La Ruta de la Seda y La Habana

Por: Hugo Moldiz Mercado
Globalizacion, 11 de octubre 2019
CubaDebate 8 octubre, 2019

Región: América Latina, Caribe, China
Tema: Política, Política exterior

La globalización de la que tanto se ha escrito comenzó en realidad hace unos 60 000 años, cuando parece que algunas tribus de homo sapiens se desplazaron sistemáticamente al norte de su África originaria. Puede que hayan usado balsas por el Nilo, o se hayan desplazado por tierra a través del istmo de Suez, o se hayan lanzado a las corrientes del estrecho de Gibraltar.

Cuando la especie surgió, el clima de lo que hoy llamamos Eurasia era muy fríamente inhóspito para nuestros abuelos. Hubo que esperar muchas decenas de miles de años para que resultaran una alternativa atractiva para aquellos seres que eran probablemente tan inteligentes como nosotros hoy en día, pero estaban mucho menos informados de cómo hacer las cosas. Llegaron incluso a poblar primero Australia que Europa, a pesar de la lejanía y las evidentes barreras marítimas que eso representó.

Durante esos milenios en los que fuimos asimilando nuevos asentamientos y maximizando nuestras potencialidades de obtener o producir lo que necesitábamos para sobrevivir fue creciendo también la cantidad de información propia y ajena que cada humano almacenaba y usaba. El comercio, como forma desarrollada de esa supervivencia, hizo que se intercambiaran bienes para satisfacción de las partes. Los viajes permitieron que ciertas mercancías exóticas para un grupo humano le fueran accesibles, aunque vinieran de lugares remotos. Se podían obtener bien por intercambio directo o también a partir de un invento revolucionario: el dinero, que es la mercancía universal.

Con esta carta de crédito, un comerciante no tenía que cargar con voluminosos bienes para cambiarlos por lo que necesitaba en donde fuera. Lo que sirviera de dinero era casi siempre más fácil de transportar. Si se certificaba su validez podía cambiarse por cualquier recurso en cualquier parte. El oro y otros minerales escasos y de interés por todos resultaron idóneos para que un comerciante veneciano pudiera adquirir bienes en una feria pekinesa. Y también para traerlos de vuelta a su origen adriático con el fin de venderlos de nuevo, sacando la mayor ganancia posible del servicio de su gestión y transporte de vuelta.

Durante muchos siglos, la seda de China se cambió por oro y otras mercaderías monetizables. El procesamiento y producción de este exquisito tejido, de origen proteico y producido por capullos de polillas, solo era bien conocido allá. Sin embargo, era ambicionado por las personas más solventes de Europa. Así surgió un factor de globalización comercial y financiera que determinó la vida de muchos, incluyendo la mayoría de los ancestros de los que hoy habitamos Cuba. La expedición de Colón tenía como motivación última, al menos aparentemente, competir con la ruta y el cinturón de la seda que unía el oriente chino con el occidente europeo.

Como los humanos somos muy ingeniosos e innovadores, a la vez que temerarios, una vez establecidos los asentamientos europeos en América, se comenzó a ampliar aquél cinturón

terrestre y las rutas marinas que se habían comenzado siglos antes en Eurasia y África. Ahora se trataba de **usar la esfericidad del planeta y arribar a las mercancías asiáticas por el occidente**. Durante casi tres siglos funcionó entonces un largo camino para las mercancías europeas occidentales a Asia y las asiáticas de vuelta. Implicaba muchos azares y aun así resultaba sostenible.

La llamada "Flota de Indias" movilizó una formidable armada de galeones que enlazaban periódicamente primero Sevilla, usando la navegabilidad del Guadalquivir para esos buques, y después Cádiz para remontarse a través de un inmenso Atlántico hacia el Caribe. Su operación en nuestro Mediterráneo americano era compleja. Cuando venían lo hacían fundamentalmente a Cartagena, hoy en Colombia, o Portobelo que estaba al norte de Panamá, en el Caribe.

