

TIZIANA IANNELLO

*Tra il Fiume delle Perle e il Tago.  
I commerci sino-europei in un'area di lingua franca nella prima età mo-  
derna*

*Premessa*

By the fifteenth century, the Indian Ocean and the South China Sea formed a new zone of ecumenical trade, as had happened before in Hellenistic times and again under Fatimid aegis in the southern Mediterranean. But this time it was different. [...] the new trade zone in the Indian Ocean world was one of dispersed military and political power. [...] In some ways this network was not so much a zone of common culture - though it had a common culture of trade - as it was an elaborate, multifaceted trade diaspora with free entry for all who would carry on business according to the unwritten rules of the club.

Philip D. Curtin, *Cross-cultural Trade in World History*, 127-128

Il commercio marittimo transoceanico della prima età moderna risolse molti problemi legati alla rapidità e all'utilità degli scambi internazionali, rispetto al commercio carovaniere per via terrestre. Benché richiedessero ingenti investimenti di capitale e comportassero numerose altre difficoltà, legate ad esempio ai rischi pratici della navigazione, come eventi naturali o attacchi di pirati e guerre di corsa, i traffici via mare ampliarono ed estesero i contatti e gli scambi tra gruppi mercantili, sociali, etnici, religiosi di paesi e continenti distanti. Si crearono i presupposti per i primi commerci su scala mondiale, nei quali era insita l'opportunità dell'incontro tra civiltà<sup>1</sup>.

Oggi, le tecnologie delle telecomunicazioni, la velocità dei collegamenti, la crescita delle relazioni internazionali a livello globale e la composizione sempre più multietnica delle società hanno modificato abitudini e modi di pensare, ponendo ancora una volta le società di fronte alla diversità culturale di popoli e civiltà altre, tra le quali il confronto è sempre più serrato, a fronte di conoscenze reciproche che restano, in genere, comunque piuttosto vaghe.

Nell'ambito delle civiltà extraeuropee quelle orientali meritano particolare interesse da parte dell'Occidente, sia perché l'incontro con l'Asia è stato «uno degli avvenimenti mondiali più significativi del nostro tempo»<sup>2</sup>, sia per il dominante ruolo economico e po-

1 Sulle origini dell'attuale globalizzazione POMERANZ – TOPIK (1999).

2 In questo senso CLARKE (1997, 3ss.) nel riprendere un giudizio di Arnold Toynbee.

litico che, soprattutto i paesi dell'Estremo Oriente, rivestono oggi a livello mondiale. Tra questi ultimi, la Cina ha avuto con l'Europa occidentale legami storici e culturali diretti o indiretti, comunque profondi e remoti nel tempo. Le relazioni economico-commerciali sono state sin dall'antichità il punto di partenza e il filo conduttore di un interscambio anche di carattere politico e culturale. Pertanto, una rilettura dei rapporti intercorsi nel passato, soprattutto nell'ambito dei primi traffici marittimi sino-europei durante l'età moderna, può essere interessante allo scopo di comprendere l'evolversi della storia dell'intero contesto eurasiatico come parte rilevante della storia del mondo. Tanto più se lo scenario nel quale tali rapporti si svolsero fu l'Oceano Indiano, l'area dove una vasta rete di comunità mise in contatto i due estremi dell'Eurasia.

L'utilità di questo discorso va ravvisata anche nel senso indicato dalle linee di ricerca di un settore della storiografia recente, nella fattispecie la "storia del mondo" (*world history*) e la "storia globale" (*global history*), le quali considerano «il passato della comunità umana oltre i singoli confini regionali, culturali e politici»<sup>3</sup> attraverso prospettive e con metodologie diverse rispetto alla letteratura tradizionale precedente. L'approccio globale adottato in questi termini dalla storiografia nei vari settori di studio (storia marittima, storia socio-culturale, studi sulle relazioni internazionali, storia religiosa, *area studies* ecc.) ha quindi aperto a feconde e stimolanti interpretazioni. Nel senso indicato dalla 'storia connessa' (*connected history* e proposte storiografiche affini), ad esempio, si guarda al passato come via alternativa per collegare fenomeni spesso artificialmente distinti tra loro dalla storiografia tradizionale<sup>4</sup>. Nell'ambito della storia delle relazioni internazionali e della geografia degli scambi, alcuni studi hanno concentrato l'attenzione in particolare sul tema della distribuzione e delle dinamiche delle reti (commerciali, imprenditoriali, urbane, etnico-religiose ecc.), attraverso cui determinati eventi del passato si sono sviluppati e hanno reso possibile l'estensione di processi su scala locale, regionale o mondiale.

In sintesi, negli ultimi anni si tende a guardare al passato con una visione olistica, che scopre quegli elementi che hanno tenuto insieme e hanno fatto interagire fatti, fenomeni e processi su vasta scala e che possono considerarsi distintivi di una storia universale e composita dell'umanità al tempo stesso, nei molteplici aspetti e nelle influenze reciproche che hanno prodotto non solo a livello di singola regione o civiltà ma nel panorama globale. In tal senso, le tendenze storiografiche recenti offrono una o più chiavi di lettura efficaci, al fine di comprendere gli eventi che hanno caratterizzato il passato delle civiltà,

3 Questo il dettato della World History Association. Si veda, per un ampliamento nell'ambito della *world history* e *new world history*, le riviste online affiliate alla *World History Association* (<http://www.thewha.org/>). Per una panoramica sulle tendenze della storiografia recente, si rimanda a DI FIORE – MERIGGI (2011) e all'ampia bibliografia ivi citata.

4 Così SUBRAHMANYAM (1997, 735-62).

di analizzare le interazioni profonde tra esse e allo stesso tempo di chiarire le premesse dei fenomeni che viviamo nel mondo contemporaneo<sup>5</sup>.

In quest'ottica s'inserisce l'orientamento attuale degli studi, sia di quelli che si dirigono in direzione di una macrostoria del mondo - come nel caso della citata *world history* e della recente *new world history* -<sup>6</sup> sia quelli rivolti ad una microstoria altrettanto rigorosa, che focalizza su singoli fenomeni, fatti ed eventi, in quanto rivelatori di realtà e processi universali via via più eterogenei e complessi, dove si scoprono ulteriori momenti e peculiarità della storia asiatica. Entrambi i punti d'osservazione (cioè macrostorico e microstorico) sono poi adottati a seconda dei casi in indagini che guardano alla storia come a un groviglio di vicende intrecciate tra loro (per un filone di studi si parla di *entangled history*), o d'interconnessioni molteplici, come nel caso della citata 'storia connessa' (*connected history*), dove ogni elemento, personaggio, evento, processo storico costituisce di volta in volta un filo nelle trame di un disegno più grande, che lega il passato di più civiltà collegate e interagenti tra loro<sup>7</sup>.

Partendo da queste premesse e alla luce degli studi recenti, il presente saggio intende ripercorrere alcuni punti relativi alle origini di un commercio esteso, proto-globale, che prese a svilupparsi rapidamente nella prima età moderna in uno spazio comune di scambio. La presenza delle navi cinesi e portoghesi, che dai due estremi dell'Eurasia confluirono nell'Oceano Indiano in momenti diversi e con dinamiche altrettanto differenti, contribuì a creare quell'area di commercio ecumenico - per riprendere la citazione di Philip D. Curtin in apertura - dove una molteplicità di stati, potenze militari, etnie, religioni e culture diverse venne in contatto e si confrontò a più riprese soprattutto attraverso le diaspore. Questo spazio vastissimo d'interconnessione che fu l'Asia marittima dal secolo XV in poi - vasto per estensione ma soprattutto per i numerosi attori in campo che vi operarono - fu altresì un luogo d'incontro (e allo stesso tempo di scontro) culturale tra civiltà lontane ed ancora relativamente estranee, dove la presenza europea è stata talora interpretata come «intrusione e transizione»<sup>8</sup>.

5 Cf. MARCOCCI (2014a, 9-21) nell'Introduzione al volume di SUBRAHMANYAM (2014).

6 Nella prospettiva della *new world history* si pone la serie della New Oxford World History, la quale presenta "storie locali in un contesto globale, viste attraverso gli occhi di persone ordinarie". Cf. ALPERS (2015, X).

7 Le basi teoriche per lo sviluppo della *connected history* in SUBRAHMANYAM (1997).

8 Il riferimento è ad ALPERS (2015, 69ss.).

### ***1. Europa e Asia orientale negli studi sul commercio marittimo internazionale della prima età moderna***

La storiografia sull'epoca delle grandi scoperte ed esplorazioni oceaniche ci ha abituati a pensare che l'instaurarsi di una prima rete di relazioni economiche su vasta scala nel corso dell'età moderna (metà XV - metà XVIII secolo) sia stata una prerogativa dell'incontro dell'Europa occidentale con il resto del mondo e che ciò sia avvenuto grazie alla spinta espansionistica europea in direzione dell'Asia e delle Americhe. D'altronde, è parte del senso comune l'idea che attraverso le imprese marittime europee oltreoceano il successo delle iniziative coloniali del Vecchio Continente sia stato uno tra i fattori che prepararono l'ascesa economico-politica dell'Occidente dopo la metà del XVIII secolo. Come osservato a suo tempo da Donald F. Lach nel commentare gli studi sull'argomento, «l'espansione e la conseguente crescita del predominio mondiale dei paesi europei rappresentarono l'eclissi delle antiche e splendide culture dell'Oriente da parte delle nuove e più dinamiche civiltà dell'Occidente»<sup>9</sup>. Ciò tanto più se si pensa al fatto che l'espansione europea si sia realizzata congiuntamente alla diffusione del cristianesimo nel mondo, e dunque della cultura giudaico-cristiana in senso lato, e al successivo progresso industriale, tecnologico e militare che ha contraddistinto l'Occidente rispetto all'Asia e alle altre civiltà.

Benché dalla fine del XV secolo la navigazione europea sulle rotte oceaniche abbia messo in contatto diretto in modo sistematico l'Europa, l'Africa, l'America e l'Asia come mai prima di allora, è ampiamente dimostrata la tesi dell'esistenza di reti commerciali estese e di economie dinamiche e ben sviluppate nelle aree extraeuropee già prima dell'arrivo degli europei<sup>10</sup>. In realtà, queste aree avevano intrinsecamente tutti i presupposti per uno sviluppo del commercio a livello globale. Non di meno è stato dimostrato che anche sul piano economico (sviluppo agricolo, accumulazione di capitale, produttività), nel settore delle tecnologie, nel settore navale, nelle tecniche commerciali e finanziarie, il supposto progresso europeo in epoca pre-moderna non sia stato così avanzato rispetto, ad esempio, a quello del mondo arabo o cinese<sup>11</sup>.

La peculiarità della storia dei paesi extra-europei è stata messa in luce anche grazie al contributo degli storici asiatici - in particolar modo indiani, cinesi e giapponesi - i quali hanno impresso agli studi una visione che ha avvalorato, in termini anglosassoni, una storia *Asia-centered*. In passato però anche questi studiosi, che pure hanno evidenziato

9 LACH (1965, I/1, xi).

10 Come rilevato ancora dal Lach «tra il 1500 e il 1800 le relazioni tra l'Asia e l'Europa furono condotte nella cornice e secondo i termini stabiliti dai paesi asiatici» e non viceversa.

11 Sul piano economico ancora fino al XVIII secolo Europa occidentale e Asia orientale erano comparativamente analoghe per consumi, aspettative di vita, modelli e strategie familiari, fattori produttivi, dinamiche di mercato. Cf. POMERANZ (2000).

di volta in volta il ruolo dell'India, della Cina o del Giappone nel panorama asiatico e globale, seguendo il paradigma della storia tradizionale, hanno in qualche modo subito l'influenza del pensiero e della storiografia occidentali<sup>12</sup>. Con ciò mancando di valorizzare appieno la storia asiatica nel caso di specie, con la ricchezza di relazioni e d'interazioni tra civiltà, che è insita nel percorso storico dell'Asia stessa, sacrificando magari il ruolo di aree chiave come il Sudest asiatico, considerato periferico o satellite, e fortemente rivalutato dalla ricerca storica negli ultimi anni<sup>13</sup>.

Va senz'altro riconosciuto che l'attrazione europea per le materie prime e i prodotti di altri paesi e continenti - dai quali attingere risorse e beni utili alla crescita e all'espansione del nostro Vecchio Continente - intervenne non soltanto a incrementare ulteriormente i canali del commercio europeo, ma anche a dilatare le reti regionali extraeuropee su dimensioni allargate. In generale, la presenza europea nell'Oceano Indiano ebbe sì conseguenze rilevanti nelle pratiche commerciali preesistenti - si pensi all'inserimento coercitivo nei traffici, alla creazione di basi commerciali, all'esazione coatta d'imposte assicurative e di permessi di protezione, le cosiddette *cartazes*, sui commerci locali degli stessi mercanti e armatori asiatici, secondo le disposizioni fissate dall'*Estado da Índia* - ma queste novità in realtà furono lente a produrre effetti sul contesto commerciale asiatico nel suo complesso<sup>14</sup>.

In aggiunta agli *Asia-centered studies*, la scoperta e valorizzazione del patrimonio di fonti locali accanto a quelle occidentali ha contribuito al cambio di prospettiva della storiografia di questi ultimi decenni, la quale è più attenta a rivalutare la storia degli 'altri'. Per quanto concerne nello specifico gli studi sulla storia dell'Asia marittima in età moderna, l'adozione di un modello di analisi allargato nel senso sopra indicato ha portato a una rilettura della storia asiatica in un'ottica globale. Pertanto, ad esempio, è stato evidenziato il ruolo delle civiltà dell'Oceano Indiano nella dimensione mondiale ed è stata riconosciuta la specificità del panorama socio-economico e politico delle singole regioni

12 Così, ad esempio, gli storici indiani appartenenti alla Greater India Society di Calcutta e ispirati dallo storico e orientalista francese Sylvain Lévy, tra i quali un caposcuola fu Ramesh Chandra Majumdar; oppure diversi studiosi cinesi, che hanno in genere tramandato il paradigma del sistema tributario (ispirato in particolare ai lavori di John K. Fairbank) e dell'ordine del mondo di una Cina confuciana agraria, fortemente burocratizzata e per lo più sprezzante del mondo mercantile; infine, parte della storiografia giapponese, che ha spesso accolto e perpetuato l'idea di missione modernizzante dell'Europa in Asia. Cf. LIEBERMAN (1999, 3ss.); MOMOKI – REID (2013, 1); ZHAO (2013, 12ss.), anche per la relativa bibliografia di riferimento.

13 Si rimanda su questo punto ai lavori di LIEBERMAN (2003, 2009) e CUNN (2011).

14 CURTIN (1998, 136, 140ss.).

asiatiche<sup>15</sup>. In altre parole, non è stata soltanto l'Europa che si è dilatata oltreoceano con le sue navi, i suoi mercanti, le sue fedi e il suo progresso tecnico-scientifico, ma anche l'Asia marittima, nella misura in cui aveva sviluppato reti ampie e capillari di traffici, porti, empori, città, collegando gruppi etnico-religiosi, sistemi mercantili e imprenditoriali tali da andare a formare quel tessuto formidabile di trame, lungo le quali si è dipanata una parte della storia globale, con riflessi significativi nella stessa Europa e nel resto del mondo<sup>16</sup>. Anche l'impatto della cultura europea su quelle asiatiche (dal Vicino all'Estremo Oriente) a seguito dell'espansione coloniale è stato quindi inserito in un'ottica più equilibrata d'interscambio e di reciprocità, che supera il limite della decantata supremazia dell'Occidente sulle altre civiltà.

Nell'ambito degli studi sull'Asia estremo-orientale, con riferimento a Cina, Corea e Giappone e al loro ruolo nella storia del mondo, le ricerche hanno evidenziato l'originalità e l'autonomia di un percorso politico, economico e culturale di questi paesi in area tanto asiatica, quanto mondiale, indipendentemente dall'influenza prodotta dall'incontro con l'Occidente, sganciandosi dunque da una prospettiva eurocentrica<sup>17</sup>. In quest'ambito di studi, il tentativo di allargare la prospettiva storica oltre il settore degli "studi regionali" (*area studies*) ha tratto profitto dal lavoro di storici sia occidentali, sia asiatici, i quali hanno portato alla luce e valorizzato sistematicamente fonti locali in lingua originale, facendo emergere informazioni e dati che contribuiscono a illustrare processi e fenomeni della storia locale in relazione alla storia globale<sup>18</sup>.

15 Alcuni studi a carattere generale sull'area sono: TOUSSAINT (1966); CHAUDHURI (1985, 1994); DAS GUPTA (2001); CUNN (2011); PEARSON (2003); KEARNEY (2004) e, da ultimo, ALPERS (2015).

16 In questa prospettiva numerosi contributi hanno evidenziato il ruolo dell'Asia nei processi d'integrazione globale in età pre-moderna e moderna, riducendo la classica proiezione eurocentrica adottata dalla letteratura tradizionale. La bibliografia degli autori che hanno messo in discussione il modello storiografico convenzionale in questa prospettiva è copiosa. Un anticipatore in questo senso è stato senza dubbio LACH (1965). Tra i più rappresentativi degli ultimi decenni si segnalano: ABU-LUGHOD (1991); FRANK (1998); LIEBERMAN (1999); ISLAMOGLU – PERDUE (2009).

17 Tra i lavori che hanno maggiormente contribuito a valorizzare la storia asiatica nell'ottica della storia globale, si vedano in particolare ADSHEAD (1988), HAMASHITA (1990), FRANK (1998), LOCKARD (2009); ROPP (2012).

18 Va considerato che la maggior quantità e varietà di fonti sull'Asia estremo-orientale marittima studiata in passato era di provenienza occidentale, ad esempio le testimonianze dei missionari, i documenti degli archivi delle grandi compagnie commerciali, le fonti a stampa europee (tra storie, letteratura di viaggio, cronache, relazioni geografiche, etnografiche ecc. dedicate all'Asia orientale). Negli anni è emerso ed è stato portato alla luce e studiato materiale in lingue orientali - come biblioteche e archivi privati di autorità e notabili locali, fondi e documenti contabili di ricchi mercanti e di imprese commerciali - che si è andato ad aggiungere alle storie e alle fonti ufficiali delle dinastie al potere (Ming, Qing, Ashikaga, Tokugawa).

In questo senso, l'impatto dell'espansione europea in Estremo Oriente è stato ridimensionato e inquadrato in un panorama molto più complesso e sfaccettato di quello proposto dalla storiografia tradizionale, secondo cui la parabola dell'espansione iberica e l'epopea commerciale delle Compagnie delle Indie orientali tra Seicento e Settecento avevano posto in secondo piano lo sviluppo pre-industriale dei paesi estremo-orientali, riducendoli a soggetti passivi di un aggressivo e sistematico assalto europeo. Le politiche estere ed economiche del Celeste Impero in risposta all'avanzata occidentale sono state presentate dalla passata storiografia in termini di chiusura, immobilismo e di miope protezionismo. Tale visione ben si adeguava tra l'altro al tradizionale modello confuciano di economia e società in Cina, secondo il quale vi sarebbe stata una scarsa considerazione del ruolo dei mercanti, una preclusione ideologica al libero commercio e ai traffici esteri, secondari rispetto al settore primario, al mondo agricolo e contadino. Di conseguenza, la risposta di chiusura della Cina al commercio europeo - con la sola limitata esperienza di Canton sino ai trattati ineguali del XIX secolo - ha fatto pedissequamente ripetere l'immagine del colosso asiatico dai piedi di argilla, il quale crolla di fronte all'apertura forzata imposta dall'Occidente. Un Occidente che, prima di ricorrere alla forza, aveva inviato reiterate ambascerie diplomatiche, susseguitesesi dal Cinquecento alla fine del Settecento, senza riuscire a convincere della bontà e della convenienza di accogliere i mercanti europei nei porti cinesi e i diplomatici nella capitale imperiale, al fine di stabilire trattati formali di commercio e 'amicizia' reciproci<sup>19</sup>.

