

*Oltre la muraglia, verso l'oceano:  
Guangzhou, un polo strategico tra Cina ed Europa  
(1514-1842)*

di Tiziana IANNELLO

Università di Venezia Ca' Foscari

[doi.org/10.26337/2532-7623/IANNELLO](https://doi.org/10.26337/2532-7623/IANNELLO)

Riassunto: Guangzhou (Canton), uno dei capolinea cinesi (continentale e marittimo) delle Vie della Seta, ha rappresentato un porto strategico della Cina imperiale per gli scambi commerciali, diplomatici e culturali con l'Europa occidentale durante la prima età moderna. L'articolo mette in evidenza le strategie istituzionali ed economiche che fecero di Guangzhou il fulcro della politica dell'“unica porta”, mediante la quale i dinasti Ming e Qing intesero regolare le relazioni con l'Occidente.

Abstract: Over the centuries, Guangzhou (Canton) grew as one of the Chinese mainland and maritime terminus of the Silk Routes. During the early modern period, it was a key international seaport of Imperial China for trade, diplomacy and cultural relations with Western Europe. This paper focuses on the political and economic strategies adopted to make Guangzhou the pivot of the “one door” policy under the rule of Ming and Qing dynasties, aiming to collect and control all Western maritime exchanges exclusively in the area.

Keywords: Guangzhou – Maritime trade – China-Europe relationships

Saggio ricevuto in data 30 dicembre 2018. Versione definitiva ricevuta in data 10 marzo 2019

## Introduzione

Centro multi-etnico e multiculturale sin dall'antichità, il porto di Guangzhou (Canton) nella provincia del Guangdong fu un crocevia internazionale strategico della Cina imperiale<sup>1</sup>. Lo scalo sorge in un punto riparato sul delta del Fiume delle Perle (cin. *Zhujiang*), il cui ampio bacino idrico, arricchito dalla confluenza di tre emissari principali dalla portata notevole<sup>2</sup>, agevola il cabotaggio e i trasporti verso l'interno, consentendo così la distribuzione commerciale in tutta la Cina meridionale. Ciò favorisce anche l'approvvigionamento diretto di merci dalle aree più produttive della Cina interna, come il medio e basso corso dello Yangtze e le pianure e zone centro-settentrionali del Paese, caratteristica unica di Guangzhou rispetto ad altri porti cinesi<sup>3</sup>.

In quanto meta estremo-orientale delle Vie della Seta, Guangzhou giocò un ruolo fondamentale nel collegare l'entroterra all'oceano durante tutta l'età moderna. Nella sua

---

<sup>1</sup> La storia di Guangzhou come scalo marittimo internazionale è stata oggetto di una quantità enorme di ricerche che trovano spazio in una bibliografia incredibilmente ampia. Per evidenti ragioni di sintesi si farà riferimento in questa sede soltanto ad alcune fra le opere più recenti. Tra i testi in lingua cinese si rimanda a: GUANGZHOU GUDU XUEHUI [Istituto per l'antica capitale Guangzhou] (ed), *Lun Guangzhou yu haishang sichou zhi lu* [Guangzhou e la Via della Seta marittima], Guangzhou, Zhongshan daxue chubanshe - Guangdong sheng xinhua shudian jingxiao, 1993; per una storia di Guangzhou nei secoli XIX-XX si veda P. ZHANG, L. ZHANG (eds.), *Guangzhou shihua* [Storia di Guangzhou], Beijing, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2011; sulla storia sociale, culturale e architettonica della città il più recente: Y. GENG, *Manhua Guangzhou* [A proposito di Guangzhou], Guangzhou, Huanan ligong daxue chubanshe, 2016.

<sup>2</sup> Si tratta del *Xijiang*, del *Dongjiang* e del *Beijiang*, rispettivamente “Fiume dell'ovest”, “Fiume dell'est” e “Fiume del nord”.

