

L'ASIA E L'EUROPA AL TEMPO DI GALILEO: L'ALTRO 'NUOVO MONDO'

ROBERTO PERUZZI

Dipartimento di studi sull'Asia Orientale, Università di Venezia

1. Nuove vie e nuovi mondi

Con la caduta di Costantinopoli nel 1453 e l'affermarsi dell'impero Ottomano nel Mediterraneo orientale, le tradizionali vie di comunicazioni con l'Asia si trovarono a essere sotto il saldo controllo della nuova potenza e dei suoi mercanti. Gli arabi non avevano mai costituito un vero ostacolo alle relazioni commerciali degli europei, al contrario avevano rappresentato un importante veicolo di trasmissione delle conoscenze e delle informazioni riguardanti il continente asiatico, oltre a svolgere un ruolo di mediazione e, talvolta, di compartecipazione ai traffici che Genova o Venezia intrattenevano con i loro territori. Ma i turchi, rappresentando un potere centralizzato e in ascesa, pur non interrompendo le relazioni economiche con i mercanti italiani, indirizzarono la loro politica verso un controllo diretto del commercio, tale da favorire le corporazioni mercantili del proprio impero e da garantire un flusso costante di liquidità alle casse dello stato attraverso una serie di dazi e licenze per gli europei che avessero voluto acquisire quei prodotti che dall'Oriente raggiungevano le coste del Mediterraneo. Prodotti di lusso e di alto costo: le spezie, innanzitutto, e tra queste il pepe, ma anche la seta e oggetti, lavori di oreficeria, o tessuti che costituivano costose ed eccentriche rarità per i mercati d'Occidente. L'affermazione della nuova potenza portò dunque a un innalzamento dei prezzi di tali prodotti a tutto vantaggio dell'Impero Ottomano e delle città italiane che continuarono a svolgere le loro attività, sebbene in un nuovo contesto per loro meno redditizio e più difficile¹.

La nuova situazione rendeva chiara ai regni affacciati sull'Atlantico la necessità di liberarsi da questo duplice controllo esercitato sui traffici mediterranei. Trovare altre vie per il continente asiatico, e per il miraggio delle sue infinite ricchezze, diventava un fattore vitale della loro politica e, poiché la posta in gioco era alta, si poteva tentare di seguire anche le vie più rischiose o quelle fino ad allora ritenute più improbabili. Ad esempio, finanziare Colombo nella ricerca di una via occidentale al continente, fondata su considerazioni scientifiche non meno che ispirata da suggestioni bibliche o legate alle letture degli autori greci e arabi o a leggende, come quella della navigazione di San Brandano [13, pp. 17-40]. Oppure finanziare il viaggio verso sud di Vasco de Gama nel 1497, e il suo tentativo di trovare una via per l'India circumnavigando l'Africa, sulle tracce di antiche memorie di spedizioni e peripli portati a termine da navigatori fenici,

e sulla più concreta esperienza del viaggio con cui Bartolomeo Diaz, pochi anni prima, aveva superato il Capo di Buona Speranza.

Nei cinque anni compresi tra il viaggio di Colombo e quello di Vasco de Gama dovremmo collocare l'inizio di quel processo di interconnessione planetaria delle relazioni tra gli uomini, gli stati, le economie e le conoscenze, che solo cinque secoli più tardi sarà chiamato "globalizzazione".

Se il navigatore genovese, pensando di aver raggiunto le propaggini orientali del continente asiatico, aveva scoperto un 'nuovo mondo', Vasco de Gama aveva raggiunto quello che era stato il vero obiettivo di entrambi: nel 1498 sbarcando a Calicut aveva per primo trovato una via per l'India e per le 'isole delle spezie' e, allo stesso tempo, annullato il vantaggio storico di cui l'area mediterranea aveva goduto nelle relazioni con l'Asia.

2. I portoghesi e la 'volontà di Dio'; gli olandesi e la volontà della Compagnia delle Indie

L'India, e il continente per cui si era aperta una via diretta, erano però essi stessi qualcosa di nuovo e inaspettato per i primi europei che vi giunsero. Re Manuel del Portogallo al ritorno di Vasco de Gama cercò di ottenere subito dal Papa una conferma formale di quanto contenuto nella bolla papale *Romanus pontifex* che nel 1454 aveva garantito i diritti di conquista e commercio su Etiopia, Persia e India a re Alfonso, suo predecessore. Uno dei passaggi della bolla forse può più efficacemente rappresentare l'aspettativa e l'orientamento portoghese verso le terre appena raggiunte:

(Si accorda) [...] piena e completa facoltà al re Alfonso di invadere, ricercare, catturare, conquistare e soggiogare tutti i Saraceni e qualsiasi pagano e gli altri nemici di Cristo, ovunque essi vivano, insieme ai loro regni, ducati, principati, signorie, possedimenti e qualsiasi bene, mobile ed immobile, che sia di loro proprietà, e di gettarli in schiavitù perpetua e di occupare, appropriarsi e volgere ad uso e profitto proprio e dei loro successori tali regni, ducati, contee, principati, signorie, possedimenti e beni ... [1, p. 49].