El regreso a la península tenía una escala larga de avituallamiento y agregación inevitables nada menos que en La Habana.**Nuestra posición geográfica privilegiaba que la Corriente del Golfo ayudará a los buques en su retorno europeo. También, la excelente condición de seguridad multifacética de la bahía se prestaba de maravillas para la logística, la construcción y el mantenimiento de los buques que estaban sometidos a tan riesgosa travesía de regreso**.

Habrá que divulgar los numerosos estudios que deben existir, o hacerlos, acerca de lo que esta aventura de la historia comercial del mundo significó como una de las razones de nuestra idiosincrasia nacional, de nuestra hermosa diversidad, y de nuestra cultura multidimensional.

Para completar la nueva ruta de la seda de los siglos XVI al XVIII, la aventura atlántica complementaba a otra desde Asia. La llamada "Flota del Pacífico" iba y venía a Manila en las islas que hoy se llaman Filipinas, hasta Acapulco, en la entonces Nueva España después de atravesar ese inmenso océano. Sus mercaderías se transportaban entonces por tierra, a través de Puebla, para llegar a Veracruz en el Golfo de México y de ahí a La Habana, para ser reembarcadas en la Flota de Indias. Por supuesto que también funcionaba en dirección contraria para mercancías europeas destinadas al extremo oriental de Asia.

La República Popular China es hoy la gran propulsora de un proyecto global del "Cinturón y la Ruta de la Seda" que cubre inversiones y desarrollo en los países involucrados en estas globalizadoras aventuras del primer y segundo milenio de nuestra era. **El lugar histórico que debe tener Cuba en ella, y nuestra Habana de cinco siglos, es tan determinante como el de Estambul en Europa**.

Una reflexión actual acerca de estos orígenes también nos lleva a muchas conclusiones lógicas que, aunque evidentes, a veces se olvidan. Si algún privilegio tenemos de la naturaleza es nuestra situación geográfica con relación a las cadenas de comercio y transporte mundial de personas y mercancías. Los panameños gozan de algo similar y lo usan a fondo. Es cierto que nuestros intentos están claramente sesgados por el bloqueo al que se nos ha sometido desde hace décadas por querer ser libres.

Pero, **¿hemos usado realmente todas nuestras posibilidades dando facilidades máximas para que el ingenio y la iniciativa de los cubanos aprovechemos esta ventaja en bien de nuestro orden social, que es justo por definición?** ¿Qué está ocurriendo de forma espontánea ahora mismo en nuestro país con el importante comercio informal que florece y del que toda la sociedad cubana solo se beneficia marginalmente y

unos pocos notablemente? ¿Resulta la excelente iniciativa del puerto libre del Mariel lo suficientemente atractiva para lo que fue concebida? ¿Manipulan nuestros bancos todos los valiosos flujos financieros que presumiblemente circulan por nuestro país en los bolsillos de las personas? ¿Están las inversiones y regulaciones portuarias y aeroportuarias de nuestra Patria y sus proyecciones futuras a escala con esta oportunidad de ser llave del Golfo y centro distribuidor natural de personas, mercancías y finanzas de este mundo global en esta región del mundo?

La cultura y el conocimiento de la historia completa, la que no siempre alcanza sus justas conclusiones en los libros de educación básica, pueden ayudarnos a promover alianzas, a competir y a triunfar en el objetivo de construir una sociedad verdaderamente más justa, libre y democrática como tiene que ser el socialismo que nos decía Fidel.

Hugo Moldiz Mercado

Hugo Moldiz Mercado: *Es abogado boliviano, comunicador, docente universitario, investigador, máster en Relaciones Internacionales y corresponsal de agencias internacionales de noticias. Ha asesorado algunas comisiones de la Asamblea Constituyente de Bolivia.*

La fuente original de este artículo es CubaDebate
Derechos de autor © Hugo Moldiz Mercado, CubaDebate, 2019

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Hugo Moldiz Mercado**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca