



Il ruolo del mare e la geografia

Analisi storica del rapporto sino-veneziano sul mare

Giugno 2024

Redazione CESMAR

Un caro amico ci ha richiesto un contributo di pensiero sul rapporto fra Venezia e la Cina, partendo dal confronto fra le giunche cinesi e le galee veneziane.

Di natura poco inclini a ingabbiare intellettualmente la fantasia, abbiamo trovato l'idea splendida, perché ci avrebbe dato l'opportunità di partire da un aspetto tecnologico, come le imbarcazioni, per passare poi al ruolo del potere marittimo, quindi al diverso significato di centralità strategica e al ruolo della geografia. Ci sarebbe poi stata l'occasione di accennare a Marco Polo e ai suoi viaggi, nonché alle differenze fra il dominio mongolo e quello turco dell'Asia, per poi concludere parlando dei viaggi delle flotte europee e delle flotte cinesi nel XV secolo.

A Venezia la nave di riferimento è la galea, che rappresenta un'evoluzione della triera greca ed è un ottimo mezzo di navigazione da usare nei mari chiusi come il Mediterraneo. Il sistema principale di propulsione è il remo, e questo comporta una limitata autonomia logistica, a causa del numero molto elevato di personale dedicato (150/180 rematori). La galea possiede anche una vela latina, posta su di un unico albero, utilizzata principalmente nei trasferimenti, per fare riposare i rematori, quando non sia richiesta una maggiore velocità. Della galea esistono varie versioni, in particolare quella cosiddetta "grossa" è adatta ai commerci, mentre quella "sottile" è la nave di linea in battaglia.

La tipica imbarcazione cinese del XV secolo è la giunca, anche in questo caso un'evoluzione di navi precedenti, precisamente del 300 a.C.. A fondo piatto, la giunca è in grado di navigare sia sui fiumi che nell'oceano, in questo caso utilizzando un'opportuna deriva. In alcuni casi può essere dotata di remi, ma di massima la propulsione avviene grazie al vento: è infatti normalmente fornita di due alberi (maestra e trinchetto) con vele steccate. Nata come nave mercantile, può anche essere utilizzata in battaglia; impiegata inizialmente soprattutto nei mari che bagnano le coste di Corea e Giappone, viene poi utilizzata anche per le navigazioni verso il Mar Cinese Meridionale e le attuali Malaysia e Thailandia¹. È curioso il fatto che nel libro di Lincoln Paine *The Sea and Civilization: A Maritime History of the World* (Atlantic Books, 2015) le due immagini di una galea e di una giunca siano state poste nella stessa pagina, come ad indicare un legame ideale tra questi due tipi di imbarcazioni.

Passando oltre le imbarcazioni e guardando ai due Paesi, va sottolineato che Venezia e la Cina sono unite storicamente da un comune destino, ossia dalla perdita della loro propensione marittima, che ne causa, quasi nello stesso periodo, un inevitabile arretramento politico ed

¹ Raimund Schulz, *Avventurieri in terre lontane*, Rovereto, Keller, 2022.



economico che porterà i due Stati alla rovina a partire dalla fine del XV secolo.

Per comprendere ciò, è necessario rifarsi alle considerazioni di due studiosi anglosassoni: Alfred Thayer Mahan e Andrew Lambert. Per Mahan uno Stato/Impero può dirsi Potenza Marittima quando goda di alcune caratteristiche, tra cui spiccano, per la nostra analisi, la posizione geografica, l'entità e il carattere della popolazione, la propensione mercantile della società e il carattere del Governo².

Andrew Lambert divide gli Stati che agiscono sul mare in Potenze Marittime (*Seapower States*) e Potenze Navali (*Seapowers*). Egli riconosce in Venezia il prototipo di Potenza Marittima, in cui ogni aspetto dello Stato è finalizzato al mare e al commercio marittimo, così come Tiro, Atene, il Portogallo, l'Olanda e la Gran Bretagna. Diverso è il caso della Cina, la quale ogni volta che si è avvicinata al mare lo ha fatto senza perdere la sua struttura politico-culturale essenzialmente continentale, divenendo una Potenza Navale, ovvero uno Stato che, pur mantenendo le caratteristiche proprie di una potenza terrestre, si spingeva sul mare motivata non sempre dal commercio, ma da uno spirito egemonico, così come Roma, la Francia, la Germania, la Russia e gli Stati Uniti.

Dando per scontato che Venezia possedeva tutte le caratteristiche indicate da Mahan, risulta meno chiaro comprendere come la posizione geografica sia stata così efficace da consentire la costruzione di un impero marittimo commerciale così importante. Tutto cambia se guardiamo a Venezia non come a una città-Stato italiana, in posizione decentrata rispetto al suo impero e in fondo ad un golfo pericolosamente in balia di interessi ad essa contrastanti, ma come città-Stato europea, centrale rispetto ai mercati al di là delle Alpi.

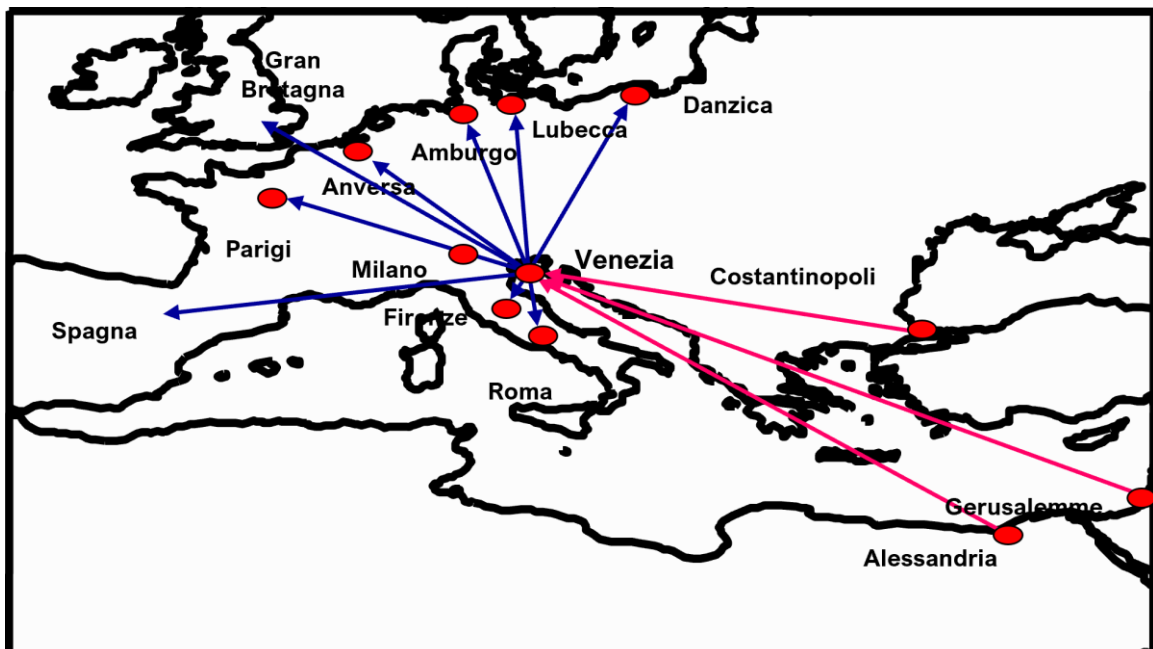


Fig. 1 – Centralità di Venezia. (CESMAR)

La ricchezza delle merci provenienti dalle coste occidentali del continente asiatico, che

² Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1873*, Cambridge University Press, 2010.



arrivavano a Venezia sia tramite le carovaniere terrestri, sia via mare, giungendo in Mediterraneo attraverso il Mar Rosso o il Golfo Persico, e che poi venivano vendute sui mercati europei, riempiva le casse dello Stato veneziano, che poteva così prosperare ed ergersi a grande Potenza Maritima. Per Venezia il senso della geografia risiede, quindi, nel suo ruolo di "ponte" (parola che possiede la stessa radice del termine greco πόντος - *pontos* - che, guarda caso, significa mare); per questo, la Repubblica Serenissima guarda *al di fuori di sé* alla ricerca della sua grandezza, e dà il meglio di sé nel suo rapporto diplomatico con gli altri.

