

1. La Cina e i viaggi di Zheng He

Premessa

La storia delle spedizioni navali di Zheng He è rimasta a lungo sepolta negli stereotipi eurocentrici della storia delle scoperte geografiche e nella visione di una Cina immobile e dispotica, senza dinamiche interne. Soltanto recentemente, sulla base degli studi di Louise Levathes (*When China Ruled the Seas*, Oxford University Press, New York, 1996), fatti conoscere in Italia da un giornalista attento alla storia cinese (vedi scheda 1 e 2), si è aperto uno squarcio di luce su questa realtà. Si è andati anche oltre, fino ad ipotizzare una improbabile “scoperta” dell’America da parte dei cinesi, poi rifiutata dagli stessi studiosi e governanti cinesi (vedi scheda 3). Oggi la realtà delle spedizioni navali cinesi del primo Quattrocento appare più chiara e di grande interesse per la ricostruzione della storia delle dinamiche interne della storia cinese e dei rapporti tra Occidente ed Oriente.

Introduzione

Nella prima metà del XV secolo, quasi un secolo prima delle scoperte geografiche europee, una grande flotta cinese veleggiò per trenta anni nei mari, dalla Cina fino all’Africa orientale, stabilendo una sorta di egemonia cinese in quei mari. Ma nel 1434 la corte cinese prese la storica decisione di non continuare più tali spedizioni navali, anzi fu proprio proibito di costruire navi adatte ad affrontare grandi viaggi oceanici. La Cina, quindi, si rinchiusa nel proprio ambito territoriale tornando al proprio tradizionale e orgoglioso isolamento. Intanto gli europei scoprivano il resto del mondo non conosciuto alle civiltà, colonizzavano immensi territori, creavano giganteschi imperi coloniali. Solo nel corso dell’Ottocento i Cinesi dovettero accettare la dolorosa e sconvolgente verità che non erano più il centro del mondo, come avevano sempre creduto, fermamente, da migliaia di anni.

Nella prima metà del ‘200 la Cina aveva subito la devastante invasione mongola guidata da Gengis Kan, la cui famiglia divenne in seguito la dinastia imperiale cinese conosciuta con il nome di Yuan (1279-1368). Ad essa apparteneva quel Kubilai khan, nipote di Gengis Khan, della cui magnificenza raccontava stupito Marco Polo. In realtà era pur sempre una dinastia straniera. Nella seconda metà del 1300 la dinastia mongola fu rovesciata dalle rivolte cinesi e sostituita con quella dei Ming (1368- 1644): iniziò quello che è considerato il periodo di maggiore splendore della civiltà cinese. In Cina si ebbe quindi un periodo che può essere paragonato al Rinascimento europeo. Si tornò alla antica filosofia confuciana che era una sorta di religione laica dello stato, fiorirono le scuole filosofiche dei “*Principi Universali*” e quella dello “*Spirito Universale*”, si affermarono le arti e la poesia. Molti cambiamenti si ebbero anche nell’economia, con la progressiva eliminazione di una diffusa realtà di lavoro servile dentro una cornice di stampo feudale, sostituita da una prevalente economia agricola di contadini indipendenti.

La Cina consolidò le sue frontiere allargando il suo dominio per controllare quelle terre da cui potevano eventualmente scaturire altre invasioni. Si inviarono anche ambascerie in terre lontane come il Tibet, la Persia, l'India per poter mantenere rapporti diplomatici e politici. In questo quadro si situa una serie di spedizioni marittime durate trenta anni, dal 1405 al 1434, in quello che noi chiamiamo Oceano Indiano e che per i Cinesi era l'Oceano Occidentale: una grandiosa flotta, grande quanto nessuno aveva mai visto e nessuno ancora vedrà fino a tempi recentissimi, solcò quei mari al comando dell'ammiraglio cinese Zheng He portando il nome, la civiltà, e la potenza cinese in terre lontane.

I viaggi di Zheng He

Zheng He era nato nel 1371 a Kunyang, nella provincia dello Yunnan, dove la sua famiglia si era trasferita alla fine del XIII secolo, partendo dalla Cina del nord-ovest. Per molte generazioni la sua famiglia aveva creduto nell'Islam: suo nonno e suo padre avevano fatto il pellegrinaggio alla Mecca ed erano stati onorati con il titolo di Haji.. Il suo nome originario era Ma Ho: "Ma" è la versione cinese di Maometto, in arabo fu conosciuto come Hajji Mahmud. Fu anche chiamato con il vezzeggiativo Sanbao, il terzo bimbo, perché terzo di sei fratelli e sorelle. Nel 1381, il nuovo imperatore Ming Zhu Yuanzhang, inviò un'armata a conquistare lo Yunnan. Zheng He fu preso prigioniero e costretto a diventare un eunuco, addetto al palazzo imperiale. Fu assegnato come paggio al principe Zhu Di, il quarto dei figli di Zhu Yuanzhang. In occasione della sua contesa per il trono con il nipote Zhu Yunwen, Zhu Di si accorse dei chiari talenti militari di Zheng He e della sua fedeltà nel servizio. Quando Zhu Di, poi meglio conosciuto con il nome di Yongle, ascese al trono, nominò Zheng He capo degli eunuchi, responsabile degli affari generali della reggia e lo gratificò del cognome Zheng.