Con questo atto, insieme al Trattato di Tordesillas del 1494, che ripartiva le rispettive 'sfere d'influenza' con la monarchia spagnola, il pontefice attribuiva al Portogallo pieno diritto a trattare come propri legittimi possedimenti tutte le terre poste a est di Capo Verde a cui le sue navi fossero giunte. L'azione portoghese fu quindi diretta a una politica di razzia e saccheggio, di pratica indiscriminata della pirateria, legittimata dal fatto di essere rivolta verso 'saraceni e pagani', in un area che arbitrariamente era stata posta sotto la corona del Portogallo. Con l'azione di forza e la pratica della pirateria, approfittando delle divisioni e rivalità politiche interne all'area dell'Oceano Indiano, i nuovi arrivati si conquisteranno una rete di punti di appoggio navale e fortezze costiere tra l'India, Ceylon e l'attuale arcipelago indonesiano: con il controllo del porto di Goa, sulla costa del Malabar, nel 1510, faranno di questo approdo la capitale di quello che, con una certa pretenziosità, chiameranno l'*Estado da India*, e nel 1560 vi istituiranno

il Tribunale dell'Inquisizione con lo scopo di perseguire e colpire le pratiche 'pagane' e il manifestarsi dell'eresia tra i neo convertiti. Eppure, sarà proprio la caratteristica predatoria e violenta della iniziale affermazione dei portoghesi a mostrarne l'intrinseca debolezza. Già i primi viaggi e i primi tentativi di commercio resero evidente che gli europei non erano in grado di offrire sui mercati asiatici alcuna merce la cui vendita potesse giustificare gli alti costi e rischi del trasporto dalla madrepatria e che non erano neppure in grado di disporre in quantità sufficiente del metallo prezioso, per lo più argento, necessario per acquistare i prodotti locali – e soprattutto le spezie – da riesportare.

Se la pirateria riusciva a fornire una parte delle merci e dell'argento necessari a che una qualche forma di commercio potesse sussistere, questa non raggiunse mai livelli tali da avere un qualche oggettivo rilievo e, di fatto, nel contesto del sistema economico asiatico, la presenza portoghese restò sempre ai margini [4, pp. 513-515]. Il vantaggio di cui questa riuscì a godere per circa sessanta anni fu essenzialmente dovuto all'aver acquisito una posizione stabile sul continente prima degli altri concorrenti europei. Perfino la capacità di imporre la propria presenza per via militare andò incontro a una serie di ostacoli e rovesci militari contro turchi, egiziani, persiani e indiani. La presenza militare portoghese non riuscì a superare le Molucche e gli arcipelaghi circostanti e il modo in cui si dovette interagire con l'Impero Cinese o con il Giappone mostrò i limiti e le possibilità di questo primo tentativo di affermazione europea in Asia. Naturalmente i portoghesi riuscirono ad avviare relazioni commerciali, ma dovendo sottostare alle condizioni e ai controlli di quegli stati: anche in questo caso, il vantaggio, più che dall'effettiva portata quantitativa e qualitativa di questi scambi, nasceva dal carattere di esclusività che faceva dei portoghesi, almeno per alcuni decenni, gli unici ad avere accesso a quei mercati².

Se l'impresa portoghese in Asia poteva suscitare meraviglia e ammirazione in Europa, e se si traeva vantaggio dall'essere i primi e, per molto tempo, gli unici a poter agire nell'area, è però necessario non perdere di vista il fatto decisivo, costituito dal peso sostanzialmente irrilevante sul piano complessivo dei commerci e delle operazioni finanziarie svolte in quello stesso periodo nell'insieme del 'sistema asiatico' dagli operatori locali e dai non europei. Commercialmente i portoghesi potevano suscitare un interesse minimo o, non di rado, passare inosservati agli occhi delle comunità di mercanti baniani, cinesi, persiani, ebrei ed armeni che operavano negli empori e nei centri di scambio asiatici.

