

JUNIO 1984 - 6 francos franceses (España : 135 pesetas)

El Correo de la unesco

Grandes rutas comerciales del mundo





La hora de los pueblos

24 Senegal

La danza y el gesto

Pareja de bailarines de la escuela de danza "Mudra-Africa" de Dakar, Senegal. Interdisciplinario e intercultural, este centro africano de investigaciones en materia de artes del espectáculo y de perfeccionamiento de sus intérpretes fue fundado en 1977 por iniciativa del presidente Léopold Sédar Senghor y del coreógrafo Maurice Béjart (quien, basándose en el principio de la escuela de danza por él creada en Bruselas en 1970, le dio el nombre de *Mudra* que en sánscrito significa "gesto"). "Mudra-

Africa" ha recibido un apoyo inicial del Fondo Internacional para la Promoción de la Cultura, de la Unesco, y de la Fundación Calouste Gulbenkian de Lisboa. En esta escuela, dirigida por Germaine Acogny, quien proyecta instalarla en el interior del país, se han formado y perfeccionado un grupo de bailarines y de animadores que han presentado ya una serie de espectáculos coreográficos de inspiración africana en diversas capitales de África y de Europa.

CARAVANAS que avanzan lentamente a través de anchurosos desiertos; imponentes galeones cargados de especias que surcan el mar, a impulsos de los vientos alisios, hasta los puertos de Europa occidental; gigantes petroleros, del tamaño de una pequeña aldea, que transportan petróleo a un mundo hambriento de energía...: tales son las imágenes que las audaces líneas trazadas por las grandes rutas comerciales del pasado y del presente en el planeta suscitan en nosotros, a la vez que nos hacen pensar en la inmensa contribución que el comercio entre regiones apartadas ha hecho a la configuración de la historia del mundo y a la difusión de culturas y modos de la vida.

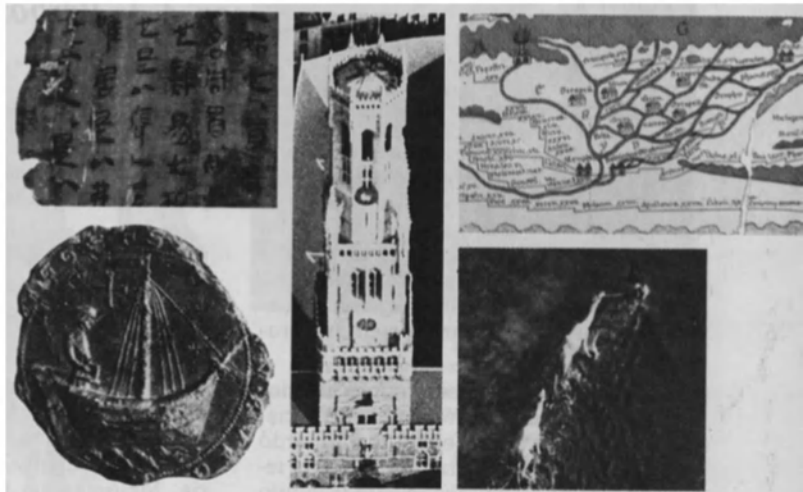
Los artículos del presente número de *El Correo de la Unesco* tratan de redescubrir algunas de las grandes arterias del transporte de mercancías y de ideas que desde tiempos remotos han puesto en contacto a regiones y pueblos distantes entre sí. El destino de esas arterias ha sido diverso. Algunas han resistido al tiempo: las carreteras actuales tienen su antecedente en los antiguos sistemas de caminos que se desarrollaron con la expansión del comercio; la ubicación de las ciudades modernas obedece al trazado de las antiguas redes comerciales. Otras rutas tuvieron un carácter más transitorio: la ruta comercial del Mediterráneo construida por Cartago en la Antigüedad llegó a su fin súbitamente cuando Roma, que aspiraba a la dominación mundial, redujo la ciudad a escombros. En cambio, Brujas, que sobrevivió a la decadencia del comercio para convertirse en un espléndido centro de creación artística, es hoy día un modelo de urbanismo que logra conciliar lo antiguo con lo moderno. Por otra parte, la ruta terrestre por la que el estaño de las Islas Británicas viajaba hasta los talleres de los artesanos del bronce en la Grecia antigua y los caminos por donde el ámbar de las costas del mar del Norte era transportado hacia el sur siguen planteando un tentador desafío a la capacidad y a la imaginación de los arqueólogos contemporáneos. En cuanto a las demás sólo ahora comienza a comprenderse la importancia de las remotas redes comerciales de África oriental que existían mucho antes de la llegada de los europeos en el siglo XV y a advertirse que la ruta comercial por excelencia fue al mismo tiempo la más polivalente: la Ruta de la Seda que durante 1.500 años enlazó a China con Occidente y fue la vía por donde, junto con los artículos de comercio, viajaron las innovaciones técnicas y los cambios religiosos.

Pero hay también en todo ello un aspecto sombrío que no debe olvidarse. Las grandes rutas comerciales han sido frecuentemente el centro de sangrientas luchas por la supremacía y el camino que tomaron las formas más infames de explotación, como el comercio de esclavos.

La preparación del presente número, sobre un tema propuesto por la edición urdu de *El Correo de la Unesco*, tema que más que de costumbre abarca continentes y océanos distantes entre sí, ha sido posible gracias a la concepción del intercambio internacional propia de nuestra revista: la estrecha colaboración con el personal que en el mundo entero trabaja en sus diversas ediciones, hoy publicadas en 27 idiomas.

Nuestra portada: Ilustración tomada de una traducción francesa del siglo XV, actualmente en la Biblioteca Nacional de París, del relato que Marco Polo hace de sus viajes en *Il Milione* (en castellano *El libro de Marco Polo* o *Los viajes de Marco Polo*), que el gran viajero veneciano dictó a un compañero de prisión, Rustichello da Pisa, durante los tres años que estuvo preso de los genoveses tras la derrota de éstos por los venecianos en la batalla de Curzola, en 1298.

Foto © Edimedia, París



- 4** Del trueque a las transnacionales
La gran aventura del comercio mundial
por A. J. Barbosa Lima Sobrinho
- 7** De Alejandría a Gibraltar
La gran ruta romana de África del Norte
por Eugenia Equini Schneider
- 10** De Cornualles a Corinto
¿Hubo una "ruta del estaño" en tiempos de los griegos?
por Hanni Schwab
- 13** Del Báltico a Levante
La ruta del ámbar
por Walter Raunig
- 16** Brujas
Un gran centro de rutas comerciales en la Edad Media
por Paul Morren
- 20** Clavo, canela, nuez moscada, pimienta
La ruta de las especias
por Khoo Joo Ee
- 22** De Catay a Antioquía
La Ruta de la Seda
por Ma Yong
- 25** La otra Ruta de la Seda
por Rinnie Tang y Pierre Colombel
- 26** De Kilwa a Zimbabue
Las rutas de caravanas en África oriental
por Joseph Frederick Mbwiliza
- 30** La trata de esclavos y sus rutas
por André Kédros
- 31** Del velero al superpetrolero
Las rutas de la energía
por Vincent Labouret
- 2** La hora de los pueblos
 Senegal: La danza y el gesto

Revista mensual
 publicada en **27 idiomas**
 por la Unesco,
 Organización de las Naciones Unidas
 para la Educación, la Ciencia
 y la Cultura
 7, Place de Fontenoy, 75700 París.

Español
Inglés
Francés
Ruso
Alemán
Arabe
Japonés

Italiano
Hindi
Tamul
Hebreo
Persa
Portugués
Neerlandés

Turco
Urdu
Catalán
Malayo
Coreano
Swahili
Croata-servio

Esloveno
Macedonio
Servio-croata
Chino
Búlgaro
Griego

Se publica también trimestralmente
 en braille, en español, inglés, francés
 y coreano.

Jefe de redacción:
 Edouard Glissant

La gran aventura del comercio mundial

por A.J. Barbosa Lima Sobrinho

A cualquier persona que tenga una idea, por superficial que sea, de las complejas actividades que hoy constituyen el comercio mundial, le resulta difícil imaginar cuan humildes fueron sus orígenes. Al parecer todo comenzó en el paleolítico, cuando el hombre dejó de buscar en la caza su alimento para comenzar a producirlo por sí mismo.

Ese pequeño agricultor produjo algunos artículos para su sustento o supervivencia, pero le faltaban tantos otros que no tardó en concebir la idea de permutar lo que ya tenía con algo que le faltaba. Y esto le indujo a producir *excedentes* para obtener con ellos los artículos que necesitaba. Así nació el trueque.

El trueque individual entre vecinos iba a ampliarse después a las aldeas y, posteriormente, a comunidades más numerosas. Y es que el trueque en sí mismo debía salvar in-

numerables obstáculos. Por ejemplo, había que producir objetos que necesitaran los poseedores de otras mercancías.

En cuanto a los orígenes del comercio sólo puede afirmarse con certeza que existían relaciones comerciales entre las diferentes regiones del Cercano Oriente. Pero el comercio propiamente dicho nació en el Mediterráneo, en los profundos valles del Nilo, del Jordán y del Eufrates y en las costas del mar Rojo, del mar Muerto y del golfo Pérsico. Era pues toda una región en la que se desarrollaban Egipto, Arabia, Palestina, Siria, Mesopotamia y Asiria, constituyendo en cierto modo una unidad geopolítica y física que iba a influir en el destino de sus habitantes.

En esa etapa inicial del comercio destacó Egipto con la riqueza que le proporcionaban las crecidas fertilizantes del Nilo. Estableció el país de los Faraones relaciones regulares con Asia: sus caravanas iban a buscar productos de Fenicia, de Siria y de la zona del mar Rojo. Según la Biblia, los hermanos de José transportaban lo que había de máspreciado en su tierra: bálsamo y miel, esencias y mirra, pistachos y almendras. Entre las importaciones de Egipto figuraban maderas, marfil, oro, vino y acei-

te. Exportaba granos, tejidos y artículos manufacturados, particularmente armas. Se trataba todavía de un comercio a base de trueque y a veces representaba la entrega de tributos que se debían por obediencia y sujeción.

Los gobiernos comenzaron a interesarse por el comercio, fomentándolo e incluso dirigiéndolo a veces. Se realizaba por vía terrestre ya que los egipcios no fueron grandes navegantes. Aunque aun no se conocía la moneda, los trueques comerciales se volvieron más accesibles y frecuentes entre particulares cuando tuvieron como punto común de referencia un peso fijo de metal, oro o plata...

Semejante comercio servía principalmente para satisfacer las necesidades en materia

Esta foto del antiguo bazar de Damasco, Siria, tomada por el fotógrafo francés Félix Bonfils (1815-1885), forma parte de un conjunto excepcional de fotografías históricas del Oriente Medio pertenecientes al Museo Semítico de la Universidad de Harvard (EUA). A partir de esos documentos se está preparando, con apoyo del Fondo Internacional para la Promoción de la Cultura, de la Unesco, la publicación de una colección de carteles sobre la historia de esa región.

ALEXANDRE JOSE BARBOSA LIMA SOBRINHO, político, periodista y ensayista brasileño, es miembro de la Academia Literaria Brasileña y presidente de la Asociación de Prensa de su país. Fue gobernador de Pernambuco de 1948 a 1951 y es autor de una serie de libros y artículos sobre la historia política de Brasil.



Concha de Murex brandaris o púrpura, proveniente de Tiro (hacia el siglo I de la era cristiana). De este molusco se extraía en la Antigüedad una materia de color rojo oscuro con que se teñían los vestidos. La púrpura de Tiro era la más estimada.

Foto tomada de Tyre through the Ages
© Dar El-Mashreq, Beirut



Parte superior de una estela caldea que data de la época del rey Hamurabi (hacia 1792-1750 a.C), fundador del primer Imperio de Babilonia.

Foto © Giraudon, París Museo del Louvre



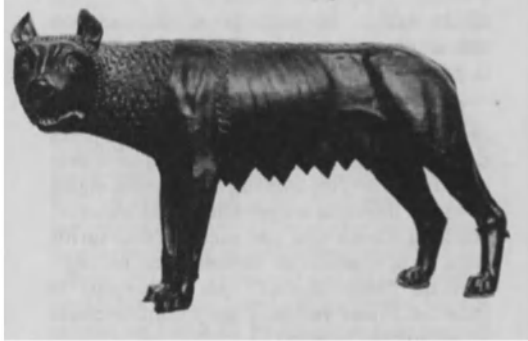
Esta figurilla de barro cocido descubierta en Cartago es típica de los talleres de cerámica de las islas griegas. Data del siglo VI a.C. y se conserva en el Museo del Bardo de Túnez.

Foto Luc Joubert © Archéologie vivante



Reverso de un tetradracma (moneda griega de cuatro dracmas) de Atenas. La imagen de la lechuza era el emblema de la diosa Atenea, protectora de la ciudad.

Foto © Henri Stierlin, Ginebra



La loba del Capitolio de Roma, obra etrusca del siglo V a.C. Según la leyenda, Roma fue fundada por Rómulo y Remo, hijos gemelos de una vestal a quienes amamantó una loba.

Foto © Alinari-Giraudon.
Museo de los Conservadores, Roma



Palabra con que desde el siglo XII se designaban las asociaciones de comerciantes de Alemania, Inglaterra y el norte de Francia, el término hansa se extendió luego a las ligas de ciudades comerciales. En el siglo XIII la ciudad de Brujas (véase la pág. 16) constituía el centro del comercio hanseático. En la foto, sello de la ciudad hanseática de Elbing (la actual Elblag), en la costa polaca del Báltico.

Foto © Interpresse, Polonia
Museo de Elblag

de artículos suntuarios, sin que afectara a la situación de las grandes masas populares. Los artículos indispensables no venían de fuera sino que se adquirían por trueque local o regional en ferias que nunca dejaron de celebrarse.

Estas características se mantienen cuando aparecen los fenicios como señores del comercio marítimo. Situada en una faja costera de Palestina que no ofrecía buenas condiciones para la supervivencia de sus ciudades —Tiro, Sidón, Beirut...—, Fenicia se vio obligada a buscar en el mar los medios necesarios para asegurarla. Los fenicios hicieron del Mediterráneo una suerte de mar particular y, pese a las inmensas dificultades que entonces surgían de la navegación en barcos de poco calado y sin instrumentos de orientación, lograron establecer pequeñas colonias en su cuenca.

Bajo la presión de sus vecinos y a consecuencia de sus propias disensiones internas, los fenicios fueron perdiendo gradualmente su poder que iba a heredar la Cartago que ellos mismos habían fundado en el siglo IX a.C. El poderío de ésta creció tanto que llegó a representar una amenaza para el predomi-

minio de Roma, la cual hizo de su célebre *Delenda est Cartago* ("Hay que destruir Cartago") un programa para la afirmación de su dominio mundial.

No hay indicios de que los fenicios tuvieran una economía monetaria. Pero ya en el siglo IV a.C. Cartago decidió acuñar la plata de España y el oro de Mauritania como instrumentos de comercio. Herodoto describe la manera en que éste se practicaba. Los cartagineses, al llegar a un punto cualquiera del litoral, "desembarcaban sus mercancías, colocándolas en orden en la playa, regresaban entonces a los barcos y levantaban allí columnas de humo. Al verlas, los indígenas se aproximaban, trayendo luego el oro..."

Durante mucho tiempo fue Atenas la que heredó el dominio comercial que los fenicios ejercían en Tiro. Los productos de China y de India describían un gran arco para atravesar Siria y llegar a Atenas cuyas fábricas de cuero, fundiciones y manufacturas de armas y de objetos de arte servían de base a operaciones de permuta que completaban el comercio. Se incrementaron las relaciones con el norte a fin de obtener la madera

necesaria para la construcción de los barcos griegos. Y junto al comercio de mercancías florecía el mercado de esclavos. Vinieron a formar parte de semejantes transacciones comerciales algunos artículos alimenticios tales como los cereales, la carne y el pescado que llegaban por el mar Negro.

El Mediterráneo seguía siendo escenario de esos intercambios comerciales cuando Grecia hizo una contribución inapreciable al crear la economía monetaria. En efecto, a mediados del siglo VII a.C. la moneda hace su aparición y facilita el trueque y otras formas de comercio.

A la gloriosa expansión de Atenas y de Grecia en general iba a suceder la de Roma que para ello se apoyaba en la fuerza de sus legiones. Al mismo tiempo iban surgiendo grandes ciudades como Alejandría, Seleucia y Antioquía, con necesidades comerciales más apremiantes. La intervención de Roma se hizo sentir particularmente en el comercio de esclavos y en la ampliación del sistema de tributos a los pueblos por ella sojuzgados.

La decadencia de Roma contribuye al advenimiento del feudalismo. Desaparecen ▶

En esta iluminación de un manuscrito francés del siglo XV (que se conserva en Módena, Italia), dedicado a Dioscórides, médico griego del siglo I de la era cristiana, que describió unas 700 plantas medicinales, puede reconocerse a un vendedor de nuez moscada. El fruto aromático de la mirística sigue empleándose aun en nuestros días (véase el artículo sobre la "ruta de las especias" en la página 20).

Foto © Graudon, París



Foto © Museo del Hombre, París

Sandalias de plata pertenecientes a una momia de Ancón, en la costa central del Perú, que datan de los años 1000 a 1400 d.C.

► entonces las condiciones necesarias para la ampliación de las relaciones comerciales. El comercio retrocede ante los graves riesgos que lo amenazan. La navegación disminuye al desaparecer los poderosos gobiernos que la protegían y estimulaban. El comercio terrestre debía realizarse por caminos que no se encontraban ya en las mismas condiciones en que los habían dejado los romanos y en los que había incluso peligro de asaltos constantes, a menudo con la protección y la complicidad de los señores feudales.

De ahí surgió la necesidad de reconstruir las bases mismas en que el comercio se apoyaba. Para lograr la cooperación indispensable los propios comerciantes se asocian y fundan la Liga Hanseática que consolidó la presencia de una nueva clase social: la de los negociantes. Hasta los propios gobiernos sentían la necesidad de hacer del comercio un aliado útil. Las ferias, que en todos los tiempos han constituido una tradición regional, se ampliaron con la colaboración de los señores feudales que se percataron de las ventajas que obtendrían de su expansión. Por su parte, el comercio marítimo contaba ya con la ayuda de la brújula. Para la formación de los navegantes se creó en Sagres una escuela bajo la protección de Enrique el Navegante, hermano del rey de Portugal. Cristóbal Colón iba a encontrar en la reina de Castilla el apoyo necesario para su aventura. Siguiendo el derrotero de Africa, Vasco de Gama llegó a la India. Pedro Alvarez Cabral, navegando con similar intención, se encontraría con el Brasil. Era la época de los grandes descubrimientos con que se completaría el mapa de la Tierra. Y el comercio iba a adquirir nuevo impulso para el intercambio con las regiones recientemente descubiertas.

Hasta entonces el comercio internacional comprendía particularmente artículos de lujo: en la esfera de las especias, la pimienta, el clavo, la canela, la nuez moscada, el gengibre, el alóe; en la de los perfumes, el bálsamo, el benjuí, el alcantor; en la de los artículos raros, la sal, las piedras preciosas, los diamantes, las esmeraldas, los rubíes, los zafiros, las perlas del océano Indico, el mar-

fil de Africa, las materias colorantes con que se teñían los tejidos, la seda rara y hasta la propia púrpura deslumbrante.

Con el descubrimiento de América comenzaron a llegar a Europa el oro y la plata de México y de Perú en cantidades inesperadas. El comercio, que durante tantos siglos se había limitado a operaciones de trueque, contaba ahora con los metales necesarios para la acuñación de monedas en un régimen de "bimetalismo" que fue objeto de innumerables vacilaciones y controversias en el mundo entero.

Gracias al ducado y a las nuevas monedas emitidas por los estados europeos el comercio encontró las facilidades que requiera para su expansión ya que aquellas, por el valor intrínseco del metal y la fiabilidad del gobierno emisor, constituían una medida de valor y un instrumento de intercambio. Al mismo tiempo, los negociantes que en la antigüedad habían sido considerados como una clase inferior, cambian de *status* y comienzan a equipararse con las clases dominantes, integrando una burguesía sólida y poderosa.

La hegemonía del comercio de Portugal y de España pasa a Holanda e Inglaterra, con la competencia permanente de Francia y Alemania, hasta que le llega el turno a los Estados Unidos de América. La revolución

industrial constituirá un multiplicador de la actividad comercial, creando nuevas mercancías y aumentando el volumen de los artículos de comercio o intensificando la competencia por la hegemonía, que a veces condujo a la guerra. Compañías creadas o apoyadas por los estados comienzan a organizar los monopolios destinados a la explotación comercial, como las Compañías de las Indias y tantas otras que florecen en ese periodo.

Llega un momento en que Inglaterra conquista el dominio de los mares manteniendo durante largo tiempo en sus manos esa supremacía universal. Para ello acondiciona sus puertos. Intensifica también el tráfico terrestre que dentro de poco, con la invención de la máquina de vapor, va a convertirse fundamentalmente en una inmensa red de vías férreas. Y es también bajo la supremacía de Inglaterra como el mundo entra en el siglo del carbón que consolida su dominio tanto de la navegación como de la multiplicación de ferrocarriles que esa potencia financiera, en gran parte del mundo, para la exportación de sus productos manufacturados.

Pero el siglo XIX no iba a terminar sin el descubrimiento del motor de explosión interna que hará del petróleo una mercancía esencial, que Inglaterra controlará también, hasta que debido a los gastos de las dos guerras mundiales ha de compartir el poder con los Estados Unidos o hasta que la riqueza de este inmenso país venga a conquistar la posición que Inglaterra ocupaba en el siglo XIX, con el poder que ahora ejercen los cárteles, los trusts y otros consorcios.

