

OCEANO INDIANO

Grande crocevia del mondo



La via della Seta economicamente importante (in rosso) e le vie del commercio delle spezie (in blu), furono bloccate dall'Impero ottomano alla sua caduta nel 1453 a.C.. Ciò fu di stimolo per l'esplorazione e, con la scoperta di una nuova rotta marina intorno all'Africa, si diede inizio all'Age of Discovery.

MASSIMO IACOPI (*)

L'Oceano Indiano, collegando il mar della Cina e il Mediterraneo, costituisce nel XV secolo il centro di un mondo nel quale l'Europa gioca un ruolo abbastanza marginale.

Nel 1400, L'Europa è ancora appena una periferia dello spazio afro-euroasiatico. L'Oceano Indiano si trova al centro di questo spazio, i cui «cuori» sono la Cina, l'India, l'Egitto e l'Asia occidentale. E gli

() Generale dell'Esercito Italiano in riserva. Laureato in Scienze Strategiche e specializzato in Geopolitica, socio di numerosi sodalizi tra i quali l'Istituto di Storia nautica portoghese e Reggente di un sistema premiabile riconosciuto dal Ministero della Difesa. Autore di pubblicazioni a carattere Storico Militare e di numerosi articoli di stampa su argomenti di carattere vario, pubblicati su periodici a livello nazionale e su giornali e periodici a livello regionale. Insignito del Premio Giornalistico Internazionale INARS Ciociaria, sezione scrittori nel 2007, collabora con la Rivista Marittima dal 2008.*

Europei hanno ben poco da offrire in cambio delle spezie e le sete dell'Oriente.

Un mondo afro-euroasiatico

Dall'inizio dell'era cristiana, l'espansione degli scambi ha accelerato la costituzione di un sistema-mondo afro-euroasiatico, in cui gli avvenimenti e gli sviluppi regionali appaiono interdipendenti. Posto fra il Mediterraneo e il Mar della Cina, l'Oceano Indiano occupa un posto centrale all'interno di questo spazio, progressivamente integrato e gerarchizzato.

Sin dalle sue origini questo sistema-mondo ha subito una serie di cicli economici di diversi secoli, che coincidono con delle evoluzioni politiche e religiose e spesso con dei cicli climatici. Fino al XVII secolo, si possono distinguere quattro cicli (I-VI secolo; VI-X secolo; X-XIV e XV-XVII secolo) su una curva, la cui pendenza risulta sempre più accentuata e che si traduce in una crescita generale della demografia, della produzione, del volume degli scambi, come anche dello sviluppo urbano. Ogni fase ascendente è parimenti accompagnata dalla cristallizzazione di grandi entità politiche e dalla introduzione di innovazioni nel campo tecnico, ideologico e istituzionale.

Dopo il regresso sociale che marca una parte del XIV secolo, i collegamenti si riallacciano alla fine del secolo e all'inizio del secolo seguente l'economia conosce una nuova crescita, sulla spinta della ripresa della Cina, il dinamismo dell'Occidente, lo sviluppo dell'Impero Ottomano e dei grandi Stati indiani (Sultanati del Gujarat, del Bengala, dei Bahmanidi, impero di Vijayanagar) e quello delle città-stato asiatiche (Malacca, Pasai, Calicut, Ormuz). La popolazione mondiale passa da 375 ai 475 milioni dal 1400 al 1500. Nell'insieme del-

l'Oceano Indiano la rete degli scambi si estende e si affittisce in un decollo del commercio e gli Stati sviluppano una accresciuta efficacia nella mobilitazione degli uomini e delle risorse, appoggiata su una espansione delle armi da fuoco.

Geografia e reti di scambi individuano allora due grandi aree marittime, l'oceano Indiano orientale e occidentale, individuati e divisi dalla rivalità del Golfo Persico e del Mar Rosso. L'interconnessione dei grandi porti costituisce l'ossatura del sistema, porti che risultano a ogni stagione delle «torri di Babele», luoghi di incontro e di ibridazione, sorgenti di meticcio e di creatività. In un sol giorno, annota il portoghese Tome Pires agli inizi del XVI secolo, si possono incontrare a Malacca gente che parla «84 lingue diverse». Su tutti i contorni dell'Oceano Indiano, gli scambi portano alla formazione di cosiddette «culture di frangia», proprio nei luoghi di connessione o di interfaccia delle reti marittime e terrestri.

