

La strada che unì imperi oggi ridisegna gli equilibri del mondo

La Via della Seta ♦ Ripercorriamo la rotta che per millenni ha fatto circolare merci, idee e imperi, oggi al centro della più vasta iniziativa lanciata da Pechino: la Belt and Road Initiative, il progetto con cui la Cina punta a ridisegnare rotte commerciali e rapporti di potere

Didier Ruef, testo e fotografie

L’Airbus A330 della compagnia China Eastern è pronto a decollare dall’aeroporto di Milano Malpensa, circa 750 anni dopo il viaggio di Marco Polo alla scoperta del Paese del dragone. L’aereo è carico di turisti cinesi che tornano in patria. Persi in mezzo a questi viaggiatori orientali, solo una quindicina di occidentali sono imbarcati per l’Impero di Mezzo. Il volo tra la capitale lombarda e la città di Xi’an, nella provincia dello Shaanxi, dura undici ore.

Nel 1271 Marco Polo impiegò quattro anni per raggiungere la Cina, dove si unì al padre Niccolò e allo zio Matteo, e tornò a Venezia solo dopo 24 anni di assenza. In Cina, dove servì l’imperatore Kublai Khan come emissario, funzionario e ispettore, visitò Xi’an, che definì la nobile città di Quengianfu nella sua opera *Il milione o Libro delle meraviglie*. Vi menziona i numerosi gelsi che crescono nei dintorni della città e sui quali vengono allevati i bachi da seta. Il libro citato, scritto nel 1298, è stato copiato e tradotto in molte lingue e ha ispirato futuri esploratori, tra cui Cristoforo Colombo, due secoli dopo.

Le carovane cinesi trasportavano la seta verso l’Occidente, fino a Roma, dove era molto apprezzata dalle élite

I due fratelli Polo avevano stabilito centri commerciali a Costantinopoli e in Crimea e avevano avviato relazioni con l’Impero mongolo. Durante il loro primo viaggio in Oriente, Kublai Khan – nipote di Gengis Khan e fondatore della dinastia Yuan – affidò loro una lettera per il Papa. Tornati in Europa, i Polo consegnarono il messaggio al nuovo pontefice, Gregorio X, eletto dopo la morte di Clemente IV. L’imperatore chiedeva l’invio di 100 dotti e missionari cristiani per istruire il suo popolo e rafforzare i rapporti con l’Occidente. Non si trattava quindi di un messaggio di pace in senso moderno, ma di una richiesta diplomatica e religiosa.

La seta per le élite

Molto prima di loro, le prime carovane cariche di seta avevano lasciato Xi’an più di 2000 anni fa, attraversando i deserti e le montagne dell’Asia per portare in Europa questo tessuto misterioso, simbolo di distinzione per i Romani. E sebbene i bachi da seta fossero stati importati in Europa già nel VI secolo, il commercio dei tessu-



Il lago salato di Chaka nella provincia del Qinghai. Sotto, da sinistra: il Parco del popolo nella città di Xining (Qinghai) con un gruppo di donne che danza e la statua gigante dell’imperatore han Wudi (Gansu). Nella pagina a lato: Tianshui, provincia di Gansu.

ti cinesi continuò per oltre mille anni. Quella che dal XIX secolo sarà conosciuta come la Via della Seta è menzionata per la prima volta nelle cronache cinesi intorno al II secolo a.C., durante la dinastia Han, quando le carovane cinesi trasportavano la seta verso l’Occidente, fino a Roma, dove era molto apprezzata dalle élite.

L’etnologo André Leroi Gourhan considerava però questo grande asse eurasiatico come uno spazio di scambi molto più antico, risalente addirittura al Paleolitico, lungo il quale uomini e donne hanno circolato e si sono mescolati per millenni.

