
Caravana de camells

Autor:

Data de publicació: 04-08-2022

[Salta a la navegació](#)[Anar a la cerca](#)

Una caravana de camells contemporània per al transport de sal al llac Karum, a la regió d'Afar, Etiòpia

Antic mosaic romà que representa un comerciant que conduïa un tren camell. Bosra , Síria

"Caravana que s'acosta a una ciutat al vast desert del Sàhara", de: Stanley i els herois blancs a l'Àfrica, de H. B. Scammel, 1890

Tren camell que transporta una casa, Kalgoorlie, Austràlia Occidental, ca. 1928

Comboi de camell a la vall del Rift de Jordània, maig de 2010

"Caravana de camells" redirigeix aquí. No s'ha de confondre amb Camel Caravan, un antic programa de ràdio.

Un tren camell o caravana és una sèrie de camells que transporten passatgers i mercaderies en un servei regular o semi-regular entre punts. Tot i que poques vegades viatgen més ràpid que la velocitat de marxa humana, durant segles la capacitat dels camells de suportar dures condicions els va fer ideals per a la comunicació i el comerç a les zones desèrtiques del nord d'Àfrica i la península Aràbiga. Els trens de camell també s'utilitzaven amb moderació en altres llocs del món. Des de principis del segle 20 han estat substituïts en gran part per vehicles motoritzats o trànsit aeri. [1]

Contingut

Àfrica, Àsia i Orient Mitjà

Vegeu també: Beduïna, comerç transsaharià i ruta de la seda

Amb diferència, l'ús més gran dels trens de camell es produeix entre el nord i l'oest d'Àfrica pels tuaregs, shuwa i hassaniyya, així com per grups afiliats culturalment com els Toubou, Haussa i Songhay. Aquests trens de camells realitzen el comerç dins i al voltant del desert del Sàhara i el Sahel. Els trens viatgen fins al sud del centre de Nigèria i el nord del Camerun a l'oest, i el nord de Kenya a l'est del continent. En l'antiguitat, la península Aràbiga era una ruta important per al comerç amb l'Índia i Abissínia.

Els trens de camell també s'han utilitzat durant molt de temps en porcions del comerç transasiàtic, inclosa la Ruta de la Seda. Ja a principis del segle XX, les caravanes de camells van tenir un paper important connectant la regió de Pequín/Shanxi de l'est de la Xina amb els centres mongols (Urga, Uliastai, Kobdo) i Xinjiang. Les rutes travessaven Mongòlia Interior i Exterior. Segons Owen Lattimore, que va passar cinc mesos el 1926 creuant la vora nord de la Xina (des de Hohhot fins a Gucheng, passant per Mongòlia Interior) amb una caravana de camells, la demanda del comerç de caravanes només es va incrementar amb l'arribada de vaixells de vapor estrangers als ports xinesos i la construcció dels primers ferrocarrils a l'est de la Xina, ja que van millorar l'accés al mercat mundial de productes de l'oest de la Xina com la llana. [2]

Austràlia

Vegeu també: Camell feral australià i Ernest Eugene Kramer

Al món anglosaxó, el terme "tren camell" s'aplica sovint a Austràlia, sobretot el servei que una vegada va connectar un cap de ferrocarril a Oodnadatta, al sud d'Austràlia, amb Alice Springs, al centre del continent. El servei va acabar quan la línia de tren es va ampliar fins a Alice Springs el 1929; aquest tren es diu "el Ghan", una versió abreujada de "Afghan

Express", i el seu logotip és camell i genet, en honor als "camells afganesos" que van ser pioners en la ruta. [3]

Amèrica del Nord

Estats Units

Article principal: Cos de Camell dels EUA

La història dels trens de camells als Estats Units consisteix principalment en un experiment de l'exèrcit dels Estats Units. El 29 d'abril de 1856, trenta-tres camells i cinc conductors van arribar a Indianola, Texas. Tot i que els camells eren adequats per a la feina de transport al sud-oest americà, l'experiment va fracassar. La seva tossuderia i agressivitat els feia impopulars entre els soldats, i espantaven els cavalls. Molts dels camells van ser venuts a propietaris privats, altres es van escapar al desert. Aquests camells ferals van continuar albirant-se a principis del segle 20, amb l'últim albirament reportat el 1941 a prop de Douglas, Texas. [4]

