

## RESEÑA

Frankopan, Peter, *The Silk Roads: A New History of the World*, Bloomsbury, Londres-Oxford, 2015, 656 páginas. ISBN 9781408839973.

DOI: <https://doi.org/10.5565/rev/nueind.61>

ALBA MARÍA LÓPEZ

(*University of Reading. Universitat Autònoma de Barcelona*)

**M**e hago eco en esta reseña de un libro que se publicará próximamente en español: *The silks roads*, de Peter Frankopan (Londres, 1971). Pretende ser una nueva historia del mundo, cuya originalidad radica en la perspectiva de análisis adoptada. Frankopan, de familia aristocrática originaria de Croacia y Hungría, es profesor de Historia global en Oxford, donde también es director de un centro de investigación sobre Bizancio. La obra que nos ocupa ya es uno de los libros más vendidos y traducidos del mundo. Fue «Libro del año» en 2015 y se han editado más de millón y medio de ejemplares en China. En lugares como Afganistán ha sido promovido desde el gobierno como lectura recomendada dentro del programa de alfabetización del país.

Desde su mismo título, la ambición narrativa e interpretativa caracteriza al libro. Según el autor, la ruta de la seda original ha ido alcanzando una pluralidad de direcciones hasta abarcar el conjunto del mundo. En realidad, para Frankopan esta transformación no ha sido meramente geográfica, sino que también ha implicado procesos temporales. Lo que sigue es una historia del mundo a partir de las conexiones terrestres y culturales que han conducido a la globalización actual, reivindicando el papel de la geoestrategia, aunque nunca reduciendo a meros intercambios materiales los resultantes de estas conexiones.

La ruta de la seda fue primero un conglomerado extenso de caminos que conformaban el Viejo Mundo. Frankopan las analiza desde sus

comienzos. En el primer capítulo, asegura el autor que fue en el centro de Asia, alrededor de los ríos Tigris y Éufrates donde aparecieron los primeros núcleos de civilización. Estos pueblos se diseminaron por el golfo Pérsico y el Mediterráneo, mediante una densa red de rutas por los que circulaban mercancías e individuos, así como ideas y creencias que en determinados momentos se abrazaban pacíficamente, mientras en otras ocasiones creaban conflictos. Precisamente, episodios más o menos dramáticos tuvieron incidencias a largo plazo, como los que provocaron que el cristianismo se convirtiera en la religión más extensa a lo largo de la ruta. Uno de los primeros en convertirse al cristianismo fue el rey armenio Tiridates III quien se bautizó en el río Éufrates tras su salvación por San Gregorio quien, a su vez, fue lanzado a un pozo lleno de serpientes. Durante este mismo siglo IV de nuestra era, también se convirtió Constantino al cristianismo, después de soñar con Jesús y con la cruz cristiana, con el convencimiento que le ayudarían a ganar guerras. Por momentos, la supremacía del cristianismo llegó a ser tan trascendente, que el autor considera que ambas sedes (Roma y Persia) podrían haber extendido su valía desde los pies del Himalaya hasta más allá del Atlántico cuando tuvo lugar el concilio de Nicea. Desgraciadamente, muchos conflictos internos impidieron que esto sucediera. Mientras el cristianismo se desmembraba en contiendas religiosas, las rutas del comercio quedaron bajo el gobierno económico de los mercaderes chinos, especializados en el tráfico de seda, hasta el punto de dar nombre definitivo a esta vía de comunicación entre continentes y civilizaciones. En los siglos sucesivos, pese a la incidencia del surgimiento del islam, con el aumento de guerras y riesgos, los intercambios entre sociedades se siguieron sucediendo a una escala geográfica cada vez más amplia.

A medida que los productos de las rutas de la seda se diversificaban, sus trayectos ganaban en distancia. El libro examina con detalle el caso del comercio de pieles entre Escandinavia y las islas británicas, que luego surcaría el océano Atlántico, o el mercado de esclavos, que hundía sus raíces en las expediciones vikingas y cuyas ramificaciones pronto llegaron a Persia y al mundo islámico, para ir adentrándose luego al interior africano. Los mismos esclavizadores autóctonos del continente africano podían ser convertidos en esclavos y acabar sus días en Ruan o América.