La strada più lunga e affascinante del mondo aveva due sbocchi in Europa, entrambi nella penisola italiana: Genova e Venezia. Nel Medioevo si diceva che la seta, merce preziosa, provenisse dalla Cina grazie a un misterioso percorso che attraversava deserti sconosciuti, le montagne del Pamir, le steppe dell’Asia Centrale, la Persia e la Siria, prima di raggiungere finalmente i porti del Mediterraneo.

Vie terrestri e marittime

In realtà, la Via della Seta non era una

sola strada, ma un insieme di vie terrestri e marittime. Fu il geografo tedesco Ferdinand von Richthofen a coniare nel XIX secolo il nome «Via della Seta» per indicare questa rete che ha permesso scambi culturali, materiali e spirituali senza precedenti.

L’espressione Via della Seta descrive quindi un insieme di vie commerciali che hanno collegato l’Asia, il Medio Oriente e l’Europa per oltre 1500 anni, dal II secolo a.C. al XIV secolo d.C. All’apice dell’impero mongolo nel XIII e XIV secolo, la Via della Seta costituiva addirittura un insieme geopolitico. A partire dal XIV secolo, la crescente insicurezza spinse i commercianti a utilizzare la via marittima dell’Oceano Indiano, aprendo altre rotte denominate Vie delle Spezie o Vie dei Profumi. Il declino della Via della Seta coincise quindi con l’ascesa degli imperi marittimi europei durante il XV e il XVI secolo, nonché con la chiusura di alcune frontiere dopo la caduta di Costantinopoli nel 1453.

Il geografo francese Christian Grataloup, specialista in geostoria e professore emerito all’Università Paris Cité, descrive la Via della Seta come uno spazio le cui funzioni andavano ben oltre il semplice scambio di mer-

ci. «Seta, tè, porcellana, carta, spezie, zucchero, avorio, polvere da sparo...» viaggiavano dall’Asia verso l’Europa, mentre nella direzione opposta transitavano «oro, argento, pietre preziose, vetro, lana, acciaio, metalli lavorati...». A questo commercio materiale si affiancavano scambi immateriali. «La Via della Seta trasportò idee, credenze, religioni – cristianesimo, ebraismo, islam, buddismo; favori un meticcio culturale, artistico e scientifico, la diplomazia; fu terreno fertile per la diffusione di malattie come la peste nera e per innovazioni tecnologiche come bussola, stampa e carta moneta», osserva Grataloup. Fu, in questo senso, il luogo della prima globalizzazione degli scambi. «L’attuale globalizzazione, al di là delle grandi scoperte, non è che la continuazione e il prolungamento di queste rotte», sostiene lo studioso, che vede in esse il primo asse connettivo tra Europa e Asia, poi esteso alle Americhe, all’Africa e all’Australia.

Modernità cinese

Oggi le merci cinesi continuano a viaggiare verso l’Occidente, ma, co-

me dimostrano i passeggeri del nostro aereo, anche le persone, segno della nuova ricchezza dell’Impero di Mezzo, che ora conta 1,4 miliardi di abitanti. Testimone di questi sviluppi, l’aeroporto di Xi’an ha subito, dalla sua costruzione nel 1991, numerosi lavori di ampliamento e modernizzazione. Oggi serve una città di dodici milioni di abitanti e accoglie oltre 45 milioni di passeggeri all’anno. La sua sala arrivi è imponente per la superficie. Tutto è smisuratamente grande e pensato per facilitare il transito di moltitudini di passeggeri.

All’immigrazione, breve scambio verbale con il doganiere. Quest’ultimo timbra il nostro passaporto per una durata di trenta giorni. Nessun visto né pagamento richiesto. Il passaporto, il nostro volto, le nostre impronte digitali, tutto viene scannerizzato. Ora siamo formalmente integrati nell’immensa banca dati digitale della Repubblica Popolare Cinese. Tutti i nostri spostamenti saranno seguiti da una miriade di telecamere installate nelle strade, nelle stazioni, negli hotel e sui mezzi di trasporto. In ogni momento le autorità cinesi conoscono i movimenti della popolazione locale e dei turisti nel Paese.