Dagli storici cinesi Zhu Di è considerato un imperatore molto capace. Di fatto, subito dopo la sua ascesa ai trono, inviò suoi rappresentanti nell'isola di Giava, nella penisola di Malacca, a Cochinchina e a Calicut. Decise inoltre di spedire una flotta in verso occidente, per estendere l'influenza dell'impero Ming e per sviluppare le relazioni amichevoli e commerciali con i paesi stranieri. A comandare la flotta scelse Zheng He. Dal 1405 fino 1434 Zheng He percorse i mari in sette lunghi viaggi; morì durante il ritorno dal settimo viaggio nel 1434 e fu seppellito in mare. In suo onore fu eretto un monumento funebre in Nanchino che è stato recentemente ricostruito: costituito da sette scalini in pietra che simboleggiano i suoi sette viaggi, reca l'iscrizione in arabo "Allah Akbar (Allah è grande).

A Zheng He si affiancò dal terzo viaggio, nel 1413, Ma Huan, altro musulmano di una etnia islamica compresa nell'impero. Buon conoscitore anche dell'arabo, appreso forse dai mercanti musulmani con cui era stato in rapporto, questi redasse una serie di descrizioni molto particolareggiate dei luoghi visitati indicando per ciascuno di essi ordinamenti, usi, costumi, prodotti, mercanzie e tutto ciò che gli sembrava comunque notevole. In tutto furono redatti 20 capitoli, ognuno dei quali dedicato a una delle località visitate: la trattazione è sistematica, comincia dall'est con Champa (Vietnam) per terminare con La Mecca, nell'estremo occidente. La sua opera è stata per secoli la principale fonte di conoscenza dei Cinesi per il mondo esterno, fino all'arrivo degli europei nell'800. Del suo libro è stato redatto in tempi recenti una edizione critica e annotata da studiosi cinesi e quindi è stata pubblicata una traduzione inglese. Potrebbe essere paragonata al *Milione* di Marco Polo: ma si tratta di cose molto diverse in quanto, mentre il *Milione* è opera di un singolo viaggiatore, incontrollata e incontrollabile, il libro di Ma Huan invece è una relazione ufficiale per la corte imperiale,

nata da viaggi certamente effettuati e riporta notizie controllabili da tutte le migliaia di persone che vi avevano preso parte.

Le flotte che compirono i viaggi erano imponenti oltre ogni immaginazione. Le navi erano centinaia, gli uomini imbarcati fra venti e i trenta mila. Vi erano navi che portavano mercanzie preziose come porcellane e sete, altre portavano rifornimenti di cibo e acqua, alcune erano enormi con nove alberi, altre agili e veloci per i servizi. Erano delle giunche, tipiche navi cinesi fatte con legno di bambù leggero e resistente. Le immense vele erano issate con grandi argani, si usavano carte piuttosto sommarie nelle quali si vedeva il profilo delle terre, si faceva il punto nave con la bussola facendo riferimento alle stelle con l'aiuto di carte apposite. La velocità era misurata da galleggianti ai lati delle navi, il tempo dal bruciare di stecche di incenso di misura preventivata. La velocità di una flotta così imponente era molto bassa, 4 o 5 nodi. Vi erano imbarcati fino a trenta mila persone fra marinai, soldati, commercianti, funzionari dello stato. Si trattava quindi di una grande spedizione militare e civile, non adatta alle esplorazioni di terre nuove. Infatti essi si limitarono a seguire le rotte già note ai naviganti Cinesi. Costeggiarono l'Indocina, la Malacca quindi si diressero nell'oceano indiano (Oceano occidentale per i Cinesi) arrivando in India, in Arabia e quindi nell'Africa orientale.

Ad ogni sosta nei porti stranieri, Zeng He rendeva una visita di cortesia al governatore del luogo e si impegnava in scambi culturali e commerciali con gli abitanti, dando un contributo grandissimo al rafforzamento delle relazioni diplomatiche con quei paesi. La flotta trasportava all'estero manufatti di seta, di bronzo, di ferro, di porcellana, di oro e di argento e monete, che i mercanti cinesi presenti a bordo utilizzavano per intrecciare commerci. Venivano scambiati anche regali e doni: in particolar ebbero molto successo nella corte imperiale animali esotici come le giraffe e le zebre mai conosciuti prima in Cina. Furono inoltre eseguiti dipinti dagli artisti di corte che sono giunti fino a noi.

Vediamo in particolare gli itinerari dei sette viaggi. Il primo viaggio iniziò nel 1405: la spedizione visitò Champa in Vietn-am, la Malacca, Giava, Aceh in Sumatra, lo Sri Lanka, in India toccò Calcutta e Quilon nel Kerala. La seconda spedizione, fra il 1407 e il 1409, seguì più o meno lo stesso itinerario della prima visitando la Thailandia, Giava Sumatra e il Kerala in

India.

Nella terza spedizione nel 1411 si aggiunse anche Ma Huan: gli itinerari furono simili ai precedenti: si toccò il Viet nam, Giava, Malacca, Sumatra, Ceylon, e in India Quilon, Cochin e Calcutta. In questa spedizione furono arrestati e condotti in Cina prigionieri principi di Sumatra e di Ceylon che non volevano riconoscere la alta sovranità cinese. Il quarto viaggio iniziato nel 1413 si diresse invece verso mete più lontane: costeggiò i mari del Medio Oriente, il Golfo Persico, Ormuz, Aden e si inoltrò anche nel Mar Rosso. Gli abitanti furono molto impressionati dalla grandezza delle flotte Cinesi e inviarono all'imperatore ambascierie e doni. Il quinto viaggio, iniziato nel 1417, raggiunse le coste dell'Africa orientale: Mogadiscio, Mombasa e Zanzibar. Il sesto viaggio iniziato nel 1421 raggiunse anche il Madagascar ripercorrendo le stesse rotte del precedente. Il settimo viaggio partì dopo la morte dell'imperatore Yongle, nel 1431 e raggiunse Calcutta, quindi una parte della flotta si fermò con Zheng He e un'altra parte invece proseguì per il Golfo Persico e il Mar Rosso. Durante il ritorno Zheng He, all'età di 60 anni, morì e fu seppellito in mare.