Erbe e paccottiglie

I mercanti dell'Oceano Indiano non trasportano solamente dei prodotti di lusso, spezie o porcellane. Diverse categorie di beni costituiscono l'oggetto degli scambi: i metalli (preziosi o meno), il legname, i prodotti associati all'abbigliamento (cotonate dell'India, sete della Cina e dell'Iran, lino e cotonate d'Egitto), i beni destinati alla decorazione o all'ornamento, gli aromi, medicine e spezie collegate sia alla religione, alla salute e alla cucina (pepe della costa del Malabar, myrobolan (dal greco *muron*, profumo e *balanos*, ghianda, frutto ricco di tannino impiegato nel trattamento del pellame), chiodi di garofano e noce moscata delle Molucche), l'alcool e i narcotici, i mezzi di produzione (schiavi, attrezzature e utensili), di trasporto (navi di tut-

ti i tipi), strumenti di guerra (armi da fuoco, cavalli, elefanti) e gli alimenti (riso in primo luogo). E poi opere sacre, mezzi di divertimento e di piacere (musicisti e i loro strumenti, per esempio).

La bilancia commerciale dell'Asia occidentale e dell'Africa risulta deficitaria nei confronti dell'India, mentre quella dell'Asia orientale è in attivo grazie in particolar modo, alle porcellane e alle sete. Facendo eco alle lontane lamentele di Plinio, il persiano Wassaf scrive nel XIV secolo che: «L'India esporta erbe e paccottiglie per riceverne in cambio oro». I mercanti di Calicut, annota il portoghese Duarte Barbosa nel 1516, importano «pepe, gingerbro, cannella, cardamomo, frutti di tamarindo, pietre preziose, perle, muschio, ambra grigia, rabarbaro, legno d'aloè, grandi quantitativi di cotonate, di porcellane. Essi ritornano con rame, mercurio, vermiglio, corallo, zafferano, velluto a colori, acqua di rose, coltelli, vesti colorate, oro e argento».

I metalli preziosi sono, per una certa parte, riesportati verso l'Asia orientale, ma anche verso il Golfo Persico e l'Arabia. Queste regioni forniscono i cavalli di cui hanno bisogno gli eserciti degli Stati indiani, cavalli negoziati in cambio di riso, di zucchero, di ferro e di spezie. Più a Sud, la città-stato indiana di Calicut è il grande porto del pepe.

Un mare «islamizzato»

Il XV secolo segna un declino del mondo musulmano occidentale (Egitto, Levante, Irak). L'impatto demografico di epidemie ricorrenti come la peste produce conseguenze disastrose sull'agricoltura, in quanto l'abbandono della manutenzione dei canali nel XIV secolo ha comportato la crisi dei sistemi di irrigazione. L'Egitto, sotto la dominazione mamelucca, rimane tuttavia una po-

tenza base del sistema-mondo con il suo accesso al Mar Rosso, anche se il golfo Persico trova nel XV secolo una rinnovata importanza, segnata dallo sviluppo di Ormuz.

Se le rotte marittime, dal X secolo, rappresentano l'essenziale della circolazione commerciale, una parte importante del commercio si mantiene attraverso la «via della seta», attiva durante la maggior parte del XV secolo, sotto i discendenti di Timur Lang (Tamerlano), turchi islamizzati, insediati a Samarcanda ed Herat. Questi ultimi riescono a mantenere una relativa stabilità politica in Iran. A Ovest le strade raggiungono lo spazio ottomano che conosce una avanzata spettacolare, segnata dalla conquista di Bisanzio nel 1453.