Gli olandesi, tra la fine del Cinquecento e l'inizio del Seicento, iniziarono a scalzare i portoghesi dalle loro posizioni con la loro Compagnia delle Indie Orientali e a questi più tardi iniziarono ad affiancarsi i britannici con la loro Compagnia, omologa della concorrente olandese. Gli olandesi abbandonarono rapidamente le velleità ideologiche legate all'attività dei missionari, limitandone le attività ogni qualvolta questo poteva essere di danno ai commerci e, più in generale, alle attività della Compagnia. Ma soprattutto compresero che la fonte di profitto nel contesto asiatico sarebbe consi-

stata nell'inserirsi negli stessi commerci interasiatici, facendosi accettare come uno degli attori locali, disponibile ad accettare le regole del gioco e a collaborare con le autorità indigene e le corporazioni mercantili presenti in tutti i centri del sistema³. Pur non abbandonando del tutto le attività piratesche e l'uso della forza, compresero che non sarebbe stata questa la via degli affari in Asia. Non sarebbe stato infatti di alcuna utilità conquistare e dominare militarmente il 'sistema asiatico', posto che fosse possibile, ma piuttosto sarebbe stato di utilità diventarne parte essi stessi, riconoscendo implicitamente come la fonte di ricchezza fosse il commercio nella stessa Asia meridionale e orientale, e non nel trasportare le merci locali in Europa. Naturalmente questa attività non venne meno, ma complessivamente costituì una voce necessaria, ma secondaria, nelle registrazioni degli utili della Compagnia, oltre tutto con rischi e tempi di realizzo dei propri investimenti tali da essere incomparabili con le condizioni di relativa sicurezza e la rapidità degli scambi proprie dei mercati asiatici⁴.

3. Ricchezza e conoscenza scientifico-tecnologica: l'Europa è più avanzata dell'Asia?

Ciò che colpisce è il fatto che, da Vasco de Gama ad Adam Smith, nessun osservatore europeo, fosse mercante, soldato, filosofo o diplomatico, mise mai in discussione il carattere avanzato e prospero caratterizzante il 'sistema asiatico' nell'insieme dei suoi attori e soprattutto dei due imperi che ne costituivano i principali pilastri: l'Impero Moghul in India e l'Impero di Cina. Anzi, era diffusa tra gli osservatori la consapevolezza di una superiorità economica e di una maggior ricchezza rispetto a tutti i regni europei dell'epoca: convinzione ancora presente in Smith negli ultimi decenni del Settecento per quanto riguardava la Cina. Semmai, chi avesse voluto indicare una presunta barbarie di questi favolosi regni, doveva farlo attaccandone le forme organizzative del potere e della società o stigmatizzarne i fondamenti etici delle loro culture: lo fecero, per esempio, Montesquieu e De Raynal nei confronti dei cinesi, ma anche in questi casi si trattò di osservazioni isolate e più che bilanciate da quelle di altri, come Ricci, Voltaire e lo stesso Smith. E, in ogni caso, nemmeno le voci critiche si spingevano fino a mettere in discussione la ricchezza di questi stati e il carattere avanzato sia sul piano economico che su quello tecnologico di queste società. È su quest'ultimo aspetto che si sono spesso concentrati pregiudizi e percezioni errate, essenzialmente a partire dagli anni Venti dell'Ottocento: che in ogni caso si trattasse di paesi arretrati sul piano tecnologico, e dunque economico, è una di quelle convinzioni che si radicheranno con forza nell'immaginario occidentale. Infatti, solo negli ultimi trent'anni è stato possibile – ma gradualmente e tra mille cautele – prendere in considerazione le fonti e i documenti indigeni esistenti, per ristabilire un equilibrio di giudizio comunque più prossimo a quelli degli osservatori sei-settecenteschi che ai giudizi dei viaggiatori vittoriani, o a quelli dei nostri nonni [14, pp. 259-262].

Considerato come periodo di comparazione la prima metà del Settecento, sul piano delle tecnologie meccaniche impiegate nelle manifatture indiane o in quelle cinesi,

non è possibile rilevare un loro carattere di 'arretratezza' rispetto a quelle impiegate in Inghilterra fino all'avvento della macchina a vapore. E se si sposta l'attenzione sulle tecnologie impiegate in gran parte dei laboratori artigianali dei due imperi, è difficile non far pendere la bilancia a favore di questi in termini di soluzioni di lavoro e strumenti tecnici impiegati. Lo stesso discorso vale considerando un aspetto 'tecnologico' in senso lato dell'organizzazione del lavoro: la ripartizione del processo di produzione interno alla manifattura, o al grande laboratorio artigiano cinese. La suddivisione di tale processo in molte operazioni separate, cui sono adibiti lavoratori che debbono svolgere esclusivamente quella singola mansione, accelerando il ritmo e la capacità produttiva, così come descritto da Adam Smith, era presente da tempo in Cina, soprattutto in settori come la lavorazione e il confezionamento del tè o nelle produzioni di porcellane nelle manifatture imperiali.