Colúmbia Britànica(Canadà)

Article principal: Camells Cariboo

Els camells es van utilitzar de 1862 a 1863 a la Colúmbia Britànica, Canadà, durant la febre de l'or cariboo. [5]

Organització de caravanes de camells

Tot i que l'organització de les caravanes de camells va variar al llarg del temps i el territori va recórrer, el relat d'Owen Lattimore sobre la vida de caravanes al nord de la Xina a la dècada de 1920 dona una bona idea de com és el transport de camells. En el seu Camí del Desert cap al Turkestan descriu majoritàriament caravanes de camells regentades per empreses han xineses i hui de l'est de la Xina (Hohhot, Baotou) o Xinjiang (Qitai (llavors anomenada Gucheng), Barkol), recorrent les rutes que connecten aquestes dues regions a través del desert del Gobi a través d'Interior (o, abans de la independència de Mongòlia, Outer) Mongòlia. Abans de la independència efectiva de Mongòlia Exterior de la Xina (cap al 1920) les mateixes empreses també van executar caravanes cap a Urga, Uliassutai i altres centres de Mongòlia Exterior, i fins a la frontera russa a Kyakhta, però amb la creació d'una frontera internacional, aquestes rutes van entrar en decadència. Les rutes de caravanes menys importants servien diverses altres zones del nord de la Xina, com la majoria dels centres actuals de Gansu, Ningxia i el nord de Qinghai. Algunes de les empreses de caravanes amb seu a Hohhot més antigues tenien una història que data de principis de la Dinastia Qing. [2]

Camells

Representació d'un escultor modern de (el cap de) una caravana que s'acosta a Pequín, amb un tirador de camells i un mestre de caravanes muntat, un cuiner de cap o un xiansheng muntat al seu costat. Als deserts de Mongòlia, no es veuria un dignatari en una cadira de sedan viatjant, ni un camell nadó acompanyaria la seva mare. [6] No obstant això, Mildred Cable i Francesca French en el seu llibre The Gobi Desert (1942) descriuen com un jove camell pot ser portat en un bressol de fusta a l'esquena de la seva mare. Després de la primera setmana és capaç de caminar al seu costat amb períodes de descans al bressol; a mesura que envelleix es torna capaç de transportar una càrrega d'articles més lleugers que necessita la caravana però als quatre anys pot portar una càrrega completa. [7]

Les caravanes originàries dels dos extrems de la ruta Hohhot-Gucheng estaven compostes per camells bactrians de dos geperuts, adequats per al clima de la zona, tot i que molt ocasionalment es podien veure dromedaris d'un sol humped portats a aquesta ruta per uigurs ("turki", en la parla de Lattimore) caravanes de persones de Hami[8] Una caravana normalment estaria composta per una sèrie d'arxius (xinès: 队, lian), de fins a 18 camells cadascun. Cadascun dels homes de caravana de rang i arxiu, coneguts com els camells-tiradors (xinès: 骆驼, la luotuo-de), estava a càrrec d'un d'aquests arxius. A la marxa, la feina del camell-tirador era conduir el primer camell del seu arxiu per una corda lligada a una clavilla unida al nas, cadascun dels altres camells de l'arxiu sent conduïts per mitjà d'una corda similar pel camell que tenia al davant. Dos arxius (lian) formaven un ba, i els camells-tiradors dels dos arxius s'ajudaven mútuament a l'hora de carregar càrrega sobre els camells a l'inici de la marxa de cada dia o descarregar-la quan s'aturés. Per fer la seva feina correctament els tiradors de camells havien de ser experts en camells: com comenta