Oggi la prospettiva della ricerca su questi temi è quasi ribaltata: gli studiosi riflettono sul ruolo avuto dalla Cina nel commercio globale, ripercorrono le tappe della politica economica ed estera Ming (1368-1644) e Qing (1644-1911), reinterpreandola e riflettendo il punto di vista di chi, tra imperatori, funzionari e autorità imperiali e locali, a vario titolo e con diverso peso ha contribuito a definire il quadro delle relazioni commerciali e politiche con il resto dell'Asia e con gli europei. Pertanto, la chiusura cinese diviene esigenza di difesa di un'integrità politica, sociale ed economica millenaria e ineccepibile; il ruolo sociale dei mercanti si scopre dalle fonti coeve non essere poi così vituperato dai Qing e anche durante il periodo Ming vive momenti alterni di rivalutazione; la politica marittima, non più fine a se stessa, è ora inserita e collegata nella cornice più ampia delle iniziative rivolte ad esempio al commercio interno e carovaniero della Cina con l'Asia centrale e all'influenza su di esse esercitata da comunità mercantili straniere<sup>20</sup>.

In breve, nell'evidenziare il ruolo e il contributo dell'Asia estremo-orientale nell'ambito della storia globale, le analisi recenti sulla Cina Ming e Qing presentano una nuova inter-

19 Questi schemi sono ben compendati nel noto libro di PEYREFITTE (1989).

20 Le politiche commerciali dei Qing e il ruolo svolto dai mercanti uiguri e musulmani ad esempio è illustrato in KWANGMIN (2008).

pretazione sia dell'impatto occidentale sull'economia cinese, sia della politica economica estera e delle relazioni internazionali della Cina stessa<sup>21</sup>. Per citare un caso palese, se il noto editto dell'imperatore Kangxi del 1684 è stato interpretato dagli studi tradizionali come la mera fine del sistema di commercio tributario e come misura ancora insufficiente all'apertura internazionale dei traffici esteri cinesi (e ancora del tutto deludente per le mire espansionistiche europee), nell'ottica della storia globale è considerato un atto di rilievo fondamentale per il commercio interregionale asiatico. Ben lungi dal rappresentare una chiusura all'esterno - com'è stato in genere ripetuto da fonti occidentali, coeve e postume - l'editto imperiale del 1684 promosse al contrario il commercio privato cinese in ambito interasiatico. Proprio i traffici privati, quelli che ufficialmente non risultano registrati e sono di difficile tracciabilità per mancanza o scarsità di fonti reperibili, furono il motore dell'economia marittima cinese (e per estensione dell'intero Oceano Indiano) per buona parte dei periodi Ming e Qing<sup>22</sup>.

## ***2. Le analisi sulle reti e i crocevia del commercio globale dell'Asia marittima***

La vastissima regione dell'Oceano Indiano, dalle coste dell'Africa orientale al Mar Cinese meridionale fino a sud nel Mediterraneo Australasiatico, includeva un complesso di reti commerciali che presero a svilupparsi considerevolmente già a partire dall'VIII secolo d.C. Snodandosi tra empori di città portuali e di mercati interni, tali reti collegavano centri e comunità mercantili, etniche e religiose attive nel commercio su lunga distanza<sup>23</sup>.

Durante il lungo arco cronologico della storia dell'Asia marittima i principali attori sulla scena sino al X secolo furono per lo più i mercanti arabi e persiani, che giunsero a popolare interi quartieri d'oltremare sino nel sud della Cina (si pensi alla popolosa comunità musulmana di Canton). In seguito, il commercio marittimo vide la disseminazione e il predominio dei mercanti indiani e indonesiani, ai quali si affiancarono i cinesi, specialmente in seguito agli incentivi al commercio marittimo offerti dai dinasti Tang (618-907) e Song (960-1279), nonché dai primi Ming. Questi ultimi in particolare favorirono l'espansione cinese d'oltremare e le missioni di scoperta soprattutto agli inizi del XV secolo (come si dirà dopo). Dall'XI secolo agli inizi del XIV le giunche cinesi furono quindi fortemente concorrenziali con i velieri arabi e furono tra le imbarcazioni più possenti per tonnellaggio e per strumentazione.

21 In generale, sugli orientamenti della storiografia relativa alla Cina moderna e all'impatto con l'Occidente si rimanda a DE GIORGI – SAMARANI (2005, 53ss.).

22 Una lettura in tal senso è offerta in ZHAO (2013, 79ss.).

23 Tra i numerosi studi sull'argomento si rimanda a AUBER (1955); CHAUDHURI (1985); LOMBARD – AUBIN (1988); SCHOTTENHAMMER (2010); FUJITA – MOMOKI – REID (2013); ALPERS (2015). In generale, sulla nascita del commercio sulla lunga distanza nella prima età moderna TRACEY (1990).

Le comunità dell'Oceano Indiano interagivano fra loro in virtù di reti commerciali che stabilirono tra esse contatti anche sociali e culturali. Il dato etno-linguistico è eloquente al riguardo della commistione d'interessi e di culture nell'area. Qui i mercanti comunicavano in lingue franche, distinguibili per diffusione a seconda dello spazio geografico di riferimento. Così, all'estremo occidente delle rotte commerciali dell'Oceano Indiano, in area mediterranea e in particolare ad Alessandria d'Egitto, la lingua franca degli scambi era un volgare italiano<sup>24</sup>, misto al greco e all'arabo; nell'area tra Africa orientale e India occidentale, dove erano più attivi i mercanti arabi e indiani, le lingue del commercio internazionale erano l'arabo e il gujarati, e in misura minore il tamil e il bengali, mentre dal XV secolo con l'arrivo dei portoghesi prese a diffondersi anche un portoghese creolo; per l'area centro-orientale, comprensiva di sub-continente indiano e Sudest asiatico, l'arabo, l'hindi e il malese rappresentavano le lingue di comunicazione più diffuse<sup>25</sup>. Infine, per quanto concerne l'area estremo-orientale (Cina, Indocina, Taiwan, Filippine, Ryukyu, Corea, Giappone) si adoperavano per lo più lingue e dialetti delle diaspore commerciali cinese e giapponese nell'area, nella fattispecie un pidgin cantonese e il min meridionale (tra cui i dialetti hokkien, amoy e taiwanese), talora con interpolazioni malesi e giapponesi<sup>26</sup>. Con l'arrivo degli europei, molte parole portoghesi, olandesi e inglesi finirono per essere trasferite e adottate nelle lingue franche.

Guardando all'Oceano Indiano nel periodo 1000-1500 come ad un grande sistema geopolitico ed economico, oltre che culturale, nel modello teorico proposto da Curtin sono individuate tre regioni centrali, ovvero la Cina, il sub-continente indiano e l'Europa, che corrispondevano ad altrettante entità statali tra quelle relativamente più stabili e potenti, capaci di avere una produzione industriale di beni e di poterli commerciare<sup>27</sup>. Oltre alle regioni centrali, affiancate in misura minore dai paesi del Medio Oriente, vi erano sub-regioni secondarie, tra cui il Sudest asiatico. In questo contesto i commerci si snodarono lungo cinque principali sub-aree di scambio: il Golfo del Bengala, lo Stretto di Malacca, il Mare di Giava, il Mare di Sulu e il Mar Cinese meridionale. È in questo panorama che soffermeremo la nostra attenzione riguardo alla presenza cinese e portoghese.

Tra gli studiosi che si sono dedicati all'argomento, con particolare riguardo al complesso sistema delle reti urbane e commerciali, tra città portuali e centri carovanieri, Kenneth

24 È improprio per l'epoca parlare di italiano, dato che non era ancora in uso una lingua nazionale standardizzata. La lingua franca orale doveva essere verosimilmente più un volgare vicino al veneziano e al ligure, dato che i mercanti veneziani e genovesi erano i più attivi nel Mediterraneo.

25 CURTIN (1998, 132).

26 Una panoramica sulla lingua e i dialetti cinesi in RAMSEY (1987).

27 CURTIN (1998, 128-9).

R. Hall ha analizzato le relazioni tra le aree metropolitane e periferiche dell'Oceano Indiano dopo il 1400, evidenziando l'elemento umano e relazionale nei sistemi marittimi creati dalle diaspore<sup>28</sup>. Vediamo quindi che alcuni porti, un tempo d'importanza secondaria o terziaria nel bacino, diventano di primaria importanza, al pari di centri metropolitani come Delhi, Vijayanagara o Guangzhou (Canton). Viceversa, si assiste in alcuni casi all'effetto contrario, come per Suakin (nel Sudan), fino alla metà del XVI secolo fiorente porto del Mar Rosso, saccheggiata e a lungo estromessa dal commercio marittimo internazionale dai portoghesi<sup>29</sup>. Alcuni centri, invece, divengono di primaria importanza grazie ad una politica autoctona abile nel gestire le diversità culturali delle comunità mercantili presenti a livello locale e nell'attrarre quindi sia i mercanti mediorientali, sia quelli estremo-orientali, sia infine europei, come ad esempio Malacca. Favorita da una posizione strategica all'incrocio delle rotte che collegavano il sub-continente indiano ai mari estremo-orientali, la città-emporio sviluppò un sistema commerciale internazionale di primaria importanza in tutto il bacino dell'Oceano Indiano, tanto da essere presa d'assalto dai portoghesi, i quali vi fissarono una delle loro basi principali nel 1511. Tra alterni periodi di ascesa commerciale e di regressione, anche il porto cinese di Quanzhou rappresentò un crocevia importante del commercio ecumenico tra i secoli XI-XV<sup>30</sup>.