Simultáneamente, los medios de comunicación, auxiliares indispensables de las actividades comerciales, pasaron de la organización del servicio de correos —que constituía ya un gran progreso— a la invención del telégrafo submarino, de la radio, del teléfono, del télex. El transporte terrestre y marítimo se sirve y aprovecha del transporte aéreo. Y desde entonces todo está tan cerca que hasta tenemos la impresión de que el mundo se ha encogido.

A.J. Barbosa Lima Sobrinho

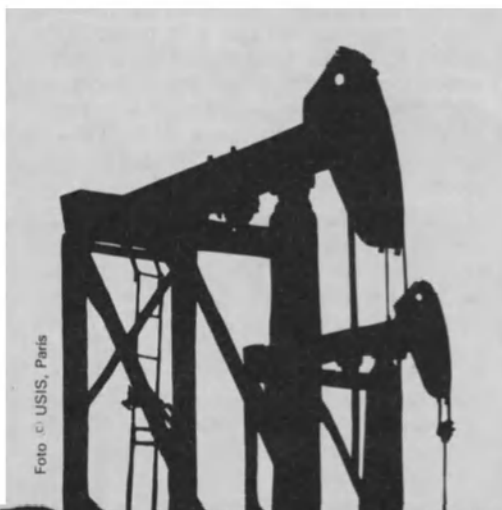


Foto © USIS, París

LA GRAN RUTA ROMANA DE AFRICA DEL NORTE

por Eugenia Equini Schneider

IMPOSIBLE dudar de que existiera en tiempos de los romanos una ruta que, entre Alejandría, en Egipto, y las Columnas de Hércules (estrecho de Gibraltar), enlazaba entre sí a todas las provincias de África situadas a orillas del Mediterráneo. De ello nos dan prueba no sólo los vestigios arqueológicos sino, sobre todo, dos documentos celeberrimos sobre los itinerarios utilizados en la Antigüedad: el *Itinerarium Antonini* y la *Tabula Peutingeriana*. Aun fechados en el Bajo Imperio, ambos documentos se refieren, según parece, a una realidad histórica anterior, pues mencionan dos itinerarios orientados del Este al Oeste pero que seguían en gran parte distinto recorrido. En efecto, queda claro que el Itinerario de Antonino se apartaba poco de las inmediaciones del litoral, desviándose tierra adentro sólo ante ciertos obstáculos infranqueables o en algunas zonas pantanosas, mientras que el itinerario que vemos descrito en la Tabla de Peutinger corría paralelo a la costa pero a mayor distancia de ella que el anterior. Además de estos documentos disponemos, gracias a las inscripciones miliares descubiertas, de otra valiosa fuente de informaciones sobre la construcción y el recorrido de los tramos que se añadieron a la arteria principal.

No cabe duda tampoco de que fue muy

bien pensado desde el principio el trazado de la gran vía costera que unía Alejandría a Tingis. La gran ruta costera, que tanto iba a favorecer los intercambios y la urbanización, parece aún incompleta, fragmentada bajo el reinado de Tiberio; se vuelve más extensa a fines del siglo I d.C., y cobra con toda evidencia su aspecto definitivo bajo el reinado de los emperadores Trajano y Adriano.

Originalmente los romanos se limitaron a adaptar a sus propias necesidades las vías que habían utilizado anteriormente los fenicios y los griegos; con posterioridad, o sea a medida que se asentaba su dominación y que iban instalándose en las regiones conquistadas, se encargaron de juntar o rectificar los tramos existentes. Por aquel entonces, igual que hoy en día, dos puntos de importancia capital destacan en la costa septentrional de África: al este el delta del Nilo, donde se construyó el puerto de Alejandría en el siglo IX a.C., y al oeste el promontorio de Bicerta, en el que los fenicios fundaron la ciudad de Cartago que iba a dominar todo el comercio del Mediterráneo occidental hasta que la destruyeron los romanos en 146 a.C. Probable es que tuviera suma intensidad el tráfico comercial entre ambas regiones, es decir entre Alejandría y Cartago, a través de la Cirenaica y de las provincias de los *Emporia punica* (Sabratha, Oea-Tripolis, Leptis) durante gran parte de Antigüedad.

Según algunos especialistas, las naves egipcias circulaban difícilmente debido a una corriente marina que se desplazaba del este al oeste, lo que debió de contribuir a in-

crementar el transporte de mercancías por vía terrestre, al menos en el tramo que iba de Alejandría a Cirene. Sin embargo, disponemos de poquísimos datos fidedignos acerca de la red de rutas que encontraron los romanos al desembarcar en esa parte del mundo. El Periplo de Escilax, fechado en el siglo IV a.C., es el único documento de consulta al que nos podamos referir e igual puede considerarse como la descripción de un itinerario costero dividido en varias etapas breves que iba de Egipto hasta las Hespérides que como una guía relativa a trayectos más largos, es decir de la costa cirenaica al litoral de los Sirtes. Del 308 al 305 a.C. siguió este itinerario con su ejército griego Ophella quien, aliado con Agatocles de Siracusa, salió de Cirene para hacer la guerra a Cartago. Y no fueron pocas las dificultades que encontró en su recorrido. En efecto, según relata Diodoro de Sicilia, las huestes de Ophella "avanzaban penosamente por un territorio árido e infestado de fieras", y las privaciones que hubieron de soportar costearo el golfo de Sirte hasta Leptis las dejaron diezmadas. Por su parte Estrabón señala que también Catón de Utica y los diez mil soldados que iban con él pasaron muchas penalidades en ese litoral del gran Sirte que tardaron treinta días en atravesar (47-48 a.C.).

Foto del muelle del puerto de Alejandría tomada en la segunda mitad del siglo XIX por el fotógrafo francés Félix Bonfils.

EUGENIA EQUINI SCHNEIDER, italiana, es profesora de arqueología de las Provincias Romanas en la Universidad de Roma.





► Iniciada a petición de César y rematada por Augusto, la reconstrucción de Cartago contribuyó en gran medida a resucitar el comercio, y mayormente la refacción de su puerto, a donde llegaban desde hacía poco los productos de África del norte, en particular el trigo para abastecer la capital — anualmente se entregaban a Roma millón y medio de celemines, lo que era suficiente para alimentar durante un año a 600.000 personas—. Consecuencia directa de ello fueron los trabajos emprendidos a fin de prolongar la gran ruta costera que unía el litoral del Túnez actual con Sabratha, la ciudad más occidental de Tripolitania, a través del desierto.

En realidad, lo que principalmente caracteriza a la región es el *Yebel*, o meseta rocosa de escasa altura (700 metros como máximo), que se extiende junto a la costa. En esta zona de clima mediterráneo, y de fértil suelo gracias a las lluvias torrenciales, se desarrollaron en el primer milenio las grandes factorías comerciales de Sabratha, Oea y Leptis que fueron importantes centros del imperio marítimo cartaginés y, aún en la época romana, puntos de convergencia naturales para el tráfico que desde el Sudán y África central se desplegaba hasta el Mediterráneo, una vez atravesado el Sahara. Parece ser que la venta de fieras para los circos romanos y el comercio del marfil prosperaron entonces en sumo grado; de ello dan fe la estatua de mármol de un elefante descubierta en Leptis Magna y la imagen del elefante en el mosaico de la *statio*, emblema de los mercaderes de Sabratha, que hoy podemos ver en la plaza de las Corporaciones de Hostia.

Oea-Trípoli, situada a 64 km de Sabratha, poseía un gran puerto natural, abundantes manantiales y vastos olivares tierra adentro. Tan grande era la producción aceitera que Julio César, para castigar a los nativos por haber apoyado al enemigo, llegó a exigir a la ciudad un tributo de un millón de medidas de aceite. Leptis-Magna era la tercera ciudad de Tripolitania y, no cabe duda, la más importante de cuantas jalonaban el litoral mediterráneo entre Cartago y Alejandría. Situada en el estuario del río Lebdah, disponía de un pequeño puerto fluvial natural que un promontorio protegía de los vientos etesios. Ya próspero y con excelentes instalaciones en el siglo I d.C., el puerto fue acondicionado definitivamente por orden del emperador Septimio Severo, quien era nativo de Leptis. El proyecto im-

Detalle de la Tabla de Peutinger, copia medieval (1265) de un mapa itinerario del Imperio Romano de los siglos III y IV, hecha por un monje de Colmar, Alsacia. Conrado Peutinger, humanista y arqueólogo alemán (1465-1547), recibió como regalo esta copia encontrada en Worms en 1494. La forma rectangular de las 12 láminas de pergamino (6,82 x 0,34 metros) explica las considerables deformaciones cartográficas. A la izquierda aparece, sumamente alargada, la isla de Creta y abajo en el centro el delta del Nilo. El mapa se conserva en la Biblioteca Nacional de Viena.



Vaso griego de doble asa, formado por la cabeza de una mujer blanca y de otra negra. Es de barro cocido, mide 19,2 cm de alto y data de fines del siglo VI a.C.

Foto © Museo de Bellas Artes, Boston

perial comprendía la construcción de un dique para la canalización de las aguas torrenciales, de un rompeolas formado por enormes bloques de piedra para proteger el puerto por el lado del mar, de una serie de muelles de atraque y de desembarco y de un faro al cabo del dique. Su realización dio máxima expansión al tráfico local y contribuyó mucho a desarrollar el sistema de comunicaciones terrestres a la par que marítimas, haciendo posible el intercambio en gran escala entre provincias y países.

A partir de Leptis, la gran ruta costera bordeaba la arenosa costa, al oeste de la ciudad, hasta los Altares de Filenes, que delimitaban Tripolitania y Cirenaica. Allí, en ese largo trayecto que separaba el promontorio de Cartago del de Cirene, se situaba la temible depresión del gran Sirte, de inhospitalario litoral y suelo infestado de reptiles. A juzgar por la expresión *Dissio-Aqua amara* inscrita en la Tabla de Peutinger, no siempre era posible abastecerse de agua potable en las diversas *stationes* que jalonaban la costa.

La ruta pasaba por innumerables ciudades antes de atravesar Berenice (Benghasi), Adrianópolis (Driana), Tauchira (Tocra) y Tolemais (Tolmetta) y por fin llegaba a Cirene que, muy favorecida, así como su puerto Apolonia (Marsa Susa), por su excelente ubicación, era una suerte de cruce estratégico en la red viaria. En la Antigüedad había a proximidad de la costa cirenaica una amplia faja de terreno de cultivo (más de 60 kilómetros de largo), y una densa red de vías secundarias que unían los emporios costeros con el interior surcaba la altiplanicie. Se ha podido identificar no lejos de las puertas de la ciudad un soberbio caravansar fechado en el siglo II a.C. del que cabe pensar que por él transitaba la mayor parte del tráfico comercial que convergía hacia el puerto, lo que prueba que a Cirene afluían desde las regiones limítrofes toda clase de productos que se exportaban a ultramar.

A partir de allí la ruta de Egipto se dirigía hacia Antipirgos (la actual Tobruk). En esta parte ya no había piedras miliares para informar a los usuarios sino montículos de piedras que se construían cada 32 km y en las inmediaciones de las *stationes* y de los pozos de agua dulce. Traspasada la gran bahía de *Sinus Philinthinus* (Marmarica), la primera ciudad de cierta importancia que encontraba el viajero en Egipto era Taposiris, desde donde alcanzaba, después de otra jornada, los alrededores de Alejandría.



Ruínas romanas de Leptis Magna (la Lebda actual) situada en la costa mediterránea, al este de Trípoli. La ciudad, extraordinariamente próspera en el siglo III, fue un centro del comercio con las regiones interiores de África, punto de partida de las rutas de las caravanas y capital de la antigua provincia de Trípolitania.

“Existe, mar adentro, a la altura de Egipto, una isla llamada Faros. De buen fondeo es su bahía y por ello se abastacen allí de agua las naves para luego hacerse al mar”: así presenta Homero (Odisea, IV, 351 y s.), a propósito de la escala que hace Menelao en Faros al volver a su tierra, el promontorio en el que en el siglo IV a.C. se erigió el gran faro de Alejandría, obra de Ptolomeo Sotero, en honor de “Júpiter, salvador de los marineros”. Construido al oeste del delta del Nilo, el puerto de Alejandría era en la Antigüedad el mejor del mundo, tanto por sus vastas dimensiones como por sus inigualadas instalaciones. Muy bien ubicada, la ciudad se convirtió en tiempos de los romanos en un verdadero almacén no sólo para los productos alimenticios (Egipto fue en-

tonces el granero del Imperio Romano), sino también para el vidrio, el lino, los géneros textiles de toda clase, el papiro, el marfil, las maderas nobles y los metales preciosos.

En el año 42 d.C. el emperador Claudio anexó oficialmente al Imperio la Mauritania, inmensa zona desértica y montañosa que empezaba al oeste del *Fretum promuntorium* (cabo Bongarum), y comprendía además de parte del país que denominamos hoy así, el Marruecos actual y toda la Argelia costera. Valiéndose de una pista púnica que ensancharon y prolongaron poco a poco al oeste hasta Tingis y al sur hasta Rabat, los romanos acondicionaron pues una ruta costera de 3.340 km de longitud y que unía sin interrupción el Atlántico con el Nilo. Al

oeste de Cartago el sistema de rutas era de lo más sencillo, ajustándose en la medida de lo posible la vía costera a la configuración del litoral para poner en comunicación las principales ciudades marítimas. Desde Chulú, en la costa, la ruta se dirigía hacia el oeste, a través de Mauritania, para alcanzar *Icosium* (Argel), *Cesárea* (Cherchel), capital de la Mauritania Cesárea, *Rusaddir* (Melilla) y Tingis, principal emporio de la Mauritania Tingitana. A continuación seguía por el litoral atlántico, pasando por *Cilis* (Asilah), *Lixus* (Larache) y Salé (cerca de Rabat). De Mauritania importaban los romanos la famosa madera de cedro, con la que se fabricaban las mesas de lujo, así como perlas, marfil, púrpura, asfalto y cobre.

E. Equini Schneider



Detalle de un mosaico de mármol encontrado en Thysdrus (la actual El Yem, Túnez). El conjunto representa un cortejo dionisiaco en un paisaje campestre. En la foto aparecen los dos personajes que cierran el desfile: Sileno, ebrio, recostado en un dromedario, y una bacante a cuyo lado avanza lentamente una pantera. La obra se conserva en el Museo del Barro de Túnez.

¿HUBO UNA "RUTA DEL ESTAÑO" EN TIEMPOS DE LOS GRIEGOS?

por Hanni Schwab

UN tanto exagerado puede parecer el nombre de "ruta del estaño" para designar una línea que en el mapa de Europa sólo se ve representada por algunos puntos: Vix en el monte Lassois, Bragny-sur-Saône, Le Camp du Château-Salins y Châtillon-sur-Glâne. Sin embargo, esos puntos tienen capital importancia debido a los descubrimientos arqueológicos allí realizados, y las afinidades evidentes que hay entre ellos justifican de sobra la hipótesis de la existencia de una ruta que, partiendo de Grecia, llegaba hasta el sur de la Gran Bretaña.

En efecto, durante el siglo VI a.C. los griegos fabricaban objetos de bronce con el estaño que importaban de Cornualles, en Inglaterra. Este metal tenía pues para ellos muchísimo valor y les llegaba por barcos que costeaban el Atlántico hasta el estrecho

de Gibraltar para atravesar seguidamente el Mediterráneo hasta Grecia. Pero a mediados del siglo VI Cartago se había de convertir en una importante potencia naval y en 540 los cartagineses concertaron con los etruscos un tratado dirigido contra los griegos. Estos, cuyo predominio había sido hasta entonces indiscutido en el Mediterráneo, perdieron en 535 la batalla de Alalia y en adelante no pudieron circular libremente por el Mediterráneo. Se les vedó incluso el acceso a su colonia de Masilia (Marsella), en el golfo de León. De ahí que se vieran forzados a recurrir a otra vía distinta de la marítima para proveerse del estaño inglés. Esta debía, por supuesto, atravesar los Alpes, pero, no pudiendo hacerse a la mar, los griegos eligieron en la medida de lo posible, con preferencia a una ruta terrestre, otra naval, o sea la de los ríos y los lagos.

Todos los lugares que nombramos al principio están situados a lo largo de una línea que sigue el curso superior del Sena y termina en el paso del Gran San Bernardo. Por otra parte, todos se poblaron en la misma época (hacia 540) y se despoblaron simultáneamente (hacia 480). Entre los materiales arqueológicos que en ellos se han re-

cogido figuran objetos importados de Grecia, de Focea o de la región de Marsella. En efecto, esos "puntos" eran centros comerciales a los que aflúan cantidad de productos valiosos, el estaño en particular. Generalmente llegaban por vía fluvial, y por eso se encontraban casi siempre ubicados dichos centros comerciales en lugares muy precisos, es decir en donde los ríos dejaban de ser navegables para las naves de cierto calado. Navegables lo son el Danubio hasta Heuneburg —cerca de Hundersingen—, el Sena hasta Vix —cerca de Châtillon-sur-Seine— y el Sarine hasta Le Port —cerca de Châtillon-sur-Glâne—. Bragny-sur-Saône, en cambio, se encuentra en la confluencia del Saona y del Doubs, los cuales siguen

Centro importante del comercio entre el norte y el sur de Europa hace unos 2.500 años, Heuneburg (abajo) es ahora una colina achatada y desértica que se yergue junto al naciente Danubio (parte inferior de la foto), al sudoeste de Ulm, República Federal de Alemania. A la derecha, un ánfora reconstruida y fragmentos de otra descubiertos en Heuneburg, procedentes de la región de Marsella.

HANNI SCHWAB, de nacionalidad suiza, es profesora de la Universidad de Friburgo y miembro del Consejo Nacional Suizo de Arqueología. Está especializada en el periodo neolítico de su país, tema sobre el que ha publicado numerosos artículos y estudios.





Mapa de las rutas comerciales que comunicaban el Mediterráneo con el norte de Europa hacia fines del siglo VI a.C. En ausencia de buenos caminos, los ríos y los lagos adquirirían especial importancia como vías comerciales. Los arqueólogos están estudiando actualmente algunos solares que parecen indicar que las antiguas rutas comerciales europeas pasaban por sitios de carga y descarga allí donde los ríos dejaban de ser navegables y había que trasladar la carga de los barcos a las carretas y viceversa.

Mapa © El Correo de la Unesco



A la derecha, dos fragmentos de cerámica que, junto con otros objetos recientemente descubiertos en Châtillon-sur-Glâne, cerca de Friburgo, Suiza, demuestran que esa localidad fortificada desempeñó probablemente un papel importante en el comercio de comienzos de la edad del hierro en Europa. Estos objetos son extraordinariamente semejantes a los descubiertos en otros dos mercados fortificados y estaciones de postas —Salins-les-Bains y Mont-Lassois, en Francia (véase el mapa)— a lo largo de la ruta comercial entre la cuenca oriental del Mediterráneo y las Islas Británicas. Arriba, fragmento de una pieza de cerámica ática. Abajo, imitación de una pieza de Focea, "ciudad madre" de algunas colonias griegas, entre ellas Masilia (Marsella). A fines del siglo VI a.C., los artesanos marseleses fabricaban imitaciones de la cerámica de Focea para los mercados europeos. El descubrimiento de vestigios de estas falsificaciones en Châtillon-sur-Glâne permite suponer que en tiempos antiguos esta ciudad mantenía vínculos comerciales no sólo con el Mediterráneo oriental sino también con el sur de Francia gracias a una ruta que no ha sido enteramente identificada todavía.



Foto © Hanni Schwab, Friburgo, Suiza

siendo navegables más arriba. Por su parte, el río Loue, que prolonga el Doubs en dirección este, hacia el Jura, lo es hasta Port Lesney, no lejos de Mouchard y de Salins.

A aquellos desembarcaderos acudían pues la nave procedentes de los países exportadores y se precisaba entonces descargar las mercancías para transportarlas en carretas o en animales de carga hasta su destino final. Pero también era entonces cuando se producía el mayor riesgo de robo y, por consiguiente, era imprescindible garantizar la seguridad de esos traslados. De ello se hicieron cargo, a fines del período hallstático, los príncipes locales.

Obra de uno de ellos, la fortificación de Heuneburg, en el Danubio superior, es una de las más soberbias de ese período: 30 años tardaron los arqueólogos en explorarla a fondo. Los numerosos objetos procedentes de Marsella —en particular ánforas de vino— que allí se descubrieron pusieron de manifiesto la existencia de una vía que

enlazaba ambas regiones, pasando por la Meseta Suiza. Entre Ginebra y el Rin las etapas de esa ruta eran Yverdon, La Tène y el Uetliberg, cerca de Zurich. Sin embargo, la antigua ciudadela de Châtillon-sur-Glâne, descubierta hace poco en el valle del Sarine, no se encuentra en este eje lago Lemán-Rin. Y se halla bastante apartada asimismo de la región de los tres lagos del Jura y del valle inferior del Aar. No tiene, por consiguiente, relación directa con la susodicha ruta que enlazaba Marsella con Heuneburg. ¿Como explicarlo? Lo más probable es que existiera entre Francia y Grecia otra ruta comercial que pasaba por el puerto del Gran San Bernardo y que Châtillon-sur-Glâne fuera una de las principales etapas de la misma. En efecto, para franquear el Gran San Bernardo viniendo de la Meseta Suiza no había en los tiempos prehistóricos acceso más directo que por el valle del Sarine, ya que no existía pasaje terrestre en la orilla norte del lago Lemán, debido a los farallones que la bordeaban. De

no haber sido tan hermético ese cerco rocoso en los alrededores del Castillo de Chillon, al sur de Montreux, nuestros antepasados habrían podido ir de Salins y Pontarlier al Gran San Bernardo pasando primero por el puerto de la Jougne, en el Orbe, luego por la orilla norte de lago Lemán y, seguidamente, por el Valais inferior. Pero en la prehistoria y en la protohistoria no había más remedio que evitar esa barrera y tomar el camino indirecto que iba por el Val de Travers, la región de los tres lagos en la parte occidental de la Meseta Suiza, el valle del Sarine y el paso de Mosses, para desembarcar por fin en el Valais. No nos ha de sorprender pues la ubicación de Châtillon-sur-Glâne.