Viceversa, la Cina viveva la sua centralità come una condanna, non aveva bisogno degli altri, forse li temeva al punto da doversi difendere da ogni direzione. Essa, chiusa a oriente da catene di isole, a settentrione dal deserto e a occidente e a sud da catene montuose e foreste, circondata com'era da tribù nemiche, vedeva sé stessa come una fortezza e quindi *si guardava dentro*, cercando di trovare al proprio interno la forza e la grandezza.

Ma andiamo indietro di qualche anno rispetto al XV secolo. Quest'anno si ricorda il settecentesimo anno dalla morte di Marco Polo, esploratore e mercante che ha lasciato memoria del suo viaggio in Cina, primo forse tra tutti gli occidentali. Il racconto che ne fa Anton Mayer, nel suo *6000 anni di esplorazioni e scoperte*, pubblicato da Bompiani nel 1936, ci dà la perfetta percezione dell'immensità del viaggio di Marco Polo e dei suoi famigliari. *"Da Acri i veneziani ... presero la via dell'Armenia e della Persia che li portò ad Ormus sul Golfo Arabico. Poiché le navi sulle quali dovevano imbarcarsi per la Cina diedero loro poco affidamento, si rivolsero nuovamente alla terra e marciarono per la Persia verso Balku. Attraversato l'altipiano del Pamir giunsero nella valle del fiume Kashgar e proseguirono il viaggio ai piedi dei monti Kuen-lun. Andarono per Iarkand e Khotan sempre più a oriente sino a raggiungere in ultimo Cambaluc, ossia Pechino"*³.

Il viaggio di andata inizia nel 1271 e termina alla corte di Kublai Khan circa quattro anni più tardi. Dopo ben diciassette anni passati alla corte del Khan, nel 1291 i Polo partono da Pechino per rientrare a Venezia, accompagnando fino in Persia, su richiesta dello stesso Khan, una principessa mongola promessa in matrimonio a un principe persiano. Anche il viaggio di ritorno dura circa quattro anni, per cui Marco Polo ed i suoi famigliari giungono finalmente a casa alla fine del 1295, dopo ventiquattro anni dalla loro partenza.

Il viaggio di Marco Polo, lungo quella che poi sarà chiamata Via della Seta, è possibile solo grazie al dominio mongolo dell'Asia e alla conseguente sicurezza delle vie terrestri tra la Cina e le coste dell'Anatolia o quelle egiziane. L'Impero mongolo durerà oltre 150 anni e alla fine si dividerà in 4 grandi khanati, uno dei quali era il Gran Khanato, retto appunto da Kublai Khan (il Gran Khan).

Negli anni a seguire, al dominio mongolo si sostituiscono nell'Asia occidentale le orde turche, popoli il cui nomadismo non indica *"... semplicemente il fatto che, nel corso della storia, i turchi si siano effettivamente spostati, ma un modo di essere e di pensare. La natura e la mentalità*

³ Anton Mayer, *6000 anni di esplorazioni e scoperte*, Milano, Bompiani, 1936.



nomade sono costantemente diverse da quello dello stanziale ... La coscienza orale del nomade, mobile come il suo corpo, non avverte la necessità di una migrazione mentale. Si ritiene sufficiente comprendere il luogo in cui si vive e da nomade si vive in un costante stato d'ansia."⁴. L'arrivo dei Turchi cambia le sorti dell'Europa, ma soprattutto quelle di Venezia.

Bloccata la Via della Seta, anche l'Europa diviene una fortezza, ma Venezia non è in grado di reagire, sperando, forse, di continuare a vivere e prosperare come aveva fatto sino ad allora. L'arrivo di Tamerlano e delle orde turche porta gli altri europei a immaginare un'alternativa, ben indicata nel magistrale libro di Carlo Maria Cipolla *Vele e cannoni* (Il Mulino, 2011): gli sviluppi tecnologici consentono l'impiego di materiali migliori che in passato - cannoni in ferro, anziché in bronzo - e la realizzazione di navi di alto bordo, più adatte delle galee alle lunghe navigazioni oceaniche. Va evidenziato che in questo periodo l'Italia gioca sì un ruolo centrale in Europa, grazie al Rinascimento e agli sviluppi delle tecniche di navigazione (bussola, astrolabio, carte nautiche, ecc.), ma non riesce ad evitare la marginalità economico-strategica.