Lattimore, "com que no hi ha un bon metge conegut per ell [un camell] quan està malalt, han d'aprendre a mantenir-lo bé". Tenir cura de la salut dels camells incloïa la capacitat de trobar el millor pasturatge disponible per a ells i mantenir-los allunyats de les plantes verinoses; saber quan no s'ha de permetre que un camell begui massa aigua; com aparcar camells per a la nit, permetent-los obtenir el millor refugi possible de la neu bufada pel vent a l'hivern; com distribuir adequadament la càrrega per evitar que faci mal a l'animal; i com tractar lesions lleus dels camells, com butllofes o nafres. [9]

La càrrega de camells va ser descrita per Mildred Cable i Francesca French en el seu llibre *Through Jade Gate and Central Asia* (1927): «En la càrrega d'un camell comencen els seus grunyits a mesura que es col·loca la primera bala a l'esquena, i continuen ininterrompudament fins que la càrrega és igual a la seva força, però tan aviat com mostra signes d'estar en excés, el grunyit cessa de sobte, i llavors el conductor diu: "Ja n'hi ha prou! no posis més en aquesta bèstia!» [10][11]

Caravana de sal d'Azalai practicada per comerciants tuaregs al desert del Sàhara. Els francesos van informar que la caravana de 1906 comptava amb 20.000 camells.

Caravana de persones

Una caravana podia estar formada per 150 camells més o menys (8 o més arxius), amb un camell-tirador per a cada arxiu. A més dels tiradors de camells, la caravana també inclouria un xiansheng (??, literalment, "Sir", "Mister") (normalment, un home gran amb una llarga experiència com a tirador de camells, que ara fa el paper de director general), un o dos cuiners, i el mestre de caravanes, l'autoritat sobre la caravana i la seva gent era tan absoluta com la d'un capità en un vaixell. Si el propietari de la caravana no viatjava amb la pròpia caravana, enviaria un supercarg, la persona que s'encarregarà de la disposició del noli a l'arribada, però no tenia autoritat durant el trajecte. La caravana també podia transportar una sèrie de passatgers de pagament, que s'alternarien entre anar a sobre d'una càrrega de camell i caminar. [2]

El sou dels tiradors de camells era força baix (uns 2 taels de plata al mes el 1926, cosa que no seria suficient ni tan sols per a les sabates i la roba que portava mentre caminava amb els camells), tot i que també se'ls alimentava i se'ls proporcionava espai per a la tenda a costa del propietari de la caravana. Aquesta gent treballava no tant pels salaris com pel benefici de transportar alguna càrrega —la meitat d'una càrrega de camell o una càrrega completa— pròpia als camells de la caravana; quan es ven amb èxit a la destinació, aportaria un benefici útil. Encara més important, si un tirador de camells es podia permetre el luxe de comprar un camell o uns quants dels seus, se li permetia incloure'ls al seu arxiu i recollir els diners del carruatge per a la càrrega (assignada pel propietari de la caravana) que portarien. Un cop el camell-tirador es va fer prou ric per posseir prop d'un arxiu complet de 18 camells, va poder unir-se a la caravana no com a empleat sinó com una mena de soci: ara en lloc de guanyar salaris pagaria diners (uns 20 taels per anada i tornada el 1926) al propietari de (la resta de) la caravana en benefici d'unir-se a la caravana, compartir el menjar, etc.[2]

Dieta

El menjar de la gent de la caravana es basava principalment en farina de civada i mill, amb una mica de greix animal. Una ovella es comprava als mongols i es sacrificava de tant en tant, i el te era la beguda diària habitual; com que les verdures fresques eren escasses, l'escorbut era un perill. [2] A més de la càrrega pagada i el menjar i l'equipament per als homes, els camells també portarien una bona quantitat de farratge per a ells mateixos (normalment, pèsols secs quan anaven cap a l'oest i ordi quan anaven cap a l'est, sent aquests els tipus més barats d'alimentació de camell a Hohhot i Gucheng, respectivament). Es va estimar que, en sortir del seu punt d'origen, per cada 100 càrregues de mercaderia la caravana portaria al voltant de 30 càrregues de farratge. Quan això no fos suficient (sobretot a l'hivern) es podia comprar més farratge (molt car) als concessionaris que acudien als populars llocs de parada de la ruta de caravanes des de les zones poblades de Gansu o Ningxia cap al sud. [12]