La trata fue una actividad de encuentro para las religiones monoteístas: familias pudientes musulmanes compraban esclavos a vendedores judíos en la Córdoba medieval. El auge del mercado de seres humanos impulsó la acuñación de moneda en el mundo islámico. Asimismo, y con motivo de su expansión, el mundo árabe reclutó soldados entre los pueblos conquistados, pero también entre los esclavos que compraba. En el siglo XI, un nuevo imperio centrado en Ghazna se compuso con un único ejército de esclavos soldados turcos y comenzaron a extenderse desde el este de Irán hasta el norte de India. Los gaznávidas no fueron los únicos que lograron empoderarse a partir de su condición inicial de esclavos, pues también los turcos selyúcidas iban diezmando ciudades hasta que ganaron en batalla a los gaznávidas en el 1040. La insaciable sed de poder de los selyúcidas comenzó a preocupar a los bizantinos quienes enviaron un ejército para detenerlos. En 1071, en Manzikert, el emperador romano IV Diógenes y el ejército bizantino fueron aniquilados.

Emperadores y Papas se preocuparon por la magnitud de la guerra y decidieron crear ciudades santas con el fin de ayudar a la iglesia cristiana del Este. La ruta de la seda se convirtió entonces en una vía de peregrinación con Jerusalén como centro ideal de la cristiandad, pero con las Cruzadas como trasfondo. Muy a pesar de estas cruzadas, del avance de los mongoles y de los mamelucos, los precios y el comercio seguían atrayendo mercaderes a la ruta de la seda. Ejemplo de ello era la diferencia de precio del grano entre el norte y el sur del mar Negro. La expansión mongola, al igual que la expansión islámica, trajo consigo una nueva organización de la ruta de la seda. Se cambió la acuñación de moneda por papel, existió una apertura cultural y una tolerancia religiosa que no se habían dado antes, pero lo que realmente marcó la historia global fue la fatalidad de la enfermedad, sobrevenida como primera epidemia global en el siglo XIV.

La bacteria *Yersinia Pestis* se transmitió rápidamente por la sangre de ratas o incluso de camellos. La infección llegaba a los humanos por mediación de prendas y telas o incluso inhalando productos infectados. Las infecciones se incubaban entre las ingles o axilas de los humanos y cuando eclosionaban, producían hinchazones o bubas que Boccaccio describía tan grandes como huevos o incluso como manzanas. Se

infectaban por extensión otros órganos lo que daba lugar a hemorragias internas que se evidenciaban en bolsas negras de pus y sangre en la piel. La enfermedad fue tan terrorífica como letal. Los estragos de la peste trajeron consigo otro cambio como fue el auge comercial de Venecia que se convirtió en una de las principales capitales, tras la caída de Constantinopla y Génova, de la ruta de la seda.

Con el descubrimiento de América se abre un nuevo período, la era de los metales preciosos. El oro africano fue dejando paso a la plata americana. Mientras una nueva época dorada comenzaba para España y Portugal con el tráfico por el Atlántico, una era de oro terminaba para Asia menor, pues Constantinopla había caído en 1453 en mano de los turcos.

Otro gran mercado de la época fue el de Shanghái, cada vez más abierto al mundo. Según el escritor Ch'oe P'u, embarcaciones iban y volvían para abastecerse de seda fina, gasa, oro, plata, joyas y aderezos, y hasta allí llegaron españoles y portugueses para hacerse con sus productos tras las expediciones de Vasco de Gama. Tras ellos llegarían los holandeses, primero a las islas del sur de Asia.

En el marco americano, en un principio fueron los holandeses quienes intentaron beneficiarse del comercio conectando sus puertos europeos con el Nuevo Mundo a través de las islas del Canal, pero pronto Inglaterra les arrebató ese poder. Las divisiones religiosas condujeron a los primeros exilios de puritanos. Comenzó entonces un éxodo por el Atlántico hacia el Nuevo Mundo, en principio en lo que sería la Nueva Inglaterra. El mar cobró gran importancia en la política. Con el mar como barrera natural, Inglaterra no necesitaba de un ejército tan potente como el resto de los países del continente. En 1700 Inglaterra contaba, por ejemplo, sólo con un tercio de la infantería de Francia, su principal rival. La guerra de la Independencia de las Trece Colonias provocó un cambio en la política británica. Inglaterra pasó de ser un imperio que apoyaba las colonias de sus propios emigrantes a ser un imperio usurpador que controlaba países e imponía sus propias leyes y organización. Cuando la mayor parte de India pasó a manos inglesas, la ruta de la seda comenzó a ahogarse y la obcecación del imperio británico se hizo evidente en la sofocación de las revueltas: la India no se perdería como América.