È il Portogallo, grazie alla lungimirante figura di Enrico il Navigatore, a comprendere che, se fosse riuscito ad aprire le vie marittime verso oriente, avrebbe dominato i commerci europei, relegando Venezia in un angolo. La riuscita del progetto, pur a costi umani elevatissimi, porta a uno spostamento di centralità geografica dal Mediterraneo all'Atlantico, allo sviluppo dei Paesi che si affacciano su questo mare, all'inizio del colonialismo europeo e al dominio europeo sulle terre emerse. Per Venezia inizia la decadenza.



Fig. 2 – Monumento ai navigatori portoghesi e a Enrico. Cfr.:
<https://www.vivilisbona.it/attrazioni-cosa-vedere/padiao-dos-descobrimentos-monumento-alle-scoperte-di-lisbona.html>

Poco prima che i Portoghesi giungano in India con Vasco de Gama, a Tordesillas, nel 1494, con il beneplacito del Papa Alessandro VI, loro e gli Spagnoli si dividono il mondo lungo un meridiano, denominato *raya*, situato a circa 1.770 km. a ovest delle Isole di Capo Verde: a

⁴ Erol Göka, in Giuseppe De Ruvo, "La gloria secondo il turco, anima nomade e distruttiva", *Limes* 7/2023, *Il Gran Turco*, Roma, GEDI, p. 63.



occidente gli Spagnoli, a oriente i Portoghesi. Nel giro di pochi anni tutto cambia, ma la storia avrebbe potuto essere diversa?

Probabilmente sì. Se guardiamo al mappamondo di Fra Mauro ci meravigliamo della correttezza delle sue linee di costa. Stesso discorso vale per la famosa mappa di Piri Reis, che ci dice cose che, al tempo della sua creazione, gli europei non conoscevano. Come è possibile? La risposta potrebbe risiedere nel tentativo di sviluppo di un potere marittimo cinese, iniziato intorno al 1420 e messo in atto per volontà del sovrano che voleva "... *mantenere il controllo sul commercio con il resto del mondo*"⁵, ma soprattutto riteneva fondamentale trasformare la Cina in una Potenza Marittima. Il libro di Gavin Menzies dal titolo *1421: the year China discovered the world* (Bantam, 2003) descrive numerosi viaggi compiuti dalle giunche cinesi in ogni singola parte del mondo; del resto, la Cina possedeva la tecnologia e le conoscenze necessarie per approntare una flotta di giunche perfettamente equipaggiata e per navigare anche in acque lontane da quelle di casa. Tali viaggi per mare rappresentarono un tentativo, audace ma indispensabile, per uscire dall'isolamento a cui la Cina sembrava condannata. Tuttavia, nel 1433, alla morte del sovrano che l'aveva promossa, la promettente iniziativa fu dimenticata e le navigazioni non furono più riprese.