Durante il XV secolo la popolazione del mondo musulmano passa da 86 a 114 milioni. Essa progredisce soprattutto in India, nell'Asia del Sud Est, nei Balcani e in Africa. In tutta l'Asia del Sud le reti commerciali musulmane si ramificano e si estendono, tanto che alcuni storici hanno definito il periodo come «islamizzato». L'Islam ha globalmente favorito lo sviluppo di questi scambi; tuttavia esso non costituisce un insieme monolitico, ma si dispiega sotto forme diverse a volte in concorrenza fra di loro.

In India la disintegrazione del sultanato di Delhi dà origine a dei sultanati mercantili orientati verso il mare, come il Bengala e il Gujarat. Il portoghese Pires descrive bene la centralità di regione, che esporta dei tessuti di cotone in tutto l'Oceano Indiano: «Cambay ha due braccia; il destro si dirige verso Aden e l'altro verso Malacca, le due piazze commerciali più importanti verso cui fare vela. (...) Gli abitanti del Gujarat hanno degli agenti ovunque, sulla costa ovest dell'India, nel Bengala, a Pegu (Birmania), nel Siam, a Pasai (Sumatra), a Kedah. (...) Ogni anno essi inviano delle navi in tutti questi posti». Il Gujarat

possiede ugualmente dei legami molto stretti con l’Africa dell’Est, dove l’exportazione di tessuti e di perle (di vetro o di pietra) consente loro di intercettare una grande parte dell’oro dello Zimbabwe.

Gli imperi agrari militarizzati del Deccan (Sultanato bhamanide) e del Sud dell’India (Impero induista di Vijayanagar) sono anch’essi implicati negli scambi, per mezzo delle comunità mussulmane, ma anche attraverso i loro mercanti indù e jainisti (come il buddismo il giainismo propugnato da Mahavira nel -VI/-V secolo tende a liberare l’uomo dal ciclo delle nascite; esso propugna un ascetismo più marcato del buddismo).

Malacca, il porto principale

L’attività è particolarmente vivace nell’Oceano Indiano orientale, stimolata dallo sviluppo degli scambi con la Cina sotto l’imperatore Yongle. Il Bengala vi gioca un ruolo importante, con l’esportazione di stoffe di cotone o di seta, di riso e di zucchero, specialmente in direzione della città-stato musulmana di Pasai e di Malacca. I grandi commercianti tamil rivestono parimenti un ruolo fondamentale nel commercio con l’Asia del Sud Est, a partire dal porto indiano di Pulicat. Altre città-stato come Pegu, di religione buddista, partecipano a questa rete di scambi, che converge a Est verso Malacca.

Nel XV secolo, Malacca, nell’attuale Malesia, costituisce insieme alle grandi città marittime cinesi, uno dei maggiori porti del mondo e, certamente il primo dell’Oceano Indiano. Con l’appoggio della Cina, questa città-stato, guidata da un sultano, nella quale coabitano le differenti comunità, sfugge alla sovranità dello Stato thailandese di Ayuthia e a quella di Majapahit (isola di Giava), per diventare il centro di riferimento del commercio fra l’Oceano Indiano e il

Mar della Cina. La città è famosa per il basso livello dei diritti di dogana e per un codice di leggi che offre una gamma di garanzie ai mercanti, senza equivalenti in tutta l’Asia del Sud Est. Gli abitanti vi affluiscono in gran massa: Malacca conta fra i 100 e i 200.000 abitanti agli inizi del XVI secolo.

Attraverso la città transitano le spezie delle Molucche. «Colui (Malacca) che ne è il padrone — annota il Pires — ha le mani sulla gola di Venezia». Come l’aveva già sottolineato Marco Polo, le spezie dell’Asia sono principalmente e prioritariamente consumate in Asia, in Arabia e in Egitto: dal 60 al 70% dei chiodi di garofano che arrivano a Malacca, intorno al 1500, vengono istradati verso il Gujarat e solo il 5% partono direttamente per l’Europa. L’essenziale dell’attività economica si situa nello spazio afro-euroasiatico, di cui l’Oceano Indiano rappresenta il cuore.