<sup>3</sup> G. ZHAO, *The Qing opening to the Ocean: Chinese maritime policies, 1684-1757*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2013, pp. 177-178.

lunga storia marittima, ospitò stranieri provenienti dall'Impero romano e dall'India già dai primi secoli dell'era cristiana. In epoca Tang (618-907) era rinomata per la presenza di *fanke* o *fanmin* cioè “barbari”, “stranieri”, secondo l'epiteto affibbiato dai Cinesi ai mercanti provenienti dai mari occidentali, nella fattispecie dalla Penisola Arabica, dalla Persia e dell'Africa orientale. Comunità arabe e persiane erano attestate almeno dal VII secolo, epoca cui risale il minareto della moschea tra le più antiche della Cina. Il *Jiu Tang shu* (“Antico libro dei Tang”) – la principale fonte storica ufficiale sulla dinastia Tang – riferisce circa una presenza consistente a Guangzhou di mercanti dal Vicino Oriente intorno alla metà dell'VIII secolo, quando la città aveva sviluppato fitte reti di traffici con gli empori mediorientali, come testimoniano anche autori arabi che tramandano dell'internazionalità di Guangzhou e dei suoi intensi rapporti con il porto sasanide di Siraf sul Golfo Persico<sup>4</sup>.

Attraverso le diverse comunità straniere che risiedevano e vi operavano fin da tempi remoti e gli stessi Cinesi emigrati in tutta l'Asia marittima, Guangzhou fu un nodo di scambio di eccezionale dinamicità per i flussi mercantili provenienti sia dall'Oceano Indiano sia dal Pacifico, fungendo da punto di arrivo e smistamento di prodotti tropicali ed esotici in tutto il centro-sud della Cina e al tempo stesso d'esportazione di preziosi prodotti cinesi, primi fra tutti seta e porcellane. Le direttrici dei traffici che originavano da Guangzhou si estendevano in prevalenza sia verso il Sud-Est asiatico sia verso l'Oceano Indiano occidentale sino all'Africa orientale. Risale al periodo Tang l'istituzione a Guangzhou di un Ufficio per il Commercio Marittimo (*Shibosi*), avente lo scopo di sovrintendere all'entrata di missioni diplomatico-commerciali

---

<sup>4</sup> D. HENG, *Sino-Malay trade and diplomacy from the tenth through the fourteenth century*, Athens, Ohio University Press, 2009, pp. 23-26.

dai mari meridionali e di raccogliere i dazi sulle transazioni<sup>5</sup>. Divenuta sede di una delle tre maggiori sovrintendenze marittime sotto la dinastia Song (960-1279) – insieme a quelle di Fuzhou e di Quanzhou, che in questa fase le contendevano il primato dei traffici esteri – in epoca Ming (1369-1644) il porto si apprestò a gestire l'arrivo dei *Folangji*<sup>6</sup>, ovvero dei “Franchi”, uno degli etnonimi usato per i Portoghesi che giunsero al largo del Fiume delle Perle intorno al 1514, ai quali seguirono Olandesi, Inglesi e altri Europei, indicati con il termine più generico di *Xiyangren*, lett. “popoli dell'Oceano occidentale”. A designare la città con il toponimo *Cantão*, da cui deriva l'appellativo di Canton nelle lingue occidentali, furono dapprima i Portoghesi<sup>7</sup>.

Per la ricchezza della sua storia e per l'importanza rivestita nelle relazioni estere in epoca imperiale, gli studi recenti e passati hanno sempre dedicato enorme attenzione a Guangzhou, in ragione della sua multiculturalità e della forte vocazione all'oceano, avendo monopolizzato larga parte degli scambi cinesi con il mondo dell'Oceano Indiano e con l'Europa

---

<sup>5</sup> Oltre a quello di Guangzhou, furono istituiti anche altri due *shibosi*: a Quanzhou nel Fujian per le missioni provenienti da Taiwan e dalle Liuqu (Ryukyu); e a Ningbo per quelle provenienti dal Giappone. I Song decretarono l'apertura di ulteriori Uffici marittimi nel Fujian (a Quanzhou) e nel Zhejiang (a Hangzhou, Ningbo e Wenzhou). Su questo punto ZHAO, *Qing opening*, p. 117.