Un aficionado a la arqueología descubrió en 1974 esta ciudadela que, según toda probabilidad, fue construida por un príncipe en la última fase de la primera edad del hierro. De ello dan fe los numerosos fragmentos de alfarería ática con figuras negras y las varias fíbulas de bronce del final del período ▶



Este tazón ático es uno de los numerosos objetos griegos descubiertos en la tumba de una princesa celta, de fines del siglo VI a. C., en Vix, cerca de Mont Lassois, Francia (véase el mapa de la página anterior).

Foto © Giraudon, París

► hallstático que se recogieron entonces, y aunque fueran bastante limitadas las excavaciones de sondeo que se emprendieron con posterioridad, no hicieron más que confirmar esa primera hipótesis. Pero la mejor prueba de su validez reside en la presencia de grandes túmulos que circundan el lugar, el mayor de los cuales, situado en el bosque de Moncor, tiene 85 metros de diámetro y 10 de altura.

Entre los múltiples vestigios arqueológicos descubiertos en Châtillon-sur-Glâne figura un gran número de objetos importados: fragmentos de ánforas para vino, ya sean marsilienses, seudofoceas o seudojónicas; unos cuarenta fragmentos de vasijas áticas con figuras negras fabricadas en Grecia; y no pocos fragmentos de vasos etruscos procedentes de la región de Este en el norte de Italia. Tampoco escasean las muestras de cerámica indígena trabajadas en torno, así como utensilios de hierro o de bronce. Numerosos son asimismo los vestigios hallstáticos en ambas orillas del Sarine, especialmente los túmulos. Pero también los hay en el valle superior de ese río. Por ejemplo, se ha descubierto al noreste de la ciudad de Bulle, en el cerro de Bois d'Everdes los vestigios de una ciudadela al pie de la cual se yergue otro montículo, redondo éste y de 13 metros de alto, hasta ahora sin excavar.

Por otra parte, se han realizado investigaciones en la ciudadela del Mont Lassois. Aunque esporádicas, han permitido sacar a luz un sinnúmero de vestigios arqueológicos. Todos ellos se hallan actualmente conservados —y en parte expuestos al público— en el Museo de Châtillon-sur-Seine. Particularmente valiosos son los fragmentos de alfarería ática con figuras negras importada de Grecia y los fragmentos de ánforas marsilienses.

René Jouffroy fue el primero que exploró ese yacimiento y sin duda se quedaría atónito al encontrar en 1952, al pie del monte Lassois, la tumba principesca de Vix, la más suntuosa del período hallstático, puesto que contenía, además de una cratera de bronce importada de Grecia y de excepcional tamaño, una diadema de oro macizo, varias copas de plata y un cántaro procedentes de Etruria, un vaso ático adornado con una figura negra y un carro de esmerada factura, guarnecido con chapas caladas de bronce.

En cuanto al llamado Camp du Château-de-Salins, en el Jura, lo descubrieron y exploraron a fines del siglo XIX M. Piroutet y J. Dechelette. Y no poco sorprendieron en

Esta magnífica cratera (vasija grande y ancha donde se mezclaba el vino con agua) descubierta hace unos 30 años en Vix es la más extraordinaria prueba de la intensa actividad económica que existía entre el norte de Europa y el mundo griego hace 2.500 años. Mide 1,64 m de alto y pesa 208 kilos; es obra de artesanos griegos. El "Vaso de Vix" se conserva actualmente en el Museo de Châtillon-sur-Seine, a pocos kilómetros del lugar donde fue hallado.

Foto © Giraudon, París



su día al mundo científico al poner de manifiesto la existencia en el Jura de cerámicas importadas de Grecia, pues se hizo así patente que en tiempos prehistóricos los habitantes de esa región habían tenido relaciones comerciales con la colonia focea de Masilia. Los vestigios arqueológicos recogidos en ese yacimiento eran poco más o menos idénticos a los del Mont-Lassois o de Châtillon-sur-Glâne.

Fecha igualmente en el final del período hallstático, el solar arqueológico de Bragny-sur-Saône fue descubierto sólo en 1968. Desde entonces A. Guillot ha llevado a cabo varias excavaciones gracias a las cuales se han efectuado notables descubrimientos, en particular varias fibulas de forma similar a las que antes mencionamos, así como fragmentos de cerámica ática con figuras negras y de cerámica seudofocea.

Lo que sí falta, por supuesto, en Bragny-sur-Saône es una fortificación, cosa que probaría con toda certeza que fue en su tiempo residencia de un príncipe hallstático. Pero hay que tener en cuenta que el solar se encuentra en una llanura. Es muy posible pues que fuera una suerte de residencia secundaria destinada a completar la ciudadela propiamente dicha, como ocurre en Heuneburg, en las proximidades de cuya ciudadela existe algo muy parecido. Los vestigios exhumados en el bosque de Châtillon, cerca de Friburgo —mayormente escorias de bronce o de hierro—, permiten suponer que la ciudad se extendía más allá de la muralla y del foso y que en esos "arrabales" había numerosos talleres de artesanía.

Seguimos ignorando quienes eran esos príncipes de los cuales dependía la seguridad de los mercaderes que por sus tierras pasaban. Igual podían ser notables locales a los que solían obsequiar sus conciudadanos que colonos griegos cuya misión consistía en garantizar la libre circulación de las mercancías de una región a otra. De lo que no podemos dudar es de que fueran excelentes las relaciones entre las autoridades locales y los dirigentes de los países exportadores. Los innumerables objetos importados que se han descubierto en las tumbas dan de ello patente prueba.

Pero no hemos presentado, claro está, más que una sucinta evocación de la ruta del estaño. De los futuros investigadores depende que se confirmen o se invaliden las hipótesis actuales —y más aún que de ellos, de los descubrimientos que puedan hacerse gracias a las nuevas excavaciones.

H. Schwab



Los trozos de ámbar (resina fósil transparente) contienen a menudo insectos que quedaron atrapados cuando la resina chorreaba de los árboles hace millones de años.

DEL BALTICO A LEVANTE

La ruta del ámbar

por Walter Raunig

MUCHO tiempo antes de que existieran relaciones en regla entre la Europa del norte y la Europa central, las había, y muy intensas, entre las zonas y los centros de refinada civilización que abundaban entonces en el Cercano Oriente, en África del norte, en India o en China. De ello fueron mayormente artífices algunos negociantes de abierta mentalidad e índole audaz, y el intercambio de bienes e ideas que se estableciera entre varios pueblos a iniciativa suya resultó lo bastante fructuoso como para resistir las constantes guerras y conflictos internos, haciendo posible desde el origen de la civilización una forma de estímulo de la que había de sacar sumo provecho la humanidad, por la mutua ampliación de perspectivas que acarrearba. Determinante fue en ese sentido, durante la segunda parte del tercer milenio, la utilización masiva de los metales (cobre, bronce, hierro) que corrió parejas con una intensificación y extensión inauditas del comercio.

En Europa se inició esa mutación hacia 1800 a.C., es decir entre el final del neolítico

y los comienzos de la edad de bronce. Influencia notable tuvo en ello la generalización del uso de la carreta. También por entonces se empezaron a apreciar los metales que entraban en la composición del bronce y, posteriormente, del hierro. Pero no estaban al alcance de cualquiera, por supuesto, ya que sus yacimientos —al igual que los de la no menos preciada sal— se hallaban en zonas bien delimitadas y lo mismo sucedía con las fraguas o talleres.

Por doquier en Europa se volvió pues acuciante la demanda de esos materiales cuya superioridad sobre la piedra era evidente, y no sólo por el material bruto sino también por los objetos fabricados con bronce, cobre o hierro: utensilios domésticos, etc. Pero como el incremento de los intercambios comerciales en una esfera de actividades siempre repercutió en los demás sectores, pronto se beneficiaron de la situación otros productos y mercancías que había que transportar en grandes cantidades y a largas distancias, eligiendo para ello trayectos a toda prueba. Así nacieron las llamadas "rutas", tales como la "ruta del estaño" o la "ruta de la sal".

Buen ejemplo de ese proceso son las andanzas, desde la Antigüedad hasta el presente, de una substancia que tanto valoraban nuestros antepasados y que ha conser-

vado algo de su prestigio hasta hoy día. Su nombre es el ámbar y se trata de una resina fósil —aunque con decir eso no se dice nada de no agregar que ha de satisfacer a dos requisitos para alcanzar tal estado: manar de un árbol y encontrar al pie del mismo una capa de limo o de arena que primero la absorba y, seguidamente, la albergue durante larguísimo tiempo. En realidad ese tipo de sedimentación es bastante corriente tanto en Europa como en Asia o América. Hubieron de pasar muchos siglos, sin embargo, antes de que los habitantes de la parte occidental de Europa advirtieran que el ámbar del Báltico o del mar del Norte no era único en su género y que en numerosas partes del mundo, tales como Líbano, Birmania, Sicilia, Siberia, la República Dominicana, etc., existían resinas fósiles que tenían entre 20 y 200 millones de años.

Hoy llamamos ámbar a todos estos especímenes, cualquiera que sea su procedencia, y sus características son poco más o menos iguales, fuera de algunas excepciones, en lo que concierne a su tamaño, generalmente exiguo, y su forma, que es a menudo la de una bola o un terrón. Lo que sí varía son sus aguas, a veces nítidas, translúcidas, a veces opacas, y su color, que normalmente abarca todos los matices entre el amarillo claro y el pardo oscuro. Existe sin embargo algún que otro espécimen de color rojo e incluso ▶

WALTER RAUNIG, etnólogo austriaco, es director del Staatliches Museum für Völkerkunde de Munich. Ha escrito numerosos artículos y libros sobre temas de historia cultural del Cercano Oriente, en particular sobre las antiguas rutas comerciales.

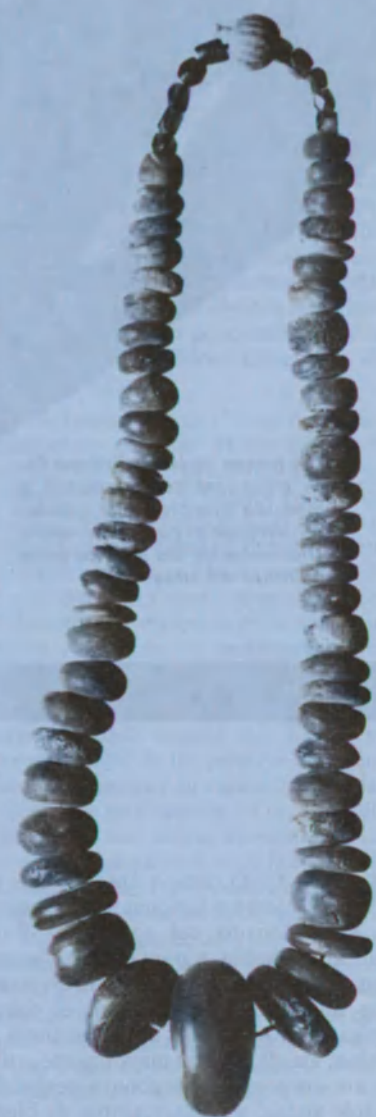
► azul, y no es raro que los pedazos de ámbar lleven dentro un fósil animal o vegetal, o bien un depósito de agua o de aire.

En cuanto a su utilización, se remonta, como decíamos antes, al período inmediatamente posterior a la prehistoria. En Europa, por ejemplo, el ámbar servía ya, hace 10.000 años, para fabricar toda clase de joyas, objetos artísticos y menudencias, además de utensilios domésticos. También tenemos testimonios del uso medicinal que de él se hacía (amuletos), así como del provecho que se sacaba de sus cualidades odoríferas quemándolo (la palabra alemana para ámbar es *Bernstein*, derivada de *Brennstein*, piedra combustible).

En Asia y en América se explotaba ya hace varios milenios el ámbar en minas y galerías, y la artesanía y el comercio relacionados con esa explotación eran florecientes mucho antes de que llegaran los europeos. No menos aficionados fueron los romanos a la resina fósil que en grandes cantidades hacían venir de lo más recóndito del Imperio. Decaerá sin embargo el ámbar, a la par que el Imperio Romano, y de este largo eclipse sólo saldrá paulatinamente en la Edad Media (gracias a la industria de los rosarios), para encontrarse de nuevo en todo su apogeo en los siglos XVII y XVIII. En efecto, los joyeros empiezan entonces a combinarlo con otras materias o piedras preciosas, y se inicia por otra parte una nueva técnica artesanal cuyo material básico es un producto de imitación fabricado a partir de polvos de ámbar, de substancias coloradas artificialmente y de una resina geológicamente más joven: el copal. Este invento fomentó una floreciente industria cuya producción se difundió y sigue difundiéndose por el mundo entero (Africa, Tibet, etc.).

Queda claro pues que esta "piedra" tan preciada a lo largo de los siglos, y en casi toda la tierra, siempre ha sido objeto de un intenso negocio, lo que entraña la necesidad de transportarla a largas distancias. En tiempos remotos había en Europa (y sigue habiendo) dos yacimientos principales: el del Báltico (Samland) y el del mar del Norte (aunque de menor productividad éste). La Zona principal de explotación se situaba, entonces como hoy, en los alrededores de Kaliningrad (Königsberg). Pues bien, de allí salía en dirección al puerto griego de Masilia (Marsella) el ramal occidental de la ruta del ámbar. Tras cruzar la región del Elba inferior, pasaba esta vía por las tierras del Rin inferior, remontando seguidamente río arriba, hasta las puertas de Burgundo y del Aar; franqueadas éstas, costeaba el lago de Ginebra hasta alcanzar el Ródano y, a partir de allí, torcía, río abajo, hacia el sur, llegando así a Marsella. Pero al este existía

El ámbar, que para los primitivos era la luz solar solidificada en las olas del mar, ha sido siempre muy apreciado para la fabricación de joyas y de adornos. A la derecha, collar etlope de cuentas de vidrio y de ámbar con una placa decorativa de plata, del siglo XIX (35 cm de largo). Arriba, collar birmano con un pendiente de ámbar (18 cm de largo). En el extremo derecho, collar de ámbar encontrado en una tumba germánica (año 400) de Bergheim, Baviera (35 cm de largo).



Fotos © Museo Etnológico del Estado, Munich

Foto © Museo de Prehistoria y de Historia Antigua, Munich

otra vía no menos importante que, salvando el Vístula y atravesando la región de Kiev en dirección del sudeste, iba de la costa báltica hasta el mar Negro (o, más precisamente, hasta la ciudad comercial griega de Olbia). Allí empalmaba esta ruta oriental del ámbar con las antiquísimas vías interurbanas que enlazaban el Cercano Oriente con Asia central, Lejano Oriente y la India. Pero entre todas esas "rutas del ámbar" de la Antigüedad hay una que corresponde aun mejor a lo que nos sugiere hoy tal designación. Partía del mar del Norte o del Báltico; tras pasados el Vístula y las puertas del Morava, alcanzaba las orillas del Danubio en Carnuntum, al este de Viena; costeaba seguidamente las estribaciones de los Alpes orientales que franqueaba, más allá, en dirección sur; y, por fin, llegaba a la ciudad de Aquilea, importante centro comercial en el Adriático septentrional.

También existieron desde la más alta antigüedad vías marítimas para el comercio del ámbar. Una salía de Europa del norte con destino a los principales centros de la cuenca mediterránea o del Cercano Oriente —costeando las naves la Península Ibérica—, otra salía del mar del Norte o del Adriático rumbo a la Italia del sur, Grecia, África del norte, Levante y Egipto.

Pero aquella organización comercial que permitía encaminar el ámbar por tierra o por mar hasta regiones muy alejadas no sólo surcaba Europa, el Cercano Oriente y África del norte, sino que tenemos testimonios de lo mismo tanto en Asia central, Asia sudoriental o el Lejano Oriente como en numerosas partes de África occidental u oriental. El ámbar, por supuesto, era objeto de codicia al igual que otras tantas mercancías que daban lugar a intenso tráfico comercial y que habían de recorrer inmensas distancias para llegar a manos de sus compradores —el estaño de Gran Bretaña, por ejemplo, o la plata de España, el incienso de Arabia meridional, el lapislázuli de Afganistán, el marfil de África, las pieles de Siberia, las piedras preciosas de Birmania...

Pero se conoce que mayormente se valoraba por doquier la calidad del ámbar norteeuropeo, a juzgar por las grandes cantidades que desde los yacimientos del Báltico llegaban al mar Negro, pasando por la ruta oriental, y que de allí seguían hasta Egipto, Mesopotamia, India y China.



Miniatura de ámbar (9,5 cm de alto), primorosamente tallada, que representa el homenaje de los pastores a Jesús recién nacido. Se supone que data del año 1650, aproximadamente, y que proviene del noreste de Alemania.

Foto © Museo Nacional Bávaro, Munich

Medio de transporte muy utilizado en otras épocas, estas carretas arrastradas por bueyes avanzan por un terreno rocoso de Anatolia, Turquía, región donde se han descubierto algunos de los más antiguos vehículos de ruedas. La rueda, hallazgo técnico de enorme importancia realizado hacia el tercer milenio antes de nuestra era, desempeñó un papel fundamental en el desarrollo del comercio y de los transportes.

Foto © Omnia, Berna

Egipto se encontraba en el trayecto tradicional de las caravanas de arrieros, y los vínculos que mantenía al sur o al oeste con los países limítrofes se remontaban por lo menos a 3.000 años antes de la era cristiana (con los del este entrará en contacto ulteriormente). A partir de la tierra de los faraones se extendía pues una red de comunicaciones que surcaba prácticamente toda la región hasta el Tigris y el Eufrates, los cuales eran a su vez punto de partida para otra serie de ramales que finalizaban en Arabia meridional, India e incluso en los macizos de Asia central. En tiempos de los Ptolomeos y, posteriormente, de los romanos, se intensificaron de modo notable los intercambios comerciales, tanto por mar —a través del mar Rojo, del océano Indico y de los mares del Lejano Oriente o de China— como por las rutas interurbanas. Dos de éstas tuvieron un significado particular en la historia de la civilización y del comercio: la "ruta del incienso" que, costeando la península arábiga por el oeste, enlazaba por un lado los antiguos reinos de la Arabia meridional con los centros de Levante y, por el otro lado, atravesaba el desierto para acabar en el golfo Pérsico; y la Ruta de la Seda, que tenía miles de kilómetros de longitud y, partiendo de Antioquia con destino a China, permitía pasar, gracias a sus varios ramales, ya sea por Persia o por la Bactriana, ya por los macizos del Pamir o por la cuenca del Tarim.

Entre las múltiples mercancías que pasaban de un extremo del mundo a otro, gracias a esa red de rutas, entre los muchos productos de valor que circulaban, pese a la distancia, entre todos aquellos países de refinada civilización, figuraba en buena posición la resina fósil.

Posición de la que la vemos un tanto desahuciada hoy día. Se sigue explotando la resina fósil —en el Báltico con refinada tecnología de dragado; en la República Dominicana a mano y en angostas galerías, como hace tantos siglos— pero sólo sirve para fabricar aisladores o joyas en serie, y se utiliza mayormente en ambos casos un material prensado, a base de fragmentos o desechos. Lo que no quita que el ámbar tenga aún numerosos aficionados en todas partes y que para ellos nada haya perdido de su hechizo la tierna, la hermosa piedra de mate o lúcido brillo.

W. Raunig



Brujas

HACIA fines del siglo XV, el duque Felipe el Hermoso llevó a su joven esposa Juana de Castilla a su ciudad natal de Brujas. Al regresar de un paseo por la ciudad la futura madre del Emperador Carlos V, sorprendida por los ricos adornos de las patricias, parece ser que exclamó: “¡Creía ser la única reina de este país pero he visto muchas más!” ¿Simple leyenda? Quizás. En todo caso, muy elocuente sobre el resplandor y la opulencia de la llamada “Venecia del Norte”. Con igual razón puede decirse que Venecia es la “Brujas meridional”, lo que no empañaría en nada el prestigio de la ciudad de los Dux. Canales múltiples que cruzan puentes pintorescos, imponentes edificios oficiales, ricas casas patricias y viejas calles serpenteantes constituyen el hechizo de ambas ciudades, que sin embargo tienen su carácter propio. Una y otra fueron centros neurálgicos del comercio medieval.

El viento del mar sopla sobre Brujas aun- que en nuestros días la ciudad diste unos 15 kilómetros de las playas arenosas del mar del Norte al cual la unía en la Edad Media el largo brazo de mar del Zwin que permitía el acceso a la ciudad a toda clase de navios. Hoy el Zwin es una reserva natural protegida donde siguen subsistiendo una flora y una fauna típicas.

Dante Alighieri nunca visitó Flandes. Sin embargo, en su *Purgatorio* menciona las ciudades flamencas más importantes de su época. En su enumeración Brujas aparece en primer lugar. Las ciudades medievales se desarrollaron muy temprano en Flandes y se dieron a conocer rápidamente en todo el mundo occidental por la calidad de sus paños, una de las industrias básicas del medioevo. El comercio se desarrolló muy velozmente. Al principio tenía lugar sobre todo en ferias comerciales anuales o bienales que obligaban a los comerciantes a viajar de una ciudad a otra según un programa bien planificado.

