Un mancato incontro tra Oriente e Occidente nella prima metà del XV secolo

Incontri di civiltà

In queste schede abbiamo finora parlato di incontri e anche di scontri tra civiltà diverse: Romani e Germani, musulmani e cristiani, cristiani ed ebrei, musulmani ed ebrei. Troveremo ancora nella storia molti incontri che si tramutano in scontri. Ma qui apriamo una parentesi e parliamo invece di un incontro di civiltà mancato e di uno scontro che non ci fu, e che, se ci fosse stato, avrebbe potuto cambiare del tutto il corso della storia del mondo. Scena del nostro racconto è la Cina, ben nota agli Europei fin dal Medioevo, tra l'altro per essere stata, nel XIII secolo, la meta del viaggio di Marco Polo (vedi volume 1, *Laboratorio* pag. 314). È una Cina insolita: non l'immenso impero continentale, che siamo abituati a immaginare, ma l'impero meno esteso, governato allora dagli imperatori della dinastia Ming (vedi volume 1, pag. 298), che nella prima metà del XV secolo percorre e domina con le sue navi l'Oceano Pacifico e l'Oceano Indiano.

I grandi progetti di spedizioni marittime dell'imperatore Zhu Di

Fin dai primi anni del suo regno l'imperatore Zhu Di s'impegnò a costruire una flotta imponente e ad organizzare vaste spedizioni marittime, non solo di esplorazione e di conquista, ma anche di scambi commerciali. Fu una scelta ideale e politica coraggiosa, perché era in contrasto con le idee e le convinzioni più antiche e diffuse, secondo le quali l'unica fonte della ricchezza economica e della stabilità politica di uno stato doveva essere l'agricoltura, mentre l'attività dei mercanti, che traevano guadagno dal lavoro degli altri, era guardata con sospetto. Zhu Di incoraggiò, al contrario, gli incontri e gli scambi di doni e di merci tra popoli diversi. «Ora – così proclamava il decreto con il quale, nel 1403, ordinava di costruire una nuova flotta – gli abitanti dei quattro mari [il golfo di Chihli, il mar Giallo, il mar Cinese orientale e il mar Cinese meridionale] siano una famiglia sola. Fiorisca il commercio alle nostre frontiere e gli stranieri che vengono dai paesi lontani siano benvenuti fra noi». Tutte le province dell'impero furono coinvolte in questa impresa; per fornire il legname delle imbarcazioni le foreste dell'interno furono saccheggiate. Centinaia di carpentieri, fabbri, velai, cordai e perfino orologiai furono trasferiti a forza con le loro famiglie e alloggiati accanto ai cantieri di lavoro. «L'opera di costruzione fu eseguita in enormi **bacini di carenaggio** (qui la Cina anticipò la tecnologia europea di centinaia di anni), che si aprivano sul corso dello Yangtze. In tal modo in soli tre anni i Cinesi costruirono all'incirca 1681 navi. L'Europa medievale non avrebbe mai potuto neanche concepire una flotta di simili proporzioni» (David Landes).

Glossario

Bacino di carenaggio. Il luogo, anche distante dal porto, appositamente attrezzato e provvisto di paratie mobili, che possano aprire e chiudere l'accesso all'acqua del mare, nel quale sono tirate in secco per la lavorazione le navi in costruzione o in riparazione.

La partenza

Gran parte di questa flotta imponente, con 28000 uomini a bordo – navi ammiraglie, navi da guerra, grandi giunche attrezzate per il trasporto di truppe e di cavalli, di sete preziose e di acqua potabile – salpò nei primi mesi del 1405 dal golfo di Chihli, nel cui entroterra si trovava la capitale imperiale, Nanchino.

La partenza fu preceduta da una preghiera collettiva rivolta alla dea Tianfei e al dio dragone, personificazione del mar Cinese orientale. Ancora oggi, a seicento anni di distanza, donne di pescatori e di marinai scendono al tempio di Jinghai, che ha resistito ai secoli, alle tempeste e alle tragedie della storia cinese, s'inginocchiano davanti alla statua della dea e bruciano incenso in suo onore. Pregano che le onde non si scatenino contro i loro uomini in mare e non li travolgano e che le loro case non siano distrutte dai tifoni.