Càrrega

Les càrregues típiques que transportaven les caravanes eren productes bàsics com llana, teixits de cotó o te, així com diversos productes manufacturats per a la venda a Xinjiang i Mongòlia. L'opi també era transportat, normalment per

caravanes més petites i subreptícies, generalment a l'hivern (ja que en temps calorosos l'opi es detectaria massa fàcilment per l'olor). Càrregues més exòtiques podrien incloure jade de Khotan,[13] formiguers d'elk preuats en la medicina xinesa, o fins i tot cadàvers dels homes i comerciants de la caravana Shanxi, que van morir mentre eren a Xinjiang. En aquest últim cas, els cossos havien estat enterrats primer "temporalment" a Gucheng en taüts de pes lleuger i, quan, després de tres anys més o menys a la tomba, la carn havia estat majoritàriament "consumida", el gremi de comerciants va enviar els cossos a l'est mitjançant una caravana especial. A causa de la naturalesa especial de la càrrega, es va cobrar una taxa de càrrega més alta per a aquests "passatgers morts". [14] Els camells s'han utilitzat històricament per traficar amb drogues il·lícites entre els seus béns comercials legals. [15] Com que la carn de camell és il·legal en alguns llocs, els mateixos camells són de contraban. A l'Índia, el sacrifici ritual i la matança comuna han alimentat el contraban de camells.

Velocitat

Segons el diari de Lattimore, els viatges en caravana a Mongòlia Interior no sempre seguien un horari regular. Les caravanes viatjaven o acampaven a qualsevol hora del dia o de la nit, segons el clima, les condicions locals i la necessitat de descans. Atès que la caravana viatjava a la velocitat de marxa dels homes, la distància realitzada en un dia (una "etapa") solia ser d'entre 10 i 25 mi (16 i 40 km), depenent de les condicions de la carretera i de la meteorologia, i de les distàncies entre les fonts d'aigua. De vegades es passaven diversos dies en un campament sense avançar, a causa del mal temps. Un viatge d'anada de Hohhot a Gucheng (1.550 a 1.650 mi o 2.490 a 2.660 km pel recompte de Lattimore[16]) podria trigar entre tres i vuit mesos. [17]

Les caravanes més petites propietat dels mongols de l'Alashan (la Mongòlia Interior més occidental) i tripulades per xinesos Han de Zhenfan, van poder fer marxés més llargues (i, per tant, cobrir distàncies més llargues més ràpidament) que les típiques caravanes han xineses o hui, perquè els mongols sempre van poder utilitzar camells "frescos" (recollits del seu gran ramat per a un sol viatge), a cada home se li proporcionava un camell per muntar, i les càrregues eren molt més lleugeres que a les caravanes "estàndard" (rarament superaven les 270 lliures (122,5 kg). Aquestes caravanes normalment viatjaven de dia, des de la sortida del sol fins a la posta de sol. [18] Aquest tren camell es descriu als relats del viatge realitzat per Peter Fleming i Ella Maillart al desert del Gobi a mitjans de la dècada de 1930.

Logística

Les fondes anomenades caravanseraï es van estendre al llarg de la ruta d'un llarg viatge en caravana. Aquestes fondes de carretera es van especialitzar en l'atenció als viatgers al llarg de rutes comercials establertes, com la Ruta de la Seda i la Ruta Reial. Com que aquestes rutes comercials tan llargues sovint passaven per regions desèrtiques inhòspites, els viatges serien impossibles de completar amb èxit i beneficis sense caravanseraï per proporcionar els subministraments i l'assistència necessaris a comerciants i viatgers.