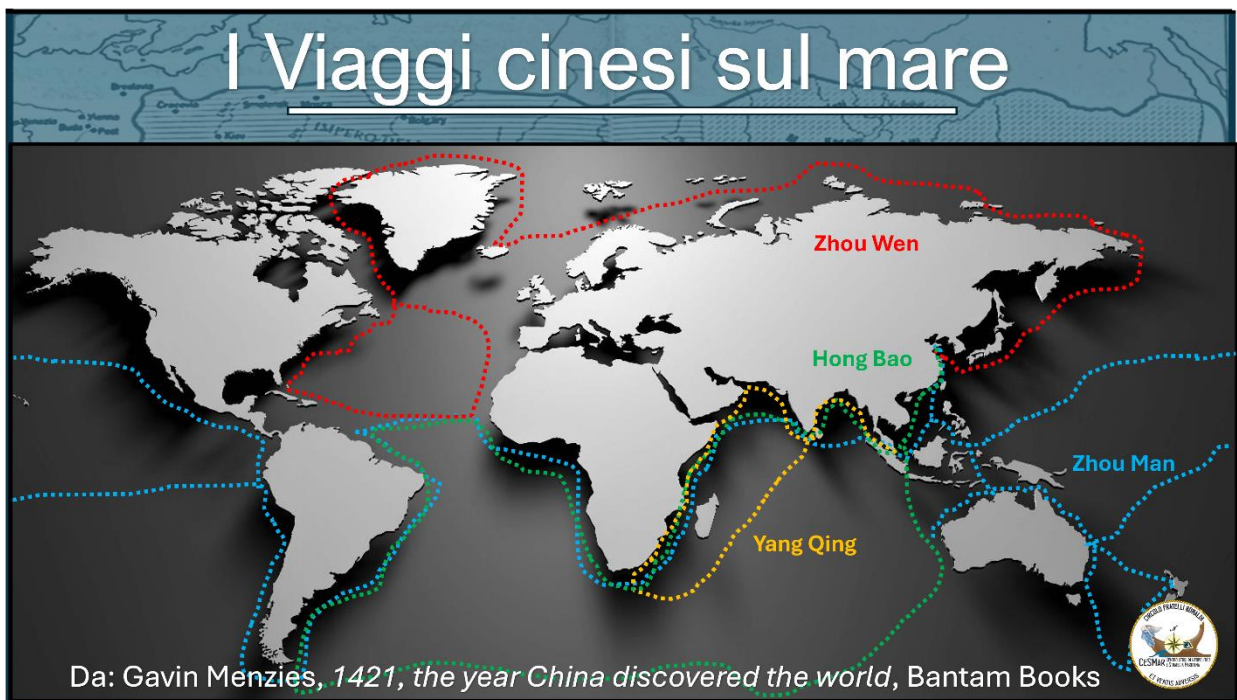


Fig. 3 – i viaggi cinesi sul mare (CESMAR)

Molti sono gli autori che hanno riscoperto questa parte di storia poco conosciuta. Tra essi, lo studioso e intellettuale libanese Amin Maalouf, che si concentra soprattutto sulla riscoperta da parte della *leadership* cinese attuale del valore rappresentato da quel lontano tentativo di aprirsi al mondo. Anche il britannico Paul Kennedy, uno dei più affermati storici mondiali, nel suo libro più famoso, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, parla di una flotta di oltre 1350 navi da

⁵ Amin Maalouf, *Il labirinto degli smarriti. L'Occidente e i suoi avversari*, Milano, La Nave di Teseo, 2024.



combattimento e 250 navi progettate per la navigazione d'altura⁶. Le giunche usate sono enormi rispetto alle caravelle europee: Kennedy parla di un dislocamento pari a 1500 tonnellate. Con questa enorme flotta i cinesi provano a effettuare "al contrario", con circa settantacinque anni di anticipo, ciò che all'Europa riesce a fine '400. Bisogna dire che gli equipaggi cinesi si comportano assai meglio di quelli europei, evitando di saccheggiare indiscriminatamente le terre visitate e di sterminare i loro abitanti, ricercando sempre le possibilità di commercio. Ma, come detto, già nel 1433 l'epopea dei grandi viaggi si conclude e la Cina decide "... di voltare le spalle al mondo. Se la sua avventura fosse continuata, la storia dell'umanità si sarebbe svolta in modo completamente diverso"⁷.

Ma quanto di questa esperienza e delle conoscenze acquisite in questi viaggi è divenuto patrimonio del mondo occidentale? Abbiamo parlato prima delle mappe di Fra Mauro e Piri Reis, ma a queste vanno aggiunte le mappe del veneziano Zuane Pizzigano, anch'esse non coerenti con le conoscenze del tempo in cui sono state disegnate. In tutti questi casi sono state riportate informazioni che gli autori non potevano conoscere, a meno di dare credito alla possibilità di cui stiamo parlando.