Dei mutamenti regionali

Nel corso del XV secolo, intervengono dei mutamenti significativi. Alcuni vengono prodotti da un raffreddamento climatico globale correlato da un abbassamento dell’attività solare e all’esplosione del vulcano Kuwae a Vanuatu. L’attività del sistema-mondo non viene troppo colpita nel suo complesso, ma sono comunque individuabili dei mutamenti regionali. In tal modo, nell’Africa dell’Est, lo Stato del Grande Zimbabwe entra in una fase di declino (anche per ragioni interne), declino che provoca un indebolimento della città costiera di Kilwa, della quale traggono profitto delle città più a Nord come Mombasa e Malindi.

Nel 1433, peraltro, la Cina si ritira, almeno ufficialmente, dalle rotte marittime. Questo arretramento contribuisce a incrementare lo sviluppo di Malacca e quello dei porti della costa Nord dell’isola di Gia-

va, dove vi sono insediate importanti comunità cinesi, spesso mussulmane e di razza mista. L'abbondanza della porcellana cinese in tutto l'Oceano Indiano evidenzia la continuità di un commercio attivo con la Cina, semi clandestino o semi ufficiale.

Gli anni 1420-30 vedono ugualmente una ristrutturazione delle reti commerciali dell'Oceano Indiano occidentale. Le esazioni dei sultani dello Yemen nei confronti dei mercanti karimi, mussulmani, che controllavano il commercio del Mar Rosso (fra l'Egitto e lo Yemen), provocano inizialmente la loro fuga verso Gedda, nell'Arabia Saudita e dove le navi indiane cominceranno a recarsi dal 1424, evitando il porto di Aden. Poi, a partire dal 1429, i Mamelucchi del Cairo accentrano su di loro il monopolio del commercio delle spezie. I Karimi, dopo essere stati strumentalizzati dal potere, finiranno per scomparire dal panorama commerciale, almeno come soggetto indipendente. Questa trasformazione strutturale favorisce indirettamente l'ascesa dei mercanti del Gujarat.

L'importanza dei mussulmani sulle rotte commerciali rimane comunque rilevante, se non essenziale. Ma ovunque vige la regola della tolleranza in materia di religione; tolleranza delle autorità politiche, ma anche interpenetrazione delle reti religiose. Al cosmopolitismo dei porti risponde il carattere transnazionale delle reti commerciali. Mahmud Gawan e la sua famiglia ne costituiscono un significativo esempio; sapiente e mercante di cavalli originario dell'Iran, egli diventa ministro nel sultanato bahmanide dell'India. Suo fratello Ahmad è installato in Egitto, dove vive anche suo padre; uno dei suoi figli commercia con l'India, mentre altri due, che hanno studiato le scienze coraniche, sono insediati alla Mecca. Un'osservazione fatta a proposito dell'Egitto del XII-XIII secolo è pertinente anche per altri luo-

ghi: «la frattura si effettua meno fra le religioni e le nazionalità che fra le soldatesche dirigenti e i gli impresari di commercio». Ma questa frattura non può, in ogni caso, essere generalizzata.

Il principe e i mercanti

Nei grandi imperi agrari, i principi hanno bisogno di mercanti per convertire la ricchezza agricola in entrata utilizzabile per lo Stato e si servono di alcuni di loro per la loro amministrazione: grazie alle loro conoscenze delle pratiche contabili, i mercanti rappresentano dei preziosi ausiliari, spesso incaricati anche della riscossione delle tasse. Alcuni mercanti traggono profitto dalla loro alleanza con lo Stato, ma questa situazione di vantaggio si accompagna a dei notevoli rischi. La condanna a morte di Mahmud Gawan (prigioniero di intrighi di palazzo e accusato di corruzione) da parte del sultano bahmanide nel 1481 costituisce un esempio esemplare della vulnerabilità dei mercanti di fronte al potere politico.

Nelle città-stato, nei piccoli sultanati mercantili che fioriscono negli interstizi dei regni in India, nell'Asia del Sud-Est e sulla costa Est africana o nelle città più o meno indipendenti all'interno degli Stati, come Ormuz e i porti del Nord di Giava, il potere favorisce il commercio a grande distanza. Se a Ormuz e Calicut, i dirigenti politici non si immischiano direttamente nel commercio, il sultano di Malacca vi gioca, per contro, un ruolo decisamente attivo. Un'altra particolarità di Malacca è quella che i mercanti rivestono un ruolo politico notevole, attraverso i «quattro capi del porto», rappresentanti delle principali comunità straniere (Gujarat, Tamil, Giavanesi e Cinesi).