Le tecnologie in cui gli europei sembravano avere un qualche vantaggio riguardavano la navigazione e le armi. Ma anche in questo caso sarebbe necessario distinguere tra percezione e realtà. La navigazione oceanica europea aveva conosciuto un grande sviluppo sia nella qualità degli strumenti e dei materiali impiegati sulle navi, sia nelle tecniche di costruzione delle navi. L'obiettivo era quello della disponibilità di battelli in grado di reggere la navigazione oceanica di lungo raggio e per lunghi periodi, sufficientemente capienti da garantire una buona capacità di carico, e in grado di avere a bordo quel minimo di armamento necessario alla propria sicurezza. Il problema di questo tipo di navi era rappresentato dai costi elevati e dalla rapida usura: nel migliore dei casi, una buona nave poteva arrivare a compiere due o tre viaggi per l'India con ritorno ma, in generale, la vita media di un battello sulla rotta delle spezie era di sei-sette anni a cavallo tra il Seicento e il Settecento. Inoltre, se erano eccellenti per attraversare gli oceani, presentavano molti più problemi nei mari dell'Asia meridionale, caratterizzati da arcipelaghi di isole e barriera corallina, forti correnti in presenza di scogli e secche del tutto sconosciute ai navigatori europei. Gli asiatici, nel tempo, avevano preferito concentrarsi su modelli di navi di minore dimensione – anche se non sempre – che venivano disegnati e pensati per impieghi specifici: ad esempio, le navi costruite per la navigazione nell'Oceano Indiano erano concepite in funzione del fatto che avrebbero dovuto sfruttare il monzone nella traversata tra l'India e l'Egitto, oppure in funzione del tipo di carico che avrebbero dovuto trasportare. Il tipo di tecnologia navale di maggior successo del 'sistema asiatico' fu indubbiamente, fino a tutto l'Ottocento, la giunca cinese. Il suo modello originario, per altro esistente da secoli, nel XV secolo sotto la dinastia Ming, aveva raggiunto dimensioni superiori ai battelli europei, in una fase in cui l'impero cinese pensava alla costituzione di una flotta oceanica e al finanziamento di spedizioni navali di esplorazione e commercio. Abbandonati questi progetti, a causa dei costi e delle nuove minacce che si addensavano sui confini continentali della Cina, la giunca cinese rimase comunque il principale e più sicuro mezzo per la navigazione commerciale in tutta l'Asia meridionale. I suoi vantaggi erano rappresentati dal basso costo, dalla rapidità di costruzione, dalla grande manovrabilità, dal rappresentare uno

strumento perfetto per la navigazione sotto costa o in bassi fondali e, non ultima, dalla grande capacità di carico. Oltre a ciò, a consentirne l'affermazione, intervenne il fatto che a est di Ceylon la diffusa rete di comunità e colonie commerciali cinesi controllava, già nel Cinquecento, il commercio internazionale di alcuni prodotti strategici come riso, rame, argento, pepe. La giunca mantenne il suo ruolo fino al momento della definitiva affermazione della navigazione a vapore: ma ancora nell'ultimo decennio dell'Ottocento, la quantità di merci convogliata attraverso questo mezzo rappresentava una quota considerevole del commercio asiatico. Il suo successo fu testimoniato anche dal fatto che i portoghesi, ma soprattutto gli olandesi, si dotarono di flotte commerciali e militari costituite di giunche cinesi ritenute più adatte a operare nell'area. Non è dunque possibile parlarne come di un tipo di tecnologia 'arretrato' rispetto alla navigazione a vela europea: si trattava di qualcosa di diverso, concepito per un diverso contesto d'impiego, ma non di qualcosa di inferiore sul piano tecnologico, almeno fino alla seconda metà del Settecento⁵.

