

Sur les traces de Tamerlan

Jour 10 : jeudi 20/07/2017

Boukhara - Samarcande

©-Pierre-yves DENIZOT / 2017 - <http://pierre Yvesdenizot.free.fr/>



Programme du jour : sous réserve de modifications

Vers 08h00 : départ du car avec les valises. Plusieurs arrêts pour observer d'anciens réservoirs d'eau, des caravansérails (270 km)

Vers 13h00 : déjeuner sur la route

Vers 15h00 : départ du car

Vers 15h45 : visite du mausolée d'Al Boukhari

Vers 16h45 : départ du car pour Samarcande

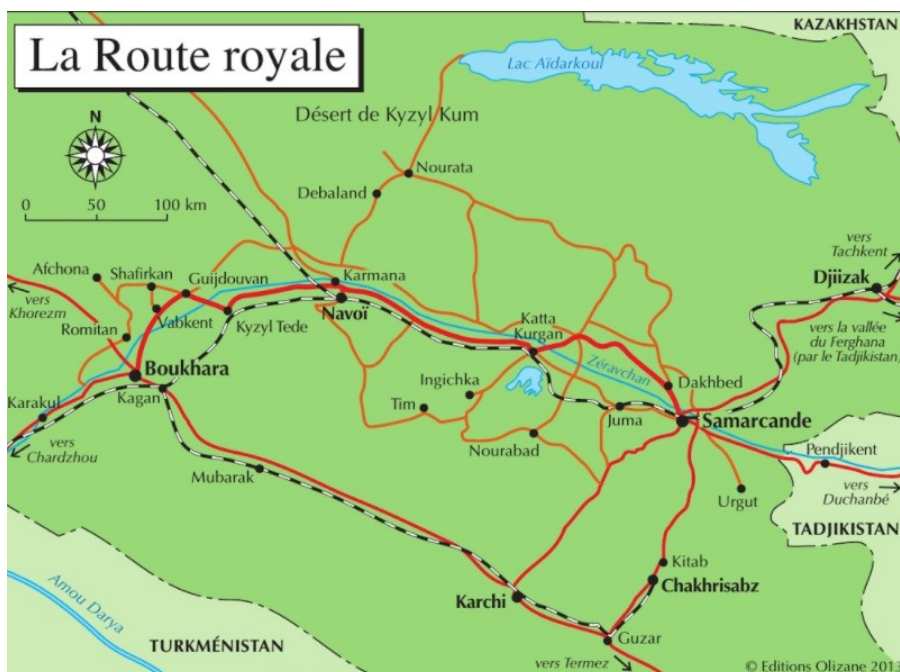
Vers 17h15 : arrivée à l'hôtel. Distribution des chambres

Vers 19h00 : départ de l'hôtel pour dîner en ville

Bon à savoir : la route Royale (ou Shokh rokh)

Cette route longue de 270 km constituait une voie importante de la Route de la Soie. Reliant les deux principales villes de Transoxiane (Samarcande et Boukhara), six ou sept jours étaient autrefois nécessaires aux marchands pour la parcourir le long de la vallée du Zéravchan. Aujourd'hui, la plupart des voyageurs la parcourent en quelques heures seulement, se précipitant vers Boukhara ou Samarcande bien que de nombreux sites qui la jalonnent méritent l'attention : le village de Tim avec son mausolée Arab Ata, Karmana, village où aimaient se retirer les émirs de Boukhara (appelée ainsi parce que les arabes y trouvaient une terre fertile et de l'eau "comme en Arménie"), le caravansérail royal

Rabat-i-Malik construit entre 1078 et 10794 et était situé sur la route de la soie. Des travaux archéologiques ont permis de représenter le plan original du caravansérail. Il était entouré par des murs allant de 54 à 56 m de haut. Sur chaque coin du carré d'enceinte se trouvait une tour. Au total, le caravansérail occupait un total de 8 277 m². Le site est candidat à l'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les chevaux, les chameaux et les balles de soie prenaient place dans les écuries du rez-de-chaussée, pendant que les voyageurs fatigués se retiraient à l'étage pour dîner, se reposer ou prier. Un élégant rempart de colonnes et d'arcs a subsisté jusqu'au début du XXe siècle mais il s'est effondré depuis.



Quelques repères sur la culture de "l'or blanc" en Ouzbékistan :

Le scénario se répète chaque année. La mobilisation générale est décrétée pour récolter l'“or blanc”, et ceux qui rechignent sont envoyés aux champs manu militari. Seule échappatoire, la corruption.

Un phénomène qui a largement façonné l'histoire de l'Ouzbékistan à l'époque soviétique dans les années 1960-1980 fut le développement intensif de la culture du coton, ordonné par Moscou dans le cadre de la spécialisation des républiques soviétiques. Cette année encore, l'Ouzbékistan a lancé sa grande bataille pour la récolte du coton [le pays figure parmi les principaux producteurs, avec la Chine, l'Inde, les Etats-Unis, le Pakistan et le Brésil]. Comme toute opération de