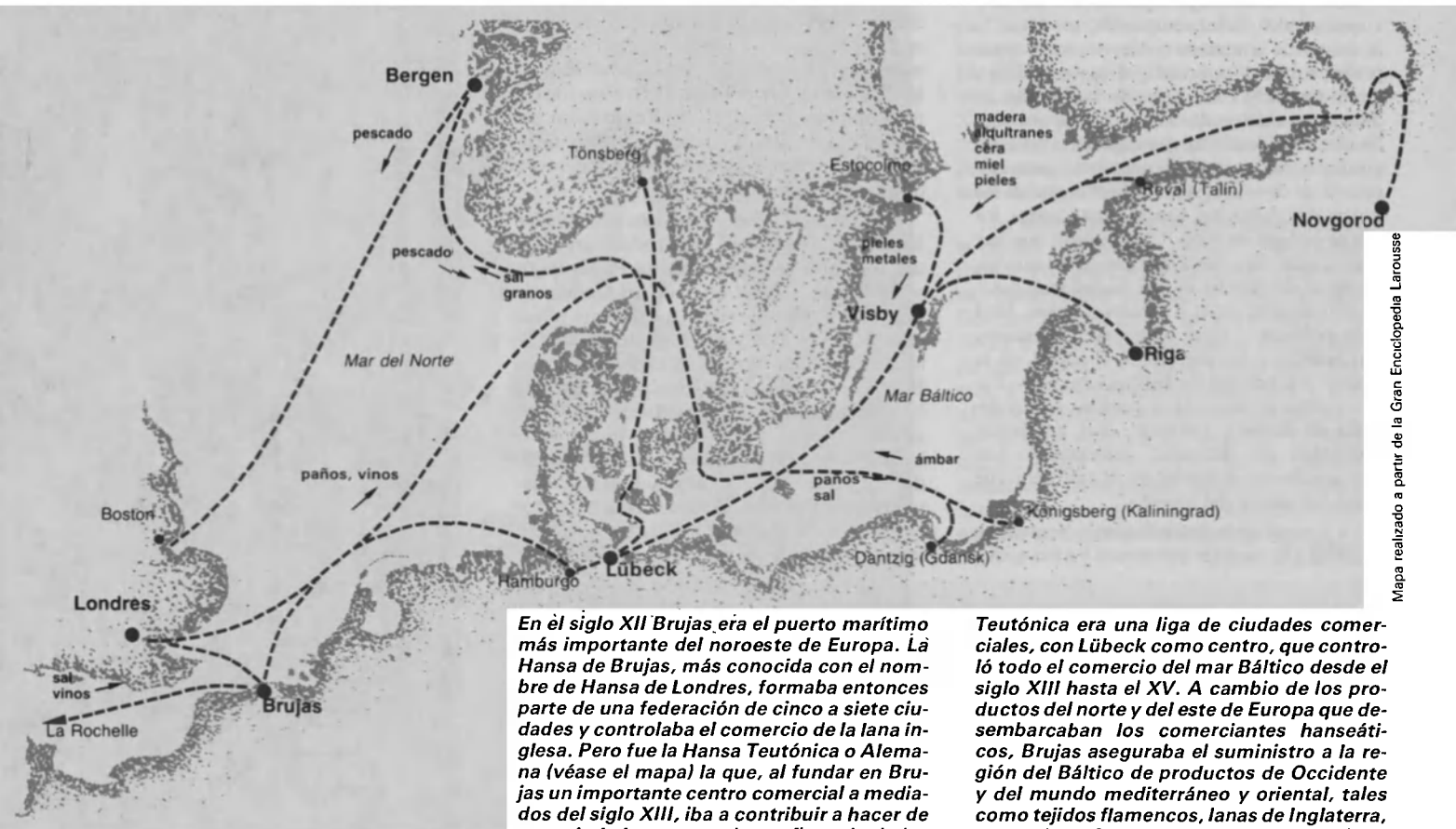
Por razones comprensibles, a este sistema se prefería el régimen de centros comerciales fijos, lo que no hizo desaparecer sin embargo las ferias o, al menos, no inmediatamente. Fue entonces cuando Brujas empezó a desarrollarse. Su situación geográfica privilegiada resultó determinante. La ciudad estaba ubicada en el corazón mismo de una Europa occidental densa y activa donde coexistían importantes países y reinos en la confluencia de dos grandes corrientes de civilización: el mundo germánico y el románico. La ciudad ofrecía fácil acceso por tierra y por mar. Más tarde, cuando el enarenamiento del Zwin impidió a los barcos llegar a la ciudad propiamente dicha, éstos podían atracar en el antepuerto de Damas, a corta distancia de Brujas.

Hasta el siglo XIII, los habitantes de Brujas practicaban un comercio muy activo. Así, iban hasta Inglaterra y Escocia para procurarse la valiosa lana y navegaban a lo largo de las costas del Atlántico para traer cereales, vino y queso. Brujas era el miembro principal de la Liga de las Ciudades Flamencas.

Vista aérea de Brujas que fue en la Edad Media uno de los centros comerciales y artísticos más florecientes de Europa. En la fotografía aparece la Markt o Gran Plaza dominada por una de las más bellas torres de Bélgica (84 m de alto). A la izquierda, el palacio del gobernador y en la parte superior de la foto el mercado cerrado erigido a partir de 1248 y reconstruido en el siglo XVI.

UN GRAN CENTRO DE RUTAS COMERCIALES

por Paul Morren



Mapa realizado a partir de la Gran Enciclopedia Larousse

En el siglo XII Brujas era el puerto marítimo más importante del noroeste de Europa. La Hansa de Brujas, más conocida con el nombre de Hansa de Londres, formaba entonces parte de una federación de cinco a siete ciudades y controlaba el comercio de la lana inglesa. Pero fue la Hansa Teutónica o Alemana (véase el mapa) la que, al fundar en Brujas un importante centro comercial a mediados del siglo XIII, iba a contribuir a hacer de esta ciudad un punto de confluencia de los intercambios internacionales. La Hansa

Teutónica era una liga de ciudades comerciales, con Lübeck como centro, que controló todo el comercio del mar Báltico desde el siglo XIII hasta el XV. A cambio de los productos del norte y del este de Europa que desembarcaban los comerciantes hanseáticos, Brujas aseguraba el suministro a la región del Báltico de productos de Occidente y del mundo mediterráneo y oriental, tales como tejidos flamencos, lanas de Inglaterra, sal y vinos franceses, sederías de Italia y especias.

Esta estructura económica experimentó un profundo cambio cuando los *Merchant adventurers* de Inglaterra empezaron a encargarse ellos mismos del transporte de lana hacia el continente. Brujas abandonó el comercio activo para concentrarse en otras dos actividades. Primero se convirtió en una ciudad industrializada donde se activó y perfeccionó la fabricación de paños y la confección de ropa. A esto se agregaron otras empresas emparentadas con la industria textil así como la fabricación de muebles, tapices y otros objetos de adorno para las casas. Una especialidad muy apreciada era la fabricación de rosarios de ámbar.

En segundo lugar, y sobre todo, Brujas se convirtió en la ciudad-etapa por excelencia, el mercado más importante al norte de los Alpes. Allí iban los mercaderes a aprovisionarse en paños rayados o de un solo color con los

que se confeccionaban las mejores vestimentas. La mercancía era apreciada en toda Europa y aun más allá. Los poetas alemanes del siglo XIII alababan los *pantalones de Brujas* y en Rusia la palabra *briukich* aludía al paño de la ciudad flamenca. A decir verdad, Brujas no tenía el monopolio de esta especialidad que compartía con numerosas ciudades flamencas o brabantinas pero los que frecuentaban la bella ciudad estaban seguros de encontrar allí mercancías de primera calidad. Podían encontrar también demanda para las mercancías que transportaban y adquirir otros productos interesantes que hasta allí traían sus colegas venidos de otras regiones. En adelante las mercancías ya no se destinaban al consumo local sino al comercio internacional. Y fue este intercambio directo de productos extranjeros, con todas sus repercusiones, lo que enriqueció tanto a Brujas y lo que le permitió conservar su prosperidad aun después de que la industria del paño hubiera declinado.

Hacia fines del siglo XIII las autoridades comunales redactaron para uso de los mercaderes un texto que da una idea de los productos que podían encontrarse en Brujas y de sus países de origen. El documento menciona más de 34 regiones diferentes (aunque se trate a veces de agrupaciones de regiones como el *reino de Alemania*). De Suecia a Andalucía, de In-

laterra a Rusia, todas las regiones de Europa estaban representadas. El documento cita también Túnez y Marruecos, Constantinopla y Jerusalén, Egipto y Sudán, Armenia y Tartaria, para concluir como sigue: "Y de todos esos reinos y de todas las tierras susodichas vienen mercaderes y mercancías a la tierra de Flandes, sin contar con los que vienen del reino de Francia, de Poitou, de Gascuña... cuyos mercaderes vienen todos los años a Flandes, y de otros muchos países. Por eso ninguna tierra puede compararse con Flandes desde el punto de vista de las mercancías."

Cinco rutas principales conducían a Brujas: la de Londres, la de Génova y Venecia por el Mediterráneo y las costas del Atlántico, la de Hamburgo, Lübeck y las ciudades hanseáticas, la de Colonia a lo largo del Rin y, por último, la de Génova, pero esta vez por tierra a lo largo del valle del Ródano y la Champaña.

Numerosos extranjeros vinieron a establecerse en Brujas, organizándose en agrupaciones y apoyándose en una especie de consulados. La organización más influyente era la de las ciudades hanseáticas. (Se trata de la Gran Liga Hanseática que no hay que confundir con la Liga de las Ciudades Flamencas antes mencionada). En 1440, durante una visita ducal, desfilaron en cortejo los siguientes residentes extranjeros: 136 miembros de la Liga ▶

PAUL MORREN, belga, es inspector público del Ministerio de Educación y de Cultura Neerlandesa de su país. Desde su iniciación en 1972, ha sido redactor responsable de la edición neerlandesa de El Correo de la Unesco. Autor de numerosos libros, artículos y guiones de radio y televisión sobre los derechos humanos, recibió en 1979 el Premio Unesco para la Enseñanza de los Derechos Humanos.

► Hanseática, 48 españoles, 40 venecianos, otros tantos milaneses, 36 genoveses, 22 florentinos, 12 representantes de la ciudad de Lucca y un número indeterminado de portugueses y de catalanes. Por alguna razón que se ignora los ingleses faltaron ese día.

En 1438 un hidalgo español, el cronista y viajero Pedro Tafur, emprendió un viaje “a la busca de aventuras y de ocasiones para probar mi valor personal y el de mi familia y de mi patria”. Tuvo Tafur la buena idea de dejarnos un diario de viaje en el que nos confía que considera a Brujas superior a Venecia porque es un lugar de encuentro de gente originaria de diversos países mientras que en las orillas del Adriático son los autóctonos los que se ocupan de todo. “Me dijeron que hay días en que salen hasta 700 navíos del puerto, la capital de Flandes es una ciudad muy grande con bonitas casas y hermosas calles. Está muy poblada y tiene numerosos artesanos. Las iglesias y los conventos abundan en la ciudad, a la par que los buenos albergues. Todo, y entre otras cosas la justicia, está ordenado de manera ejemplar. Sus habitantes despliegan una actividad desbordante. Las mercancías que se venden en Brujas vienen de todos los países del mundo.”

La comparación entre Brujas y Venecia no se limita a su carácter pintoresco y a sus activi-

dades económicas. Escuchen si no el testimonio de Leo Von Rozmital, cuñado del rey de Bohemia, que en 1466 recorrió Alemania, Bélgica, Inglaterra, Francia, España, Portugal e Italia, acompañado de un séquito de 40 hidalgos y servidores:

“En este país, pero sobre todo en Brujas, al comienzo del carnaval la gente de importancia suele disfrazarse y rivalizar en el lujo de los trajes. El color elegido por el señor lo lleva igualmente su servidumbre. Pero el uso de caretas impide identificarlos. Vestidos de ese modo, van a todos los bailes y entretenimientos, acompañados por músicos que tocan trompetas y tambores.”

En el siglo XV los numerosos principados feudales que se habían desarrollado en el actual territorio de Bélgica y de los Países Bajos se unificaron bajo el cetro de los Duques de Borgoña. Ese vasto estado fue durante varias décadas el más rico y el más poderoso de Europa occidental. No existía capital fija pero Brujas era una de las residencias predilectas de los duques y de la corte. Allí fue donde se casaron Carlos el Temerario y Margarita de York y donde Felipe el Bueno fundó la Orden del Toisón de Oro. Allí fue donde se desplegaron en gran parte los fastos de la era borgoñona. A ello contribuían el resplandor de la música, el desarrollo del gótico flamígero religio-



Foto Charles Philippe © Rapho, Paris

El magnífico paisaje urbano que forman sus monumentos y canales hace de Brujas un gran centro turístico. Un canal marítimo enlaza Brujas con Zeebrugge, segundo puerto de Bélgica, construido en 1907 a 10 km de la ciudad.

Vista del beaterio de las beguinas, uno de los lugares más célebres de Brujas. Las beguinas, mujeres plás o beatas que pertenecen a una comunidad religiosa sin hacer voto perpetuo, viven en los conventos y en las pequeñas casas que sirven de beaterio. Esta institución, fundada en el siglo XII, está muy extendida en Bélgica.



Foto H. W. Silvester © Rapho, Paris





so y civil y la fabulosa escuela de pintores que contaba con artistas como Juan Van Eyck y a la que lamentablemente se ha dado el nombre de *primitivos flamencos*, cuando se trata sin duda alguna de uno de los momentos más altos de las artes plásticas.

Por razones económicas, sociales y políticas, la altiva y valiente ciudad de Brujas, que hasta se había permitido encarcelar a Maximiliano I, entonces regente del Estado borgoñón, tuvo a fines del siglo XV y principios del XVI que ceder el paso a otras ciudades y, en primer lugar, a Amberes que iba a convertirse en el centro comercial y financiero más importante del siglo XVI.

Los mercaderes extranjeros abandonaron la ciudad y Brujas "se durmió" hasta transformarse en una ciudad tranquila y provinciana, carácter que poetizó el novelista belga Georges Rodenbach en un libro editado en 1892 y titulado *Brujas-la-muerta*. Hoy es Brujas una muerta que goza de buena salud, gracias a su recuperación económica y a la afluencia de turistas ávidos de belleza, de tippismo y de vuelta a los orígenes. La vieja ciudad cuida celosamente de su carácter medieval y de su unidad de estilo. De ello se le recompensó en 1975 con la atribución del premio europeo de urbanismo.

P. Morren

Brujas llegó a ser en el siglo XV la cuna de la pintura flamenca gracias a los artistas que se instalaron en la ciudad sin ser forzosamente originarios de ella. En 1431 Juan Van Eyck (¿1390?-1441) se estableció en Brujas. Su arte, de un realismo vigoroso y preciso, iba a abrir nuevos caminos a la pintura. Una de sus obras maestras, quizás el primer ejemplo de retrato de cuerpo entero, es el de Los esposos Arnolfini (1434), a la izquierda. Fue asimismo en Brujas donde transcurrió la carrera de Hans Memling (¿1433?-1494), otro gran maestro de la escuela flamenca, autor de pinturas de tema religioso y de retratos. Abajo, La Virgen, San Juan y tres santas mujeres (hacia 1475) de Memling. Se trata del panel derecho de un díptico de altar que representa el Descendimiento de la Cruz.

Foto © Bulloz, París. National Gallery, Londres



Foto © Bulloz, París. Museo de Sao Paulo



CLAVO, CANELA, NUEZ MOSCADA, PIMIENTA

La ruta de las especias

por Khoo Joo Ee

EL comercio del Imperio Romano contaba, según textos mediterráneos, con una “ruta de la canela” que conectaba directamente el Asia sudoriental y la costa oriental africana. Plinio nos informa de que en el siglo I d.C. la canela proveniente de Etiopía viajaba por alta mar en balsas que no tenían ni velas ni timón ni remos. Los tripulantes eran los malayo-polinesios del sudeste de Asia y las balsas son las mismas embarcaciones con balancines que aun se ven a lo largo de la costa de Africa oriental frente a Madagascar. Los vientos del este, que son los más fuertes durante el solsticio de invierno, conducían las balsas de golfo en golfo hasta las islas Maldivas donde el viento del nordeste que sopla desde la India las empujaba hacia la costa africana al norte de Madagascar.

KHOO JOO EE, historiadora del arte y arqueóloga malasia, es conservadora del Muzium Seni Asia de la Universidad de Malaya, en Kuala Lumpur. Ha escrito una tesis sobre las relaciones culturales entre China y Java durante el periodo Majapahit y trabaja actualmente en varios proyectos sobre la arquitectura tradicional del Asia sudoriental.

Llegada la carga al mar Rojo, la ruta por tierra pasaba de pueblo en pueblo para llegar finalmente al valle del Nilo. En las costas eran los mercaderes árabes quienes controlaban el mercado de la canela.

Por aquella época, hace aproximadamente dos mil años, cuando el Imperio Romano estaba en su apogeo y el Imperio Chino de los Han estaba ya consolidado, la gran ruta de Asia central llegaba a través de una serie de ramificaciones al sudeste de Asia. Hacia el siglo II d.C. esa ruta terrestre sufrió diversas perturbaciones por lo que el sudeste de Asia empezó a utilizar la ruta marítima entre el Mediterráneo, Asia occidental y China. De todos modos, el volumen de su comercio era escaso. Los primeros centros comerciales de la región dependían de las fluctuaciones del mercado internacional. En aquella época el comercio, tanto regional como internacional, consistía esencialmente en productos de lujo: plantas aromáticas, plantas medicinales, productos textiles y metales preciosos.

Dentro del sector asiático, Java recogía las especias de las islas del mismo nombre, en el sector oriental del archipiélago, para luego enviarlas en barcos hacia China.

China, que no tenía acceso a esas islas, se refería a ellas vagamente y en bloque como las “Islas Oceánicas”, que los occidentales llamaron más tarde Islas de las Especias. El comercio de bienes de lujo entre los archipiélagos de Asia sudoriental y el continente asiático duró hasta aproximadamente el siglo X, época en la cual numerosos mercaderes chinos e indios comenzaron a seguir la ruta marítima e intentaron tomar contacto directamente con las fuentes de productos de la región ya que los productos del Asia sudoriental, especialmente las especias, eran universalmente apreciados.

Con la creación de nuevos puertos en el sudeste de China y con el fortalecimiento económico y militar de la China meridional entre los siglos XI y XIII los mercaderes chinos, junto con los indios y los árabes, se procuraban los productos del sudeste de Asia directamente en esta región, igual que iban a hacer los europeos tres siglos después, en vez de quedarse esperando que les entregaran los productos. Además del comercio habitual de plantas aromáticas y medicinales, sedas, algodones indios y porcelana china, los mercaderes extranjeros consiguieron por conducto de los javaneses

*Pimienta secándose al sol en
Andhra Pradesh, India.*

**El rescate del viajero por el pá-
jaro Roc. Ilustración del ma-
nuscrito del siglo XIV Ajaib al-
Majlukat, de Iraq.**

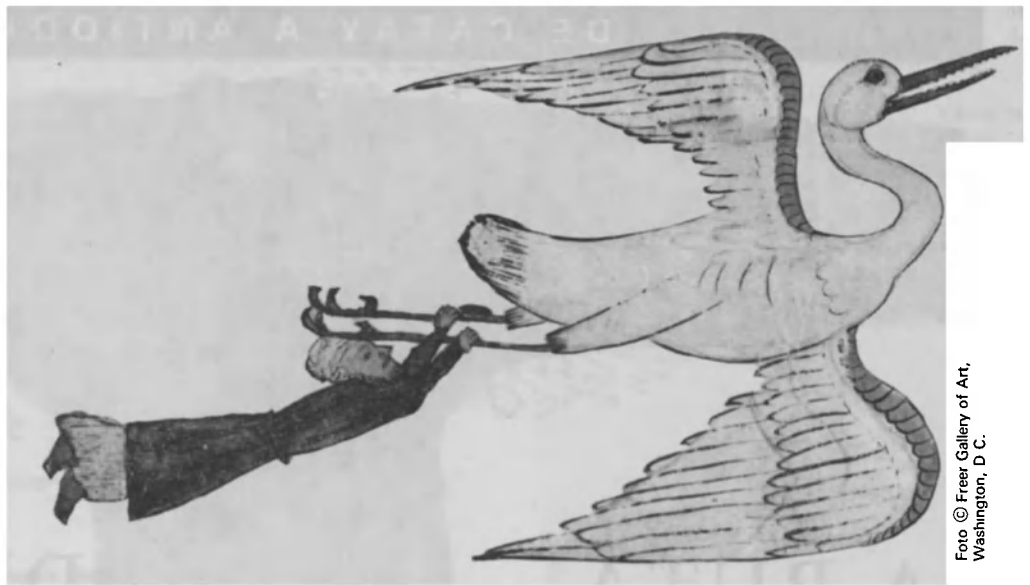


Foto © Freer Gallery of Art,
Washington, D. C.

un aumento del suministro de especias. Desde el siglo XIII al XV los javaneses dominaron el comercio de las especias recolectadas en el archipiélago oriental.

En el sector europeo, el veneciano Marco Polo mencionaba en 1282 la pimienta y el gengibre de la India y en 1484 el genovés Cristóbal Colón se refería también a las especias indias. Al principio el comercio de especias en la Europa medieval, después que los portugueses descubrieran la ruta del Cabo hacia las Indias, provenía en su mayor parte de la India occidental y de las regiones selváticas de la costa malabar. Las especias eran transportadas hacia Europa por varias rutas antes de alcanzar Asia occidental por el golfo Pérsico o por el mar Rojo. Dentro del archipiélago malayoindonesio, el comercio seguía varias rutas utilizando barcos de diversas nacionalidades. Pero hasta el estrecho de Malaca no había ninguna alternativa segura. Los productos del archipiélago eran encaminados por este canal natural porque, antes de la época de los barcos de vapor, los cambios estacionales de los vientos obligaban a los veleros a pasar en sus viajes de ida y de vuelta por este estrecho que unía la India con el archipiélago. A mediados del siglo XV, Malaca ya era el centro recolector de las especias que los javaneses enviaban desde las Bandas y las Molucas y el mayor centro de distribución de productos textiles indios. Hacia el siglo XVI, se había convertido en un depósito internacional.