Conclusioni

Con la morte di Zheng He, le spedizioni navali si arrestarono perché il nuovo imperatore Hung Hsi, succeduto a Yongle, nel 1434 ordinò la fine dei viaggi, che non furono mai più ripresi. Si dispose anzi che non si costruissero più navi tanto grandi da poter sfidare l'oceano, ma soltanto navi piccole per difendere la costa orientale cinese dagli attacchi dei pirati. Si pone dunque un interrogativo di grande interesse: perché i cinesi non doppiarono il Capo di Buona Speranza, inoltrandosi nell'Oceano Atlantico, ed anzi abbandonarono la navigazione oceanica, e lasciarono che fossero i portoghesi ad inoltrarsi nell'Oceano Indiano e che fossero gli europei a dominare i mari? In una brillante sintesi del 1979 intitolata *Uomini e parassiti. Una storia ecologica* McNeill ha sostenuto la tesi, condivisa da molti altri studiosi, che la vittoria dell'Europa fosse dovuta a una «abdicazione» della Cina. Mentre nell'«estremo occidente» l'assenza di un'autorità politica unica in grado di controllare l'attività dei mercanti consentì agli europei di costruire una rete mondiale marittima, in Cina le autorità vietarono i viaggi per mare perché distoglievano risorse dal compito di difendere le frontiere nord-occidentali dalla pressione dei popoli nomadi. In sostanza, scrive McNeill, «la possibilità che la Cina aveva di precedere i portoghesi nell'Oceano Indiano fu preclusa semplicemente perché le classi commerciali cinesi restarono completamente soggette ai voleri della burocrazia imperiale». A ciò contribuì anche la preoccupazione della corte di Pechino, nutrita di un'ideologia isolazionista fortemente intrisa di neoconfucianesimo, che una espansione marittima e i conseguenti contatti con altre civiltà minassero la stabilità interna della Cina. La fazione degli eunuchi favorevole allo sviluppo del commercio per mare venne sconfitta (Zheng He era appunto un eunuco, di fede musulmana) e prevalse la linea dello sviluppo agricolo, del contenimento della spesa e del prelievo fiscale, della difesa dei confini. La capitale fu spostata da Nanchino a Pechino e fu intrapresa la ricostruzione della grande muraglia.



Nota sulla presunta scoperta cinese dell'America

Attorno alla spedizione di Zheng He sono fiorite alcune leggende, come quella alimentata nel 2002 da Gavin Menzies (*"1421: The Year China Discovered the World"*) secondo la quale in quell'anno Zheng He avrebbe circumnavigato il globo e scoperto l'America. In questo libro, Menzies afferma in particolare che, nel corso del sesto (1421-1423) dei suoi sette viaggi esplorativi, la flotta cinese avrebbe scoperto l'Australia, la Nuova Zelanda, le Americhe, l'Antartico, la costa settentrionale della Groenlandia ed il Passaggio a nord-est. Queste conoscenze sarebbero poi state censurate perché i mandarini, i burocrati della corte imperiale, temevano che il costo di ulteriori spedizioni avrebbe danneggiato l'economia cinese. Quando Zhu Di morì nel 1424, il nuovo imperatore Hongxi vietò altre spedizioni e i mandarini nascosero o distrussero i resoconti delle precedenti. Gavin Menzies basa la sua congettura sull'osservazione che nel XV secolo l'ingegneria navale cinese era la più avanzata al mondo. Le giunche erano, infatti, molto più grandi e resistenti delle barche europee. I cinesi potevano contare inoltre su ritrovati tecnici sconosciuti in Occidente. Tra gli indizi utilizzati da Menzies per avvalorare la sua ipotesi vi sono una scultura della dinastia Ming ritrovata in Kenia e porcellane ritrovate in Perù e California. Inoltre, secondo l'autore, i portoghesi entrarono in possesso già nel 1428 di una mappa della Terra che un mercante veneziano, Niccolò da Conti, avrebbe avuto navigando proprio con Zheng He, e si sarebbero basati su queste notizie per i propri viaggi.

L'ipotesi di Menzies ha avuto una grandissima risonanza mediatica, ma è stata rigettata da tutti gli esperti, sia europei che cinesi, ed è stata demolita da uno specialista di questi problemi, Robert Finlay, in un articolo significativamente intitolato *"How Not to (Re)Write World History: Gavin Menzies and the Chinese Discovery of America"*.

SCHEDA 1

Zheng He, l' anti-Colombo, ora la Cina riscrive la storia

Federico Rampini, La Repubblica, 02 settembre 2004

PECHINO - Non contenta di aver egemonizzato la produzione mondiale di computer e scarpe, vestiti e telefonini, ora la Cina vuole toglierci anche Cristoforo Colombo. "Indovinate chi ha circumnavigato il globo 87 anni prima di Colombo e 114 anni prima di Magellano?" chiede il sito online dell'agenzia stampa di Stato Xinhuanet. La sua risposta: "L'ammiraglio cinese Zheng He esplorò l'Occidente in sette viaggi dal 1405 al 1433, percorrendo 50.000 chilometri e visitando 37 nazioni". Si è appena spenta l'eco dei festeggiamenti per i trionfi olimpici dei suoi atleti e il governo di Pechino lancia sui mass media ufficiali la celebrazione dell'anti-Colombo. E' il tentativo ambizioso di riscrivere una Storia ufficiale troppo

eurocentrica, e al tempo stesso di legittimare la nuova vocazione della Cina come superpotenza planetaria. A scatenare l' offensiva contro i primati del navigatore genovese scende in campo il ministro dell' Informazione, Xu Zuyuan: «Il governo cinese attribuisce una grande importanza alle commemorazioni del seicentesimo anniversario dei viaggi di Zheng He in Occidente». Xu guida un comitato governativo di 15 ministri, dagli Esteri alle Finanze, mobilitati per riparare le ingiustizie degli storici occidentali.