Per quanto riguarda le reti sociali e imprenditoriali, studi specialistici sul ruolo del commercio interculturale (*cross-cultural trade*) hanno descritto l'eterogeneità dell'ambiente socio-economico della regione, fornendo chiavi di lettura aggiuntive per comprendere e interpretare il composito mondo dell'Oceano Indiano<sup>31</sup>. Sotto questo punto di vista, gli scambi internazionali sono stati analizzati alla luce dell'origine e dell'estrazione sociale, etnica e religiosa dei mercanti, agenti e imprenditori attivi nei traffici dell'area, evidenziando i tratti di comunanza, familiarità e le similitudini negli usi tra gruppi mercantili co-etnici o, viceversa, gli elementi di divergenza tra gruppi estranei. Altrettanto importante si è rivelata l'analisi dei rapporti tra le comunità di mercanti e le società e culture ospiti nell'ambito delle diaspore commerciali. Da ciò derivava anche il successo o l'insuccesso delle negoziazioni e spesso si comprende chi, come e perché operava su certi mercati e in determinati circuiti commerciali, poiché l'appartenenza a gruppi etnici e religiosi omogenei facilitava gli affari, la comunicazione e la creazione di circuiti di affari bi- o multilaterali. Tra le principali comunità religiose dedite al commercio si di-

28 HALL (2008).

29 SPAULDING (2008).

30 Su Quanzhou v. SCHOTTENHAMMER (2001).

31 Nell'ambito del *cross-cultural trade*, oltre al citato CURTIN (1998), si vedano i contributi di COHEN (1971); BENTLEY (1993); CHEN (1996); PARK (2012); TRIVELLATO (2009); TRIVELLATO – HALEVI – ANTUNES (2014).

stinguevano in primo luogo i gruppi musulmani da quelli ebraici, giainisti, parsi e indù, ai quali si affiancavano quelli cristiani asiatici d'origine etiope, armena e nestoriana<sup>32</sup>. Per quanto concerne cinesi, coreani e giapponesi, gli studi hanno evidenziato soprattutto le dinamiche delle diaspore commerciali e gli scambi interregionali in relazione all'origine etnica dei mercanti, provenienti generalmente dal sud della Cina (specialmente cantonesi, gente di lingua hokkien, ryukyuan) e dal Giappone meridionale e occidentale verso il Sudest asiatico, la Corea e la Cina<sup>33</sup>.

A formare le reti che collegavano le comunità etniche, religiose e mercantili contribuirono a più riprese le ondate consistenti di migrazioni e diaspore commerciali, tra le quali quella arabo-persiana dal Golfo Persico verso l'Africa orientale, l'India, l'Indonesia e la Cina meridionale; quelle dal Sudest asiatico verso il Madagascar, quella cinese, specialmente verso il Sudest asiatico, l'India e l'Africa meridionale; quella giapponese verso il Sudest asiatico, soprattutto nel Siam e nelle Filippine. Si trattò non soltanto di mercanti o di religiosi e pellegrini ma soprattutto di coloni, lavoratori precari, civili, marinai, prigionieri, domestici, schiavi, disertori e in genere rifugiati in fuga da guerre e persecuzioni politiche o religiose. Quest'enorme mobilità di popoli e gruppi etnici nell'intera regione contribuì allo sviluppo degli scambi commerciali e favorì le contaminazioni culturali, rilevate da vari studi in ambito linguistico, sociale, religioso, artistico, architettonico, musicale<sup>34</sup>.

### **3. *Le giunche cinesi nell'Oceano Indiano agli albori dell'età moderna***

Per risalire agli esordi dell'espansione marittima e della confluenza nell'Oceano Indiano dei mercanti provenienti dai due estremi dell'Eurasia, è opportuno ricordare come, ben prima che le navi iberiche solcassero gli oceani, già i cinesi avevano percorso in lungo e in largo l'Oceano Indiano, avviando flussi migratori consistenti e viaggi di scoperta ed esplorazione oceanica. Già durante l'epoca Han (206 a.C.-220 d.C.) merci e mercanti cinesi avevano raggiunto l'India e la Mesopotamia ed erano presenti in tutta l'Asia sudorientale. Le migrazioni cinesi nell'area, sulle quali si è già brevemente accennato, contribuirono nei secoli ad estendere la presenza cinese e a stabilire comunità residenziali e gruppi

32 CURTIN (1998, 137).

33 Sulle diaspore commerciali dell'Estremo Oriente in particolare: DUYVENDAK (1949); PURCELL (1951); FITZGERALD (1972); REID – ALILUNAS RODGERS (1996); WANG (2003); SCHOTTENHAMMER (2008); LARY (2012). Per quanto concerne i cosiddetti *haiwai huaren* (cinesi d'oltremare) v. CARIOTI (2006b).

34 In generale, in merito alle diaspore si rimanda a EMBER – EMBER – SKOGGARD (2005).

mercantili nei principali scali oceanici, facilitando la successiva espansione dei traffici cinesi d'oltremare<sup>35</sup>.

Uno dei momenti significativi della migrazione cinese nell'Asia marittima ebbe luogo agli inizi del Quattrocento, quando le autorità Ming (1368-1644) ripristinarono i commerci esteri e ordinarono l'avanzata di flotte navali oltreoceano. Si aprì l'epoca d'oro dell'espansione cinese sui mari. Mentre gli europei a occidente dell'Africa erano intenti a scoprire le rotte e a sperimentare strumenti e metodi di navigazione lungo le coste atlantiche dell'Africa, la Cina dispiegava in grande pompa la sua forza militare, commerciale e politica sul resto dell'Asia marittima, a partire dall'area rivierasca del cosiddetto *Nanyang* ('oceano meridionale'), ovvero il Sudest asiatico. Le missioni esplorative assunsero allora un rilievo importante nella politica estera dei Ming, dimostrando la capacità della marina militare e mercantile e delle popolazioni della Cina meridionale costiera di espandersi oltremare<sup>36</sup>.

A dare lustro alla potenza navale cinese, forte dell'egida dell'imperatore Yongle (r. 1403-24), furono le flotte dell'ammiraglio Zheng He (1371-1435 ca.), che irrupero sulle coste e nei porti dell'Oceano Indiano. Zheng He era un eunuco musulmano originario della regione dello Yunnan, il quale poté trarre vantaggio dal favore imperiale per lanciare le sue possenti imbarcazioni sui mari<sup>37</sup>. Alcune spedizioni arrivarono a essere formate da 62 giunche di grosso tonnello con equipaggi che raggiungevano in totale fino a circa 37.000 marinai. Le cosiddette 'navi del tesoro' (cin. *baochuan*), stimate complessivamente intorno alle 250 giunche, ognuna delle quali poteva trasportare sino a 500 uomini, compirono in tutto sette missioni tra il 1405 e il 1433, raggiungendo l'India, la Penisola Arabica (sino a La Mecca) e l'Africa orientale<sup>38</sup>.

Nei viaggi di scoperta di quello che i cinesi chiamavano "oceano occidentale" (cin. *xiyang*) (ad ovest della penisola malese), Zheng He si avvale della mediazione di piloti e mercanti arabi, come del resto avrebbero fatto più tardi anche i navigatori europei per solcare le rotte dell'Oceano Indiano. Un personaggio determinante in questa fase dell'espansione cinese e nelle imprese marittime di Zheng He fu Ma Huan (ca. 1380-ca.1460), un interprete cinese islamizzato, il quale partecipò a tre delle sette spedizioni marittime. Oltre che interprete e mediatore nelle transazioni nei porti d'oltremare, Ma Huan rap-

35 Una trattazione ampia e approfondita sulla potenza marittima cinese tra i secoli XII-XIV è in Lo (2012). Per un quadro d'insieme sulla storia marittima cinese successiva al XII secolo LEUNG – TANG (1999).

36 Sull'espansione cinese nell'Oceano Indiano in questo periodo v. YU (1967); YAMAMOTO (1981); WANG (2003).

37 In merito alle imprese di Zheng He, specialmente nel Sudest asiatico v. SURYADINATA (2005).

38 DUYVENDAK (1949, 27); MILLS (1970, 2).

presentò una figura di spicco anche nella cultura geografica cinese del suo tempo. Egli, infatti, fu autore di un'importante e rara opera geografica, lo *Yingyai shenglan* ("Resoconto sulle coste oceaniche", 1416-51), una preziosa raccolta di notizie su paesi, climi, fauna, flora, popoli, rotte, empori e traffici, informazioni merceologiche e dati sui prezzi nei principali scali commerciali visitati dalle flotte cinesi<sup>39</sup>.

All'epoca delle esplorazioni oceaniche di Zheng He, in tutta l'Asia iniziarono a prosperare comunità e quartieri cinesi, che contribuirono a intensificare gli scambi, collegando i mercati della Cina costiera con l'oltremare. Nei primi tre decenni del XV secolo in pratica la potenza marittima cinese dominò incontrastata l'Oceano Indiano, dalle coste del Giappone sino a quelle dell'Africa orientale<sup>40</sup>. Non si trattò unicamente di accrescere il volume dei traffici esteri cinesi – con poco ritorno economico per la casa imperiale rispetto al capitale investito e con grande vantaggio invece per i mercanti privati – ma di estendere l'influenza politica dei Ming sui potentati e negli affari interni degli stati rivieraschi. Leggendo il resoconto di Ma Huan, si scorge l'atteggiamento di conquista insito nelle spedizioni cinesi. A proposito dell'arrivo a Calicut<sup>41</sup> (attuale Kozhikode, che i cinesi chiamavano Guli), allora uno tra i maggiori empori indiani delle spezie e della seta nel Malabar, leggiamo:

[Guli] È la grande città dell'Oceano occidentale. Salpando da Cochin<sup>42</sup> e viaggiando verso nord-ovest, vi si arriva dopo tre giorni. Il paese si trova in riva al mare. [...] Nel 5° anno del regno di Yongle<sup>43</sup> la corte ordinò d'inviare come principale emissario l'eunuco Zheng He e altri per consegnare il mandato imperiale al re di questo paese, con il quale si conferisce costui una patente onorifica e un sigillo d'argento per promuovere tutti i capi e per assegnare loro titoli di vario grado. Zheng He vi andò al comando di una grande flotta di navi del tesoro, eresse una tavola con un padiglione su di esso e v'inserì una pietra con su scritto: "Sebbene il viaggio da questo paese per il Paese del Centro<sup>44</sup> duri più di centomila *li*, la gente è molto simile a noi, è felice e prospera, e ha costumi identici.

39 Su Ma Huan e la sua opera DUYVENDAK (1933). Lo *Yingyai shenglan* fu una delle fonti cinesi scritte che influenzò profondamente tutta la cultura geografica nella Cina di epoca Ming e Qing e che ispirò i viaggi di esplorazione del suo tempo. Cf. FENG (2005). Per un ampliamento sul tema delle esplorazioni e della cartografia cinese e araba fino al XVII secolo, PARK (2012).

40 Riguardo alle relazioni cinesi in Africa si rimanda a DUYVENDAK (1949). Si veda in merito anche FILESI (1962).

41 Su Calicut nelle fonti cinesi dell'epoca cf. *Mingshi* [Storia dei Ming], juan 7920, 3, cit. in MILLS (1970, 137 n. 3).