Calia que els camells passessin almenys dos mesos entre llargs viatges per recuperar-se, i el millor moment per a aquesta recuperació va ser al juny-juliol, quan els camells es desprenen els cabells i el pasturatge és el millor. Per tant, la millor pràctica era que una caravana sortís de Hohhot a l'agost, just després de la temporada de pasturatge; en arribar a Gucheng, els camells més febles podrien quedar-s'hi fins a l'estiu següent pasturant qualsevol vegetació disponible a l'hivern, mentre que els més forts, després d'unes setmanes de recuperació d'una dieta de gra (el gra és més barat a Xinjiang que a l'est de la Xina), serien enviats de nou a finals d'hivern / principis de primavera, prenent un munt de gra per al farratge, i tornant a Hohhot abans de la propera temporada de pasturatge. Viceversa, es podria sortir de Hohhot a la primavera, passar la temporada de pasturatge d'estiu a Xinjiang i tornar a finals de la tardor del mateix any. Sigui com sigui, seria possible que la gent de la caravana i els seus millors camells fessin un viatge complet d'anada i tornada en un any. No obstant això, aquesta programació perfecta no sempre va ser possible, i sovint es donava el cas que una caravana enviada des de Hohhot a l'agost acabaria quedant-se a l'altre extrem de la ruta fins a la propera temporada de pasturatge, tornant a Hohhot aproximadament un any i mig després de la seva sortida. [17]

Pèrdua de camells; comerç de cabells de camell

En gairebé tots els trajectes es perdrien bastants camells a cada caravana. En una part especialment esgotadora del viatge, un animal ja desgastat per moltes setmanes de caminar, o enverinat accidentalment menjant una planta verinosa, s'agenollà i no s'aixecaria més. Com que matar un camell era considerat mal karma per la gent de la caravana, l'animal desesperat —la mort del qual, si era propietat d'un tirador de camell individual, seria una enorme pèrdua material per al seu propietari— simplement es va deixar enrere per morir, "llançat al Gobi", com dirien els homes del camell. [19]

Com que els camells es muden a l'estiu, els propietaris de camells van rebre ingressos addicionals per recollir diverses lliures de pèl que els seus animals van deixar caure durant la temporada de pasturatge (i vessament de l'estiu); al nord de la Xina, el comerç de cabells de camell va començar cap a la dècada de 1880. Més tard, els homes de caravana van aprendre l'art de teixir i ganxet dels russos blancs derrotats (a l'exili a Xinjiang després de la Guerra Civil Russa) i els

articles que havien fabricat van ser transportats a l'est de la Xina per caravana de camells. Tot i que els cabells vessats pels camells o recollits d'ells es consideraven, per descomptat, propietat dels propietaris de camells, els treballadors de les caravanes tenien dret a fer ús d'alguns cabells per fer roba de punt per a ells mateixos (principalment mitjons) o per a la venda. Lattimore el 1926 va observar els tiradors de camells "teixint a la marxa; si es quedaven sense fil, tornarien al primer camell de l'arxiu que portaven, arrabassarien un grapat de cabells del coll i l'enrotllarien als palmells al principi d'una llargada de fil; se li va lligar un pes, i se li va donar un gir per començar a filar, i l'home va continuar alimentant llana al fil fins que va filar prou per continuar teixint". [20]

"El camell de Pequín"; fotografia de John Thomson[21]

Associacions culturals

"Al desert" ("????????", literalment "Camells") és una cançó "tradicional russa", interpretada per Donald Swann. Proporciona una traducció a l'anglès després de cada línia. La cançó és extremadament repetitiva ("S'acosta un altre camell"), fent que la traducció sigui en gran part redundant, "s'acosta tota una caravana de camells". [22]

Fritz Mühlenweg va escriure un llibre anomenat *In geheimer Mission durch die Wüste Gobi* (primera part en anglès *Big Tiger and Compass Mountain*), publicat el 1950. Més tard va ser escurçat i traduït a l'anglès amb el títol *Big Tiger and Christian*; es refereix a les aventures de dos nois que creuen el desert del Gobi.

Vegeu també

Caravana (viatgers)
Caravanseraï
Camells Cariboo
Vint equips de mula

Referències

^ BBC: "El comerç moribund del tren de camell del Sàhara" (2006)

? b c d e Lattimore, Owen [1928/9] *The Desert Road to Turkestan*. Londres, Methuen i Co; i diverses edicions posteriors. La logística i l'organització de les caravanes es discuteixen al cap. VIII, "Camel-Men All"; els mapes de rutes es troben a l'interior de la contraportada.

