, poñamos por caso, de Vigo a Barcelona en tren que a Moscova en avión. Pero a sensación é a mesma: sentados nun asento e só temos que deixar pasar o tempo. Por iso é aconsellable volver a consultar os mapas, con especial atención á xeografía física.

No conxunto euroasiático (ao cabo, unha unidade territorial), as migracións case sempre foron de leste ao oeste e desde os diversos pobos da prehistoria (entre eles, os das dúas vagas célticas que acadaron o Atlántico) ata os dos tempos históricos (fenicios, bárbaros, árabes, mongois, turcos). Apenas cando os europeos comezamos as nosas expansións, derivamos en sentido inverso a oriente (os portugueses os primeiros) e a occidente (América). A razón non era outra que o tapón que a conquista turca de Bizancio supuxo nas relacións entre Asia e Europa, chave veneciana polo medio. Unha comunicación que levará precozmente a relixión cristiá a terras asiáticas, en forma de

coas terras do mar Caspio e, remontando os ríos Tigris e Éufrates, chegaba ao Mediterráneo. E era desde os portos de Tiro e Antioquía de onde saían os barcos que transportaban aqueles bens tan prezados por Europa adiante.

E naquel período tan longo, as guerras, lonxe de representaren un atranco, supuxeron a aparición de novos axentes da expansión comercial. Desde os árabes que, partindo de Damasco chegaron á península Ibérica, aos mongois, dominadores desde Guenguis Khan das terras que a ruta da seda atravesaba. Cando a hexemonía de árabes e mongois declinou, algúns comerciantes europeos (o veneciano Marco Polo o primeiro) tomaron a iniciativa de negociar sen intermediarios. Foi daquela cando nomes como Samarkanda pasaron a formar

doutrina nestoriana.

Durante quince séculos, con máis ou menos dificultades, chegaron a terras europeas pedras preciosas, especias e tecidos, moi especialmente as sedas elaboradas na China, moi apreciadas polas clases altas do Imperio Romano. Unha rede de camiños que, dando a volta ás montañas do Himalaia e do Karakórum e ás terras altas do Pamir, comunicaba o norte da China

parte do imaxinario exótico de noso.

Perdida a ruta por terra despois da caída de Bizancio e da apertura das liñas marítimas do Índico e do Atlántico, aquela vía de comunicación desapareceu. Incluso o intento do xenial navegante chinés Zheng He de comerciar entre o sur de Asia e o mar Vermello, non se consolidou. A hexemonía pasou ás novas potencias europeas emerxentes. Engada-



O comercio non pode ser entendido sen o papel dos intermediarios: axentes, comisionistas, transportistas, aseguradores. Menos aínda se falamos dun camiño tan longo como a Ruta da Seda. Alexandre o Grande estableceu o primeiro contacto directo entre Oriente e Occidente,

mento cando os mongois dominaron as estepas asiáticas, pero só chegaba ata a Europa oriental. Para a recuperación dos contactos comerciais foron determinantes as cruzadas aínda que estivesen camufladas de empresas relixiosas. Obxectivamente, cristiáns e mongois eran

Os intermediarios

consolidado coas importacións da alta sociedade romana (sedas, perlas). Un tráfico roto coa caída de Roma, malia os esforzos de Bizancio, pero restaurado polo árabes de Al Andalus.

Co declive do califato de Córdoba no século X tamén decaeran as relacións comerciais co Mediterráneo (Sardenia, Amalfi). O comercio desde a China coñeceu un importante crece-

aliados tácticos fronte a un inimigo común: os musulmáns.

Seguramente por iso, o primeiro que fixeron os templarios cando chegaron a Terra Santa foi procurar intérpretes para asegurar vías que enlazasen con Oriente (pacto cos mongois mediante) e poder restablecer o comercio. Decaída a sociedade feudal e eliminados os templarios, Venecia tomou o relevo.

mos a iso que a expansión do imperio ruso no século XVIII cerrou o comercio por terra.

Pero a Historia é caprichosa e o que onte era negro agora resulta ser branco. O capitalismo occidental pasou de manufactureiro a financeiro a partir de 1990, cando trasladou boa parte dos procesos fabrís á China. Vinte anos despois e dominada a tecnoloxía que lle chegou de fóra, o xigante asiático é xa a segunda economía mundial.

Conscientes os chineses da necesidade da reconversión medioambiental, malia a importancia que aínda ten o comercio marítimo (mercaron o porto do Pireo), están a consolidar a vía comercial por terra, por onde antano pasou a Ruta da Seda. Aquelas terras (Kazakhstan, Uzbekistán) que hai uns séculos foron tapón imperial ruso, hoxe son países independentes que adaptaron as súas liñas ferroviarias para posibilitar o comercio. Engadamos as facilidades dadas por Rusia e por Turquía para que se consolide esa vía de comunicación comercial que permite aos trens viaxar desde Xi-wu (ao sur de Shanghai) a Madrid, Rotterdam ou Hamburgo en pouco máis de dúas semanas, mentres que en barco (máis contaminante) tardarían seis.

Esta empresa (chamada BRI polas siglas en inglés de Iniciativa da Franxa e da Ruta) é a gran proposta estratéxica de China. A tentación cara a Europa é evidente, pero as políticas proteccionistas de Donald Trump non fan senón consolidala.

A nova Ruta da Seda

Venecia, Samarkanda, Pekín

JOAQUIM VENTURA