La foga è tale che le celebrazioni stanno cominciando addirittura con un anno di anticipo. Per la precisione i sei secoli dalla prima esplorazione del Colombo cinese cadono solo nel 2005, ma nessuno ce la fa ad aspettare. Già adesso si accavallano conferenze e mostre, inserti speciali dei giornali e concorsi a premi per commemorarne le gesta. La televisione pubblica inizia un kolossal a puntate dedicato alle imprese del leggendario ammiraglio. In barba alla laicità dello Stato gli archeologi annunciano con emozione il ritrovamento nella città meridionale di Xiamen di un antico tempio dell' epoca Qing dedicato al culto di Zheng He, elevato al rango di un semidio. Una statuetta ci tramanda l' immagine di un bell' uomo dai tratti raffinati, corpulento come si addice all' eunuco, vestito con una tunica bianca ornata di complessi ricami dorati, e con in mano sempre una carta geografica arrotolata.

L' importanza di questo personaggio in effetti è nota da tempo anche in Occidente. Su mandato dell' imperatore Cheng Zu, una flotta di dimensioni ineguagliate al mondo salpò nel luglio del 1405 dal porto di Suzhou, la "Venezia cinese" vicino a Shanghai. Un secolo e mezzo dopo il viaggio del veneziano Marco Polo in Cina. La sua missione dichiarata era quella di allacciare legami con paesi lontani, espandere il commercio di prodotti cinesi. La comandava l' eunuco imperiale Zheng He, noto anche con il suo nome d' infanzia di Sanbao (che significa letteralmente "tre tesori"). Ai suoi ordini c' erano 208 navi con 27.800 uomini a bordo. Le navi più grandi erano lunghe 146 metri e larghe 60, ognuna poteva trasportare un migliaio di passeggeri, e disponevano dei mezzi tecnici più avanzati dell' epoca: nessun paese europeo poteva competere con la Cina di allora per la qualità di quei nove alberi, delle carte nautiche e delle bussole di bordo. Oltre agli equipaggi e ai soldati la flotta di Zheng He trasportava un esercito di scienziati e interpreti, medici e metereologi. La spedizione del 1405 servì a esplorare il Mare del Sud della Cina fino alle isole di Giava e dello Sri Lanka. Per Zheng He fu solo una prima prova. Nei 28 anni seguenti l' Armada cinese salpò per ben otto volte diretta verso Occidente: dallo Yemen all' Iran, dalla Somalia alla Mecca, l' impero cinese allargò a dismisura le sue conoscenze e la sua influenza.

Un controverso best-seller angloamericano - "1421: The Year China Discovered the World" dello storico navale nonché ex ufficiale della British Navy Gavin Menzies - ora sostiene che Zheng He non navigò solo verso Ovest. Menzies scrive di aver raccolto le prove che l' eunuco-ammiraglio raggiunse con la sua flotta l' America 70 anni prima che Colombo sbarcasse ai Caraibi. Un pezzo forte di questo "teorema" secondo Menzies è il ritrovamento da parte dei portoghesi nel 1424 di una mappa geografica dell' America disegnata dai cinesi. Dopo l' uscita del libro di Menzies altri ricercatori si sono esposti per suffragare la stessa tesi, per esempio sulla base del ritrovamento di antichi vasi cinesi sulle coste del Brasile in epoca precolombiana. Le teorie di Menzies sono talmente contestate che il governo di Pechino mantiene una prudente distanza, pur simpatizzando con l' esperto navale anglosassone. «L' idea che i cinesi abbiano scoperto l' America prima di Colombo - dichiara il ministro Xu - è ancora al vaglio delle indagini accademiche e al momento non sono state raggiunte conclusioni uniformi».

La questione di chi abbia veramente scoperto l' America può rimanere in sospeso. Quel che conta oggi è la decisione del governo di Pechino di investire generosamente per le

celebrazioni in onore di Zheng He "nello spirito del patriottismo, dell' amicizia tra i popoli e della navigazione scientifica" come dice il ministro dell' Informazione. «I suoi viaggi a Occidente dimostrarono che la Cina aveva la tecnologia più avanzata a quei tempi, servono a ricordarci la saggezza e il coraggio del popolo cinese in tutte le epoche». Gli storici occidentali non contestano che la Cina del XV secolo fosse una lunghezza più avanti, sia nello sviluppo economico che nelle conoscenze scientifiche. La riscoperta orgogliosa delle imprese di Zheng He è anche lo specchio di quel che la Cina pensa di se stessa oggi: dalla conquista dello spazio ai record olimpici, dalla modernizzazione economica all' invasione dei mercati esteri, ogni traguardo è alla sua portata. Se negli anni Cinquanta Pechino ambiva a prendere la guida dei paesi del Terzo mondo nella coalizione dei "non allineati", oggi gareggia in serie A, l' obiettivo più vicino è superare il Pil della Germania e del Giappone, per puntare all' aggancio con gli Stati Uniti.