L'alto livello scientifico e tecnologico raggiunto dai Cinesi nel XV secolo nell'arte della navigazione e nell'arte militare

A fondamento degli ambiziosi progetti dell'imperatore stava l'al-

La riproduzione di questa pagina tramite fotocopia è autorizzata ai soli fini dell'utilizzo nell'attività didattica degli alunni delle classi che hanno adottato il testo

Incontri di civiltà

to livello raggiunto dai Cinesi, ben prima degli Europei, nella navigazione d'alto mare e nell'artiglieria dotata di polvere da sparo. La maggior parte delle navi erano munite di bussola, le prue erano rinforzate e rese capaci di resistere agli urti con le barriere coralline, sulle navi da guerra c'erano catapulte incendiarie e cannoni di bronzo in grado si sparare granate esplosive. A guidare e a correggere la rotta delle navi di mare in mare e di porto in porto c'erano timoni bilanciati, stive ben zavorrate e soprattutto una già collaudata esperienza di navigazione. Ogni nave aveva dipinti sulla prua enormi occhi di dragone, un modo simbolico di rappresentare insieme la sua potenza e la certezza della sua rotta. Le navi ammiraglie, chiamate «navi del tesoro», che ospitavano i comandanti e portavano i carichi più pregiati di merci per l'esportazione, avevano otto alberi, lussuosi saloni, ponti coperti forniti di eleganti balconate e ringhiere di ferro. Nei tesori ammassati nelle stive c'erano preziose porcellane delle manifatture imperiali, grandi arazzi, drappi e tappeti di seta. A bordo c'erano astronomi, meteorologi, medici, farmacisti e botanici. C'erano anche interpreti e traduttori dall'arabo e dal persiano, che erano allora le lingue più diffuse nei porti e sui mari orientali.

Guida la flotta cinese un ammiraglio musulmano

Al comando di questa flotta imponente, in tutti i suoi viaggi, ci fu sempre l'ammiraglio Zheng He. Era nato in una provincia periferica dell'impero cinese, da una famiglia musulmana. Rapito da bambino da una banda di briganti guerrieri, era stato portato alla corte imperiale. Divenuto paggio del principe Zhu Di, ne era diventato amico e confidente e lo aveva aiutato nella lotta vittoriosa per la successione imperiale. Grazie alla protezione dell'imperatore, dopo aver fatto carriera nell'esercito, era stato nominato grande ammiraglio e posto a capo della flotta in procinto di salpare.

▲ Le spedizioni navali dell'ammiraglio Zheng He.

▼ La giraffa portata in Cina dall'Africa dall'ammiraglio Zheng He.

Sette grandi spedizioni navali compiute da Oriente verso Occidente

Dal 1405 al 1433 la «flotta dei tesori» compì sette grandi spedizioni, che la portarono ad esplorare i paesi affacciati sull'Oceano Indiano, il golfo Persico, l'Africa orientale e i confini meridionali dell'Egitto.

L'ammiraglio Zheng He nel corso delle spedizioni ebbe raramente bisogno di combattere e non si propose mai né di invadere né di conquistare le terre straniere nelle quali approdava. Non ce n'era, del resto, nessun bisogno. Dappertutto, dalla Corea a Calicut, dalla Somalia alla Tanzania e all'Egitto, i sovrani locali facevano atti di sottomissione e offrivano tributi all'in-

(6828) *Paolucci, Signorini* **L'ORA DI STORIA** **edizione gialla** © Zanichelli 2008
La riproduzione di questa pagina tramite fotocopia è autorizzata ai soli fini dell'utilizzo nell'attività didattica degli alunni delle classi che hanno adottato il testo

Incontri di civiltà

viato dell' imperatore della grande e potente Cina.