En el siglo XVI los europeos aún no conocían las Islas de las Especias. Con el descubrimiento de la ruta marítima hacia la India donde las compañías europeas de la India oriental tenían sus bases, los portugueses fueron los primeros en penetrar en el sector del archipiélago con su irrupción de 1511. Después de la conquista de Malaca en ese año, penetraron inmediatamente en las Islas de las Especias entre 1511 y 1513, acabando con el dominio de Java sobre el mercado. La entrada de los portugueses en el sector asiático del mercado, es decir en la India, eclipsó a los mercaderes árabes e indios y, gracias a la conquista de Malaca, aquellos monopolizaron el comercio de las especias. En 1513 la nuez moscada llegó a

*Detalle de un atlas de 1556,
obra del navegante y cartó-
grafo francés Guillaume Le
Testu, que representa a unos
mercaderes europeos en Java
que vuelven a sus barcos car-
gados de especias.*

Lisboa desde las Molucas pasando por el puerto de Malaca. El monopolio portugués impidió a los demás europeos el acceso a la costa malabar de la India. De este modo, tanto los asiáticos como los europeos convergieron en las islas del sudeste de Asia. Los españoles, que ya se habían establecido en las Filipinas, formularon por primera vez reivindicaciones con respecto a las Islas de las Especias tras el viaje de Magallanes en 1522, aunque las retiraron de mala gana en 1529. En el siglo XVII los holandeses lograron el monopolio de este mercado, llegando a tener incluso plantaciones en las Molucas y en las Bandas. Para las potencias europeas resultaba evidente que el principal emporio de las especias era Malaca, con su posición estratégica en la confluencia de los mares, que los griegos llamaban el Quersoneso de Oro.

En el siglo XVIII un francés que llevaba el nombre predestinado de Monsieur Pierre de Poivre (poivre : pimienta) logró "rap-
tar" el clavo y la nuez moscada para culti-
varlos en los jardines botánicos de Francia
y desde allí "introdujo" los árboles de espe-
cias en las colonias francesas tales como la
isla Mauricio. Hoy, las Molucas no son el
único lugar donde crecen las especias. Zan-
zibar y Madagascar proveen ahora de clavo

a Europa y América para los condimentos y para elaborar preparados dentales y medicinales. Teniendo en cuenta que la ruta marítima directa entre el archipiélago malayo-indonesio y la costa de África oriental ya existía durante el Imperio Romano hace dos mil años, podemos preguntarnos si el cultivo de las especias comenzó en la costa africana sólo en el siglo XVIII. El clavo, la nuez moscada y la pimienta, condimentos útiles y agradables en los siglos pasados, se habían convertido en fuentes de riqueza.

La historia del comercio de las especias es la historia de la lucha feroz por la supremacía en las islas de su nombre. Este comercio condujo a la conquista, a la rivalidad y a las querellas. Empresarios de numerosas naciones, navegando por mares desconocidos en búsqueda de especias, llegaron incluso a descubrir nuevas tierras. Las especias han influido efectivamente en el destino de las naciones ; la política, la diplomacia y la conquista fueron condimentadas con pimienta, nuez moscada y clavo. Los imperios se erigieron y cayeron pero nada detuvo nunca el firme y creciente curso del comercio que había unido diferentes épocas de la historia y acercado para siempre a Oriente y Occidente.

Khoos Joo Ee

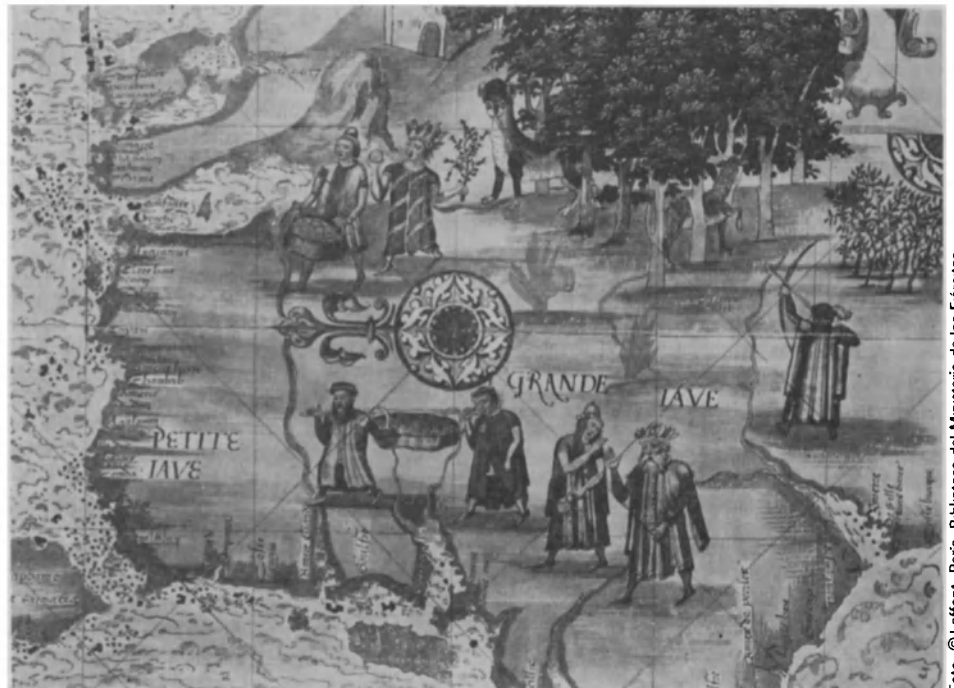


Foto © Laffont, Paris Biblioteca del Ministerio de los Ejércitos



LA RUTA DE LA SEDA

por Ma Yong

DE acuerdo con los hallazgos arqueológicos, los tejidos más antiguos que conocamos en todo el mundo fueron descubiertos en la región del lago Tai, que desde hace tiempo es famosa por su industria de la seda. En 1958, durante las excavaciones realizadas en el solar neolítico de Qian Shan Yang, distrito de Wuxing, en el Zhejiang, los arqueólogos descubrieron un bulto con piezas de seda: hilos, cinturones, telas... Los exámenes preliminares mostraron que el material de esas telas era producto de gusanos de seda de cría. Se habían pasado los hilos por la devanadera antes de tejerlos. Se trata de un tejido unido, raso, ya que la urdimbre y la trama tienen un espesor casi idéntico. La densidad es, como promedio, de 47 hilos por centímetro. Las mediciones cronológicas permiten fechar las telas en 2750 ± 100 años. Es evidente que, dado el nivel de las técnicas utilizadas, la industria de la seda no se hallaba ya en una fase primitiva, de modo que esa industria tiene una historia de más de 5.000 años.

Gracias a su extraordinaria prosperidad, los productos de esa industria se extendieron poco a poco por Occidente, en una época

MA YONG, chino, es director de la sección de relaciones sino-extranjeras antiguas del Instituto de Historia de la Academia China de Ciencias. Vicepresidente de la Sociedad China de Estudios del Asia Central, es especialista en historia de la región china de Xinjiang y autor de un libro sobre los vestigios históricos de esta región, así como de numerosos estudios sobre historia y arqueología de la misma. Es miembro del consejo internacional de redacción de Historia de la civilización del Asia central, obra patrocinada por la Unesco, y es uno de los redactores del tercer volumen de dicha historia.

ca que se sitúa aproximadamente en los siglos VI y V. a C. Pero es muy poco lo que se sabe sobre la manera como eran transportados.

A comienzos del llamado periodo de "Primaveras y Otoños" (770-476 a.C.) los reinos de Jin y de Qin, que se extendían por el sur de Shanxi, el centro de Shenxi y el suroeste de Gansu, habían ampliado su dominación hasta los nómadas del noroeste, estableciendo relaciones con las poblaciones del gran meandro del Huanghe (río Amarillo) y de la orilla occidental de éste. Desde allí se realizaron probablemente las primeras exportaciones de seda hacia Occidente. Seguramente no existía en esa época un verdadero comercio directo entre la China interior y el Asia central, pero la seda pudo muy bien viajar hacia Eurasia en el equipaje de tribus nómadas como los Xianyun o los Yue-chi, llegando desde allí a Europa por conducto de los escitas.

En territorio soviético, en el Altai, se ha descubierto un lote de piezas de seda que fueron depositadas en el siglo V a.C. en un enorme túmulo con cúpula de piedra, sepulcro de un jefe. Entre esos tejidos, a los que acompañaba un espejo de bronce también de estilo chino, figuraba un tapiz de silla de montar adornado con un fénix bordado. Se han encontrado también telas de seda e hilos de seda cosidos como franjas en tejidos de lana en tumbas de los siglos VI y V de Grecia, Alemania y Luxemburgo. A juzgar por estos indicios, parece ser que la primera ruta de la seda partía del gran meandro del Huanghe para llegar hasta el borde de los Alpes, pasando por el este y el norte del Altai y después por las estepas del Kazajstán,

En 1971 los arqueólogos chinos que trabajaban en un solar de Mawangdui, cerca de Chang-sha, en la provincia de Hunán, descubrieron tres tumbas, una de ellas enteramente intacta, que contenían un tesoro de objetos valiosos de hace más de 2.000 años. Entre ellos figuran vestidos y mantas de seda y algunos documentos impresos en bambú y en seda. Se supone que las tumbas son las de un noble de alto rango, el marqués Da, su esposa y su hijo, que vivieron en los primeros años de la dinastía de los Han del Oeste (de 202 a.C. a 9 d.C., aproximadamente). A la derecha, fragmento de una copia, impresa en seda, del Dao De Ching (El libro del sendero y de la línea recta), uno de los textos sagrados de la literatura taoísta. Arriba, un vestido de cendal, de 1,28 m de largo.

la Rusia meridional y la costa norte del mar Negro, alcanzando por fin los territorios dominados por los griegos y los etruscos.

Se observa pues que una cierta cantidad de seda viajaba de China a Europa a través de esas regiones, pero de ello no cabe deducir que en aquella época existiera una verdadera ruta comercial. Por ejemplo, los griegos, que sentían curiosidad por tan extraño producto de lujo, imaginaban mal el remoto país de Oriente donde se producía; lo llamaban simplemente "País de la Seda", nombre que siguió utilizándose hasta la época romana.

Es posible que durante el mismo periodo se introdujera también la seda en la India. Sabemos, por ejemplo, que la palabra *cinapatta*, o "seda china", se encuentra en el *Arthashastra*, escrito por Kautiliya en el siglo IV a.C. Por lo demás, el vocabulario sánscrito indica que en la India antigua se sabía ya que la seda provenía de la secreción de una especie de insectos.

Pero es al emperador Wu, de la dinastía



Han, y a su general Zhang Qian a los que debe atribuirse la iniciación de la verdadera Ruta de la Seda a mediados del siglo II a.C. Deseoso de concertar con el pueblo de los Grandes Yue-chi del Asia central una alianza contra los Xiongnu (los hunos), el emperador envió a Zhang Qian como embajador a los países del oeste. Era en 139 antes de la era cristiana. Unos diez años después, Zhang Qian llegaba al norte del actual Afganistán y abrió por primera vez en la historia una vía de comunicación directa entre la China interior y el Asia central. Posteriormente la dinastía de los Han decidió valorizar las regiones del oeste, empleando para ello enormes cantidades de mano de obra y de recursos materiales. Crear una gran ruta jalonada de estaciones de posta en los bordes norte y sur del desierto de Taklamakan habría sido imposible sin el poder militar y la eficacia administrativa de la dinastía de los Han, quienes prolongaron dicha ruta más allá del Pamir para unirla con las vías que existían ya en Asia central, occidental y meridional. A partir de entonces las expediciones de seda fueron constantes, mientras los productos del Asia occidental comenzaban a llegar en grandes cantidades a las ciudades chinas.

En un principio ese comercio era seguramente, al menos en parte, obra de las misiones diplomáticas que se enviaban China y los países de Asia central. Pero pronto iba a pasar a manos de los mercaderes de la Sogdiana, de Kushán y de los reinos partos, es decir los mercaderes "hu" ("extranjeros", "no-han") de los anales chinos. Las pinturas de la época muestran sus rasgos típicos: ojos hundidos, nariz grande, barba poblada... y se sabe que hablaban varios dialectos iraníes. Esos comerciantes organizaban grandes caravanas de camellos cargados de perfumes, joyas y objetos de vidrio

que escalaban las faldas nevadas del Pamir, atravesaban los oasis del Tarim, franqueaban los desfiladeros de la ribera occidental del río Amarillo y después los puertos del monte Largo (Long) para llegar finalmente a Chang'an y a Luoyang.

Allí reunían los cargamentos de seda que pensaban vender en Occidente al cabo de un viaje que, entre la ida y la vuelta, requería todo un año, a veces dos. En el camino tenían que afrontar múltiples peligros, a menudo para su vida, pero los beneficios merecían la pena; la exportación de la seda a las ciudades romanas y, posteriormente, al Imperio Bizantino producía sumas fabulosas. Esas fortunas comerciales constituían por entonces la base económica de la prosperidad y del embellecimiento de más de una ciudad famosa tanto en el oeste como en el centro de Asia.

Además de servir para el transporte de los productos, la Ruta de la Seda fue el cauce para transmitir las técnicas de fabricación de ésta. La propagación de esas técnicas dio lugar a más de una leyenda. Se contaba, por ejemplo, que, al marcharse hacia el país de su esposo, una princesa china casada con el rey de Jotán escondió en su tocado varios gusanos de seda. Así pudo pasar tranquilamente la frontera y enseñar la industria de la seda a sus nuevos súbditos. Otra leyenda habla de dos monjes bizantinos que ocultaron en cañas de bambú huevos de la famosa mariposa, los llevaron a Constantinopla y revelaron así a Occidente los secretos de la fabricación de la seda.

A decir verdad, la introducción de la sericultura en las regiones occidentales fue muy temprana. Al explorar unas tumbas de las dinastías Wei y Jin, descubiertas al oeste de Juiquan, en el Gansu, han aparecido unos frescos que representan a la familia del ▶



Foto © China Features, Pekín

Los arqueólogos examinan una colcha de hace 2.300 años recientemente descubierta en la provincia de Hupeh, en la China central, en una tumba que data del periodo de los Estados Guerreros (480 a 221 a.C.).

► difunto en su huerto ocupada en recolectar hojas de moral. Ello parece dar fe de que ya en el siglo III a.C. la cría de gusanos de seda se hallaba sólidamente establecida en el oeste de los desfiladeros occidentales del Huanghe. Otros documentos exhumados en Turfan, en la región autónoma de los uigures del Xingiang, muestran que en el siglo V algunas de las ciudades de ese territorio, situadas en los actuales distritos de Turfan y de Kucha, poseían una industria de la seda, en la que hasta se fabricaban brocados. En el siglo VI se conocía ya el tejido de la seda en Asia central y en Persia, donde los sasánidas intentaron asegurarse el monopolio del mismo y prohibir su propagación a Occidente. La historia de los monjes bizantinos es quizás un eco de las aventuras originadas por un embargo que estaba inevitablemente abocado al fracaso.

Pero la introducción de la industria de la seda en Occidente no afectó para nada a los intercambios económicos y culturales que posibilitaba la Ruta de la Seda. Nunca fueron esos intercambios tan numerosos como en los siglos VII y VIII d.C., como resultado sobre todo de la prosperidad, el poder y el alto grado de civilización de los imperios Sui y Tang. A partir del siglo IX, aunque con menos brillantez, el comercio siguió siendo muy activo por la Ruta de la Seda, desempeñando en él un papel de primera importancia los uigures y los mongoles. Sólo a mediados del siglo XV, momento en que la situación mundial experimentó profundos cambios, terminó la misión histórica de la famosa e ilustre Ruta. Las causas

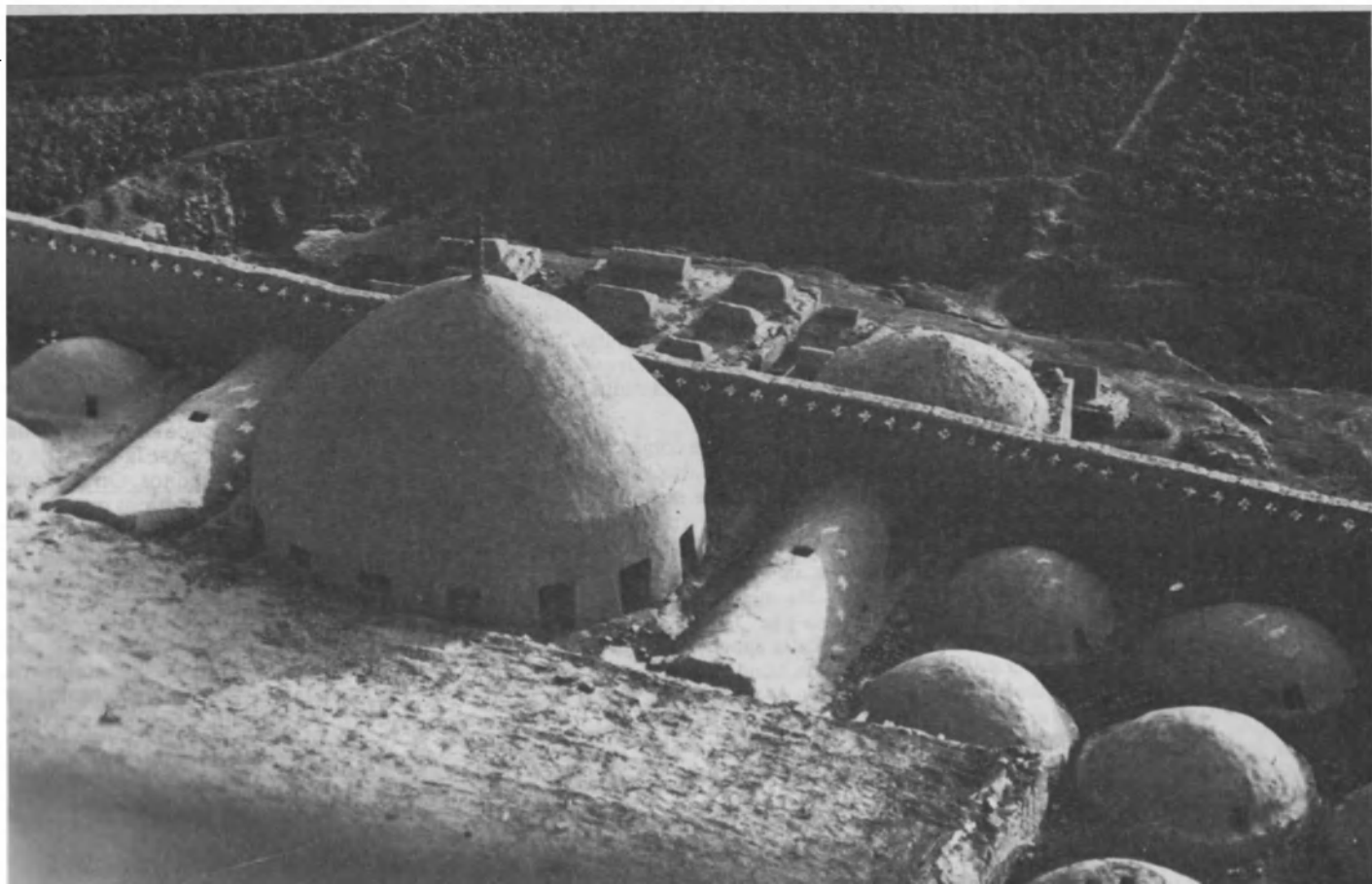
Turfán, en la Región Autónoma Uigur de Sinkiang, en China, está situada en un fértil oasis y ha sido siempre un importante centro comercial, debido principalmente al hecho de encontrarse en la frontera tradicional entre los nómadas del norte y los habitantes de los oasis de Sinkiang. Turfán constituía así una estación de postas clave en el ramal norte de la Ruta de la Seda. En la foto, la mezquita Imin de Turfán, de 1779.

principales de esa brusca interrupción son tres. En primer lugar, gracias al descubrimiento de nuevas vías marítimas y a los progresos de la navegación, las relaciones entre China y Europa no necesitaban ya de tan penoso viaje a través de un inmenso continente. En segundo lugar, tras la muerte de Tamerlán en 1405, la interminable inestabilidad política, los desastres económicos y la lenta decadencia cultural del Asia central impidieron que esa región desempeñara su papel de intermediario entre Oriente y Occidente. Por último, en virtud de una decisión política adoptada en 1424 por el gobierno de los Ming bajo el reinado del emperador Yongle, China cerró sus fronteras del noroeste. Y, pese a ello, las relaciones culturales y económicas continuaron con ciertos países del Asia central al oeste de Pamir; tras el advenimiento de la dinastía de los Qing, esas relaciones fueron incluso más estrechas que nunca y más intensas de lo que habían sido bajo los Han y los Tang. Pero se trataba de relaciones puramente regionales. Gran vía de comunicación entre el este y el oeste del viejo mundo, la Ruta de la Seda se retiraba del escenario de la historia tras una gloriosa carrera que había durado unos 1.500 años.

Pero he aquí que recientemente se han producido en Asia central y en Oriente Medio nuevas transformaciones. Han aparecido allí numerosos movimientos de renacimiento nacional. Por otro lado, la situación planetaria mundial se ha modificado considerablemente desde el final de la segunda guerra mundial. Problemas energéticos planteados por la industria moderna, posición estratégica del golfo Pérsico, desarrollo de la aviación: tales son algunos de los factores que prestan su importancia a las regiones que antiguamente atravesaba la Ruta de la Seda. Y hoy es muy posible que la gran vía de comunicación internacional abandonada desde hace 500 años resucite, recobre su prosperidad y asuma las tareas de una nueva misión histórica.