La nuova storiografia ufficiale insiste sul carattere pacifico delle imprese di Zheng He. «Quei viaggi - dice Xu - furono all' insegna della collaborazione tra il popolo cinese e i suoi vicini. Le commemorazioni serviranno a esaltare questi valori: le relazioni pacifiche tra la Cina e i suoi vicini, specialmente le altre nazioni del Sud-Est asiatico». Ancora oggi - assicurano le relazioni ufficiali ai convegni in onore di Zheng He - i vasi Ming ritrovati in Somalia e Tanzania sono considerati dai popoli locali come dei pegni d' amicizia, mentre in Thailandia e Malaysia hanno ribattezzato nel nome di Sanbao perfino città, porti e pagode. «Lui non occupò mai un paese straniero, non vi costruì fortezze né derubò tesori» sottolinea il ministro dell' Informazione, con un' allusione implicita al diverso comportamento dei conquistadores coloniali europei. è il linguaggio felpato e diplomatico di una Cina che vuole rassicurare i vicini, ma che in realtà sta recuperando nei fatti il rango di una superpotenza come ai tempi della dinastia Ming.

Nell' Asia di oggi non ci sono dubbi sulla crescente influenza della Cina. La sua espansione economica l' ha già portata a diventare il partner più importante di Giappone e Corea, soppiantando gli Stati Uniti. Da commerciale e tecnologica la forza diventa politica e militare. Mentre l' America di Bush impantanata in Iraq è costretta a ritirare truppe dall' Asia, Pechino occupa gli spazi d' influenza lasciati liberi. Come ai tempi del grande ammiraglio vissuto sei secoli fa la Cina è pronta a rinascere come potenza navale, cancellando secoli di umiliazioni e di subalternità nei confronti degli "imperi marittimi", prima quello britannico, poi il giapponese e infine l' americano. Dall' orgia di retorica si stacca la voce sobria dello storico Xin Yuan' ou dell' università di Shanghai Jiaotong. La vera motivazione del primo viaggio di Zheng He, spiega Xin, è che la dinastia Ming stava per soccombere sotto l' assedio terrestre delle armate di Tamerlano, l' imperatore turco-mongolo che aveva conquistato gran parte dell' Asia. L' ammiraglio fu mandato per i mari alla disperata ricerca di alleati che soccorressero l' impero cinese ormai agli sgoccioli.

SCHEDA 2

“La flotta dei tesori”

Federico Rampini, La Repubblica, 21 agosto 2005

Seicento anni fa salpava dalla capitale imperiale di Nanchino una flotta di 208 navi fra ammiraglie, bastimenti militari, vascelli per la ricerca scientifica, grandi giunche mercantili per il trasporto di truppe e di cavalli, di sete preziose e di acqua potabile. Era una *invincibile armada* con 28mila uomini a bordo, che secondo l'esperta di storia navale Louise Levathes non fu eguagliata nei secoli successivi neppure dagli spagnoli o dagli inglesi all'apice della loro potenza. Solo nella prima guerra mondiale gli oceani avrebbero rivisto un simile dispiegamento di forze. Dal 1405 al 1433 quella "flotta dei tesori" effettuò sette memorabili spedizioni, che dalla Cina la portarono a esplorare e colonizzare i paesi affacciati sull'Oceano Indiano, l'Africa orientale, il Golfo persico e i confini meridionali dell'Egitto.

I cinesi sapevano molte cose sull'Europa ma a causa del suo basso livello di sviluppo non ne erano attratti; non si spinsero fino alle rive del Mediterraneo perché sapevano di trovarvi solo lana, vino e poco altro che volessero comprare. In un'epoca in cui una parte dell'Europa doveva ancora uscire dall'arretratezza del Medioevo, e le repubbliche marinare italiane erano troppo piccole per competere con lei, la Cina era l'unica superpotenza mondiale. L'autorità del suo imperatore Zhu Di - che si faceva chiamare Yongle cioè "gioia eterna" - si estendeva sui mari dalla Corea al Giappone, dall'India all'Indonesia, dal Kenya a Aden.

Sarebbe bastato poco perché i cinesi colonizzassero l'Europa, cambiando il corso della storia. Non lo fecero, e un secolo dopo furono Cristoforo Colombo e i *conquistadores* a esportare il dominio dell'uomo bianco nel resto del mondo. Ma l'epopea delle spedizioni navali cinesi - ignorata dai nostri manuali di storia eurocentrici e riscoperta solo di recente da alcuni studiosi come la Levathes - è piena di sorprese. Viene ribaltata l'opinione tradizionale che abbiamo avuto sulla Cina di allora. La credevamo una nazione ricca ma ripiegata su se stessa, orgogliosa e indifferente verso il resto del mondo. Tutto errato, come è falso lo stereotipo secondo cui la Cina anche al suo apogeo fu sempre e soltanto una potenza militare terrestre. Al contrario, l'imperatore Zhu Di volle lanciare le sue flotte alla conquista degli oceani, perché era un neoliberista *ante-litteram*. Ripudiando la saggezza convenzionale della scuola confuciana, ancora convinta che l'unica fonte di ricchezza e di stabilità fosse l'agricoltura, Yongle incoraggiò invece i mercanti e gli scambi internazionali. Con una visione che oggi appare profetica, era convinto che la Cina aveva tutto da guadagnare dalle esportazioni. «Ora gli abitanti dei quattro mari siano una famiglia sola - decretò l'imperatore della dinastia Ming - che fiorisca il commercio alle nostre frontiere, e dai paesi lontani gli stranieri siano benvenuti fra noi».

Singolare fu anche il protagonista dell'apoteosi navale cinese, Zheng He. Promosso grande ammiraglio all'età di 34 anni dopo essere stato un brillante generale dell'esercito, era un eunuco, castrato da bambino per entrare al servizio dell'imperatore. Nella gerarchia del potere cinese gli eunuchi ricoprivano funzioni cruciali. Lungi dall'essere soltanto i guardiani delle concubine, erano i consiglieri dei sovrani per il protocollo, le finanze della casa reale e la gestione del personale. Ma perfino per le consuetudini cinesi era rarissimo che un eunuco arrivasse a eccellere nell'arte della guerra come Zheng He. L'ammiraglio aveva un'altra peculiarità: era musulmano, a testimonianza di un'epoca in cui la Cina era un crogiuolo etnico-religioso e un modello di tolleranza. All'inizio del XV secolo nella sola capitale Nanchino erano censiti più di centomila fedeli dell'Islam.