L'aspetto in cui indubbiamente gli occidentali mostrarono rapidamente una certa superiorità fu quello della tecnologia e, soprattutto, delle metodologie d'impiego delle tecnologie militari: anche in questo caso sono però necessarie alcune precisazioni e una corretta ricostruzione dei modi e del contesto in cui è possibile fare questa affermazione. Nel Cinquecento e nel Seicento il divario tra le rispettive tecnologie militari non era marcato; probabilmente era inesistente nel caso dell'Impero Moghul in India che aveva accesso alle conoscenze ed alle produzioni degli arsenali dell'Impero Ottomano, essenzialmente equiparabili a quelle dei portoghesi, se non superiori sul piano qualitativo. Al contrario Cina e Giappone s'interessarono alle armi da fuoco dei nuovi arrivati e ne acquisirono rapidamente la conoscenza dei meccanismi di funzionamento e delle tecniche per costruirne in proprio, più tardi anche grazie alla mediazione dei Gesuiti: Oda Nobunaga in Giappone già dalla metà del Cinquecento, non solo era in grado di disporre degli archibugi sui campi di battaglia, ma era anche in grado di avviarne una produzione autoctona sempre più su larga scala [7, pp. 85-86]. La rapidità di diffusione della nuova tecnologia in Asia Orientale era dovuta al fatto che quel tipo di armi erano tutt'altro che sconosciute, così come si conoscevano i principi e i meccanismi che stavano alla base del loro funzionamento: a colpire non era la novità assoluta della cosa, ma la praticità d'impiego degli archibugi (meno interesse suscitavano infatti i cannoni). Nel caso giapponese non ci si limitò a riprodurre i modelli acquistati da portoghesi e olandesi, ma negli arsenali gli artigiani locali apportarono anche modifiche e migliorie qualitative rispetto a quelli, e la stessa cosa avvenne riguardo all'organizzazione dell'impiego tattico di tali armi.

Dunque il vantaggio tecnologico in campo militare posseduto in una prima fase, venne superato in pochi decenni e sia i portoghesi che gli olandesi andarono incontro a non poche sconfitte militari contro eserciti asiatici, tanto che la Compagnia delle Indie Orientali olandese comprese molto presto che la via militare non era praticabile. Tale rimase la situazione fino ai primi decenni del Settecento: a partire da questo mo-

mento a porre le basi di una superiorità militare occidentale fu, da un lato, la sicurezza e prosperità economica di cui in quel momento beneficiava gran parte degli stati del 'sistema asiatico', e conseguentemente una minore necessità di dover destinare nuove risorse ad innovazioni militari costose e di cui a nessuno era evidente un impellente bisogno. Dall'altro lato, a fare la differenza furono le innovazioni tecniche introdotte dagli europei: non solo sul piano del rilievo della singola miglioria o modifica al meccanismo dell'arma o al suo modo di produzione, ma nella rapidità e quantità con cui tali modifiche si succedettero per tutto il secolo. Oltre a questo, un altro elemento decisivo lo si ebbe nello sviluppo delle tecniche d'impiego delle armi e nella elaborazione delle tattiche e dell'organizzazione militare necessarie a tale scopo. Da questo punto di vista, il momento in cui si percepì chiaramente la disparità dovuta a un vantaggio tecnologico/organizzativo specifico degli europei fu certamente la Guerra dei Sette Anni (1756-1763). Si trattò del primo conflitto 'globale' della storia, poiché ebbe come teatri di confronto tra le potenze europee tutti i continenti del pianeta, coinvolgendo gli attori locali a sostegno dell'una o dell'altra parte. Nel 1757, a Plassey, un piccolo contingente della Compagnia delle Indie inglese, affiancato da truppe indigene sconfisse in battaglia l'armata Moghul di molte volte superiore per numero e affiancata essa stessa da un piccolo contingente francese. Oltre che dal tradimento di uno dei generali nemici, l'esito della battaglia fu deciso dalla qualità dei cannoni impiegati dai britannici, minori per numero, calibro e potenza rispetto a quelli indiani, ma molto più rapidi nella frequenza e nel numero dei colpi che potevano sparare senza dover ricorrere al raffreddamento dell'affusto e più maneggevoli sul campo, e fu inoltre deciso dall'analogia capacità dei fucili impiegati ed all'organizzazione e disciplina tattica degli artiglieri e fucilieri britannici. Dunque, non tanto un'assoluta superiorità tecnologica, ma una maggiore efficacia di una determinata tecnologia rispetto a un'altra in un contesto specifico: se si fosse trattato dell'impiego dei più potenti cannoni indiani contro le mura di una città o contro una fortezza assediata, probabilmente le cose sarebbero andate diversamente [3, pp. 63-64, p. 73].