Ma Yong

Foto © P. Colombel, París



La otra Ruta de la Seda

por Rinnie Tang y Pierre Colombel

ABUNDAN los relatos sobre los intercambios comerciales entre la China antigua y los demás países por la Ruta de la Seda a través de los desiertos del Asia central. En cambio, poco se sabe de las hazañas marítimas que, tanto con fines comerciales como espirituales, se realizaron en esa región desde hace más de 2.000 años.

Según los anales de la época de los Zhou del Este (770-256 a.C.), el Reino Qi poseía ya numerosos barcos que surcaban el mar Amarillo.

Durante la dinastía de los Han del Oeste (306 a.C - 23 d.C.) el estado interviene oficialmente en el comercio marítimo. En ese mismo periodo Cantón llega a ser el gran puerto de donde los barcos chinos parten regularmente a comerciar con países situados en el territorio actual de Vietnam, así como con Malasia, Sumatra, India y el Oriente Medio. El viaje de ida y vuelta duraba cuatro años.

Bajo la dinastía Tang (618-907) se produce una gran expansión de la construcción naval y del comercio marítimo de China que utilizaba dos rutas principales, una hacia al este y otra hacia al oeste:

— desde el puerto de Dengzhou, en la península de Shandong, los barcos surcaban el mar Amarillo hasta Corea y luego el Japón;

— desde Cantón, la travesía por el mar de China meridional permitía llegar a las islas de Malasia y a Sumatra, escala importante para el

comercio chino. Prosiguiendo su ruta por el golfo de Bengala, los barcos iban a la India y luego al golfo Pérsico. Allí comerciaban con los árabes y en el viaje de regreso volvían con mercancías y también con pasajeros embarcados en las diferentes escalas.

Debido a los conflictos que estallaron en la frontera norte del país, el imperio de los Tang controlaba rigurosamente los productos que se exportaban, en particular los artículos de hierro a fin de evitar que los guerreros nómadas los transformaran en armas, así como las sederías que utilizaban como moneda para comprar caballos a los habitantes de las estepas. En cambio, a los comerciantes extranjeros que venían por mar desde el sur el gobierno les favorecía y protegía llegando incluso a eximirlos del pago de impuestos por sus transacciones comerciales.

Existen asimismo relatos sobre monjes budistas indios, persas u originarios de otras regiones de Asia central que emprendieron un peligroso viaje a través de los desiertos a fin de propagar su fe en China, así como sobre monjes chinos que iban a la India por la misma ruta para obtener allí los Sutras (tratados que reúnen, en forma de aforismos, las reglas de los rituales, de la moral y de la vida cotidiana). Pero se olvida que desde hacía tiempo se habían establecido intercambios entre China y los demás países de Oriente gracias a rutas marítimas que iban hacia el sur y hacia el este.

Los extraordinarios grabados rupestres descubiertos recientemente en el monte Kongwang, cerca del puerto de Lianyungan en el mar Amarillo, dan fe de la penetración del budismo en China por vía marítima. En el año 399 el célebre monje Faxian, acompañado de otros tres monjes budistas chinos, partió de Changan hacia la India con la misión de obtener copias de los Sutras. Su viaje duró once años. Habiendo tomado la Ruta de la Seda recorrieron unos treinta países y volvieron por el mar del Sur a China, desembarcando en Cantón.

Faxian se instaló en Nankín para traducir los Sutras y escribir la narración de su viaje por los países de Buda. Uno de sus compañeros, el monje Zhi-Yan, emprendió a avanzada edad un nuevo viaje por mar a la India, muriendo en el camino de regreso.

En el siglo VI, Bodhidharma, monje indio que iba a fundar el budismo *Chen* en China, siguió la misma ruta y desembarcó en Cantón. El *Chen*, que fue la escuela budista más apreciada por los chinos cultos, llegará por mar, en el siglo XII, al Japón, donde se difundirá luego con el nombre, más conocido en Occidente, de budismo *Zen*.

Para perpetuar la memoria de ese gran maestro espiritual que vino por el mar, los pintores chinos suelen representarlo atravesando las olas de pie en un tallo de junco. □

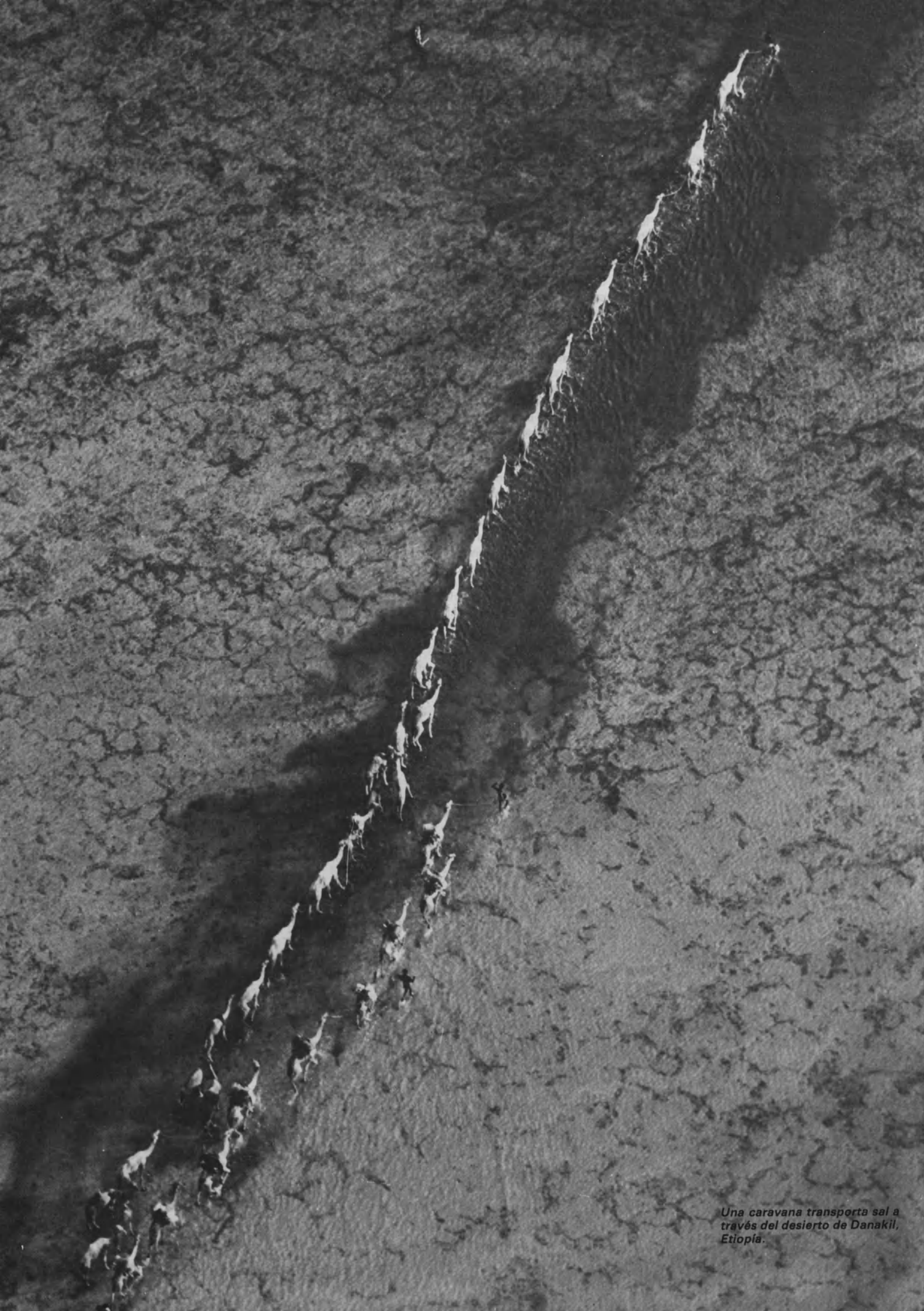
RINNIE TANG, francesa, es etnóloga del Museo del Hombre, de París. En 1983 fue comisaria de la exposición "China, frescos del desierto de Gobi", organizada en la capital francesa. Acaba de publicar un libro, *Les mots qui apaisent, sobre el boxeo chino*.

PIERRE COLOMBEL, francés, es especialista en arte rupestre en el Centro Nacional de Investigaciones Científicas de Francia y trabaja en el Museo del Hombre de París.

Cuando Bodhidharma, el monje indio del siglo VI que fundó la escuela Chan del budismo (el zen japonés), llegó a China, se instaló en el monasterio de Chaolin, cerca de Loyang. Se dice que pasó allí nueve años en estado de contemplación, sentado inmóvil frente a la pared desnuda de una gruta. Transcurrido ese periodo anunció su nueva concepción del budismo. Todos los seres, decía, están dotados de una naturaleza de Buda y la verdadera iluminación radica en la comprensión de esta realidad que las distracciones físicas y mentales ocultan. Las paredes del monasterio de Chaolin están cubiertas con pinturas que datan de la dinastía Qing (1644 a 1911). Una de ellas, 500 arhats atravesando el mar, ocupa una superficie de 300 metros cuadrados. En el detalle que se reproduce arriba a la derecha figura un grupo de arhats (hombres santos) que llevan en sus manos abanicos y los textos sagrados del budismo llamados Sutras cuyos atributos mágicos les permiten cruzar milagrosamente el mar. Resulta curioso que el monasterio de Chaolin haya sido también la cuna de la forma de lucha conocida con el nombre de Kung-fu, cuya invención se atribuye al propio Bodhidharma. El mural de la derecha representa a dos monjes, uno chino y otro indio, practicando las artes marciales en el patio del monasterio.



Fotos © Pierre Colombel, París



Una caravana transporta sal a través del desierto de Danakil, Etiopía.

Las rutas de caravanas en Africa oriental

por Joseph Frederick Mbwiliza

DOS factores principales influyeron directamente en el desarrollo del comercio de Africa oriental con regiones distantes. En primer lugar, la existencia de una importante faja costera que se extiende desde el cabo Guardafuí en el norte hasta Sofala en el sur, litoral rico en peces, mangles, sal y una gran variedad de otros productos. Esto constituyó uno de los principales incentivos para el desarrollo de las relaciones comerciales entre los pueblos de Africa oriental por un lado y los de Asia y el mundo mediterráneo por otro. En segundo lugar, en las tierras interiores de esa región africana había lagos y fuentes de sal y yacimientos minerales (hierro, oro, cobre) que constituyeron asimismo incentivos para el establecimiento de contactos comerciales regulares entre los pueblos de diferentes regiones del continente.

La falta de información sobre Africa oriental ha contribuido a hacer que se creyera que no hubo contacto alguno entre las tierras del interior y los puertos marítimos antes de que los portugueses llegaran por el océano Indico a fines del siglo XV. Sin em-

bargo, los descubrimientos recientes demuestran que el comercio con países distantes no fue impuesto súbitamente a las sociedades del interior sino que se desarrolló en torno a los viejos sistemas locales y regionales de comercio de productos alimenticios, ganado y especialmente herramientas de hierro y sal.

Fue probablemente a partir de estos humildes comienzos como los pueblos del interior llegaron a tomar contacto con el litoral y a establecer desde allí un comercio con otros países.

Sin embargo, parece probable que la reanudación de los intercambios comerciales entre el interior y la costa tuvo lugar en el siglo XVIII y que las rutas de las caravanas que iban a los grandes lagos se establecieron de modo permanente sólo en el siglo XIX para responder a la creciente demanda mundial de marfil y de fuerza de trabajo esclava para las plantaciones de Zanzíbar, de las islas Mascareñas y de las Antillas. En efecto, a mediados del siglo XIX existían ya tres grandes rutas de caravanas cada una de las cuales contaba con redes secundarias en el interior.

La que va de Kilwa hasta el lago Nyassa es quizás la más antigua de ellas puesto que data del siglo XVII. Hasta entonces Kilwa, como las demás ciudades costeras de la época, se interesaba más por el comercio marítimo que por el de tierra adentro. Kilwa, fundada por marineros musulmanes del

Oriente Medio, fue durante siglos una avanzada comercial del Islam. Gracias a los matrimonios mixtos y al concubinato la población se había africanizado gradualmente lo que permitió el desarrollo de la cultura swahili, orientada hacia el mar. El único punto de contacto con las poblaciones del interior era el puerto de Sofala que por una ruta comercial terrestre comunicaba con los yacimientos de oro de Zimbabwe. El esplendor de Kilwa se origina precisamente en su creciente dominio sobre el comercio del oro gracias al control de la ruta marítima que iba hasta Sofala, por lo que se ocupaba relativamente poco del comercio con las inmensas extensiones del interior.

Las informaciones más antiguas que poseemos sobre las relaciones comerciales entre Kilwa y el interior las debemos al jesuita portugués Monclaro quien en 1569 se refiere por primera vez al comercio del marfil entre esas dos regiones. Otras fuentes portuguesas tienden a afirmar que en el último cuarto de siglo XVI Kilwa había reajustado su comercio, hasta entonces exclusivamente marítimo, concediendo prioridad a sus relaciones con el interior como única manera de evitar la ruina económica después de que los portugueses le cerraran la ruta del oro de Zimbabwe. A partir de ese momento se dedicó de preferencia al comercio del marfil.

Aunque ese impulso vino del litoral cabe atribuir igual importancia a la evolución de la economía política de las sociedades que habitaban la gran región interior de Kilwa. ▶

JOSEPH FREDERICK MBWILIZA, tanzano, es profesor de historia de la Universidad de Dar es-Salam. Es miembro del Consejo de la Conferencia de Ciencias Sociales de las Universidades del Africa Austral y ha publicado diversos artículos y estudios sobre historia del Africa oriental y meridional.



Foto Jesper Kirkens © Museo Nacional de Tanzania

Vista de un fuerte portugués del siglo XVI en Kilwa, República Unida de Tanzania. Kilwa, que ya en el siglo X constituía un centro comercial, era el extremo marítimo de la ruta interior seguramente más antigua del Africa oriental.



► El predominio de los comerciantes yaos a lo largo de la ruta de Kilwa fue consecuencia de diversos factores económicos. Y la vanguardia de sus expediciones a la costa estaba formada por los *chisis*, herreros que ocupaban una posición clave dentro de la sociedad yao y desempeñaban un papel importante en el comercio local y regional. Alpers supone que tales invasiones tuvieron lugar entre 1590 y 1616. Pero lo que se sabe a ciencia cierta es que la transición de Kilwa hacia el comercio con regiones distantes fue un proceso gradual que pasó de una transacción regional de cueros, artículos de hierro y productos agrícolas de escaso interés para los comerciantes de la costa a un próspero y bien organizado comercio del marfil hacia fines del siglo XVII.

La segunda gran ruta de caravanas fue la que atravesaba el valle de Pangani hacia el norte, donde las relaciones entre las ciudades comerciales del litoral y los pueblos del interior se desarrollaron antes que en la costa de Kilwa. La importancia de la población que habitaba la zona intermedia, unida a los azares de las relaciones que Mombasa mantenía con los portugueses, parecen haber incitado a esta última a establecer contactos comerciales con el interior en el siglo XVI. De ahí que quepa atribuir en gran parte el esplendor de Mombasa como uno de los principales centros comerciales de la costa oriental africana al éxito con que llevó a cabo su comercio con el interior, a base de artículos tales como la miel, la cera y el marfil. El haberse así independizado, relativamente del dominio que los portugueses ejercían sobre el comercio del sur permitió a Mombasa resistir los ataques sucesivos de éstos entre 1505 y 1589.

Sin embargo, este comercio continental no parece haber resistido los trastornos ocasionados por los cambios políticos y económicos de Mombasa durante el siglo XVII. Las transacciones entre los pueblos del interior y los comerciantes de las ciudades situadas a lo largo de la costa de Mrima desde Malindi hasta Pangani sólo recobraron su vigor en la primera mitad del siglo XVIII. Las primeras narraciones de viajes de europeos concuerdan en que a mediados del si-

glo XIX las poblaciones de la costa controlaban el comercio de las caravanas en el valle de Pangani.

Pese a todo ello había importantes redes regionales que se extendían desde Usambara hasta la región de los masais y que traficaban con pieles de *mpaa*, esenciales para la celebración de los ritos del nacimiento entre los shambaas. La única fuente segura para la obtención de tales pieles se encontraba en el sur, en Pare, donde abundaban los hatos de impalas. Este comercio se amplió posteriormente al de pieles de cabra y ganado caprino y bovino. Asimismo, y probablemente hacia la misma época, algunos comerciantes shambaas comenzaron a incluir en sus transacciones con la costa aceite de manteca clarificada, ganado y tabaco a cambio de conchas que se utilizaban también en ciertas ceremonias.

Hacia fines del siglo XVIII se desarrolló en el norte de Pare un importante comercio regional. Herreros mambas viajaban a Gweno para intercambiar ganado por hierro que transformaban en armas destinadas a los mercados de Chagga y de Arusha. Su comercio abarcaba, a más del hierro, productos agrícolas, sal, tabaco, ganado y mujeres. Pero tales intercambios siguieron siendo regionales o locales hasta la segunda mitad del siglo XIX, lo que permitió a los swahilis del litoral avanzar hacia las grandes llanuras y establecer allí centros comerciales mucho antes de que la demanda de marfil en la costa suscitara una oferta importante en el interior.

De las tres grandes rutas de caravanas, la que iba de la costa de Tanzania a las riberas del lago Tanganica y aun más lejos es probablemente la más conocida aunque no sea la más antigua. Había comenzado como una red regional de comercio entre las poblaciones del oeste y del centro de Tanzania para extenderse luego hasta la costa hacia 1800. Al igual que en la región de los yaos las azadas de hierro fueron el principal artículo de comercio en todo ese periodo, lo que pone de relieve el grado de integración entre la agricultura y la artesanía alcanzado durante el siglo XVIII. Había pocos yaci-

Vista de la ciudad de Mombasa, Kenia, uno de los principales centros comerciales de la costa de Africa oriental. Desde el siglo XVI Mombasa mantenía contactos con el interior del país que le suministraba particularmente miel, cera y marfil.

mientos de mineral de hierro diseminados en la región y además las técnicas de explotación y transformación estaban sometidas a ritos y tabúes que aseguraban el monopolio de las mismas a unas pocas familias de la meseta de Ufipa y del noroeste de Tanzania.

Tampoco podía encontrarse fácilmente sal en la región. Hacia el siglo XIX la sal de Uvinza viajaba desde las orillas meridionales del lago Victoria hasta el norte de Zambia y desde el Zaire oriental hasta el valle de Ruaha.

Otro producto generalmente apreciado en el comercio regional era el cobre. Se extraía y fundía en lingotes en Katanga y los comerciantes sumbuas y galagansas lo llevaban por el norte hasta el oeste de Tanzania. En esta región los herreros locales lo transformaban en alambre para la manufactura de objetos ornamentales como ajorcas e insignias reales para las familias de los jefes.

Durante el mismo periodo los estados meridionales e interlacustres de Buha y de Burundi suministraban las materias primas necesarias para la fabricación de lanzas y de brazaletes. Como en los otros dos casos, el desarrollo de este importante comercio regional fue anterior a la penetración de las caravanas swahilis y árabes que venían de la costa. Estas últimas se interesaban particularmente por el marfil y por los esclavos y no por el hierro, la sal o el cobre y sólo llegaron al centro de Tanzania en el segundo decenio del siglo XIX.

La introducción del marfil en el comercio de artículos autóctonos del centro y del oeste de Tanzania condujo a la organización de una red comercial que enlazaba la costa con las tierras más distantes del inte-

Mina de cobre en la región de Shaba (antigua Katanga), en Zaire, sexto productor mundial de ese mineral. El cobre era uno de los principales productos comerciales de la gran ruta de caravanas que comunicaba la costa de Tanzania con las orillas del lago Tanganica. Se utilizaba para fabricar joyas y armas.



Foto © Hosa-Ouii, París

rior, mientras que las grandes operaciones del comercio internacional se apoyaban en el comercio regional.

A partir de entonces fue ya imposible mantener una dicotomía entre el comercio internacional y el local o regional. Por su propia naturaleza el comercio entre regiones distantes dependía de la producción del interior y se hallaba, por ello, estrechamente vinculado con el comercio local. Las caravanas que se dedicaban al tráfico de marfil y de esclavos compraban a su paso artículos alimenticios que cultivaban e intercambiaban localmente las mujeres y no los esclavos o peones. En cambio el hierro y la sal provenían de distritos vecinos. Los esclavos se adquirían a veces localmente mediante la intervención de bandas de cazadores o de guerreros, pero la mayoría de los que llegaban a Tabora o a Ujiji provenían de tierras lejanas. Se los destinaba generalmente al trabajo doméstico o agrícola, a la obtención de marfil y al porteo. Así, en el siglo XIX, una caravana que partía de Tabora hacia el litoral para vender marfil, esclavos y quizás también alambre de cobre, llevaba además mercancías para el trueque o para pagar el peaje a lo largo de su recorrido. Barras de sal y azadas de hierro destinadas a Ugogo y Usagara eran artículos importantes en el viaje de ida mientras que en el de regreso las caravanas venían cargadas de tejidos importados y cuentas para venderlas en el camino. Tal era un rasgo común a todas las rutas comerciales de que venimos ocupándonos.