Pero, del mismo modo que todos los imperios se engrandecen, todos los imperios entran en conflicto y algunos desaparecen. En el siglo XIX se pusieron las bases del imperialismo, pero también se sucedieron los enfrentamientos entre las grandes potencias territoriales. El libro sigue con detalle las tensiones crecientes entre el imperio ruso y el británico, que se resolvieron en una guerra fría permanente, mientras que en el caso de Francia y Alemania se sentaron las bases de lo que sería la primera conflagración a escala global. Las rutas de la seda de la diplomacia y de la expansión imperialistas en África suscitaron conatos previos al conflicto que estallaría en 1914. La discordia entre alemanes y franceses aumentó y cuando en 1911 Francia invadió Marruecos, los alemanes entraron en guerra económica contra ellos, perdiendo no solo el 30 por ciento de su mercado sino también una quinta parte de sus reservas de metal precioso. Por el temor a un ataque ruso, Alemania comenzó a tejer lazos diplomáticos con el mundo otomano, que también entró en conflicto con Rusia. Este puzzle diplomático estalló en 1914 con la Primera Guerra Mundial. La escasez de alimentos, el racionamiento y la devastación fueron tan extremos como el sismo provocado durante la conquista de América cuatro siglos antes.

Con la posguerra, las riquezas se movieron de Europa a Estados Unidos a un ritmo vertiginoso. Estos acontecimientos dieron como resultado una nueva distribución de la riqueza y nuevos acuerdos comerciales entre países que conformaban las nuevas rutas de la seda. Fue el caso de los bancos, el tabaco y, lo más importante, el oro negro. La red de tráfico era cada vez más difícil de dominar debido a las tensiones de los países que combatieron en la Primera Guerra Mundial y que también controlaban espacios en Asia, como Francia. Constantinopla y el estrecho de Dardanelos seguían siendo la puerta a Europa de esas redes de tráfico, pero fueron substituidos por el canal de Suez. El petróleo proveniente de Oriente Medio había sido un gran aliciente para llevar a cabo la guerra mundial: en 1915 la armada británica consumía 80.000 toneladas de crudo, dos años más tarde, eran 190.000 toneladas anuales. Este aumento de la demanda hizo que garantizar la red de tráfico fuera el principal argumento de la política internacional inglesa. Esta red de comercio entre el estrecho de Suez y la India se arraigó bajo la

corona británica cuando el imperio ruso implosionó en 1917. En 1940, más de cuatro millones de toneladas de crudo circulaban por la red de tráfico británica, suficiente cantidad como para abastecer a toda la flota internacional navegante en el Mediterráneo. El periódico Times la llamó «la vena carótida del imperio británico» en referencia a que el imperio más extenso del siglo xx recibía transfusiones masivas de crudo, directas desde todas las latitudes al corazón del planeta.

A pesar de la guerra mundial y de sus consecuencias, Alemania siguió creciendo y formando parte de los países que buscaban imponer su hegemonía imperial. Desde que Hitler subió al poder en 1933, las relaciones con la URSS se vieron muy deterioradas, aunque ambos deseaban expandirse en Polonia. Lo que hicieron en 1939. El objetivo alemán era tener alguna salida geográfica para comerciar con América, África o Asia y en el 1940 se especulaba con adquirir territorios en el medio Oriente y llegar así a la ruta de la seda y especias. Fue en julio de ese año cuando Hitler determinó que se invadiera la Unión Soviética con el fin de erradicar el bolchevismo. Se hicieron varios estudios y se averiguó que una parte de Rusia abastecía complementariamente a la otra y que, si la producción rusa se desviaba hacia Alemania, ésta podría independizarse de las importaciones extranjeras, aunque a costa de la pérdida de una parte de la población rusa. Con el fin de instalarse en su nuevo territorio, los alemanes consideraron oportuno retomar la solución que los norteamericanos ya habían aplicado a los indígenas americanos: la exterminación. No obstante, y a pesar de los 500.000 soldados alemanes muertos o heridos, el terreno ocupado que deberían explotar no resultó tan dorado como creían. Si la tierra no podía abastecer el número de personas estipulado, éstas deberían ser eliminadas. El holocausto fue otra de las facetas de esta solución final a un problema de hambruna. En el otoño de 1942, las reservas de petróleo escaseaban, si no terminaban la guerra a finales ese año, todo quedaría perdido. En el 1943 la triple alianza de los aliados, sin embargo, ya fue asfixiante para el Reich.