La grande flotta che salpò nel 1405 era l'ultima erede di una straordinaria tradizione navale cinese, quasi certamente la più antica nella storia dell'umanità. Molto prima dei fenici, e molto prima che gli antichi greci colonizzassero Creta, già 50mila anni fa gli indigeni della Cina meridionale - le popolazioni Yi - furono i primi "boat people" di cui vi sia traccia sulla terra. Sulle loro scialuppe di bambù migrarono in tutti i mari del Sud fino a popolare Giava, la Nuova Guinea e probabilmente l'Australia. Gli archeologi considerano seriamente anche la possibilità che dei navigatori partiti dalla Cina abbiano attraversato il Pacifico influenzando le

civiltà pre-colombiane in Messico. La scrittura, il calendario, la scultura dei Maya presentano somiglianze sconcertanti con le tradizioni dei cinesi e di altri popoli buddisti dell'Asia.

Gli exploit marittimi furono consentiti anche dall'antica superiorità cinese nella scienza e nelle sue applicazioni. Mille anni prima di Copernico e Galileo l'astronomo Zhang Heng aveva stabilito con certezza che la terra è rotonda. Dal sestante alla polvere da sparo, tutte le tecnologie decisive per le esplorazioni e per i combattimenti navale videro la luce in Cina con diversi secoli d'anticipo sull'Europa. Quando Marco Polo arrivò alla corte del Khublai Khan nel 1275, i cinesi avevano già sottratto da tempo agli arabi la supremazia nella marina mercantile sulle rotte tra l'Africa e l'Asia. Nel porto di Quanzhou sulla costa del Fujian Marco Polo scoprì giunche gigantesche usate per sfidare gli oceani: avevano almeno quattro alberi, sessanta cabine individuali per i passeggeri di riguardo (i mercanti), trecento membri di equipaggio e perfino dei giardini pensili a bordo. Una sola di quelle giunche cinesi avrebbe potuto contenere la Nina, la Pinta e la Santa Maria (le tre caravelle di Colombo) tutte insieme.

Quando nel 1403 Yongle diede l'ordine di costruire le nuove flotte imperiali, lanciò uno dei più ambiziosi programmi di opere pubbliche, quasi paragonabile all'edificazione della Grande Muraglia. Ogni provincia dell'impero fornì il suo contributo all'assemblaggio di 1.681 fra navi mercantili, militari e logistiche. Fu sfruttata ampiamente la tecnica dei "cantieri a secco", che gli inglesi avrebbero scoperto solo alla fine del secolo. La maggior parte delle navi avevano quattro ponti e una avanzatissima stiva di stabilizzazione con terra e pietre; catapulte incendiarie e cannoni con polvere da sparo; prue rinforzate capaci di resistere all'urto delle barriere coralline. Le ammiraglie arrivavano a 146 metri di lunghezza e 60 di larghezza: tuttora fra le più grandi navi di legno mai costruite nella storia.

Lo scrittore Lou Maotang nel XVI secolo ha redatto la più dettagliata cronaca delle spedizioni navali dei Ming, e le sue descrizioni sono considerate una miniera di notizie dagli storici occidentali. Le grandi "navi del tesoro" - quelle riservate ai comandanti e ai carichi più pregiati di merci per l'esportazione - avevano otto alberi, lussuosi saloni di rappresentanza, ponti coperti con eleganti balconate e ringhiere. Nei tesori caricati in stiva figuravano le porcellane Ming delle manifatture imperiali, e tappezzerie di seta *kesi* della densità di 24 fibre a centimetro (le tappezzerie francesi dei Gobelins arrivavano a un massimo di 11). A bordo delle ammiraglie viaggiavano squadre di astronomi, meteorologi, medici, farmacisti e botanici, e anche «insegnanti capaci di leggere libri stranieri», cioè traduttori e interpreti versati soprattutto nell'arabo e nel persiano, lingue franche delle rotte navali. Ogni nave militare possedeva 24 cannoni di bronzo in grado di sparare granate esplosive, armamenti che nessuno era in grado di eguagliare a quei tempi. Grazie all'indiscussa superiorità militare della Cina la funzione di quelle armi era soprattutto dissuasiva. L'ammiraglio Zheng He ebbe raramente bisogno di combattere, né aveva per missione l'annessione pura e semplice di terre straniere: non era necessario. Fece alcune operazioni di polizia internazionale, ripulendo i mari dai pirati, o scaramucce brevi con vassalli riottosi in Giappone. Erano episodi minori in una "pax cinese" che regnava incontrastata. Perché dalla Corea a Calcutta, dalla Somalia alla Tanzania i sovrani locali esibivano rispetto e sottomissione verso la dinastia Ming.

Ancora ai nostri giorni sulle coste del Kenya abitano famiglie di mulatti africani che si definiscono «dalla faccia rotonda» e sostengono di essere i lontani discendenti dei marinai cinesi della flotta del tesoro. L'armada navale comandata da Zheng He era così vasta che a più riprese, nel corso delle sette grandi spedizioni, si suddivise in più flotte con destinazioni diverse. Oggi alcuni ricercatori (tra cui l'esperto navale britannico Gavin Menzies) sostengono di aver trovato le prove che una di queste missioni secondarie sfociò nella scoperta dell'America da parte degli esploratori Ming settant'anni prima di Colombo, ma questa tesi rimane controversa.