<sup>6</sup> Il termine, di connotazione negativa, derivava nel cinese d'epoca mongola dall'arabo *Faranj* o dal persiano *Farangi*, per designare gli Europei o Cristiani, cfr. L. FU, *A documentary chronicle of Sino-Western relations (1644-1820)*, Tucson, University of Arizona Press, 1966, vol. 2, pp. 423-424, note 17, 25; E. WILKINSON, *Chinese history: a manual*, Cambridge Mass. - London, Harvard University Asia Center, 2000, p. 729.

<sup>7</sup> Nelle fonti medievali, invece, troviamo il nome citato nelle lingue arabo-persiane come *Sîn al-Sîn* o *Sîn Kalan* e da queste, nei manoscritti e più tardi nei testi a stampa europei, come *Sincalam* ma anche *Cescala* / *Cescalam* / *Ceschalan* nelle versioni latine, oppure *Tescol* / *Teschola* in quelle in volgare.

occidentale marittima. Guangzhou rimase il principale polo marittimo cinese fino al 1842, quando i Trattati ineguali obbligarono la Cina all'apertura di altri porti, mentre Hong Kong, divenuta colonia britannica, era destinata a superarla in prestigio come moderno scalo internazionale. Poche altre città costiere insidiarono il suo primato fino alla metà del secolo XIX<sup>8</sup>.

## La Cina e il mare

La storia della Cina è stata scandita da fasi circoscritte di apertura al mare e, più spesso, da periodi di austerità in cui vigevano rigorosi *haijin*, divieti che proibivano ogni contatto con l'estero di natura economica, politica o migratoria. Durante le fasi di attuazione di misure restrittive, prevalsero esigenze quali in primo luogo la sicurezza e l'ordine pubblico, soprattutto in ragione delle guerre di corsa che danneggiavano le attività marittime d'interi tratti di costa; in secondo luogo, si tenevano sotto controllo i flussi in uscita di metalli preziosi (la Cina, ad esempio, non era ricca di rame, argento o oro come il vicino Giappone); in terzo luogo, era necessario contenere i traffici illegali e la corruzione dei funzionari provinciali, in quanto contribuivano a sottrarre i proventi degli scambi marittimi

---

<sup>8</sup> Fino all'epoca Ming tra i porti concorrenti a Guangzhou possiamo citare Quanzhou per i traffici con Taiwan e Ningbo per quelli con la penisola coreana e il Giappone. Sul ruolo del Fujian e in particolare di Quanzhou nella Cina imperiale marittima, si vedano B.K.L. SO, *Prosperity, region, and institutions in maritime China: the south Fukien pattern, 946-1368*, Cambridge Mass. – London, Harvard University Asia Center, 2000; A. SCHOTTENHAMMER (ed.), *The emporium of the world: maritime Quanzhou, 1000-1400*, Leiden, Brill, 2001. Su Ningbo, R. VON GLAHN, *The Ningbo-Hakata merchant network and the reorientation of East Asian maritime trade, 1150-1300*, in «Harvard Journal of Asiatic Studies», 74 (2014/2), pp. 251-281.

all'erario; da ultimo, ma non meno rilevante, assumeva importanza strategica la gestione dei contatti politici e militari delle regioni costiere con l'estero, essendo queste ultime più esposte all'entrata di soggetti potenzialmente sovversivi e destabilizzanti, imbarcati sulle navi che entravano e uscivano dai porti e che fungevano da collegamento con le comunità cinesi d'oltremare o con le organizzazioni di pirati.