Nada fue igual desde 1945. En 1947 se anunciaba que Gran Bretaña abandonaría la India; en 1946 comenzaba a prepararse la guerra arabo-israelí que estalló en 1948 tras la salida de las tropas inglesas; Irak, donde Gran Bretaña tenía bases militares, entró en conflicto con el impe-

rio británico; y finalmente, la Unión Soviética comenzó a alzarse cual nuevo imperio.

Los años sucesivos, la preocupación máxima fue una invasión soviética de Irán y un control sobre las reservas de petróleo del país. El caso de Mossadegh evidenció que existían consecuencias para quienes iban contra los intereses de Occidente. El petróleo se convirtió en la nueva mercancía privilegiada de las nuevas rutas de la seda. Armamento y tecnología nuclear fueron de vuelta en las vías de distribución hacia Occidente del «oro negro» en las décadas posteriores a la crisis económica de 1973. A fines del siglo xx, los metales raros ligados a la telefonía y los requisitos de la sociedad de la información han implosionado las redes de contacto económico, cultural o estratégico del planeta. Por vez primera, las rutas de la seda parecen escapar de sus trazos terrestres y organizarse en los ámbitos electrónicos y cibernéticos.

En su recapitulación, comenta el autor que la ruta de la seda ha estado en perpetuo cambio desde sus inicios. Si en un principio lo esencial eran los productos que por ella circulaban, ahora son las ideas y las alianzas políticas, aunque el control de las mercancías y riquezas siga siendo la principal razón de esta eterna reestructuración. Sólo las reservas de crudo bajo el mar Caspio doblan las de Estados Unidos. El nuevo producto de explotación por el Occidente es el gas. Entre Kazajistán y Rusia hay 42 trillones de metros cúbicos de gas natural, y en Turkmenistán hay 700 trillones. Si hacia Occidente se exporta petróleo y gas, hacia Oriente se exportan sedas finas y productos de lujo de marcas como Prada, Burberry y Louis Vuitton. Con todo, pese a las guerras y los conflictos diplomáticos, la obra ofrece una visión optimista de cara al futuro a través de las declaraciones que el presidente chino Xi Jinping realizó en 2013: las personas que han vivido en las regiones que conectan Este con Oeste, han sido capaces de coexistir, cooperar y desarrollarse sin importar razas, creencias ni trasfondo cultural durante siglos.

Para concluir nos remitimos al principio de esta reseña. *Silk Roads* forma parte de los libros con mayor demanda tanto en bibliotecas como en librerías del mundo. Su elaboración ha exigido un gran esfuerzo de lecturas e investigación. Pero, sobre todo, destaca su opción divulgadora, en una apuesta ecléctica de redacción que bebe en fuentes y métodos de

los estudios culturales y de área. En el contexto de las nuevas maneras de hacer y escribir historia, este libro podría considerarse una combinación audaz e interesante entre los temas extraídos del libro de Bartolomé Bennassar y Lucille Bennassar, 1492. ¿*Un mundo nuevo?*, salpimentado con algunas escenas del filme sobre *Persépolis* de Marjane Satrapi y de la obra *Yo soy Malala* de Malala Yousafzai y Christina Lamb. Mucho más volcado hacia las Américas y, con la sola excepción del archipiélago de Filipinas, con escaso interés por el espacio asiático y por el inmenso espacio continental euroasiático, este libro debería servir a los hispanistas para contextualizar mejor desde todas las perspectivas posibles esa primera globalización protagonizada por los imperios ibéricos. Fueron los primeros en extender más allá del Viejo Mundo esas cambiantes y fundamentales «rutas de la seda» por las que circularon y se forjaron las señas de identidad de nuestro presente.