Come in Europa alla stessa epoca, lo sviluppo della produzione e degli scambi in

Asia e in Africa si accompagna a quello delle pratiche proto capitalistiche, di una monetizzazione dell'economia e dell'estensione del credito. I grandi «imprenditori» sono allo stesso tempo produttori, mercanti e finanziari. Lo stesso settore politico si trasforma a volte in produttore e anche mercante. La costa del Coromandel (Sud-Est dell'India) costituisce un buon esempio di questo processo. Il settore tessile comincia a industrializzarsi, con una massiccia produzione di cotone per l'esportazione, la cui decorazione viene spesso adattata ai gusti dell'acquirente. Tuttavia lo sviluppo di un vero «capitalismo» viene inibito dalla rilevanza di una classe di lavoratori dipendenti (contadini senza terra, prigionieri di guerra), che impedisce lo sviluppo di un mercato interno e la ricerca di innovazione. L'attività tessile si afferma più nelle città che nei villaggi e non si riscontrano dei «lavori standardizzati, tipo catena di montaggio» sul modello europeo: pertanto in questa regione non si assiste a un fenomeno di «proletarizzazione» dei produttori da parte dei mercanti.

Alcuni storici hanno a volte sottolineato la fragilità sociale dei mercanti asiatici nel periodo «pre moderno», in contrapposizione ai mercanti europei protetti dal diritto di proprietà e la loro relativa influenza esercitata sugli Stati. Questa affermazione è forse eccessiva. La ricchezza e il potere di certi grandi mercanti risultano ben sottolineati agli inizi del XVI secolo sulla costa Ovest dell'India da Mamallì di Cannamore, che stabilisce la sua sovranità sulle Maldive verso il 1494, esercitando un monopolio sul *coir* (le fibre estratte dalla corteccia della noce di cocco e dallo stesso albero, che servono, in particolar modo a fabbricare delle corde) e che coordinerà più tardi delle azioni di resistenza contro i Portoghesi, reclutando delle truppe a Calicut e una flottiglia di navi da guerra per il Gujarat.

È pur tuttavia vero che, a differenza dell'Europa, delle città-stato italiane o delle città della Lega Anseatica (Bruges *in primis*), non esistono in Asia e nell'Africa del XV secolo né la fusione dello Stato con gli interessi mercantili, né l'istituzionalizzazione del potere della classe mercantile (a eccezione forse di Malacca). Alcune «Repubbliche mercantili» si instaurano in qualche porto (a Bashrur in India, per esempio), ma esse costituiscono degli esempi marginali e lo «spirito capitalista» di queste città non è in condizione di modellare la politica dei grandi Stati. E non si trova in India neanche la volontà di espansione che caratterizza l'Europa a partire dal XV secolo.

L'irruzione degli Europei

Nel 1498 la flotta portoghese raggiunge l'India occidentale. I Portoghesi, numericamente esigui, non dispongono di mezzi sufficienti per imporre la politica che intendevano condurre ed essi alla fine si dovranno integrare nella gran parte delle reti già esistenti.

La fine del XV secolo e il XVI, tuttavia, costituiscono, in ogni caso, un momento di frattura. Già qualche tempo prima il cronista Fernão Lopes (1378-1459) scriveva: «un mondo nuovo sta sorgendo e una nuova generazione di uomini». Gli Europei, costruendo fra l'Africa dell'Ovest e le Americhe un nuovo sistema economico di cui essi vengono a costituirne il «centro», essi utilizzeranno l'oro e soprattutto l'argento del Nuovo Mondo per penetrare più a fondo nei mercati asiatici. Tutto è ormai pronto per «l'esplosione planetaria dell'estremo occidente cristiano», che non costituisce ancora il trionfo dell'Occidente: fino agli inizi del XIX secolo, infatti, le economie dell'Asia continueranno a dominare ancora largamente le economie europee. ■