Durante le fasi di apertura all'oceano, protagonisti della scena marittima cinese furono i pescatori, timonieri, marinai, mercanti, esuli e viaggiatori cinesi. I mercanti cantonesi si attivarono alacremenente nel tessere le reti di collegamento degli scambi oceanici sul versante meridionale della Cina rivolto al *Nanyang* (o *Dongnanyang*), lett. "Oceano del Sud" ("del Sud-Est") per intenderci il Sud-Est Asiatico, da dove le rotte occidentali proseguivano per lo *Xiyang*, "Oceano dell'Ovest", cioè l'Oceano Indiano in senso lato<sup>9</sup>. Il *Dongxiyang kao* ("Saggio sui mari orientale e occidentale"), una relazione dettagliata su tutti i paesi e i commerci dei mari del sud compilata nel 1617 dal geografo e storico Zhang Xie (1574-1640), descrisse in modo accurato e sistematico l'ampio ventaglio di rotte solcate dagli abili marinai cinesi su questi mari, documentando la lunga competenza di

---

<sup>9</sup> I termini geografici nelle fonti cinesi variavano secondo le epoche e con l'evolversi delle conoscenze geografiche. Il concetto di Sud-Est Asiatico, che nella prima epoca Ming corrispondeva allo *Xiyang* ("Oceano dell'ovest"), diventerà più specificatamente *Dongnanyang* o *Nanyang* sotto i primi Qing, mentre *Xiyang* prese a indicare in generale l'Oceano Indiano, quindi anche Europa, Africa orientale e India. *Xiyangguo*, "Paese dell'Oceano occidentale" si riferiva inizialmente soprattutto al Portogallo. Cfr. FU, *Documentary chronicle*, vol. 2, p. 423, nota 17; WILKINSON, *Chinese history*, pp. 729-730. Su questi termini si veda anche D. GUIDA, *Immagini del Nanyang. Realtà e stereotipi nella storiografia cinese verso la fine della dinastia Ming*, Napoli, Istituto Universitario Orientale, 1991, pp. 39-40. Sulle relazioni della Cina con il Nanyang si veda C. FENG, *Zhongguo Nanyang jiaotong shi* [Storia dei traffici tra la Cina e il Nanyang], Shanghai, Shanghai sanlian shudian, 2014.

timonieri e mercanti in materia di navigazione e di conoscenza dei mercati esteri e dei traffici marittimi<sup>10</sup>.

Gli itinerari principali intorno al Mar Cinese Meridionale si sviluppavano lungo tre direttrici cardinali: verso sud-ovest per i paesi del Sud-Est Asiatico; verso ovest, per estensione in tutto l'Oceano Indiano, dal limite del Sud-Est Asiatico fino a Ceylon, India, Africa orientale, Penisola arabica; verso est nel Mar Cinese Orientale e nel Mar del Giappone in direzione della Corea e dell'arcipelago del Sol Levante. Contribuivano alla produzione, all'indotto e alla crescita dei traffici due tra le aree maggiormente produttive della Cina sul piano economico e commerciale, i cui porti principali erano deputati ai contatti marittimi: il Lingnan<sup>11</sup>, una delle regioni più fertili e dinamiche della Cina meridionale, con centro principale Guangzhou, votata

---

<sup>10</sup> Sulla figura di Zhang Xie e il suo contributo alla conoscenza cinese delle rotte e dei paesi del Sud-Est Asiatico, nonché allo sviluppo della cartografia cinese della tarda epoca Ming, si rimanda al testo di T. BROOK, *Mr Selden's map of China. The spice trade, a lost chart and the South China Sea*, London, Profile Books, 2013 (ed. it. *La mappa della Cina del signor Selden. Il commercio delle spezie, una carta perduta e il Mar Cinese Meridionale*, Torino, Einaudi, 2006, pp. 110 ss. e pp. 133-154). Sul potenziale marittimo cinese si veda C. DENG, *Maritime sector, institutions and sea power of premodern China*, Wesport Conn., London, Greenwood Press, 1999.