Nel 1433, nel corso della settima ed ultima spedizione da lui comandata, Zheng He si ammalò e morì in mezzo all'Oceano Indiano. Aveva 62 anni. Negli ultimi 28 aveva percorso 50mila

chilometri e visitato 37 paesi. Il rito funebre fu semplice. Nella tradizione islamica il suo corpo fu lavato e avvolto in un tessuto bianco. Mentre i musulmani a bordo cantavano e pregavano «Allah è grande», la salma scivolò in mare, con la testa rivolta verso la Mecca.

Il destino volle che la morte dell'eunuco ammiraglio coincidesse con una svolta politica dalle conseguenze profonde. Minacciati dalle pericolose incursioni delle orde a cavallo di mongoli e tartari, i Ming furono costretti a una revisione strategica radicale. Spostarono la capitale da Nanchino a Pechino, città situata molto più a Nord e senza sbocchi sul mare. La potenza navale non era più una priorità militare. Di colpo la difesa della Cina giocava sulla terraferma. La svolta strategica si accentuò fino al XVII e XVIII secolo sotto la dinastia Qing: l'impero lanciò campagne di conquiste terrestri che ingigantirono la sua estensione incorporando gli sconfinati territori del Tibet, Xinjiang, Mongolia, Manciuria. Quella espansione continentale allargò le frontiere a dismisura, fino a disegnare le dimensioni della Cina odierna.

La morte di Zheng He segna uno spartiacque simbolico, tra la storia che poteva essere e quella che è stata davvero. La Cina si ritirò dai mari proprio quando le nascenti potenze europee osavano affacciarsi sempre più lontano dal Mediterraneo. Eccitati anche dai racconti di Marco Polo i grandi navigatori italiani, spagnoli e portoghesi esploravano nuove rotte. Il missionario Juan Gonzalez de Mendoza, autore di una delle prime storie occidentali della Cina, nel 1585 ammoniva i sovrani europei a seguire l'esempio dei Ming: «Mentre erano occupati in conquiste straniere, i tartari e altri vicini li invasero facendo gran danno. Perciò essi impararono per la loro quiete e profitto a lasciare in pace i paesi più lontani». Spagnoli e portoghesi, olandesi e inglesi non seguirono i consigli di Mendoza. La ritirata della potenza cinese dai mari del sud-est asiatico aprì nuovi spazi di conquista agli europei.

Un giorno i loro appetiti si sarebbero scatenati contro la stessa Cina, penetrando nei suoi territori e umiliando gli eredi di quell'imperatore che era stato a un passo dalla conquista del mondo.

SCHEDE 3

"Non abbiamo scoperto l'America"

La Cina disconosce la falsa mappa

Paolo Rumiz, La Repubblica, (24 gennaio 2006)

CI SON voluti i cinesi a farci capire che la storia dell'America scoperta dai cinesi era una bufala. Sparata con dispendio di mezzi e martellante crescendo mediatico da uno scaltro businessman inglese, ex sommergibilista della Royal Navy e sedicente storico, la notizia che ribaltava la storia del mondo stava già consolidandosi nell'immaginario globale. Sfruttando la benedizione della Royal Geographical Society di Londra e un ipnotico silenzio della scienza, era passata indenne sui giornali d'Europa. Se l'era bevuta persino il Paese di Cristoforo Colombo: l'Italia, esterofila e prontissima, come sempre, a perdere le sue primogeniture. Il segreto, continua a sostenere imperterritito Gavin Menzies, il rocambolesco signore di cui sopra, sta tutto in una carta settecentesca del Globo acquistata da lui medesimo. Una copia, egli dice, di un mappamondo del 1418, precedente di tre anni la leggendaria - e mai provata -

circumnavigazione mondiale di Zheng He, grande ammiraglio del Celeste impero. Una carta ad altissima precisione per le conoscenze dell'epoca; con dettagli apparsi sulle mappe occidentali solo alla fine del Cinquecento, cioè solo dopo i viaggi di Magellano, Vasco de Gama e Bartolomeo Diaz.

"Figurarsi se i cinesi andranno mai a smentire questa storia", aveva scritto con sufficienza il Times di Londra; sono "troppo nazionalisti per credere che i loro antenati non abbiano scoperto l'America". E invece, con uno scatto d'orgoglio, sono stati proprio loro - i figli della potenza emergente del secolo ventuno - a dare una bella lezione agli europei creduloni. Appena la mappa è stata presentata a Pechino, pochi giorni fa, sono usciti dal silenzio e ne hanno contestato seccamente la forma, le scritte, la lingua, la grafica e persino il titolo. La raffigurazione del mondo impostata su doppio globo, per esempio. Inverosimile. Ci ricordano amorevolmente i cinesi: ma come? Ma se siete stati voi europei, attraverso i missionari gesuiti del Seicento, a insegnarci latitudine, longitudine e le nuove tecniche della proiezione reticolare sui mappamondi? E che dire delle scritte dei nomi di luogo, non plausibili linguisticamente? E del titolo della carta, decisamente inconcepibile nella visione del mondo del quindicesimo secolo? Persino su Zheng He a Pechino non si sbilanciano. Troppo veloce - due anni appena - quel suo viaggio attraverso tre oceani con le navi più lente della storia dell'uomo, le giunche.