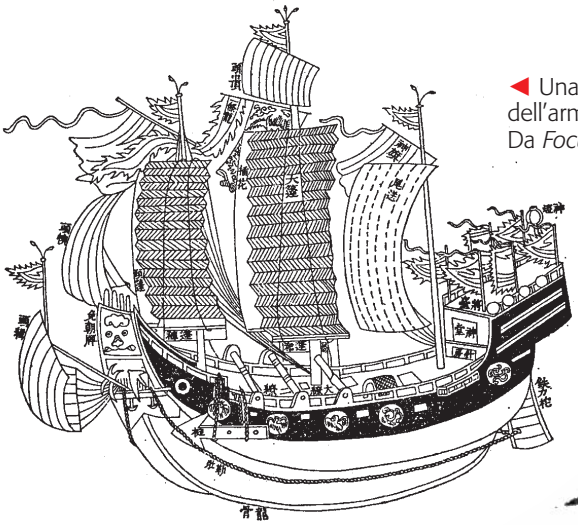
I Cinesi scambiavano i pregiati manufatti dell'artigianato cinese – le sete e le porcellane – che avevano a bordo con i rari prodotti che quei paesi lontani potevano offrire alla ricca Cina. Le navi della flotta di Zheng He portarono in patria animali esotici, come giraffe e zebre, e sostanze animali e vegetali che potevano essere usate dai medici come farmaci. Le spedizioni, tuttavia, non aprirono la strada a traffici normali e continuativi e tanto meno fondarono stabili mercati. Si trattò quasi sempre di scambi tra diseguali: doni offerti dai deboli in cambio della benevolenza dei potenti.

Ultimo viaggio e morte di Zheng He

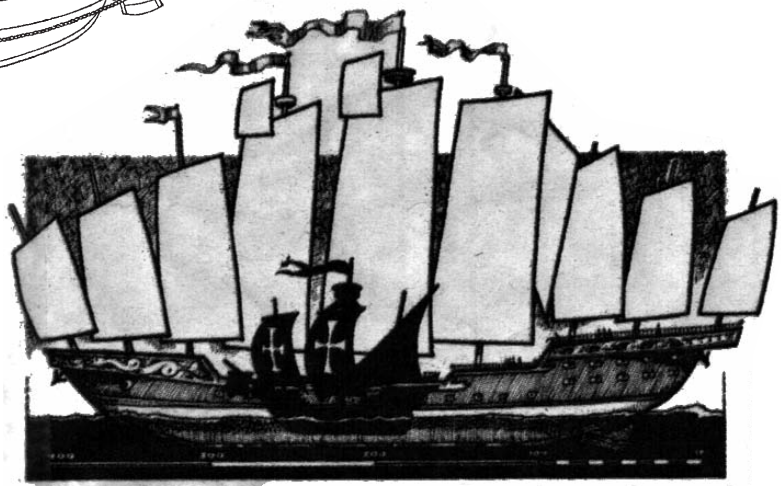
Nel 1433, nel corso della settima e ultima spedizione, Zheng He si ammalò e morì in mezzo all'Oceano Indiano, al largo di Calicut. Aveva 62 anni. La cerimonia funebre si svolse secondo il rito della religione islamica, nella quale Zheng era stato educato. Mentre il corpo, disposto con la testa in direzione della Mecca e avvolto in un drappo bianco, scivolava in mare, i musulmani che erano a bordo dell'ammiraglia ripetevano ad alta voce la formula che introduce la preghiera: «Allah è grande».

I cinesi non sono attratti dall'Occidente

Nell'anno 1420, nel corso di una spedizione, la flotta di Zheng He era approdata sulle coste africane di fronte al Madagascar. Questo fu il punto estremo che essa raggiunse navigando verso Occidente. Se avessero proseguito il viaggio, i navigatori cinesi avrebbero compiuto la circumnavigazione dell'Africa settant'anni prima del portoghese Vasco de Gama, naturalmente in senso contrario e sarebbero potuti giungere fin sulle coste europee dell'oceano Atlantico e forse anche del Mediterraneo. Ma questo non accadde. Le regioni dell'Occidente – i sovrani e i governanti della Cina lo sapevano – erano povere e raggiungerle non valeva né la pena né la spesa.



◄ Una giunca a tre alberi dell'armata di Zheng He. Da *Focus*, luglio 2005.



► Confronto di grandezza tra la nave ammiraglia di Zheng He e una caravella di Colombo.

La riproduzione di questa pagina tramite fotocopia è autorizzata ai soli fini dell'utilizzo nell'attività didattica degli alunni delle classi che hanno adottato il testo