42 Odierna Kochi nel Kerala.

43 Yongle sale al trono nel 1403, dunque il riferimento è all'anno 1407.

44 La Cina.

Abbiamo inciso una pietra in questo luogo, una dichiarazione perpetua per i prossimi diecimila secoli<sup>45</sup>.

Ma Huan descrive quindi accuratamente gli aspetti geo-politici, economici e religiosi di quest'area dell'India. In merito agli usi commerciali e ai traffici cinesi nell'area, fa sapere:

Quando le navi del tesoro arrivano, è permesso solo a due sovrintendenti sorvegliare le compravendite: il sovrano invia il funzionario e il chetty<sup>46</sup> a ispezionare i libri contabili presso l'ufficio apposito; un intermediario li raggiunge e l'alto funzionario che comanda le navi concorda con loro la data certa per fissare i prezzi delle merci. Il giorno stabilito essi prendono i tessuti ricamati e i filati in seta, oltre ad altre merci in vendita, e ne discutono il prezzo una per una; quando il prezzo è fissato, essi mettono per iscritto l'importo totale del valore in un contratto trattenuto da tutti i contraenti. [...] Dopo di ciò, il chetty e i mercanti più ricchi portano pietre preziose, perle, coralli e simili da mostrare per discuterne il prezzo. Tutto ciò richiede ben più di un giorno [...] Dopo che il prezzo è stato discusso e fissato, se una perla o un articolo simile viene acquistato, il prezzo pagato è calcolato dal funzionario e dal chetty che ha condotto la transazione originale<sup>47</sup>.

Dopo la morte di Yongle (1424), i successivi imperatori Ming decisero progressivamente di retrocedere dalla politica espansiva e dopo la metà del XV secolo furono interrotte le spedizioni oltreoceano. Tale cambio di rotta è stato spiegato adducendo motivazioni innanzitutto economiche, secondo le quali le spedizioni marittime richiedevano investimenti troppo onerosi, senza necessariamente un ritorno per la casa imperiale, a tutto vantaggio del commercio privato. Inoltre, la migrazione in massa delle popolazioni costiere meridionali, in specie del Guangdong e del Fujian, pose il problema del controllo delle aree periferiche e delle loro attività d'oltremare. Ad aggravare la situazione nel corso degli anni intervenne quindi l'azione congiunta di corsari e pirati sino-giapponesi, che rappresentarono un ulteriore canale di traffico marittimo nell'area orientale dell'Oceano Indiano, a detrimento delle flotte mercantili regolari, delle economie costiere e soprattutto dell'erario. Al fine di limitare disordini e guerre di corsa, oltre che per assicurare il controllo e l'esazione fiscale sul commercio estero, i Ming dichiararono guerra aperta alla pirateria e tagliarono ogni collegamento esterno. Furono pertanto imposte drastiche misure restrittive ai traffici e all'emigrazione nelle regioni marittime del Guangdong, Fujian

45 Cf. MILLS (1970, 137-8). Le unità di spazio e di tempo (centomila *li*, diecimila secoli) sono generiche e stanno a indicare lunghe distanze e periodi indefiniti.

46 Anche "chettiar", "shetty", termine per designare la casta di ricchi mercanti nell'India meridionale.

47 MILLS (1970, 141).

e Zhejiang; nel 1522 furono chiuse le Sovrintendenze marittime di Ningbo e Quanzhou; dal 1524 al 1530 fu disposta la chiusura del porto di Guangzhou (Canton) ed emanato il divieto alle giunche cinesi di recarsi oltremare e di fare affari con mercanti giapponesi. La geografia del commercio marittimo cinese andò modificando e si riorganizzò in favore della regione del Fujian (terra d'origine di molte comunità d'oltremare) a discapito del Guangdong, colpito dalle restrizioni imposte ai traffici di Canton<sup>48</sup>.

Quando ai primi del Cinquecento i galeoni portoghesi salpati al largo del Tago avanzarono nell'Oceano Indiano verso il Guangdong, di fatto il commercio cinese era già regredito verso la madrepatria (l'epoca delle esplorazioni marittime era tramontata più di mezzo secolo prima) e si prospettava una nuova contrazione generale del commercio estero ufficiale della Cina. Sebbene la presenza cinese in massa nella vasta area d'interscambio fosse diminuita, la memoria delle flotte del tesoro, la presenza di emigrati, la diffusione delle merci e la partecipazione dei mercanti cinesi negli scambi avevano lasciato la loro impronta e una vasta eco. I flussi dei traffici privati proseguirono sotto altra forma, quella del contrabbando e del commercio privato illegale innanzitutto. Di ciò se ne avvidero presto i primi mercanti europei, che avevano nel frattempo raggiunto l'India e soprattutto le Isole delle Spezie, anello di congiunzione degli scambi cinesi della Cina meridionale con il resto dell'Asia marittima.

#### ***4. L'estensione dei commerci europei in Estremo Oriente agli inizi del XVI secolo***

La Cina e il Giappone furono tra le mete più ambite di prolungamento della *Carreira da Índia*. Per descrivere l'avanzata sugli oceani, B.W. Diffie e G.D. Winius hanno scritto sui portoghesi che «nell'Atlantico furono esploratori, nell'Oceano Indiano conquistatori e nell'Estremo Oriente uomini d'affari»<sup>49</sup>. Questa definizione compendia efficacemente non soltanto lo spirito dei mercanti e dei condottieri nell'affrontare le imprese marittime, ma racchiude in sé gli effetti dell'impatto che essi ebbero nei luoghi dove giunsero, lasciando spazio ad una riflessione sulla risposta che i mercanti europei ricevettero al loro arrivo. Se in Africa, in India e in Indonesia i mercanti europei riuscirono con la coercizione a imporsi nei traffici, a conquistare territori (Aden, Ormuz, Goa, Sumatra, Giava, Malacca), a insediarsi nelle città e a costruirvi loro fortificazioni<sup>50</sup>, in Estremo Oriente si trovarono a dover affrontare situazioni e interlocutori totalmente diversi. Innanzitutto, nella Cina Ming essi dovettero gestire le difficoltà obiet-

<sup>48</sup> Per un quadro sul contesto marittimo estremo-orientale di questo periodo si rimanda a CARIOTI (2006a).

<sup>49</sup> DIFFIE – WINIUS (1977 e 1985, 445).

<sup>50</sup> In ciò seguendo un modello di commercio tipico delle città marinare italiane, come Genova e Venezia. Cf. CURTIN (1998, 116).

tive di un dialogo con i funzionari locali, i quali avevano l'obbligo per legge di frenare ogni intrusione dall'estero, nonché il potere di vagliare ogni richiesta di qualsivoglia contatto con la corte imperiale. In Giappone, dove i portoghesi arrivarono per la prima volta trent'anni dopo aver raggiunto la Cina, i mercanti e con essi i missionari cattolici si trovarono a trafficare e a dialogare, in via ufficiosa quando non clandestina, con commercianti e autorità locali, i *daimyo*, in ciò favoriti dalla mancanza di un potere forte centrale, che potesse nel caso frenare gli intrecci vantaggiosi per le economie periferiche (ma non per le casse statali) e altrettanto pericolosi per il rifornimento di armi che essi vendevano.

Gli affari commerciali che attrassero i galeoni portoghesi in Asia estremo-orientale erano soprattutto prodotti di lusso e materie prime pregiate (sete, porcellane, argento, oro, rame, lacche, tè, ginseng), che differenziavano i mercati estremo-orientali da quelli africani, indiani e indonesiani, dove oltre le spezie, il pepe e i legni pregiati, e in misura minore diamanti, perle, corallo, vi erano prodotti a buon mercato, come cotonate e filati vari.

Se il pepe e le spezie furono i prodotti che attirarono i mercanti portoghesi nell'Oceano Indiano, un'area nevralgica d'interconnessione con la Cina fu quella degli arcipelaghi indonesiani, con la penisola di Malacca che fungeva da testa di ponte. Quest'area rappresentò il corridoio d'ingresso per tutto l'Estremo Oriente e la regione più strategica per il reperimento di pepe, spezie, legni pregiati e ovviamente per l'acquisto di merci cinesi. Un passaggio decisivo fu l'attestazione portoghese nell'area del "Sinus Magnus" (il Grande Golfo, quello del Siam) e la presa di Malacca del 1511, snodo cruciale e passaggio obbligato tra l'ovest e l'est dell'Oceano Indiano. Lo Stretto di Malacca svolse un ruolo fondamentale nella storia marittima asiatica del periodo e altrettanto per l'espansione commerciale europea in Cina<sup>51</sup>. L'importanza commerciale dell'area indonesiana è illustrata da Andrea Corsali nel brano che segue, tratto dalla lettera del 6 gennaio 1515 al duca Giuliano de' Medici, riportato dal Ramusio:

[A Sumatra] trovasi infinito pepe, che si naviga per la Cina, terra fredda posta nel Sino magno, et nascevi ancho pepe lungo, belzui et oro, che contrattano in Sumatra per Malacca [...] sono le isole dove nascono i garofani, dette Molucche et dove si trovano le noci moscate et macis: in altre il legno aloe, in altre sandali [...] Dalla parte di Settentrione, per il Sino magno, navigano anchora a detta Malacca per spetierie i mercatanti della terra di Cina et portano di loro terra musco, reubarbaro, perle, stagno, porcellane et sete et drappi di ogni sorte lavorati, damaschi, rasi, broccati di molta perfettione<sup>52</sup>.

In Cina il pepe e le mercanzie di Sumatra e delle Molucche avevano grande mercato ma ovviamente la concorrenza con i mercanti locali era particolarmente accesa. In quest'area, in

<sup>51</sup> Le prime transazioni sino-portoghesi dirette ebbero inizio proprio in quest'area. In merito CHANG (1969). V. anche BORSCHBERG (2004).