Solo più tardi, a partire dalle guerre contro la Francia rivoluzionaria e poi napoleonica, 1794-1815, gli inglesi riuscirono ad acquisire una netta superiorità su scala globale per quanto concerneva la tecnologia militare: riflesso del lungo periodo di guerre, ma anche delle enormi risorse investite in questi anni per la ricerca in campo militare e tecnologico. Solo dagli anni Venti dell'Ottocento i funzionari imperiali cinesi iniziarono a porsi il problema costituito da una tecnologia europea percepita, almeno da alcuni, in maniera crescente come una potenziale minaccia alla sicurezza dell'impero. Perciò, anche nel campo militare, non è possibile parlare di una superiorità tecnologica occidentale che avrebbe caratterizzato i rapporti con gli asiatici fin dal primo incontro e che ne spiegherebbe il radicamento degli insediamenti tra l'India e gli arcipelaghi dell'Insulindia: una situazione di questo genere si manifestò solo a partire dalla metà del Settecento e, per quanto riguarda la Cina, non manifestò le sue conseguenze prima del 1839-1842, con la Prima Guerra dell'Oppio.

C'è poi un altro settore scientifico in cui l'Asia cedette il passo a una 'superiorità' occidentale in modo molto graduale: quello della medicina⁶. Sebbene le medicine tradizionali fondassero le proprie pratiche su considerazioni di carattere filosofico/religioso, le conoscenze che vi afferivano erano non di rado originate da consapevoli e non ingenui ricerche empiriche, i cui risultati venivano confrontati e discussi in una ampia trattatistica che spesso concentrava la propria attenzione sulle tecniche di cura, valutandone l'efficacia. Sia in India che in Cina la figura del medico si era in gran parte distaccata dal ruolo di guaritore/mago, acquisendo piuttosto lo status di intellettuale/filosofo o, spesso, di esperto specializzato in una determinata pratica medica.

Posto che sopravvivessero al viaggio, le condizioni di vita e ambientali che si presentavano agli europei che giungevano in Asia erano spesso letali: fino alla Prima Guerra Mondiale, il tasso di mortalità e di malattia tra i soldati, mercanti o residenti europei era enorme e, nei primi due secoli, talvolta in grado di mettere a rischio la sopravvivenza delle aree poste sotto il proprio controllo o le attività delle compagnie commerciali. L'inefficacia della medicina occidentale portò i residenti portoghesi, e tra questi i Gesuiti, o gli olandesi e gli inglesi a ricorrere all'impiego di medici locali, e spesso i più apprezzati erano quelli delle comunità cinesi. Se questa pratica divenne abbastanza comune nei primi secoli della presenza europea, anche se non volentieri riferita in patria, finì per essere eliminata e condannata già dai primi anni dell'Ottocento, stigmatizzandola come pratica superstiziosa e priva di ogni fondamento scientifico.

4. L'Impero cinese e l'Impero Moghul al centro dell'economia-mondo⁷

Al momento dell'arrivo della piccola flotta di Vasco de Gama a Calicut nel 1497, esisteva un 'sistema di relazioni asiatico', che si estendeva da Aden e dal Mar Rosso a est, fino alla Corea e al Giappone a ovest, dal Golfo del Bengala, o dal Golfo Persico, a nord, fino alle isole meridionali dell'arcipelago delle Filippine a sud, con una appendice fino alle coste occidentali dell'Africa, tra gli attuali Kenya e Mozambico. Confini presso i quali giunsero le giunche cinesi o dove, in un momento o in un altro, si stabilirono comunità di mercanti cinesi o indiani. Cina e India ne costituivano l'asse portante, o meglio, ne costituivano l'asse portante l'Impero di Cina, allora governato dalla dinastia Ming, a cui succederà la dinastia straniera dei Qing, a partire dal 1644 e l'Impero Moghul, islamico, insediatosi nell'India settentrionale e centrale, affiancato da altri potenti regni indipendenti, come il regno indù di Vijayanagara nel sud [9].

La Cina si trovava al centro essa stessa di un proprio sistema di relazioni internazionali, il cosiddetto "sistema tributario" (espressione ingannevole per le assonanze occidentali dei termini impiegati). Si trattava di un complesso sistema di reciproca legittimazione politica tra gli stati che ne facevano parte, nel quale veniva riconosciuto formalmente il ruolo centrale dell'imperatore cinese come perno dell'intero sistema. Ma a ciò si affiancava una efficace pratica di integrazione e regolazione delle relazioni commerciali interne al sistema e, allo stesso tempo, un non meno efficace sistema di interscambio delle conoscenze intellettuali, scientifiche e tecnologiche. Naturalmente,