Fig. 4 – Mappa di Zuane Pizzigano. Cfr.: <https://www.medea-chart.org/single-post/chart-of-the-week-pizzigano-chart-1424-italy>

Ma chi può aver portato in Europa le informazioni ricavate dai viaggi cinesi? Esiste un'ipotesi, che vede come protagonista un veneziano, Niccolò de' Conti (1395-1469). Sappiamo che nel 1421 egli si trova a Calicut all'arrivo della flotta cinese, perché presenta le giunche al castigliano Pedro Tafur, magnificandone le caratteristiche. Di certo, riesce a parlare con gli ammiragli cinesi

⁶ Paul Kennedy, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, Milano, Garzanti, 1995.

⁷ *Ibidem*.



(in arabo o in persiano, lingue che conosceva alla perfezione), e in quella circostanza potrebbe aver avuto informazioni sulle terre scoperte. In effetti, Fra Mauro parla di una persona da cui avrebbe preso le informazioni per redigere il suo mappamondo, e questa persona potrebbe essere proprio il de' Conti. La sua relazione viene scritta in latino dal segretario del Papa e poi tradotta in portoghese per gli interessi orientali di quel popolo. Dal portoghese viene poi tradotta in italiano dal trevigiano Giovan Battista Ramusio, ambasciatore veneziano, nella cui opera in sei volumi, *Della navigazione et viaggi*, per molti il primo libro di viaggi mai scritto al mondo, ampio spazio è dedicato a Niccolò de' Conti (stralcio in allegato).

Nel concludere questa breve analisi, che non ha pretese di essere storica, ma che vede nella storia un palcoscenico di curiosità e aneddoti di grande stimolo intellettuale, auspichiamo che possa esistere, nella nostra cultura strategica, la capacità di individuare i tempi e i cambiamenti da essi scanditi, al fine di consentire di adattarvisi e sopravvivere al meglio, senza subire la potenza di altri. Se questo fosse stato patrimonio di Cina e Venezia, la loro storia sarebbe stata diversa, e, forse, questi due Stati avrebbero potuto evitare di subire la decadenza successiva al XV secolo, come invece avvenne.



Viaggio di Nicolò di Conti

Discorso sopra il viaggio di Nicolò di Conti veneziano

Giovan Battista Ramusio

Avendo inteso che già cento e più anni un Nicolò di Conti, cittadino veneziano, era andato per tutte l'Indie orientali, e che di tal suo viaggio era stata fatta memoria, stimai che fosse il dovere ch'anche quello si leggesse nel presente volume. E avendo fatta ogni diligenza di ritrovarlo non solamente nella città di Venezia, ma in molte altre d'Italia, dopo molte fatiche spese in vano, mi fu detto che nella città di Lisbona si trovava stampato in lingua portoghese: il quale pensai che, traducendolo nella nostra, poteva far cognoscere al mondo la virtù di questo nostro cittadino. Nondimeno, avendolo letto, l'ho ritrovato grandemente guasto e scorretto, sí nel procedere che si fa in questo viaggio, come nei nomi delle città e luoghi, mai più non uditi né intesi: di modo ch'io era di opinione di lasciarlo da parte, pensando che forse un giorno potrebbe esser ritrovato più intero e corretto, e allora con maggior sodisfazione de' lettori si metterebbe in luce. Dall'altro canto stimando ch'ancora ch'ei sia così guasto, porgeria nondimeno non poco piacere a quelli che si diletmano di questa parte di cosmografia, vedendo che già tanti anni si sapeano li nomi d'alcune città scoperte al presente dai Portoghesi, l'ho voluto lassar venir fuori qual egli si sia.