<sup>52</sup> RAMUSIO (1554, 198).

realtà, i portoghesi non riuscirono, come speravano, ad imporre un vero e proprio monopolio del commercio del pepe e delle spezie, per quanto fossero riusciti a stabilire relazioni e ad intervenire nelle vicende politiche di vari potentati locali. Dalle parole di un osservatore diretto quale Giovanni Da Empoli, che scrive da Cochín nel novembre 1515, si apprende circa le pratiche commerciali cinesi nell'area quanto segue:

[i cinesi] vengono in giunchi a Malaca, con mercantie et portano seta bianca, damasco, rasi di colori, broccati alla loro guisa, molte perle et infinita quantità di porcellane di molte sorti, rame, allume di rocca, muschio, cassette lavorate con foglie d'oro, cose di lavori fatti di seta per camiscie, et molte altre cose, che non mi negono in memoria. Levano qui quando si partono da Malaca, pepe, puco, caco et qualche poco di garofani. La principal mercantia, che sia in maggior conto, et stimazione fra loro, è il pepe. Partono da Malaca di maggio o di giugno et pongono nel viaggio fra l'andare et tornare da sette in otto mesi è sicuro viaggio. La China è terra di molte mercantie et abbondante di vettovaglie, sono molto gelosi di lor paese, di sorte che ciascun giunco che arriva al suo porto, subito vogliono saper la mercantia che gli portano et gli dimandano quello che egli vuole, ne mai cessano fino a tanto che la sappiano in dui o tre giorni, et poi se ne vanno al lato del giunco con quanto ha bisogno. Et hanno questo ordine fra loro, che niuno possa andare a comprar per minuto nella città, et se alcuno il fa, perde tutta la sua robba per non voler che entrino nella città. Et questo è fatto fra loro per legge, per essere questo porto anticamente con questo costume et ivi gli sono portate tutte le mercantie che hanno di bisogno, et levate le loro et compito di fornirsi et pigliare le vettovaglie, che vi sono abbondantissime, subito sono obligati a partirsi, senza dimorare ivi giorno ne hora<sup>53</sup>.

A guidare la prima spedizione portoghese sino a Malacca e Sumatra furono Diogo Lopes de Sequeira (1465-1530) - futuro quarto governatore dell'*Estado* (1518-22) - e il capitano Rui de Brito Palim. Questi, dopo aver preso informazioni da giunche cinesi a Malacca, si fece promotore della spedizione di Jorge Álvares al largo di Canton<sup>54</sup>. Sull'arrivo dei galeoni europei al largo dell'estuario del Fiume delle Perle (cin. Zhujiang) fa luce Fernão Mendes Pinto (c. 1509-1583), il quale riferisce:

Dopo aver bordeggiato lungo la costa quel giorno e tutta la notte con fondo di venticinque-trenta braccia, la mattina seguente si trovò nel mezzo di una grande baia dove manovravano alcuni barconi di pescatori di perle. [...] Dicemmo di essere mercanti siamesi e di voler commerciare con loro, se ce ne avessero data la possibilità. Un vecchio che sembrava avere una certa autorità sugli altri ci rispose che per loro andava bene, ma che il luogo dove eravamo [al largo dell'isola di Hainan] non era adatto per gli scambi: bisognava andare più avanti, a un porto chiamato Guamboi, perché lì c'era la sede commerciale per gli stranieri, come succedeva a Canton nel Chincheu, a Lamau, a Comhai, a Sumbor, a Liampò e in altre città costiere, dove sbarcavano i naviganti di altre nazioni<sup>55</sup>.

53 RAMUSIO (1554, 372).

54 Sulla prima missione portoghese BRAGA (1955); BISHOP SMITH (1972); KEIL – DE DEUS (1990).

55 ROSSI – MELILLO REALI (1970, 113). Le annotazioni tra parentesi quadre sono riprese dall'edizione citata.

Penetrare nel mercato cinese fu impresa non facile per i portoghesi. Dopo l'arrivo a Lingdin al largo di Canton, essi costatarono le difficoltà di approccio con le autorità cantonesi e provarono a convincere direttamente i Ming dell'opportunità di aprire relazioni commerciali con il Portogallo attraverso la diplomazia. Fernão Peres de Andrade, inviato in Cina da re Manuele I a questo scopo, giungeva al largo dell'estuario del Fiume delle Perle nell'agosto 1517 e trattò con i funzionari locali circa l'invio di un'ambasceria portoghese alla capitale imperiale. Un riscontro nelle fonti cinesi si ha dalla relazione del mandarino Gu Yingxiang (1483-1565), funzionario in capo della stazione marittima di Huaiyuan presso Canton, il quale riportò: «Nell'anno *dingchou* del periodo di regno Zhengde<sup>56</sup>, allorché ricoprivo la carica di assistente supervisore del Guangdong ed avevo l'interim della Soprintendenza al traffico marittimo, arrivarono improvvisamente due grandi navi, che si diressero alla stazione di Huaiyuan della città di Canton. Dissero di essere dello Stato di Fulangji [v. n. 63] e di portare tributo. Il loro capo si chiamava *jiabidan* [capitano]»<sup>57</sup>.

Il mandato di guidare da Canton una missione ufficiale in nome del re del Portogallo all'imperatore Zhengde (r. 1506-1521) fu conferito a Tomé Pires (c.1465- c.1524) ma le diffidenti autorità cantonesi, alle quali erano giunte notizie poco rassicuranti sui nuovi "barbari" occidentali giunti nel loro paese, si risolsero per un categorico rifiuto. I delegati, oltre a non raggiungere la capitale imperiale, furono imprigionati. Fernão Mendes Pinto narrò che essi furono torturati ed esiliati in città diverse, e morirono tutti ad eccezione di Vasco Calvo<sup>58</sup>.

Noncuranti del rigido atteggiamento dei funzionari locali, i portoghesi ritentarono di nuovo nel 1520-21, quando un ulteriore clamoroso insuccesso colpì la seconda spedizione diplomatica, fallita miseramente nel tentativo di attaccare militarmente le coste cinesi. Le ulteriori misure restrittive nei riguardi del commercio estero ebbero l'effetto di spostare i traffici più a nord, verso il Fujian e a Ningbo - porto cinese aperto al commercio con il Giappone - dove ebbero luogo scambi tra mercanti privati cinesi ed europei. Si dovrà attendere il 1544 perché le autorità concedessero transazioni sporadiche nell'area di Amoy (Xiamen) nel Fujian ad uno sparuto gruppo di mercanti portoghesi<sup>59</sup>.

In quegli stessi anni, nel 1543, una nave portoghese fu dirottata da una tempesta sull'isola di Tanegashima, nel sud del Kyushu, inaugurando così i primi rapporti commerciali tra il Portogallo e l'arcipelago giapponese. Intorno al 1554-57 le autorità Ming concessero una base a Macao (Aomen) ai portoghesi sull'imbocco dell'estuario del Fiume delle Perle, pressappoco 90

56 L'anno 1517.

57 Zheng Ruozen, *Chouhai tubian* (1562, c. XIII, f. 36v), cit. in BERTUCCIOLI (1985).

58 Sulla prima ambasceria portoghese in Cina v. CHANG (1962).

59 Riguardo alle transazioni sino-portoghesi nel Fujian v. CHANG (196); PTAK (2004).

miglia a sud di Canton, in seguito alla collaborazione prestata contro pirati e predoni che infestavano i mari e le coste cinesi. L'enclave portoghese funse da avamposto per un commercio regolare ma soprattutto per i traffici in nero nel resto dell'Asia orientale marittima, dall'India sino al Giappone.

Lo sbarco accidentale nel sud del Giappone si rivelò per circa un secolo molto più promettente per l'espansione commerciale europea nell'Estremo Oriente, oltre ad inaugurare la parentesi del cosiddetto 'secolo cristiano'. Favoriti dal clima turbolento del "Periodo del paese in guerra" (giapp. *sengoku jidai*, 1467ca.-1568ca.), i mercanti iberici (ai portoghesi si erano uniti nel frattempo gli spagnoli, nelle Filippine dal 1565) ebbero agio di fare affari con i signori locali (*daimyo*) del sud dell'arcipelago, ai quali vendettero armi da fuoco e sete cinesi, in cambio dell'argento giapponese.

In quanto alla Cina, i portoghesi saranno in seguito gli unici tra i mercanti europei a insediarsi stabilmente in terra cinese sino alla metà del Settecento.

### 5. *Alcune considerazioni conclusive*

Gli studi sui commerci e sulle reti cinesi e portoghesi nell'Oceano Indiano offrono un quadro diversificato e molto ricco sull'Asia marittima della prima età moderna. Il commercio cinese nell'Oceano Indiano, con i suoi mercati, i circuiti collegati ed estesi attraverso reti e comunità cinesi d'oltremare a gruppi etnici e religiosi stranieri, dette un contributo sostanziale alla crescita degli scambi globali, nonostante i divieti delle politiche governative all'espansione marittima. La Cina costiera rimase in stretta interconnessione con altre realtà economico-commerciali del panorama est-asiatico, nel quale s'inserirono i portoghesi. Se l'impatto di questi ultimi nel contesto dell'Oceano Indiano ebbe effetti meno macroscopici (e comunque non immediati) di quelli che la storiografia tradizionale ha voluto evidenziare, non di meno i commerci marittimi europei, fungendo da propulsori nelle relazioni estere in genere, contribuirono altresì ad un intenso interscambio economico e culturale tra l'Asia e l'Europa.

Una differenza sostanziale nella genesi dell'espansione marittima cinese ed europea nell'Oceano Indiano consiste sicuramente nel fatto che, mentre l'Europa aveva il vantaggio di conoscere seppur relativamente l'Estremo Oriente, quale destinazione dei suoi itinerari marittimi, e aveva ben presenti le sue ricchezze e le sue potenzialità commerciali attraverso coloro che l'avevano raggiunta e ne avevano parlato, anche grazie ad una letteratura odeporea che andò largamente diffondendosi, in specie dall'età umanistica in poi, la Cina, oltre a non avere un interesse incombente alla scoperta di mercati e di isole 'dell'oro e dell'argento' oltre il Capo di Buona Speranza, sapeva tra l'altro vagamente dove fosse quella regione dell'estremo occidente dell'Eurasia, discendente diretta dell'antico Impero romano. Come ha rilevato Marica Milanese, mentre «l'Europa sogna le meraviglie dell'Oceano Indiano, l'Impero cinese ha una vaga nozione della *România* come del luogo

di origine di abili acrobati. I Cinesi sanno che l'Europa esiste: ne conoscono un certo numero di toponimi, ma non hanno idea della sua forma, della sua estensione, e non provano nemmeno a cartografarla. È un paese ai margini del mondo, donde non giunge nulla di importante: un cliente secondario, lontano, barbaro»<sup>60</sup>.