"I nostri studiosi hanno dimostrato di saper superare il nazionalismo ed esprimere un'analisi oggettiva" commenta l'autorevole quotidiano Dongfang Zaobao - il "Mattino d'Oriente" - in risposta al Times, ed elenca nel dettaglio i motivi per cui è inverosimile che una flotta della Terra di Mezzo possa aver circumnavigato il mondo e conosciuto le Americhe prima di Colombo. Come dire: cari amici d'Europa, non avete solo scoperto l'America, ma anche la geografia moderna. Prendetene almeno atto. Il bello è che i migliori geografi e i sinologi italiani sapevano perfettamente - e inutilmente proclamavano da tempo - che la carta di Menzies era al novanta per cento una patacca. Ma non avevano il fiato per dirlo. Troppo forte era stato il clamore della notizia, sparata su siti web, su libri tradotti in decine di lingue, giochi interattivi, videogiochi e persino sceneggiati tv; e troppo debole sarebbe stato, al confronto, il peso della smentita. E poi nel mondo angloamericano - scientificamente egemone - era forte anche la voglia di smentire Colombo: un italiano, figlio di un popolo di immigrati con valigie di cartone. Non poteva essere lui il padre prima potenza mondiale. Già in passato gli americani, forse traditi da questo bisogno provinciale di radici più "nobili", si erano fatti rifilare dei falsi. Il più clamoroso fu del 1965, nel Columbus day, quando un costoso volume curato da quattro studiosi Usa di fama internazionale sparò la cosiddetta "Vinland Map", acquistata da un antiquario a cifre da capogiro dalla Yale University. Col nome di Vinland, i vichinghi avevano battezzato le coste nordorientali d'America al tempo delle esplorazioni di Erik il Rosso, e la carta, datata 1440 dai curatori, venne definita figlia di un prototipo vichingo del dodicesimo secolo.

"Qualcuno, come mio padre, vide subito che era un falso - racconta Ilaria Caraci, dicente di cartografia all'università di Roma e figlia di Giuseppe, uno dei padri nobili della geografia italiana contemporanea - ma la notizia era troppo ghiotta perché le smentite fossero prese in considerazione. I norvegesi, vuoi mettere con gli italioti. Ci vollero, molti anni dopo, le analisi chimiche degli inchiostri, fatte da un italiano, per dimostrare che la carta era stata disegnata nel secolo ventesimo. Il falsario era un gesuita austriaco, padre Josef Fischer, che negli anni Trenta la disegnò su una pergamena strappata da un volume del 1440". I cinesi sono maestri di falsi, sanno riprodurre qualsiasi cosa. Anni fa hanno rifilato per cifre da capogiro al museo di Cleveland un bel vaso-bidone facendo credere che fosse di epoca imperiale. Il mappamondo sbandierato da Menzies, invece, ha poco di credibile. Al confronto,

padre Fischer era un professionista. Gli manca completamente la "Terra Australis", il continente mitologico che sarebbe stato tolto dai mappamondi solo nel Settecento, dopo le esplorazioni di Cook. E poi, "com'è possibile che l'ammiraglio Zheng He, che inizia il suo viaggio nel 1421, avesse avuto a disposizione una carta così completa realizzata prima, già nel 1418?", "Diciamo da tempo che questa storia è inverosimile, ma nessuno ci ascolta", lamenta la Caraci, che esprime i suoi dubbi da ben prima dei geografi cinesi.

In fondo è tutto così ovvio. Basta aprire un volume di mappe cinesi del Settecento, dipinte su carta di riso tre secoli dopo quella di Menzies. Sembrano più antiche, non più recenti. Niente reticolato geografico; una visione simbolica, primitiva, quasi infantile, dello spazio terrestre, con la Terra di Mezzo che occupa tutto lo spazio e gli altri continenti inesistenti o ridotti al minimo. Se davvero nel '400 la Cina aveva scoperto l'America, come mai tutte quelle conoscenze erano successivamente scomparse? Si erano abolite per decreto, come fece l'imperatore del Giappone? In tanti, ti ricordano alla Società Geografica Italiana, hanno calcato il suolo americano prima di Colombo - polinesiani, vichinghi, popoli siberiani - ma la storia del mondo è cambiata solo col suo viaggio, il 12 ottobre 1492. Per questo lo scopritore è considerato lui e solo lui, il gran genovese.

AmMESSO dunque che i cinesi fossero arrivati davvero in America prima di Colombo, che importanza può avere una scoperta che non lascia traccia nella storia dell'umanità, non cambia le conoscenze, i flussi di traffico, e scompare persino dalle cartografie? La lettura delle scritte cinesi sulla mappa presentata a Pechino conferma alla grande i dubbi dei geografi. "C'è soprattutto una cosa che non convince: la parola Mediterraneo", osserva il sinologo Federico Masini, docente alla Sapienza di Roma. "Il termine era sconosciuto nella Cina nel Quattrocento. Ma non basta: se quella carta è stata davvero perfezionata sulla base del famoso viaggio di Zheng He, allora va detto che la sua flotta non è mai passata per il Mediterraneo. Si afferma che abbia navigato gli oceani, ma non il Mare di Mezzo. E allora, da dove viene quel nome? Può venire solo da Occidente". Anche le due Americhe, sulla carta, sono chiamate col loro nome, il che da solo taglierebbe la testa al toro. Ma quei nomi, si giustificano Menzies e i suoi, sono stati aggiunti dopo, nel rifacimento settecentesco. Sì, ma allora cosa impedisce di dire che l'intero mappamondo è settecentesco? "Tutto l'impianto della carta - chiosa Marini - è chiaramente copia di un modello occidentale ed è posteriore al passaggio in Cina, nel Seicento, del gesuita Matteo Ricci, che ha insegnato ai mandarini com'era fatto il mondo. Il nome dell'Europa, riportato nella mappa, è arrivato in Estremo Oriente solo con lui. Questo i cinesi lo sanno benissimo". Gli italiani, magari, un po' meno.



La falsa mappa cinese



UNIVERSITÀ DI PISA, CORSO DI LAUREA DI SCIENZE PER LA PACE
Materiali di studio per l'insegnamento di
"Europa e mondo dall'età moderna all'età contemporanea"
(prof. Marco Della Pina)