Del qual viaggio essendo necessario di parlare alquanto per darne a chi legge più chiara intelligenza, dico ch'essendo questo Nicolò di Conti andato per tutta l'India, dopo vinticinque anni se ne ritornò a casa, e perciò che per scapolar la vita fu costretto a rinegar la fede cristiana, però, poi ch'ei fu tornato, bisognò ch'egli andasse al sommo pontefice per farsi assolvere, che allora era in Firenze e si chiamava papa Eugenio III: che fu dell'anno 1444. Il qual, dopo la benedizione, gli dette per penitenza che con ogni verità dovesse narrar tutta la sua peregrinazione ad un valent'uomo suo segretario, detto messer Poggio fiorentino, il quale la scrisse con diligenza in lingua latina. Questa scrittura dopo molti anni pervenne a notizia del serenissimo don Emanuel primo di questo nome, re di Portogallo, e fu del 1500, in questo modo: che sapendosi da ogniuno che sua Maestà non pensava mai ad altro se non come potesse far penetrare le sue caravelle per tutte l'Indie orientali, le fu fatto intendere che questo viaggio di Nicolò di Conti daria gran luce e cognizione ai suoi capitani e piloti, e però di suo ordine fu tradotto di lingua latina nella portoghese, per un Valentino Fernandes, il quale nel suo proemio, dedicato a sua Maestà, tra l'altre parole dice queste: "Io mi son mosso a tradur questo viaggio di Nicolò veneziano acciò che si legga appresso di quello di Marco Polo, cognoscendo 'l grandissimo servizio che ne risulterà a Vostra Maestà, ammonendo e avisando li sudditi suoi delle cose dell'Indie, cioè quelle città e popoli che sieno de' mori, e quali degli idolatri, e delle grandi utilità e ricchezze di spezierie, gioie, oro e argento che se ne traggono; e sopra tutto per consolar la travagliata mente di Vostra Maestà, la quale manda le sue caravelle in così lungo e pericoloso viaggio, conciosiacosaché in questo viaggio di Nicolò si parla particolarmente d'altre città dell'India, oltra Calicut e Cochin, che già al presente abbiamo scoperte; e appresso per



aggiugnere un testimonio al libro di Marco Polo, il qual andò al tempo di papa Gregorio X nelle parti orientali, fra 'l vento greco e levante, e questo Nicolò dipoi al tempo di papa Eugenio III per la parte di mezzodí penetrò a quella volta, e trovò le medesime terre descritte dal detto Marco Polo. E questa è stata la principal cagione d'avermi fatto pigliar la fatica di questa traduzione per ordine suo”.

Da queste parole si comprende di quanto momento e credito fossero i viaggi di questi duoi Veneziani appresso quel serenissimo re, e veramente è cosa maravigliosa a considerar l'isole e i paesi scritti nel libro del prefato messer Marco Polo, che fu già 250 anni, e ch'al presente siano stati ritrovati dai pilotti portoghesi, come l'isola di Sumatra, Giava maggiore e minore, Zeilam, il paese di Malabar e Dely e molti altri, delli quali anticamente in libro alcuno, né greco né latino, non era fatta menzione. Ma quello che mi fa piú maravigliare è che 'l prefato messer Marco Polo scrive che 'l gran Can imperatore del Cataio e tutti quelli popoli della provincia di Mangi aveano commercio e mandavano a pigliar le spezierie nell'isole sopradette, e questo Nicolò di Conti va per terra insin nella detta provincia di Mangi, e nel ritorno, imbarcatosi nel porto di Zaitun, vien per mare a trovar l'isole della Giava maggiore e minore, e che li capitani portoghesi ch'a' tempi nostri sono stati nell'Indie non abbino voluto far penetrare le lor caravelle sino a questo gran regno, cosí ricco e abbondante d'oro e d'argento, e aprir questo viaggio per mare, conciosiaché per terra ognora ne venghino di quelli abitanti in Tauris e Constantinopoli con le loro mercanzie. Ma il restar di far questo effetto dubito che proceda da maggior cagione e piú profonda, dov'io non posso penetrare, né anche voglio. Bastami solamente di saper quello che da molti ho inteso e letto, che tutte le ditte Indie son circondate da infiniti popoli tartari, i quali, non sapendo di poterle per mare, di continuo per terra le infestano e saccheggiano (com'è la povera Italia da Tedeschi, Francesi e Spagnuoli); e ultimamente, nel 1532, vi vennero nel regno di Cambaia alcuni di quelli popoli detti Mogori, con gran numero di artiglieria e armi, e misero sottosopra la città di Campanel e altre circonvicine. E di questa materia non mi par piú oltre di doverne parlare.