l'Impero Celeste, posto al centro di tale sistema, era la fonte prima di tali conoscenze e acquisizioni, nonché la fonte prima di ambiti prodotti di lusso o di oggetti e strumenti 'tecnologicamente' avanzati. Esso rappresentava il punto di arrivo terminale di molte delle vie dei commerci che attraversano l'Asia Centrale o Settentrionale, e perciò fino al Cinquecento, rappresentò, insieme alla Persia, la via di accesso dell'Europa al 'sistema asiatico'. Inoltre, la Cina garantiva la circolazione delle merci fino alle regioni più interne del continente, e la sicurezza dei mercanti che vi si avventuravano, ma allo stesso tempo rappresentava il canale cui si appoggiavano i regni dell'Asia Orientale per accedere ai prodotti che affluivano o che partivano dall'Impero. Infine, la Cina rappresentava un fondamentale modello amministrativo, efficiente e stabile, fondato su una solida concezione etico politica. In misura maggiore o minore, tutti gli stati dell'Asia Orientale utilizzarono il modello cinese come riferimento per delineare le strutture amministrative interne, o nel tentativo di trovare argomentazioni ideologiche volte a garantire le strutture vigenti e a mantenere la stabilità sociale⁸.

La situazione dell'Impero Moghul si presentava in parte diversa: dopo la prima fase di conquista e consolidamento accentrate, l'Impero iniziò a conoscere un processo di decentramento a livello regionale dell'organizzazione economica e amministrativa, al suo culmine tra il XVII ed il XVIII, ovvero nel momento in cui la presenza occidentale andava facendosi più pressante. Non bisogna però equivocare, infatti se la storiografia occidentale ha da sempre parlato di quel processo come indizio di decadimento dell'Impero, in realtà gli studi sviluppatasi negli ultimi decenni hanno mostrato come il processo di decentramento sia stato accompagnato da un forte sviluppo economico, legato anche alla rapida diffusione di nuove forme organizzative della produzione, come le manifatture tessili, e da importanti trasformazioni sociali, legate al rapido processo di inurbamento e spopolamento delle campagne⁹.

I Moghul godevano del vantaggio offerto dalla posizione mediana del loro impero rispetto a tutti i traffici commerciali del 'sistema asiatico' e di cerniera tra il sistema cinese e le isole delle spezie e l'Impero Ottomano, l'Egitto e, in generale, il mondo mediterraneo. Importanti corporazioni e confraternite di mercanti delle più diverse provenienze vi operavano in sicurezza: tra questi i mercanti arabi, persiani, armeni, ebrei e cristiani di Siria. Oltre a ciò, come già accennato, vi era uno specifico vantaggio tecnologico in alcuni settori, come, ad esempio, nei telai impiegati per la lavorazione dei tessuti e nelle tecniche e organizzazione del loro impiego.

L'Insulindia, e le coste della Malesia, 'le isole delle spezie', rappresentavano il punto d'incontro tra i due assi su cui si reggeva il sistema. Nei loro centri commerciali, in cui forte era la presenza cinese, mercanti di ogni provenienza concordavano e regolavano i principali scambi e garantivano una indiscussa continuità nella circolazione delle merci attraverso i continenti. Lì solerti incaricati dai rispettivi regni e imperi redigevano rapporti sull'andamento dei mercati, sui prezzi e il loro mutare sulle diverse piazze, sulla domanda e l'offerta relative ai diversi angoli del 'sistema asiatico'. Le varie confraternite mercantili provvedevano anche a garantire e difendere il credito, con un efficiente si-

stema di lettere di cambio su larga scala, valido dalla Cina ad Aden, o a fornire i finanziamenti per determinate operazioni: il meccanismo fondava la sua estrema stabilità su una condivisa accettazione di regole e consuetudini ben note ai mercanti asiatici e ai regnanti locali che se ne facevano garanti. Il mancato rispetto di tale meccanismo, l'aver 'perso la faccia', faceva venire meno il credito finanziario e personale da parte delle varie confraternite nei confronti di chi aveva violato le regole, si trattasse di un singolo mercante o di un potente locale [9, pp. 252-253, 515-517].

Proprio nel differente atteggiamento assunto dai portoghesi e dagli olandesi rispetto al 'sistema asiatico' si possono vedere all'opera i suoi meccanismi di funzionamento. I portoghesi persero rapidamente la 'faccia', dato che il loro comportamento si orientava su una presunta liceità a violare regole e accordi qualora questi fossero stati stabiliti con 'pagani'. A una mancanza di credito agli occhi dei finanziatori del sistema, si aggiungeva la sistematica pratica della pirateria e il fatto che, nei centri di scambio, non di rado i portoghesi si recassero non solo per commerciare, ma soprattutto per valutare quali carichi convenisse predare. A tutto questo andava aggiunto un problema decisivo per tutti gli europei operanti in Asia, fino a buona parte dell'Ottocento: la mancanza d'interesse dei mercati locali per i prodotti europei, spesso giudicati di scarsa qualità e comunque inferiori alle più pregiate produzioni cinesi o indiane.