terrain, Coton 2011 aura réclamé une préparation minutieuse, une stratégie élaborée et une tactique imparable. Celle que les autorités ouzbèkes ont mise au point il y a de nombreuses années porte le nom de code "Travail non rémunéré". Seules les modalités varient, se perfectionnant d'une année sur l'autre. Cela concerne l'art et la manière de capturer ceux qui seront envoyés au ramassage du coton, le racket qui en résulte et le casse-tête du transport. Les moyens qu'emploie le gouvernement ouzbek pour expédier la population aux champs ont été souvent décrits : pressions, chantage, tromperie, promesses de fortune. Au final, tout le monde est réquisitionné pour cette mission "volontaire forcée", jeunes et vieux, militaires et fonctionnaires, ainsi que la plupart des citoyens ne disposant pas de piston ou de suffisamment d'argent pour envoyer à leur place un journalier plus pauvre qu'eux. La police de la route aux aguets Mais les calculs logistiques ne s'arrêtent pas là, car tous ces gens qui vont ainsi aller cueillir le coton pour presque rien au profit de leurs dirigeants bien-aimés doivent encore être convoyés jusque sur les champs de bataille. Or le carburant coûte cher, et les services des entreprises de transport ne sont pas donnés non plus. Les pouvoirs publics ont donc fait marcher leur imagination – avec des résultats remarquables. Ils ont décidé de mettre la police de la route à contribution. Prenons l'exemple de Tachkent : en cette mi-septembre, les patrouilles sillonnent la capitale, encore plus nombreuses cette année que l'an dernier. Les inspecteurs dénichent une cachette adéquate et arrêtent tous les bus et minibus qui passent (à l'exception des bus municipaux). Les policiers agissent de même à partir de leurs guérites installées aux sorties de la ville ou sur les grandes routes. Ils vérifient les papiers du chauffeur et ne manquent pas de pointer les moindres irrégularités (peccadilles sur lesquelles, en dehors de la saison du coton, ils ferment généralement les yeux). Ils confisquent alors provisoirement le véhicule pour l'envoyer aux points de rassemblement des ramasseurs de coton. Toutefois, une somme convenable peut permettre aux conducteurs d'échapper à leurs griffes. Ainsi, la haute saison de récolte des pots-de-vin auprès de la population coïncide avec celle de l'"or blanc", matière première stratégique du pays.



D'après nos sources, dans la vallée de Fergana, ainsi que dans les régions de Samarkand et de Boukhara, les pouvoirs publics sur place ne se contentent pas, cette année, de "rafles" parmi les fonctionnaires ou dans les grosses usines. Les administrations municipales et régionales ont aussi ordonné à des patrons de cafés, de restaurants, de banques, d'hôtels et d'autres établissements privés d'envoyer une partie de leurs employés ramasser le coton. Les récalcitrants sont menacés de contrôles fiscaux inopinés ou de coupures de gaz. Rares sont ceux qui résistent au tout-puissant appareil administratif. Le plus souvent, les patrons versent des sommes importantes pour être exemptés. Seule la proximité du pouvoir permet de ne pas être touché. Mieux, si vous êtes un responsable administratif et que vous prenez part à l'organisation de ce travail forcé, vous avez de bonnes chances de vous remplir les poches.

Alicher Nouraliev <http://www.courrierinternational.com/article/2011/10/27/les-volontaires-forces-de-la-guerre-du-coton>

Compléments : sardoba & caravansérail

Le sardoba : en raison du climat sec, l'eau était très importante en Asie centrale. Le climat était particulièrement difficile pour les caravanes qui traversaient le désert. C'est pourquoi un stockage spécial d'eau ou sardoba était placé le long de la voie de la caravane. Le sardoba est un réservoir d'eau avec un dôme couvert. Pour accéder à l'eau, les voyageurs devaient descendre des escaliers. Un tel stockage d'eau se trouvait près des caravansérails et même dans les villes. Le réservoir était rempli par l'eau de pluie et de fonte en hiver. Parfois, l'eau provenait de rivières et d'autres sources d'eau par des canaux souterrains (kyariz). Les sardobas ont été construits à partir du premier siècle av JC et jusqu'au XVIII^e siècle après J.-C. Plus tard, ils ont été abandonnés en même temps que les chemins caravaniers. Mais certains d'entre eux existent aujourd'hui, donnant l'occasion d'apprendre leur construction dans les détails. Les dômes avec des trous étaient également destinés à recueillir de l'eau. Certains réservoirs d'eau avaient également des espaces circulaires et même des appartements pour les voyageurs. Un bon exemple est le sardoba à Karaulbazaar. La plupart des sardobas connus trouvés en Ouzbékistan sont dans l'oasis de Boukhara. Le plus grand et le plus ancien stockage d'eau est le sardoba dans le caravansérail Rabat-i-Malik.



Le caravansérail : Un caravansérail est, au Proche et Moyen-Orient ainsi qu'au Maghreb, un lieu où les caravanes de marchands font halte. Il s'agit d'un bâtiment qui accueille les marchands et les pèlerins le long des routes et dans les villes. Selon les endroits, le nom change : dans le monde iranien, il s'appellera plutôt khan (han en turc) alors qu'au Maghreb, c'est le mot funduk (foundouk) qui est le plus couramment employé. On pourrait comparer le caravansérail à

un relais de poste en Europe ou à un ryokan au Japon. Un caravansérail est toujours fortifié, et comporte à la fois des écuries (ou des enclos) pour les montures et les bêtes de somme, des magasins pour les marchandises et des chambres pour les gens de passage. Il est fréquent que les magasins se trouvent au rez-de-chaussée et les chambres au premier étage. C'est aussi un lieu d'échange fréquenté par de nombreux étrangers. Le terme caravansérail (Fig 10) est emprunté au persan karwan, la caravane et saray, le palais.