Quest'ultima riflessione c'induce a mettere in luce la mediazione arabo-islamica come fattore d'interconnessione culturale, oltre che commerciale, tra le due regioni estreme dell'Eurasia<sup>61</sup>. Come l'interprete islamizzato Ma Huan facilitò i contatti cinesi nel resto dell'Asia all'epoca di Zheng He, così dalle fonti emerge come l'intermediazione musulmana fu un elemento altrettanto chiave nell'introdurre i primi mercanti europei in Cina. Non fu casuale che al loro arrivo al largo di Canton i portoghesi - che si spacciavano per mercanti indonesiani o indocinesi allo scopo d'intavolare affari con i cantonesi - furono scambiati per musulmani. Il già citato mandarino Gu Yingxiang riferisce che i mercanti europei «si fasciavano la testa con stoffa bianca come costumano i maomettani. Fu subito informato il governatore generale, S.E. Ch'en Hsi-hsien, che venne a Canton e, poiché questi uomini non conoscevano le regole del cerimoniale, ordinò che facessero pratica per tre giorni nella moschea di Kuang-hsien; dopo di che essi furono introdotti»<sup>62</sup>. Analogamente, non fu un caso che, tra i primi appellativi adoperati dai cinesi per designare i portoghesi, si prendesse in prestito dall'arabo il termine di "Folangji" (cioè Franchi)<sup>63</sup>. Più tardi, riconoscendo la differenza con i musulmani, i cinesi avrebbero adoperato altri termini per gli europei: sulla base delle notizie che circolavano in Cina riguardo ai nuovi "barbari" dall'occidente e dall'esperienza del contatto diretto, essi furono noti come gli "uomini diavolo" (cin. *guilao*), dalle barbe lunghe, i nasi prominenti e gli occhi grandi. I mandarini di Canton e i mercanti cinesi, testimoni o vittime degli arrembaggi portoghesi nel Sudest asiatico, avevano presto diffuso voce che questi fossero pirati, saccheggiatori di città, schiavisti, imbroglioni fraudolenti e finanche cannibali, con una particolare predilezione per i bambini<sup>64</sup>.

Dal canto loro, i mercanti europei che giunsero nel Celeste Impero nel Cinquecento si fecero un'idea altrettanto pregiudizievole dei cinesi. Riportarono impressioni stereotipate su una Cina dotata di città enormi e con strade efficienti, con un sistema amministrativo centralizzato

60 MILANESI (1994, 93).

61 Per una lettura interculturale del commercio portoghese con i mercanti musulmani MARCOCCI (2014b).

62 Zheng Ruozen, *Chouhai tubian* (1562, c. XIII, f. 36v), cit. in BERTUCCIOLI (1985).

63 *Folangji* era il termine usato all'epoca dai cinesi per designare il Portogallo, termine derivato attraverso i mercanti musulmani dal persiano *Firangi*, cioè "Franchi". Cf. sui vari appellativi usati per gli stranieri WILKINSON (2000, 730ss.).

64 Per un compendio sulle fonti cinesi che riportano queste notizie v. CHANG (1969); Fox (2005, 143ss.).

e ben articolato, con un'amministrazione della giustizia efficace e un sistema fiscale ineludibile. Allo stesso tempo era vista soprattutto come uno Stato poliziesco, dominato da ordine, gerarchia e disciplina, diverso da tutti gli altri visitati nel resto dell'Asia. I cinesi, deboli e codardi, curiosamente disarmati e pacifici, al limite della viltà, secondo i portoghesi erano fin troppo vessati dalle autorità e quindi verosimilmente (e auspicabilmente) inclini ad appoggiarli nella loro espansione commerciale, contro il potere dei mandarini locali e dei funzionari imperiali<sup>65</sup>.

Superato il primo impatto e le impressioni estemporanee, la navigazione marittima diretta e i commerci europei e cinesi nell'Oceano Indiano furono senz'altro di portata straordinaria sul piano dell'incontro e della mutua conoscenza tra civiltà. Se l'Europa aveva già diretto la propria attenzione all'Asia orientale prima del secolo XV, in senso opposto l'Asia con l'arrivo dei portoghesi avrebbe iniziato a farlo (anche suo malgrado), cominciando a orientare lentamente il suo pensiero in direzione dell'Occidente<sup>66</sup>. In ciò favorita dall'esistenza di un vasto e ricco tessuto d'intermediari e di reti, che facilitarono i contatti tra le parti. Dal Fiume delle Perle al Tago l'impatto dell'Asia sull'Europa avrebbe continuato a nutrire, ora ridefinendoli e precisandoli, quei miti e quell'immaginario che l'Occidente aveva costruito sulle meraviglie dei paesi orientali dall'epoca medievale. In sostanza, i commerci marittimi cinesi e portoghesi rivoluzionarono gli scambi secolari tra l'Europa e l'Asia e contribuirono ad ampliare le conoscenze sui popoli, sui prodotti, sui costumi, sulle idee che circolavano tra i due estremi dell'Eurasia. Questo significò, al di là dell'espansione mercantile, una crescita vicendevole sul piano culturale, artistico, scientifico, tecnologico e militare, in un'epoca sino agli inizi dell'età moderna in cui, come rileva Donald F. Lach, «l'Asia e l'Europa rivaleggiavano in quanto a splendore e a influenze reciproche»<sup>67</sup>.

Tiziana Iannello  
Facoltà di Lettere  
Università eCampus  
[tiziana.iannello@uniecampus.it](mailto:tiziana.iannello@uniecampus.it)

65 Cf. BETHENCOURT (1998, 98ss.).

66 Cf. CHAUDHURI (1994, xxii).

67 LACH (1965).

### **Riferimenti bibliografici**

ABU-LUGHOD 1991

J. Abu-Lughod, *Before European Egemony. The World System A.D. 1250-1350*, Oxford.

ADSHEAD 1988

S.A.M. Adshead, *China in World History*, New York.

ALPERS 2014

E.A. Alpers, *The Indian Ocean in World History*, Oxford.

AUBER 1955

J. Auber, *Histoire de l'Océan Indien*, Tananarive.

BENTLEY 1993

J.H. Bentley, *Old World Encounters: Cross-Cultural Contacts and Exchanges in Pre-Modern Times*, New York.

BERTUCCIOLI 1985

G. Bertuccioli, *Da Empoli Giovanni*, in *Dizionario biografico degli italiani*, XXXI, Roma, 635-640.

BERTUCCIOLI 1987

G. Bertuccioli, *Giovanni da Empoli in Cina*, in *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, XII, Genova, 20-27.

BERTUCCIOLI – MASINI 1996

G. Bertuccioli – F. Masini, *Italia e Cina*, Roma-Bari.

BETHENCOURT 1998

F.N. Bethencourt, *O contacto entre povos e civilizações*, in Bethencourt-Chaudhuri (ed.), *História da expansão portuguesa*, Lisboa, vol. I, 88-115.

BETHENCOURT – CHAUDHURI 1998

F.N. Bethencourt – N. Chaudhuri (ed.), *História da expansão portuguesa*, Lisboa.

BISHOP SMITH 1972

R. Bishop Smith (ed.), *Jorge Alvares, the First Portuguese to Sail to China*, Lisboa.

BORSCHBERG 2004

P. Borschberg (a cura di), *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, Wiesbaden-Lisbon.

BOXER 1953

C.R. Boxer, *South China in the Sixteenth Century*, London.

BOXER 1969

C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, London.

BOXER 1988

C.R. Boxer, *The Great Ship from Amacon, Macau*.

BRAGA 1955

J.M. Braga, *China Landfall, 1513: Jorge Alvares' Voyage to China. A Compilation of Some Relevant Material*, Macau.

CARIOTI 2006a

P. Carioti, *Cina e Giappone sui mari nei secoli XVI-XVII*, Napoli.

CARIOTI 2006b

P. Carioti, *Haiwai huaren: la diaspora cinese, dall'antichità ai primi Qing*, in P. Santangelo – V. Variano (a cura di), *Dal Zhejiang alla Campania. Alcuni aspetti della migrazione cinese*, Napoli, 61-106.

CHANG 1962

T. Chang, *Malacca and the Failure of the First Portuguese Embassy to Peking*, in «Journal of Southeast Asian History» III 45-64.

CHANG 1969

T. Chang, *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644. A Synthesis of Portuguese and Chinese Sources*, Leiden.

CHAUDHURI 1985

K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge.

CHAUDHURI 1994

K.N. Chaudhuri, *L'Asia prima dell'Europa. Economie e civiltà dell'Oceano Indiano*, Trad. it. Roma (Cambridge 1990).

CHEN 1996

Y. Chen, *Haishang sichou zhilu yu zhongwai wenhua jiaoliu* [La Via della seta marittima e gli scambi culturali esteri della Cina], Beijing.

CLARKE 1997

J.J. Clarke, *Oriental Enlightenment. The Encounter between Asian and Western Thought*, London-New York.

COHEN 1971

A. Cohen, *Cultural Strategies in the Organization of Trading Diasporas*, in C. Meillassoux (ed.), *The Development of Indigenous Trade and Markets in West Africa*, London, 266-281.

CUNN 2011

G.C. Cunn, *History Without Borders. The Making of an Asian World Region, 1000-1800*, Aberdeen-Hong Kong.

CURTIN 1998

P.D. Curtin, *Mercanti. Commercio e cultura dall'antichità al XIX secolo*, Trad. it. Roma-Bari (Cambridge 1992<sup>3</sup>).

DAS GUPTA 2001

A. Das Gupta, *The World of the Indian Ocean Merchant, 1500-1800: Collected Essays of Ashin Das Gupta*, New Delhi-New York.

DE GIORGI – SAMARANI 2005

L. De Giorgi – G. Samarani, *La Cina e la storia: dal tardo impero ad oggi*, Roma.

DIFFIE – WINIUS 1977

B.W. Diffie – G.D. Winius, *Alle origini dell'espansione europea. La nascita dell'impero portoghese 1415-1580*, Trad. It. (Minneapolis 1977).

DI FIORE – MERIGGI 2011

L. Di Fiore – M. Meriggi, *World History. Le nuove rotte della storia*, Roma-Bari.

DUYVENDAK 1933

J.J.L. Duyvendak, *Ma Huan Re-Examined*, Amsterdam.