Gli olandesi, contrapponendosi ai concorrenti portoghesi, compresero subito che accettare regole e consuetudini locali e rinunciare alla propaganda missionaria, poteva essere, se non altro, un mezzo per mettersi in buona luce rispetto ai propri avversari. Ma ben presto subentrò anche la consapevolezza che il rispetto e l'adozione delle convenzioni proprie del 'sistema asiatico' e delle consorterie mercantili che vi operavano, oltre alla collaborazione con queste e con potentati locali, potevano risultare la carta vincente. Di fatto la Compagnia delle Indie Orientali olandese iniziò a operare come un soggetto del sistema, accettato e riconosciuto dagli altri, concentrando i suoi interessi sui commerci interasiatici e, in qualche modo, riducendo ad un aspetto secondario il commercio con l'Europa [3, pp. 45-66].

L'Asia contemporanea a Galileo e alla prima diffusione di alcune delle sue idee, è di fatto il centro del mondo dal punto di vista economico e tecnologico, e continuerà a esserlo fino almeno alla metà del Seicento. Un'affermazione difficilmente accettabile ancora oggi per la gran parte degli osservatori occidentali, e anche per una buona parte degli studiosi. Eppure per nessun osservatore europeo del tempo era possibile pensare di contestare quello che veniva percepito come un dato di fatto: la ricchezza è in Asia. Un economista illuminista, attorno al 1776, si spinse non solo a sostenere questa posizione, affermando inoltre che, come l'Asia era il centro della ricchezza su scala globale, l'Impero cinese lo era all'interno del 'sistema asiatico', ma addirittura giunse a indicare proprio nella Cina una forma di modello economico virtuoso a cui la stessa Gran Bretagna avrebbe dovuto guardare. Naturalmente si trattava di Adam Smith, come altri hanno detto, un autore più citato che letto [2, pp. 13-17].

NOTE

¹ Come riferimento principale si rimanda a [4, pp. 490-493, 497-503].

² Più in generale sul ruolo dei portoghesi in Asia vedi [6].

³ Vedi [3, pp. 45-50] e [4, pp. 200-205].

⁴ Per un approccio più ampio vedi [5].

⁵ Vedi [12, pp. 8-9, 146-148, 166-167] e [8, pp. 155-157].

⁶ Riguardo agli aspetti riguardanti la medicina tradizionale, in particolare quella cinese, in una prospettiva scientifica, si rimanda a [11].

⁷ L'espressione è di Fernand Braudel.

⁸ Per quanto riguarda l'Impero di Cina si consiglia come testo di riferimento [10].

⁹ Vedi [14, pp. 255-352] e [4, pp. 523-531, 533-538].

BIBLIOGRAFIA

- [1] Abbatista, G., *L'espansione europea in Asia*, Carocci, Roma 2002.
- [2] Arrighi, G., *Adam Smith a Pechino*, Feltrinelli, Milano 2008.
- [3] Arrighi, G., Silver, B. J., *Caos e governo del mondo*, Mondadori, Milano 2006.
- [4] Braudel, F., *I tempi del mondo*, Einaudi, Torino 1982.
- [5] Boxer, C. R., *The dutch seaborne empire, 1600-1800*, Pelican Books, Middlesex 1973.
- [6] Boxer, C. R., *The portuguese seaborne empire, 1415-1825*, Penguin, Harmondsworth 1990.
- [7] Caroli, R., Gatti, F., *Storia del Giappone*, Laterza, Roma-Bari 2004.
- [8] Chaudhuri, K. N., *Trade and civilization in the Indian Ocean*, Cambridge University Press, Cambridge 1985.
- [9] Chaudhuri K. N., *L'Asia prima dell'Europa*, Donzelli, Roma 1994.
- [10] Gernet, J., *Il mondo cinese*, Einaudi, Torino 1978.
- [11] Needham, J., *Science and civilization in China*, vol. VI, Cambridge University Press, Cambridge 1954.
- [12] Osterhammel, J., *Storia della Cina moderna*, Einaudi, Torino 1992.
- [13] Todorov, T., *La conquista dell'America*, Einaudi, Torino 1984.
- [14] Torri, M., *Storia dell'India*, Laterza, Roma-Bari 2007.