^ "The Ghan; història". Gran Ferrocarril del Sud. Arxivat de l'original el 2 febrer 2012. [Consulta: 18 febrer 2012].

^ Smithsonian: "Què va passar amb els camells salvatges d'Occident?"

^ Cabirop.com: Camells

^ Segons Lattimore (1928/9, p. 207), mentre que els camells femella embarassada podien viatjar com a part de la caravana amb una càrrega completa, qualsevol camell nadó nascut al desert hauria de ser abandonat, ja que, si la vaca del camell fos per a la infermeria de la jove, es tornaria massa prima per treballar.

^ Cable, M. & Francès, F. (1942) *El desert del Gobi*. Londres: Hodder & Stoughton; Pàg 162

^ Lattimore (1928/9), p. 151.

^ Lattimore (1928/9), pp. 108-115

^ Cable, M. & Francès, F. (1937) *A través de la porta de Jade i Àsia Central*; 6a ed. Londres: Hodder & Stoughton; pàg. 21

^ Cable, M. & Francès, F. (1942) *El desert del Gobi*. Londres: Hodder & Stoughton; pàgines 161-64

^ Lattimore (1928/9), p. 74

^ Lattimore (1928/9), pp. 156-157.

^ Lattimore (1928/9), pp. 230-231

^ Irwin (2010), *Camell*. Reaction Books, Londres. Pàg 57.

^ Lattimore (1928/9), p. 100

? Lattimore (1928-29), pp. 50-51.

^ Lattimore (1928/9), p. 168.

^ Lattimore (1928/9), p. 104.

^ Lattimore (1928/9), p. 52.

^ John Thomson: "En determinades estacions de l'any, els camells es poden trobar en desenes de milers creuant el desert de Gobi, carregats de te de maó, en el seu camí cap a la frontera russa. Aquest te de maó, en absència de moneda metàl·lica, forma el mitjà circulat a Mongòlia, Sibèria i Thibet. Quan a la província de Peichihli vaig presenciar la sortida d'un tren de 2.000 d'aquests camells carregats de te de maó per ser venuts als mercats russos. Aquestes bèsties també s'utilitzen en el transport de carbó i altres mercaderies, d'una part de la província a una altra, i són molt apreciades pels mongols, ja que es poden gestionar fàcilment i poden realitzar llargs viatges en regions àrides amb escassos subministraments d'aliments i aigua. Com molts dels meus lectors són conscients, el camell està adaptat físicament per travessar les planes sorrenques d'Àsia, on es troben en major nombre. L'estómac s'abasteix de bufetes que permeten a l'animal portar un magatzem d'aigua dolça i, de la mateixa manera, les gepes estan equipades amb un magatzem d'aliments en forma de matèria grassa que es pot absorbir en cas de necessitat".

^ Flandes i Cigne, "A la gota d'un altre barret" (1964)

Per llegir més

Fleming, Peter (1936) Notícies de Tàrtar: un viatge de Pequín al Caixmir. Londres: Jonathan Cape (relat de Peter Fleming sobre la seva oferta de 1935 per recórrer l'antiga ruta comercial de la Xina a l'Índia coneguda com la "Ruta de la Seda").

Lattimore, Owen (1928) El camí del desert al Turkestan. Londres: Methuen & Co.

Lattimore, Owen (1929) El camí del desert cap al Turkestan. Boston: Little, Brown i Companyia

Maillart, Ella (1936) Oasis interdites: de Pékin au Cachemire. París: Grasset

Maillart, Ella (1937) Viatge prohibit: de Pequín a Caixmir. Londres: Heinemann (trans. d'Oasis interdites)

Maillart, Ella (1942) Creuers i Caravanes. Londres: Dent

Michaud, Roland i Sabrina (1978) Caravanes a Tàrtar. Londres: Tàmesi i Hudson ISBN 0-500-27359-6 (traduït del francès "Caravanes de Tartarie", du Chêne, 1977)

Tolstoi, Alexandra (2003) Els últims secrets de la ruta de la seda: quatre noies segueixen Marco Polo a través de 5.000 milles. Londres: Profile Books ISBN 978-1-86197-379-5