DUYVENDAK 1949

J.J.L. Duyvendak, *China's Discovery of Africa*, London.

EMBER – EMBER – SKOGGARD 2005

*Encyclopedia of Diasporas: Immigrant and Refugee Cultures around the World*, a cura di Melvin Ember, Carol R. Ember, Ian A. Skoggard, New York.

FENG 2005

C. Feng, *Yingya shenglan jiaozhu* [Note sul *Yingya shenglan*], Taibei.

FILESI 1962

T. Filesi, *Le relazioni della Cina con l'Africa nel Medioevo*, Milano.

FITZGERALD 1972

C.P. Fitzgerald, *The Southern Expansion of the Chinese People*, London.

FOX 2005

K.C. Fox, *Early Ming Images of the Portuguese*, in R. Ptak (ed.), *Portuguese Asia: Aspects in History and Economic History, Sixteenth and Seventeenth centuries*, Ann Arbor.

FRACASSO 1982

R. Fracasso, *Ssu-chia-li-ye: the First Chinese Description of Sicily*, in «T'oung Pao» XLVIII 248-53.

FRANK 1998

A.G. Frank, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*, Berkeley-Los Angeles-London.

FUJITA – MOMOKI – REID 2013

K. Fujita – S. Momoki – A. Reid (eds.), *Offshore Asia. Maritime interactions in Eastern Asia before steamships*, Singapore.

HALL 2008

K.R. Hall (ed.), *Secondary Cities and Urban Networking in the Indian Ocean Realm, c. 1400-1800*, Lanham.

HAMASHITA 1990

T. Hamashita, *Kindai Chugoku no kokusaiteki keiki: Choko boeki shisutemu to kindai Asia* [L'opportunità internazionale della Cina moderna: il sistema del commercio tributario e l'Asia moderna], Tokyo.

HIRTH – ROCKHILL 1911

F. Hirth – W.W. Rockhill (eds.), *Chao Ju-Kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, Entitled Chu-fan-chi*, St. Petersburg.

ISLAMOGLU – PERDUE 2009

H. Islamoglu – P. C. Perdue, *Shared Histories of Modernity: China, India, and the Ottoman Empire*, New Delhi.

KAMMERER 1944

A. Kammerer, *La Découverte de la Chine par les Portugais au XVIème siècle et la Cartographie des Portulans*, Leiden.

KEARNEY 2004

M. Kearney, *The Indian Ocean in World History*, New York.

KEIL – DE DEUS 1990

L. Keil – J. De Deus, *Jorge Álvares, o primeiro Português que foi à China: 1513*, Macau.

KWANGMIN 2008

K. Kwangmin, *Saintly Brokers: Uyghur Muslims, Trade, and the Making of Qing Central Asia, 1696-1814*, Berkeley (Doctoral dissertation).

LACH *et al.* 1965-93

D.F. Lach (et al.), *Asia in the Making of Europe*, Chicago.

LARY 2012

D. Lary, *Chinese Migrations: the Movement of People, Goods, and Ideas over four Millennia*, Lanham.

LEUNG – TANG 1999

A. Leung – S. Tang (eds.), *Chinese Maritime History*, Leiden.

LIEBERMAN 1999

V. Lieberman (ed.), *Beyond Binary Histories. Re-Imagining Eurasia to c. 1830*, Ann Arbor.

LIEBERMAN 2003

V. Lieberman, *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*. Vol. 1: *Integration on the Mainland*, New York.

LIEBERMAN 2009

V. Lieberman, *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800-1830*. Vol. 2: *Mainland mirrors. Europe, Japan, China, South Asia and the Islands*, Cambridge-New York.

LO 2012

J. LO, *China as a Sea Power: 1127-1368. A Preliminary Survey of the Maritime Expansion and Naval Exploits of the Chinese People during the Southern Song and Yuan Period*, Singapore-Hong Kong.

LOCKARD 2009

C.A. Lockard, *Southeast Asia in World History*, Oxford-New York.

LOMBARD – AUBIN 1988

D. Lombard – J. Aubin (eds.), *Marchands et hommes d'affaires asiatiques dans l'Océan Indien et la Mer de Chine, 13<sup>e</sup>-20<sup>e</sup> siècles*, Paris.

MCNEILL 1963

W.H. McNeill, *The Rise of the West: A History of the Human Community*, Chicago.

MARCOCCI 2014a

G. Marcocci, *Gli intrecci della storia. La modernità globale di Sanjay Sybrahmanyam*, in S. Subrahmanyam (ed.), *Storie connesse. La storia oltre l'eurocentrismo (secoli XVI-XVIII)*, Roma, 9-21.

MARCOCCI 2014b

G. Marcocci, *Trading with the Muslim World. Religious Limits and Proscriptions in the Portuguese Empire (ca. 1480-1570)*, in F. Trivellato – L. Halevi – C. Antunes (eds.), *Religion and Trade. Cross-Cultural Exchanges in World History, 1000-1900*, Oxford, 91-107.

MEILINK – ROELOFSZ 1962

M.A.P. Meilink – Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Den Haag.

MILANESI 1984

M. Milanesi, *Tolomeo sostituito. Studi di storia delle conoscenze geografiche nel XVI secolo*, Milano.

MILLS 1970

J.V.G. Mills (a cura di), *Ma Huan Ying-yai sheng-lan. 'The Overall Survey of the Ocean's Shore' (1433)*, Cambridge (ried. Bangkok 1997).

MILLS – PTAK 1996

J.V.G. Mills – R. Ptak (ed.), *Hsing-ch'a sheng-lan. The Overall Survey of the Star Raft by Fiu Hsin*, Wiesbaden.

PARK 2012

H. PARK, *Mapping the Chinese and Islamic Worlds: Cross-Cultural Exchange in Pre-Modern Asia*, New York.

PEARSON 2003

M.N. Pearson, *The Indian Ocean*, London-New York.

PEYREFITTE 1989

A. Peyrefitte, *L'Empire immobile, ou le choc des mondes*, Paris (ed. ital. *L'impero immobile, ovvero lo scontro dei mondi*, Milano 1990).

POMERANZ – TOPIK 1999

K. Pomeranz – S. Topik, *The World that Trade Created: Society, Culture, and the World Economy, 1400 - the Present*, Armonk N.Y.

POMERANZ – TOPIK 2000

K. Pomeranz, *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*, Princeton.

PTAK 2004

R. Ptak, *Reconsidering Melaka and Central Guangdong: Portugal's and Fujian's Impact on Southeast Asian Trade (Early Sixteenth Century)*, in P. Borschberg (ed.), *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, Wiesbaden-Lisbon, 1-21.

PURCELL 1951

V. Purcell, *The Chinese in Southeast Asia*, London-New York-Toronto.

RAMSEY 1987

S.R. Ramsey, *The Languages of China*, Princeton.

RAMUSIO 1554

G.B. Ramusio, *Delle navigationi et viaggi*, vol. 1, Venezia.

REID – ALILUNAS RODGERS 1996

A. Reid – K. Alilunas Rodgers (eds.), *Sojourners and Settlers: Histories of Southeast Asia and the Chinese*, St Leonards NSW.

ROMERO MAGALHÃES 1998 (non cit.)

J. Romero Magalhães, *Articulações inter-regionais e economias-mundo*, in F.N. Bethencourt BETHENCOURT – K.N. Chaudhuri (a cura di), *História da expansão portuguesa*, Lisboa, I, 308-338.

ROPP 2012

P.S. Ropp, *China in World History*, Oxford.

ROSSI – MELILLO REALI 1970

G.C. Rossi – E. Melillo Reali (a cura di), *Peregrinazione, 1537-1558*, Milano.

SCHOTTENHAMMER 2001

A. Schottenhammer, *The Emporium of the World: Maritime Quanzhou, 1000-1400* (Sinica Leidensia 49), Leiden-Boston-Köln.

SCHOTTENHAMMER 2007

A. Schottenhammer (ed.), *The East Asian Maritime World, 1400-1800: Its Fabrics of Power and Dynamics of Exchanges*, Wiesbaden.

SCHOTTENHAMMER 2008

A. Schottenhammer (ed.), *The East Asian Mediterranean: Maritime Crossroads of Culture, Commerce, and Human Migration*, Wiesbaden.

SCHOTTENHAMMER 2010

A. Schottenhammer (ed.), *Trading Networks in Early Modern East Asia*, Wiesbaden.

SPAULDING 2008

J. Spaulding, *Suakin. A Port City of the Early Modern Sudan*, in K.R. Hall (ed.), *Secondary Cities and Urban Networking in the Indian Ocean Realm, c. 1400-1800*, Lanham, 39-54.

SUBRAHMANYAM 1990

S. Subrahmanyam (ed.), *Merchants, Markets and the State in Early Modern India*, Delhi-Oxford.

SUBRAHMANYAM 1997

S. Subrahmanyam, *Connected Histories: Notes Towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia*, in «Modern Asian Studies» XXXI/3 735-62.

SUBRAHMANYAM 2014

S. Subrahmanyam, *Storie connesse. La storia oltre l'eurocentrismo (secoli XVI-XVIII)*, Roma.

SURYADINATA 2005

L. Suryadinata, *Admiral Zheng He and Southeast Asia*, Singapore.

TOUSSAINT 1966

A. Toussaint, *History of the Indian Ocean*, Chicago.

TRACEY 1990

J.D. Tracey (ed.), *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, New York-Cambridge.

TRIVELLATO – HALEVI – ANTUNES 2014

F. Trivellato – L. Halevi – C. Antunes (a cura di), *Religion and Trade. Cross-Cultural Exchanges in World History, 1000-1900*, Oxford.

WANG 2003

G. Wang, *The Nanhai Trade: Early Chinese Trade in the South China Sea*, Singapore.

WILKINSON 2000

E. Wilkinson, *Chinese History. A Manual (Revised and enlarged)*, Cambridge-London.

YAMAMOTO 1981

T. Yamamoto, *Chinese Activities in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese*, in «*Dio-genes*» XXVIII (111) 19-34.

YU 1967

Y. Yu, *Trade and expansion in Han China. A Study in the Structure of Sino-Barbarian Economic Relations*, Berkeley.

ZHAO 2013

G. Zhao, *The Qing Opening to the Ocean. Chinese Maritime Policies, 1684-1757*, Honolulu.