Una strana sensazione

Mentre il baratto e la moneta metallica erano gli strumenti di scambio ai tempi delle carovane, oggi la Cina ha abbandonato la moneta fisica, banconote e monete, a favore di due grandi applicazioni di pagamento mobile, WeChat Pay e Alipay, onnipresenti. Tutti usano il proprio smartphone per pagare gli acquisti, i pasti, l’albergo o un taxi, o per prenotare un biglietto del treno scansionando un codice QR tramite l’applicazione Didi. Cinesi e turisti si adeguano e si adattano.

Che strana sensazione quella di non avere più soldi con sé e di dipen-

dere al 100% dal proprio smartphone per poter vivere la quotidianità. Una cosa è certa: bisogna assolutamente evitare di rimanere senza batteria, è una condizione di sopravvivenza.

L’esercito di terracotta

Seguendo le tracce della Via della Seta, procediamo lungo il percorso che le carovane percorrevano attraverso le province di Gansu, Shaanxi e Qinghai. Xi’an, l’antica capitale delle dinastie Qin, Han e Tang, è famosa in particolare per il mausoleo dell’imperatore Qin, colui che fece realizzare un esercito di terracotta composto da 6000 guerrieri e cavalli a grandezza naturale, che dividevano la sua tomba fino alla sua scoperta nel 1974, motivo per cui Marco Polo non la vide.

Nel loro viaggio verso ovest, carovane, soldati e pellegrini passavano per Tianshui, la porta occidentale di Xi’an, in direzione delle oasi della Via della Seta. A 45 chilometri di distanza, le grotte di Majishan sono uno dei quattro grandi complessi di grotte buddiste della Cina.

Arriviamo a Langzhou, sulle rive del Fiume Giallo. La città è circondata da montagne e costituisce un passaggio naturale tra l’altopiano



tibetano e il bacino del fiume. Langzhou era una delle porte d’accesso al corridoio di Hexi, uno dei tratti più famosi della Via della Seta. Xining, capitale della provincia di Qinghai, è un crocevia tra la Cina

centrale, il Tibet, lo Xinjiang e l’Asia centrale. Serviva come postazione militare e commerciale, ma anche come punto di scambio tra cinesi Han, tibetani, mongoli e popoli musulmani delle steppe. Situato su un ramo

settentrionale della Via della Seta, il lago salato di Chaka era la riserva di sale delle carovane e degli abitanti della regione.

Come si può parlare della Via della Seta senza menzionare le Nuove Vie

della Seta? Questo programma strategico cinese, avviato nel 2013, mira a rafforzare i legami economici con il resto del mondo attraverso investimenti in infrastrutture come porti, strade, ferrovie e aeroporti. Soprannominato il «progetto del secolo» da Xi Jinping, segretario generale del Partito comunista cinese, questo vasto piano punta a creare una nuova generazione di *comptoirs* transnazionali.

Dal punto di vista marittimo, la rete comprende anche le regioni africane affacciate sull’Oceano Indiano. Ma questa geopolitica del XXI secolo segna anche il ritorno degli scambi terrestri lungo una nuova Via della Seta, forse meno equilibrata rispetto a quella storica. La minore «equità» deriva dal fatto che la *Belt and Road Initiative* è un progetto fortemente asimmetrico: la Cina è il principale investitore, finanziatore e costruttore, mentre molti Paesi partner dipendono dai suoi capitali, dalle sue imprese e dalle sue tecnologie. Questo crea rapporti economici sbilanciati, rischi di indebitamento e una crescente influenza politica cinese nelle regioni coinvolte. A differenza delle rotte antiche, dove gli scambi erano più diffusi e policentrici, la nuova Via della Seta tende a concentrare potere e decisioni in un unico polo.