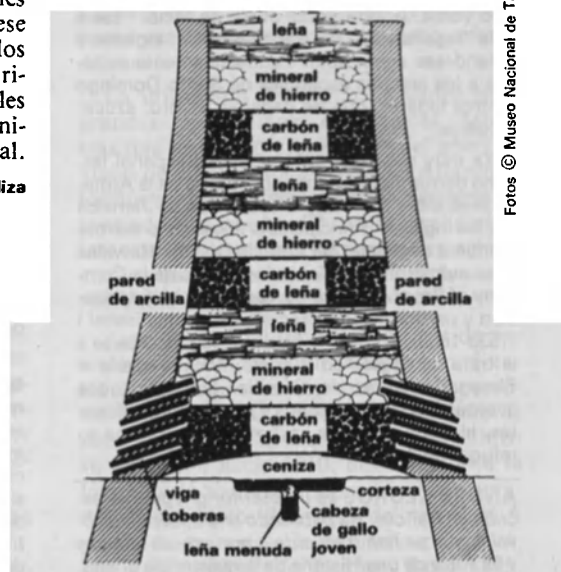
Las relaciones comerciales entre el litoral y el interior entraron a formar parte de la antigua infraestructura económica local y a veces evolucionaron a partir de ésta, pero la afectaron profundamente. No sólo contribuyeron a intensificar la explotación de los recursos naturales y humanos del África oriental sino que también originaron transformaciones sociales y políticas. Desde un punto de vista global, el comercio de las caravanas facilitó la integración de esa región africana en la economía mundial sobre una base desigual en cuanto a las condiciones de intercambio, ya que consistía fundamentalmente en la exportación de materias primas

africanas y la importación de artículos manufacturados, lo que condujo a una asimetría entre la producción y el consumo y a una dislocación de las estructuras existentes de producción e intercambio. En el marco de esta economía mundial el buscador de marfil, el cazador de esclavos, el porteador e indirectamente incluso el agricultor llegaron a ser, a mediados del siglo XIX, los precursores de los trabajadores inmigrantes de la fuerza de trabajo colonial.

No escaparon a las consecuencias del comercio de las caravanas las instituciones tradicionales africanas. A lo largo de las rutas que aquellas recorrían viajaban no sólo artículos y nuevos productos agrícolas sino también ideas que dejaron su impronta en las sociedades del continente. Una de las más importantes fue, para el África oriental contemporánea, la difusión del swahili que, a partir de la costa, hizo de la región una sola zona cultural que se extendía hasta Zambia, Malawi, Zaire oriental y el norte de Mozambique. Fue asimismo gracias a la expansión del comercio internacional en esta parte del continente como penetró el islamismo. Finalmente, entre las poblaciones "matrilíneas" del sudeste africano, ese comercio facilitó la emancipación de los hombres ofreciéndoles alternativas de riqueza fuera de las estructuras tradicionales del matriarcado y preparando así el advenimiento de la familia polígama y patriarcal.

J.F. Mbwiliza

Las azadas de hierro constituían en el siglo XVIII una de las principales mercancías de la red comercial que unía a las poblaciones del oeste y del centro de Tanzania. Las técnicas de forja eran monopolio de algunas familias, particularmente las que habitaban la meseta de Ufipa, en el oeste del país. A la derecha, vista exterior y corte transversal de un horno tradicional de la región, de 3 metros de alto. La construcción de tales hornos para la fundición del hierro obedecía a un ritual riguroso.



Fotos © Museo Nacional de Tanzania



Un cazador de esclavos portugués. Bronce de Benin (1600)



El tantán anuncia la llegada de los negreros. Bronce de Benin (1600)



Las desafortunadas víctimas

Foto © Almas, Paris

Fotos © British Museum, Londres

La trata de esclavos y sus rutas por André Kedros

DESDE comienzos del siglo quince empezó introducirse en España y en Portugal a numerosos esclavos negros procedentes de las costas occidentales de África, y ello a favor de los descubrimientos geográficos portugueses y del impulso que el Infante Don Enrique el Navegante (1394-1460) dio a las expediciones negreras. Pero lo que más favoreció la trata de negros fue el descubrimiento del Nuevo Mundo.

A partir de Santo Domingo (la primitiva Hispaniola) la conquista española se extendió rápidamente a Puerto Rico, Jamaica y Cuba. Los primeros esclavos que desembarcaron en las islas del Caribe procedían de España o de Portugal. Pero pronto se les empezó a enviar directamente desde las costas de Guinea, con destino a las plantaciones y a las minas de cobre.

El 12 de febrero de 1528, el rey concedió la primera licencia (o *asiento*) para el comercio de esclavos a dos súbditos alemanes, Heinrich Ehinger e Hieronimus Saylor, representantes de los Welser, los cuales, juntos con los Fugger (Fúcar), dominaban el tráfico financiero español. Con posterioridad se concedieron otros *asientos* por los que se autorizaba a traficantes portugueses o españoles a transportar esclavos hasta las Antillas a partir de los siguientes puntos: Sevilla, Lisboa, las Islas Canarias, las Islas de Cabo Verde, São Tomé, Angola y São Jorge de Mina. Pese a esta "legalización" del tráfico negrero, ingleses y holandeses agenciaban clandestinamente esclavos a los colonos españoles de Santo Domingo y otros lugares, que les pagaban en oro, azúcar y cueros.

Ya muy debilitado, el monopolio español terminó derrumbándose tras el desastre de la Armada Invencible en 1568 y la ocupación de Jamaica por los ingleses. Principales artífices de la derrota marítima española, Sir Francis Drake y Hawkins se convirtieron también en los pilares de la *Company of Royal Adventures*, fundada con autorización y participación financiera de la reina Isabel I (1533-1603), compañía ésta que va a dedicarse a la trata de negros en la costa africana desde el Senegal hasta el río Gambia. Estos linajudos aventureros, más corsarios y piratas que traficantes, hicieron de la isla caribeña de la Tortuga su refugio favorito.

ANDRÉ KEDROS es un escritor griego que escribe en francés. Ha publicado una docena de novelas que se han traducido a numerosas lenguas y es autor de una Historia de la resistencia griega. Con el seudónimo de André Maspain ha publicado varios libros para niños ampliamente traducidos y que le han valido una serie de premios.

Los holandeses, que habían reconquistado a fines del siglo XVI su independencia y arrebatado a los portugueses algunos de sus puntos de apoyo en la costa africana, emprendieron a su vez el comercio de esclavos en gran escala.

Por último, los franceses, patrocinados por Richelieu y sobre todo por Colbert, sacaron también su tajada de este comercio internacional tan particular tras su ocupación de las islas de la Tortuga y de Santo Domingo. Primero los armadores de El Havre, y después los de Dieppe, Ruán, Saint Malo y Burdeos se dedicaron a comprar esclavos en Senegal, Cabo Verde y otros lugares para, a imitación de sus competidores ingleses y holandeses, revenderlos en los puertos de las Antillas, Guayana, América del Norte, Venezuela, Brasil, etc.

Ocurría que, en efecto, los colonizadores de las islas y del continente americano habían exterminado casi completamente a los indios aborígenes. Además, el índice de mortalidad entre los esclavos importados era muy elevado. Por consiguiente, la escasez de mano de obra era permanente. Según los cálculos, entre 1666 y 1800 se transportaron a las colonias del Nuevo Mundo más de 10 millones de esclavos.

Los negreros seguían la siguiente ruta triangular: salían de los puertos europeos con naves cargadas de mercancías de escaso valor; a continuación, en los mercados de las costas africanas adquirían generalmente por el sistema de trueque los esclavos negros que transportaban y revendían con provecho considerable en el Nuevo Mundo; por último, regresaban a sus puertos de origen con sus naves repletas de valiosos productos coloniales como el oro, el azúcar, el tabaco, el algodón, los cueros, etc. Así, en opinión de muchos autores, la trata de negros contribuyó en gran medida al auge no sólo del comercio internacional, sino también de la industrialización de los países de Europa occidental (donde se fabricaban barras de hierro y telas de algodón destinadas al tráfico negrero).

Tanto en Europa como en Asia era sólo desde la Antigüedad no exterminar a los prisioneros sino convertirlos en esclavos. También en África se observaba, si bien en mucha menor escala, la misma costumbre, puesto que los prisioneros hechos en las guerras entre tribus se convertían en siervos, aunque quedaban más o menos integrados en la comunidad que los había vencido. La trata negrera cambió radicalmente los términos del problema. La codicia empujó a los numerosos jefes de tribus o de aldeas que se habían repartido los despojos del gran imperio africano de los Songhais (desde comienzos del siglo XV hasta fi-

nes del XVI) a hacerse entre sí la guerra incesantemente para procurarse cautivos que después vendían en los grandes mercados de esclavos de Segú, Bambarena, Jaso y Bambuk.

Desde allí se encargaban de conducirlos hasta las factorías europeas de la costa mercaderes indígenas a los que los europeos llamaban "corredores" y que no vacilaban en infligirles en el camino tratos crueles así como toda clase de privaciones, convencidos de que de esa forma aniquilarían en ellos cualquier proclividad a la rebeldía. Las caravanas que se dirigían hasta los puestos franceses tomaban la ruta del Galam, pero esperaban la estación de las lluvias para evitar a las fieras. Los "corredores" de los ingleses se encaminaban hacia Gambia cuando podían vadear los ríos y el fuego había destruido los yerbazales.

Durante largo tiempo la isla de Gorée fue uno de los principales "centros de distribución" de los esclavos que traían las caravanas. El tráfico de los árabes y, en general, de los musulmanes fue muy intenso hasta el derrumbamiento del Imperio Songhai, en 1592, para debilitarse a comienzos del siglo XVII e incrementarse en forma notable posteriormente. Las caravanas recogían a los esclavos en la región que va desde el país de Hausa hasta el lago Chad, y después subían hacia el norte por Zinder y Agadés. A partir del Fezzán, los tuareg los encaminaban hasta Trípolitania y Ghadamés. Al llegar a esta última ciudad, las caravanas se separaban dirigiéndose unas hasta Marruecos, otras hasta Túnez. Los esclavos negros recorrían, así, 3.000 kilómetros de desierto. Desde Túnez y desde Trípoli se los enviaba a Levante y se los vendía por cuarta o quinta vez.

En África oriental los principales centros de la trata eran Mombasa, Zanzibar, Kilwa y Bagamoyo, y desde allí los mercaderes árabes atravesaban el continente africano hasta el Congo e incluso hasta Angola.

Mientras que durante el siglo XIX el comercio negrero de los europeos tendía a disminuir o a hacerse clandestino, a raíz de las rebeliones de esclavos (como la de Santo Domingo) y de los esfuerzos de los legisladores para abolir la esclavitud, su importancia aumentó en las regiones de África oriental.

Actualmente se considera que la esclavitud, en el sentido propio del término, ha sido universalmente abolida. En todo caso, es universalmente condenada. La mayoría de los países africanos han alcanzado su independencia, pero es natural que de los terribles sufrimientos que les infligieron durante siglos sobreviven todavía heridas cuya curación será seguramente larga y difícil. []



Mapa © según el International Energy Annual 1982

Las rutas de la energía

por Vicent Labouret

LA mayor parte del petróleo descubierto desde principios de siglo se encuentra en países que lo utilizan en escasa proporción, mientras que otros, que son grandes consumidores, no disponen de él en su propio territorio o sólo en pequeñas cantidades. Desde entonces no ha cesado de ser el producto más importante del comercio internacional, tanto en volumen como en valor. En 1982, por ejemplo, la energía representaba un cuarto del comercio mundial total y el petróleo, por sí solo, la quinta parte del intercambio de productos, cuyo valor alcanzaba 1 billón 850.000 millones de dólares.

Pero el lugar que ocupa el petróleo es más importante aun si se considera el transporte comercial marítimo. En 1980, de los 3.732 millones de toneladas transportadas por mar en todo el mundo (sin contar el combustible consumido), la mitad correspondía al petróleo o a los productos petrolíferos. En efecto, el incremento del tonelaje del transporte marítimo de hidrocarburos ha sido muy rápido: cerca de 10% por año entre 1950 y 1973, fecha en la cual el petróleo alcanzaba su punto más alto con el 57% del total de productos transportados por mar.

La importancia de este comercio ha aumentado aun más debido a las enormes distancias que deben recorrer los barcos petroleros. La que separa a Estados Unidos del golfo Pérsico o Arábigo es de 13.500 kilómetros. La Europa meridional está a 7.800 de éste por el canal de Suez y Rotterdam a cerca de 20.000 por el cabo de Buena

Esperanza. Los buques que parten de Venezuela recorren 7.500 km para llegar a Rotterdam. Finalmente, el Japón está a 12.500 km de Arabia Saudita.

La historia de las "rutas petroleras" está pues asociada desde su origen a los medios técnicos disponibles para transportar a través de esas enormes distancias y del modo más económico posible el precioso cargamento de petróleo bruto. Es, en otras palabras, la historia de la evolución de la flota petrolera.

Ya en 1870, apenas unos diez años después del descubrimiento del petróleo en Titusville, Pensilvania, se exportaba el 64 % de la producción norteamericana de hidrocarburos. Estados Unidos y Rusia, que en el último cuarto del siglo XIX producían 9 de cada 10 barriles extraídos, exportaban más de la mitad de su producción. Ambos países competían encarnizadamente en el mercado europeo desde 1883, fecha en que se inauguró el ferrocarril que unía las zonas de producción rusas con el puerto de Batum en el mar Negro.

Las primeras grandes exportaciones de petróleo norteamericano a Europa se hacían en veleros en los que se habían instalado depósitos especiales. El primero de ellos fue posiblemente el *Charles*, construido en 1869 y equipado con 59 recipientes cuya capacidad total era de 714 toneladas. Sin embargo, el transporte de petróleo no fue muy considerable hasta 1875 debido a los problemas técnicos que planteaba el lastrado.

Fue la instalación de la industria francesa de refino lo que produjo, a partir de 1874, la primera gran exportación de petróleo crudo: 300.000 barriles ese año, 450.000 en 1879. Los refinadores franceses habían

construido instalaciones, importantes para la época, de recepción y almacenamiento entre El Havre y Ruán. De ello se aprovecharon los armadores noruegos para poner en servicio en 1879 cuatro barcos en la ruta Finlandia-El Havre. Tres de ellos eran veleros, pero el cuarto, el *Stat*, era un barco de vapor. Este comparte con el *Vanderland*, un navío belga de 2.748 toneladas, construido en 1872, el mérito de haber sido el primer barco de vapor que transportó cantidades importantes de petróleo.

En 1885, más de mil barcos, casi todos veleros, navegaban entre Estados Unidos y Europa. Al mismo tiempo, el *Gluckauf*, primer petrolero de concepción moderna, salía de los astilleros ingleses: el petróleo bruto era transportado en el casco mismo del navío.

La utilización del barco de vapor tuvo grandes repercusiones económicas. Mientras que un velero efectuaba en el año tres viajes de ida y vuelta a través del Atlántico, los nuevos buques petroleros hacían siete. A mediados de los años 90 casi la totalidad de las exportaciones norteamericanas se hacían en barcos de vapor. La era de los veleros había terminado.

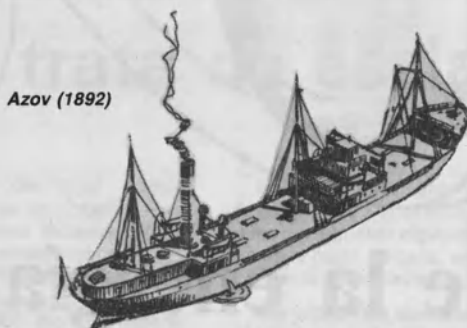
A principios del siglo XX la flota de petroleros siguió creciendo a tono con el aumento de la producción mundial de petróleo bruto y con la expansión de las nuevas necesidades de consumo. El automóvil hizo su aparición hacia 1910, destronando a la lámpara de aceite como principal consumidor de productos derivados del petróleo. A partir de entonces, la industria petrolera, que había necesitado 36 años, hasta 1895, para producir los primeros mil millones de barriles, sólo necesitaba 8 para producir esa ▶



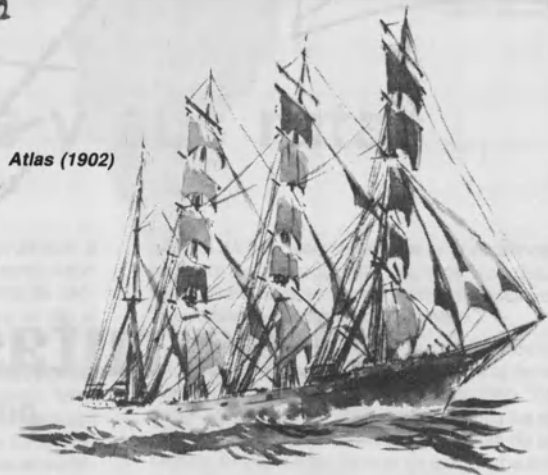
Charles (1869)



Gluckauf (1885)



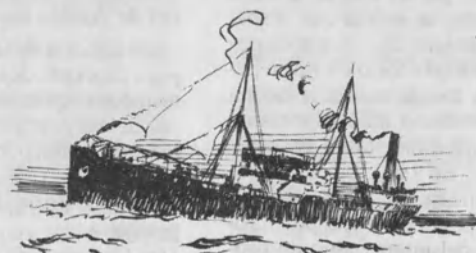
Azov (1892)



Atlas (1902)



Duffield (1906)



Motricine (1914)

► misma cantidad y hacia 1920 producía 500 millones de barriles más cada año.

Cuando estalló la primera guerra mundial, el mundo industrial dependía tan estrechamente del petróleo como fuente de energía que el acceso a las zonas de aprovisionamiento fue un objetivo primordial en la estrategia militar de los países beligerantes. La guerra originó en Europa tales necesidades de petróleo que pronto los buques especiales resultaron insuficientes. Se transportó entonces el precioso combustible en barcos de carga tradicionales, en aljibes o entre la cala y el casco de los navíos.

La flota mundial de petroleros continuó creciendo para poder satisfacer la demanda, que se cuadruplicó entre 1918 y 1939. En este periodo Estados Unidos declinó como país exportador y se inició la explotación de nuevas regiones productoras: el Oriente Medio, América Latina y Asia. La industria del petróleo llegó a ser verdaderamente internacional, aunque hasta 1947 Estados Unidos siguió produciendo más del 60 % del petróleo bruto mundial y contro-

lando el 60 % de la flota mundial de petroleros.

A partir de los años 50 el ritmo de crecimiento de la flota fue vertiginoso: aumentó al doble entre 1947 y 1957, volvió a duplicarse hasta 1966 y nuevamente hasta 1973. En los dos decenios posteriores a 1950 se produjo un desarrollo sin precedentes en la historia económica mundial, con tasas de crecimiento del PIB (Producto Interior Bruto) del orden de 5 % por año en los países occidentales. Durante ese periodo el consumo mundial de petróleo aumentó en 7,6 % por año, más rápidamente aun que el consumo total de energía que se mantuvo casi a la par del crecimiento del PIB.

Comienza a organizarse entonces la estructura moderna de la industria del petróleo: zonas productoras geográficamente alejadas de los centros de exportación, refinerías situadas cerca de los mercados de productos acabados y una flota de barcos petroleros que aseguran la comunicación entre unas y otras.

No tardó en aparecer la generación de los petroleros gigantes. Los primeros tenían una capacidad total de unas 32.000 toneladas*, límite impuesto por las condiciones físicas del canal de Suez; pero cuando éste permaneció cerrado durante cinco meses en 1957, se desarrolló entre los armadores una verdadera carrera en favor del "gigantismo". Hacia 1960 salían de los astilleros los barcos "Suezmax" de 70.000 toneladas, seguidos por los de 100.000. Sin embargo, la falta de instalaciones portuarias adecuadas y la capacidad limitada de almacenamiento en los puertos de recepción frenaron esa tendencia.

En los años 60 se produjo una baja de los precios reales del petróleo y una enconada competencia entre las sociedades petroleras internacionales. Los gastos de transporte representaban una proporción importante del precio del petróleo vendido a los países

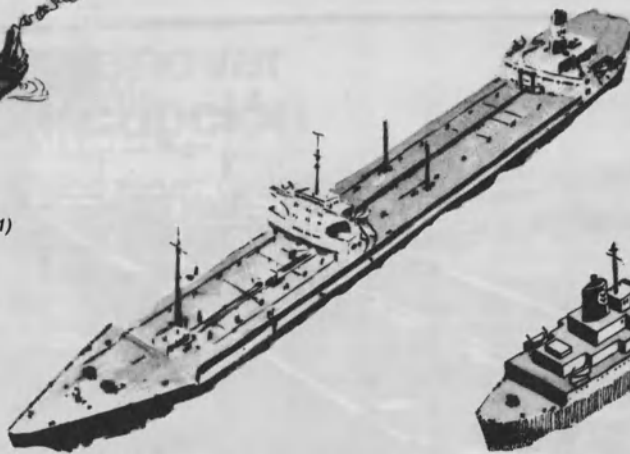
* El volumen del petróleo transportado es siempre ligeramente inferior (93 a 97 %) ya que el tonelaje comprende a más de la carga el lastre, el combustible, las provisiones para la tripulación, etc.

los superpetroleros

Capitaine Damiani (1921)



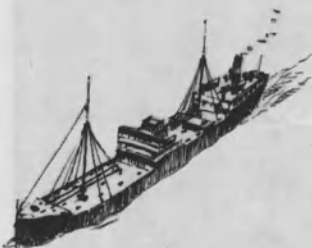
Manhattan (1962)



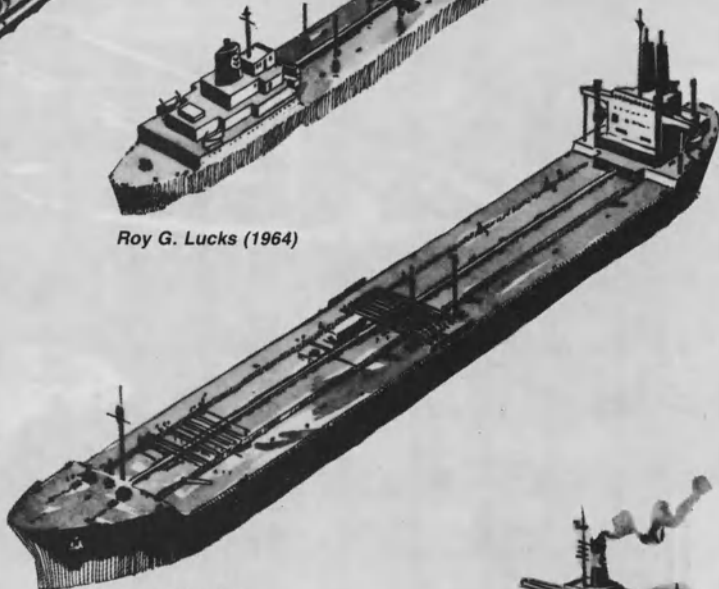
Roy G. Lucks (1964)



Spidoléine (1928)

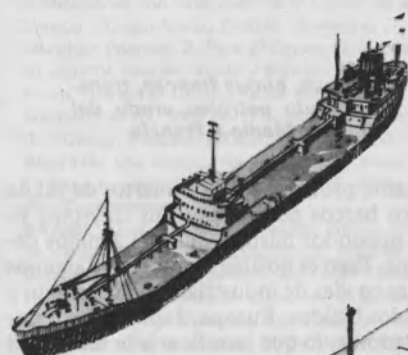


La Seine (1948)

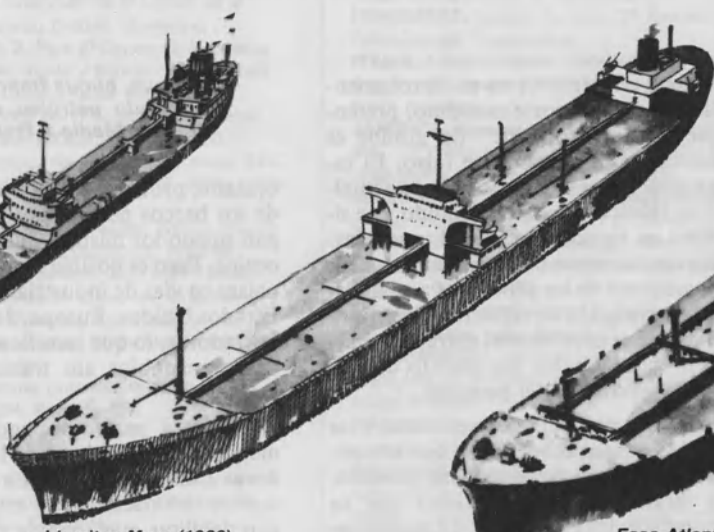


Universe Ireland (1968)

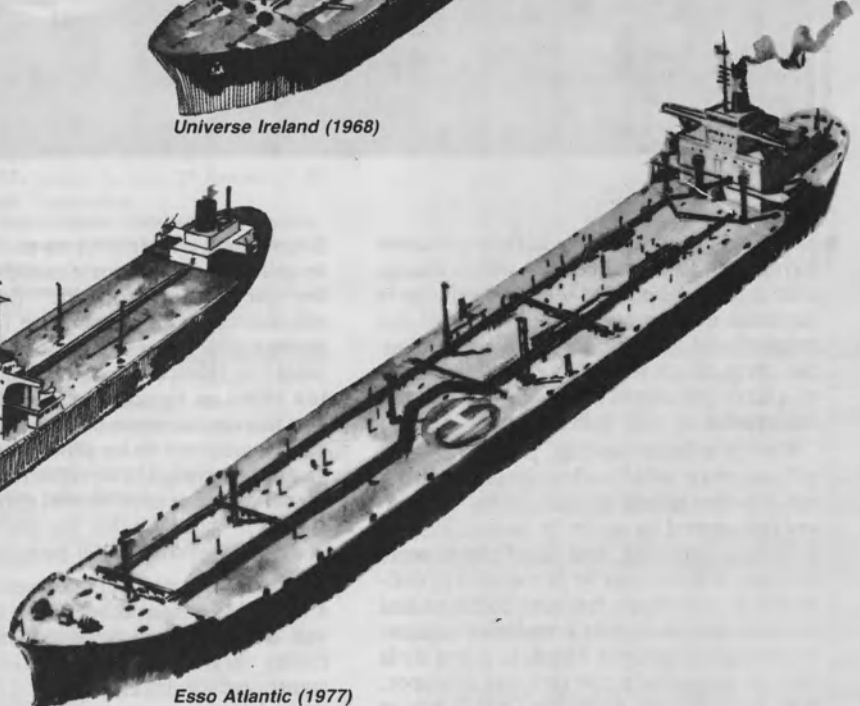
Hamlet (1934)



Bérénice (1950)



Idemitsu Maru (1966)



Esso Atlantic (1977)

importadores ; de ahí el súbito interés por optimizar ese eslabón de la cadena petrolera para obtener ventajas sobre los competidores. Cuando el canal de Suez, paso estratégico entre el golfo Pérsico y Europa, fue cerrado nuevamente el 7 de junio de 1967, los armadores —que en su mayoría eran las propias sociedades petroleras— se lanzaron a la construcción de los “Very Large Crude Carriers”, con una capacidad superior a 160.000 toneladas. Al principio, los constructores se mantuvieron en el límite de 250.000 toneladas, habida cuenta de los proyectos de ampliación que preveía la Autoridad del Canal de Suez ; pero cuando se hizo evidente que el canal permanecería cerrado durante un lapso de tiempo mayor, se planteó la construcción de los “Ultra Large Crude Carriers” cuya capacidad alcanzaba las 550.000 toneladas. Es así como en vísperas de la primera crisis petrolera de 1973, el mundo contaba con 4.458 barcos de una capacidad superior a 10.000 toneladas y una capacidad media por barco de 62.000, es decir cinco veces más que en 1947.

El alza brutal de los precios del petróleo en 1973 originó un hecho sin precedentes desde 1949 : la disminución de su consumo en el mundo entero hasta el punto de que el consumo efectivo alcanzó en 1979 el nivel de las estimaciones previstas para... ; 1976 ! A pesar de esta brusca disminución, la flota petrolera continuó acrecentándose a medida que los astilleros hacían entrega de los barcos pedidos antes de la crisis. En 1979 podía considerarse como excedentaria la tercera parte de la flota petrolera mundial. Simultáneamente, las dimensiones y, por ende, la capacidad media de los barcos petroleros siguieron aumentando —99.000 toneladas aproximadamente— aunque disminuyeron las motivaciones económicas que habían conducido a la construcción de grandes navíos.

La segunda crisis del petróleo de 1979-1980 significó un nuevo rudo golpe a la industria del transporte petrolero marítimo. En cuatro años (de 1979 a 1983) el consumo de petróleo disminuyó en 12 %. Ade-

más, las tendencias del comercio petrolero se modificaron. Las importaciones europeas y norteamericanas de crudo “long haul” (transportado desde largas distancias) proveniente del Oriente Medio fueron reemplazadas por las importaciones de bruto “short haul” (desde distancias cortas) de África del norte y del mar del Norte, lo que redujo sensiblemente los costes de transporte.

La flota comercial de petroleros contaba el 30 de junio de 1983 con 3.048 navíos con una capacidad total de 278,5 millones de toneladas, a los cuales debe añadirse 79 buques (1,8 millones de toneladas) pertenecientes a los estados y otros 58 adaptados con fines de almacenamiento u otros objetivos. En un año desaparecieron 110 barcos, la mayoría de ellos convertidos en chatarra.

Hoy día, 2 de cada 5 petroleros pertenecen a las compañías petroleras y el resto a los armadores independientes, lo que demuestra el papel importante que desempeñan las sociedades internacionales integradas. ▶



► Más de la cuarta parte de la flota petrolera navega con bandera liberiana siendo mucho más numerosos que los que lo hacen con la japonesa que ocupan el segundo lugar. La primacía del pabellón de Liberia y de algunos otros países se explica por ciertas franquicias de impuestos acordadas a los barcos registrados en esos países.

Caricaturizando apenas, podría definirse el "petrolero 1984" en los siguientes términos: es demasiado grande, es bastante joven (en general ha salido de los astilleros en el último decenio), está insuficientemente utilizado y su sistema de propulsión es deficiente, ya que en esta época de combustibles caros en que sería más económico equipar un barco con motores diesel, la mitad de la flota es propulsada por turbinas de vapor. Hay que advertir, asimismo, que jamás se ha amortizado el capital inicial.

Cabe agregar, por otra parte, que si en la actualidad la expresión "small is beautiful"

(lo pequeño es hermoso) no es forzosamente aplicable al transporte marítimo, pretender que "big is economic" (lo grande es económico) sería ciertamente falso. El tamaño medio de los barcos petroleros actualmente en fabricación ha disminuido y se sitúa ahora en torno a las 50.000 toneladas. Los nuevos navíos se destinan con frecuencia al transporte de los productos acabados, ya que la instalación de refinerías importantes en los países productores entrañará en el futuro un considerable incremento del comercio de productos del petróleo.

¿Puede razonablemente predecirse, pese a todos los riesgos económicos que se derivan del carácter estratégico del petróleo, cuáles serán las rutas marítimas que su transporte seguirá en el futuro? Las estadísticas de las reservas comprobadas indican que el Cercano Oriente posee el 50 % de éstas, seguido de América Latina (11,7 %), la Unión Soviética y África. Por tanto, es

El Onyx, buque francés, transportando petróleo crudo del Oriente Medio a Francia.

bastante probable que los puertos de salida de los barcos petroleros y sus trayectos sigan siendo los mismos durante algunos decenios. Pero es posible también que algunos países en vías de industrialización se unan a Estados Unidos, Europa, Japón y otros importadores, lo que ramificaría la red actual de intercambios sin transformarla totalmente.

Por otra parte, no podemos dejar de mencionar el problema de las vías competidoras: los oleoductos. La habilitación de nuevas instalaciones de este tipo amenaza con debilitar más todavía el transporte petrolero por mar. Los petroleros deberán de esforzarse si quieren preservar sus posibilidades de navegación.

V. Labouret

Tarifas de suscripción:

1 año: 58 francos (España: 1.450 pesetas). 2 años (únicamente en Francia): 100 francos. Tapas para 12 números (1 año): 46 francos.

Redacción y distribución:

Unesco, place de Fontenoy, 75700 París

Los artículos y fotografías que no llevan el signo © (copyright) pueden reproducirse siempre que se haga constar "De EL CORREO DE LA UNESCO", el número del que han sido tomados y el nombre del autor. Deberán enviarse a EL CORREO tres ejemplares de la revista o periódico que los publique. Las fotografías reproducibles serán facilitadas por la Redacción a quien las solicite por escrito. Los artículos firmados no expresan forzosamente la opinión de la Unesco ni de la Redacción de la revista. En cambio, los títulos y los pies de fotos son de la incumbencia exclusiva de ésta. Por último, los límites que figuran en los mapas que se publican ocasionalmente no entrañan reconocimiento oficial alguno por parte de las Naciones Unidas ni de la Unesco.

Redacción y distribución:

Unesco, place de Fontenoy, 75700 París

Subjefe de redacción:

Olga Rödel

Secretaría de redacción:

Gillian Whitcomb

Redactores principales:

Español: Francisco Fernández-Santos (París)
 Francés: Alain Lévêque (París)
 Inglés: Howard Brabyn (París)
 Ruso: Nikolai Kuznetsov (París)
 Árabe: Sayed Osman (París)
 Alemán: Werner Merkli (Berna)
 Japonés: Seiichiro Kojimo (Tokio)
 Italiano: Mario Guidotti (Roma)
 Hindi: Krishna Gopal (Delhi)
 Tamul: M. Mohammed Mustafa (Madrás)
 Hebreo: Alexander Broido (Tel-Aviv)
 Persa: Hossein Razmdyu (Teherán)
 Portugués: Benedicto Silva (Río de Janeiro)
 Neerlandés: Paul Morren (Amberes)
 Turco: Mefra Ilgazer (Estambul)
 Urdu: Hakim Mohammed Said (Karachi)
 Catalán: Joan Carreras i Martí (Barcelona)
 Malayo: Azizah Hamzah (Kuala Lumpur)

Coreano: Paik Syeung-Gil (Seúl)
 Swahili: Domino Rutayebesibwa (Dar es-Salam)
 Croata-servio, esloveno, macedonio y servio-croata: Vitimir Sudarski (Belgrado)
 Chino: Shen Guofen (Pekín)
 Búlgaro: Goran Gotev (Sofía)
 Griego: Nicolas Papageorgiu (Atenas)
 Braille: Frederick H. Potter (París)

Redactores adjuntos:

Español: Jorge Enrique Adoum
 Francés:
 Inglés: Roy Malkin

Documentación: Christiane Boucher

Ilustración: Ariane Bailey

Composición gráfica: Georges Servat

Promoción y difusión: Fernando Ainsa

Proyectos especiales: Peggy Julien

La correspondencia debe dirigirse al director de la revista.

Para renovar su suscripción

y pedir otras publicaciones de la Unesco

Pueden pedirse las publicaciones de la Unesco en las librerías o directamente al agente general de la Organización. Los nombres de los agentes que no figuren en esta lista se comunicarán al que los pida por escrito. Los pagos pueden efectuarse en la moneda de cada país.

ANGOLA. (República Popular de) Casa Progresso/Secção Angola Media, Calçada de Gregorio Ferreira 30, c.p. 10510, Luanda BG, Luanda.

ARGENTINA. Librería El Correo de la Unesco, EDILYR S.R.L., Tucumán 1685 (P.B."A") 1050 Buenos Aires.

Correo Argentino	CENTRAL (B)	TARIFA REDUCIDA CONCESION No. 274
		FRANQUEO PAGADO CONCESION N° 4074

REP. FED. DE ALEMANIA. Todas las publicaciones con excepción de *El Correo de la Unesco*: Karger Verlag D-8034, Germering / München Postfach 2. Para *El Correo de la Unesco* en español, alemán, inglés y francés: Mr. Herbert Baum, Deutscher Unesco-Kurier Vertrieb, Besaltstrasse 57, 5300 Bonn 3. Mapas científicos: Geo Center, Postfach 800830, 7 Stuttgart 80.

BOLIVIA. Los Amigos del Libro, casilla postal 4415, La Paz; Avenida de las Heroínas 3712, casilla postal 450, Cochabamba.

BRASIL. Fundação Getúlio Vargas, Editora-Divisão de Vendas, caixa postal 9.052-ZC-02, Praia de Botafogo 188, Rio de Janeiro, R.J. (CEP. 20000). Livros e Revistas Técnicos Ltda., Av. Brigadeiro Faria Lima, 1709 - 6° andar, Sao Paulo, y sucursales: Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Recife.

COLOMBIA. Instituto Colombiano de Cultura, carrera 3ª, n° 18/24, Bogotá.

COSTA RICA. Librería Trejos S.A., apartado 1313, San José.

CUBA. Ediciones Cubanas, O'Reilly n° 407, La Habana. Para *El Correo de la Unesco* solamente: Empresa COPREFIL, Dragones

n° 456, e/Lealtad y Campanario, Habana 2.

CHILE. Editorial Universitaria S.A., Departamento de Importaciones, casilla 10220, Santiago. Librería La Biblioteca, Alejandro I, 867, casilla 5602, Santiago 2.

REPÚBLICA DOMINICANA. Librería Blasco, Avenida Bolívar, no. 402, esq. Hermanos Deligne, Santo Domingo.

ECUADOR. Revistas solamente: DINACOUR Cia. Ltda., Santa Prisca n° 296 y Pasaje San Luis, Oficina 101-102, Casilla 112b, Quito; libros solamente: Librería Pomare, Amazonas 863, Quito; todas las publicaciones: Casa de la Cultura Ecuatoriana, Núcleo del Guayas, Pedro Moncayo y 9 de Octubre, casilla de correos 3542, Guayaquil.

ESPAÑA. MUNDI-PRENSA LIBROS S.A., Castelló 37, Madrid 1; Ediciones LIBER, Apartado 17,

Magdalena 8, Ondárroa (Vizcaya); DONAIRE, Ronda de Outeiro 20, apartado de correos 341, La Coruña; Librería AL-ANDALUS, Roldana 1 y 3, Sevilla 4; Librería CASTELLS, Ronda Universidad 13, Barcelona 7.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA. Unipub, 205, East 42nd Street New York, N. Y. 10017. Para *El Correo de la Unesco*: Santillana Publishing Company Inc., 575 Lexington Avenue, Nueva York, N.Y. 10022. Para libros y periódicos: Box 433, Murray Hill Station New York, N. Y. 10157.

FILIPINAS. The Modern Book Co., 926 Rizal Avenue, P.O. Box 632, Manila, D-404.

FRANCIA. Librairie de l'Unesco, 7, place de Fontenoy, 75700 Paris (C.C.P. Paris 12.598-48).

GUATEMALA. Comisión Guatemalteca de Cooperación con la Unesco, 3ª Avenida 13-30, Zona 1, apartado postal 244, Guatemala.

HONDURAS. Librería Navarro, 2ª Avenida n° 201, Comayagua, Tegucigalpa.

ITALIA. Licoso (Libreria Commissionaria Sansoni S.p.A.) Via Lamarmora 45, Casella Postale 552, 50121 Florencia.

JAMAICA. Sangster's Book Stores Ltd., P.O. Box 366, 101 Water Lane, Kingston; University of the West Indies Bookshop Mona, Kingston.

MARRUECOS. Librairie "Aux Belles Images", 281, avenue Mohammed V, Rabat; *El Correo de la Unesco* para el personal docente: Comisión Marroquí para la Unesco, 19, rue Oqba, B.P. 420, Rabat (C.C.P. 324-45).

MEXICO. Librería El Correo de la Unesco, Actipán 66, Colonia del Valle, México 12, D.F.

MOZAMBIQUE. Instituto Nacional do Livro e do Disco (INLD), Avenida 24 de Julho, 1921, r/c e 1º andar, Maputo.

PANAMA. Distribuidora Cultura Internacional, apartado 7571, Zona 5, Panamá.

PARAGUAY. Agencia de Diarios y Revistas, Sra. Nelly de García Astillero, Pte. Franco 580, Asunción.

PERU. Librería Studium, Plaza Francia 1164, apartado 2139, Lima.

PORTUGAL. Dias & Andrade Ltda., Livraria Portugal, rua do Carmo 70-74, Lisboa 1117 Codex.

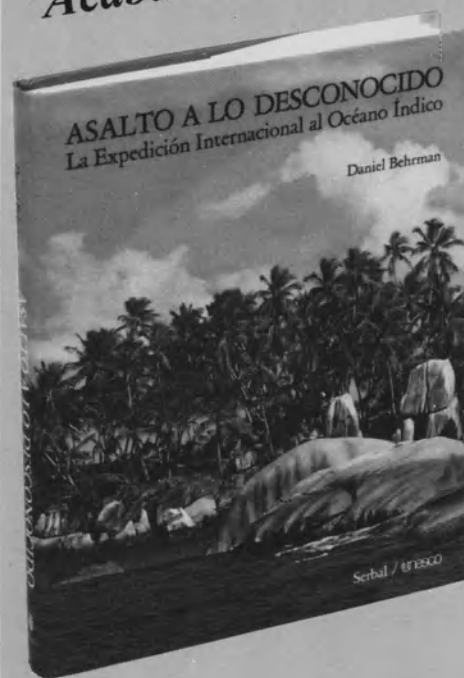
PUERTO RICO. Librería Alma Mater, Cabrera 867, Río Piedras, Puerto Rico 00925

REINO UNIDO. H.M. Stationery Office, P.O. Box 569, Londres S.E. 1. Para mapas científicos solamente: McCarta Ltd., 122 Kings Cross Road, Londres WC1X 9 DS.

URUGUAY. EDILYR Uruguaya, S.A., Maldonado 1092, Montevideo.

VENEZUELA. Librería del Este, Av. Francisco de Miranda 52, Edificio Galipán, apartado 60337, Caracas 1060-A; La Muralla Distribuciones, S.A., 4a. Avenida entre 3a. y 4a. transversal, "Quinta Irenalis" Los Palos Grandes, Caracas 106.

Acaba de aparecer



Asalto a lo desconocido

por Daniel Behrman

La Expedición Internacional al Océano Índico se realizó a bordo de diversos buques entre 1959 y 1965. Sus fines eran explorar el menos conocido de los océanos no polares y verificar hipótesis científicas específicas. Así, determinados descubrimientos contribuyeron a una auténtica revolución de la teoría geológica.


Este libro presenta la dimensión humana de la expedición. Recoge los comentarios personales de los participantes, los éxitos y los fracasos, las controversias y la pasión que suscita la investigación científica. El lector encontrará en él, además, una percepción del experimento humano que supuso la utilización de nuevos métodos de exploración conjunta del océano y podrá apreciar la incidencia de tal experimento en la región y en la comunidad científica mundial.

Edición conjunta de Ediciones del Serbal (Witardo, 45-Barcelona, España) y de la Unesco.

Distribución en España: derechos exclusivos de Ediciones del Serbal.

Resto del mundo: a través de los distribuidores de cualquiera de los coeditores.

Precio: 120 francos franceses.

A long pier extends from the foreground into the sea, supported by wooden pilings. Several large, parallel pipes are laid out along the pier, stretching towards the horizon. In the background, an industrial facility with storage tanks and structures is visible on the water's edge under a clear sky.

Por estos gasoductos tendidos sobre una escollera de 10 kilómetros de largo, en Ju'Aymah, Arabia Saudita, se conducen gases licuados de petróleo desde los depósitos del puerto hasta los grandes barcos de transporte. Estos productos petrolíferos constituyen una rama importante de la industria petrolera mundial (véase el artículo de la pag. 31).