<sup>11</sup> Regione storica ed etnolinguistica del sud della Cina, che anticamente (sotto i Zhou orientali, 770-221 a.C.) comprendeva le province di Guangdong, Guangxi e Vietnam settentrionale (all'epoca parte dell'impero cinese) fino al Delta del Fiume Rosso. Secondo la suddivisione socio-economica della Cina in 9 macroregioni (Mancuria, Cina settentrionale, Cina nord-occidentale, Yangzi superiore, Medio Yangzi, Basso Yangzi, Cina sud-orientale, Lingnan, Yungui), proposta dall'antropologo William Skinner, la macroregione Lingnan corrisponde all'area ricompresa a sud del rilievo del Nanling (che percorre i confini tra Jianxi, Hunan, Guangdong e Guangxi), e comprende le province amministrative di Guangdong, Guangxi e Hainan. Il cuore economico del Lingnan, dove la principale lingua parlata è il cantonese, è il Delta del Zhu Jiang. Su questo punto si veda G.W. SKINNER, *The city in late imperial China*, Palo Alto, Stanford University Press, 1977.

soprattutto agli scambi con il Sud-Est Asiatico; il Jiangnan per il nord-est, a sud del Delta dello Yangtze, che include, oltre alle zone interne, le province costiere del Jiangsu e del Zhejiang, con porti maggiori Ningbo (Mingzhou), Putuoshan, Tianjin, Hangzhou e Shanghai per tutti i commerci lungo le direttrici dei mari orientali dirette alle coste coreane e giapponesi. A metà strada tra le due aree, si aggiungevano i porti di Quanzhou, Fuzhou, Xiamen (Amoy), Anhui, Zhangzhou nella provincia del Fujian per le rotte commerciali dirette a Taiwan (Formosa) e, in misura minore rispetto al Jiangnan, verso il Giappone. Queste tre regioni convogliavano i prodotti delle maggiori manifatture di seta, tessuti, ceramiche, porcellane, tè e prodotti tipici cinesi che, trasportati verso le città portuali, rifornivano i carichi di merci destinati alle esportazioni marittime.

I periodi di chiusura e di apertura al mare furono scanditi tanto dai ritmi economici quanto dalla ragion di Stato. Più di ogni altro scalo, Guangzhou ha interpretato gli indirizzi politici delle dinastie al potere nei confronti del mondo esterno, attuando e gestendo direttamente le direttive imposte dal governo centrale sui contatti diplomatici e sugli scambi marittimi. Se sotto le dinastie Song e Yuan furono circa dieci i porti cinesi aperti ai traffici marittimi, durante la dinastia Ming (1368-1644) si assisté a un periodo di restrizioni quasi perenni, ad eccezione dei traffici di Guangzhou ma solo in determinati periodi. Una stagione di grande apertura marittima fu inaugurata soltanto nel corso del regno di Yongle (r. 1402-1424) limitatamente ai primi decenni del XV secolo<sup>12</sup>. Pur spostando la capitale sempre più a nord, da

---

<sup>12</sup> Riguardo alle imprese marittime del periodo Yongle: L. LEVATHES, *When China ruled the seas. The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*, New York, Simon and Schister, 1994; Y. ZHENG, *Haijin de zhuanzhe: Ming chu Dong Ya yanhai guoji xingshi yu Zheng He xia Xiyang* [La svolta degli *haijin*: il contesto internazionale dell'Asia orientale marittima durante il primo periodo Ming e i viaggi di Zheng He verso Occidente], Taipei,



Nanjing a Beijing, laddove il fronte settentrionale era avvertito come più instabile, l'imperatore dedicò particolare attenzione anche alla politica marittima e alle frontiere meridionali. Le attività marittime furono legate al rapido sviluppo manifatturiero e commerciale che interessò la Cina in quegli anni, garantendo alle esportazioni di crescere e di trovare uno sbocco soprattutto sui mercati indocinesi e indonesiani, dando modo alle coste cinesi d'incrementare i contatti soprattutto con queste zone<sup>13</sup>. I Cinesi espatriati popolarono numerose Chinatowns, fissando la loro dimora in quartieri di tutto l'Oceano Indiano, con maggiore concentrazione tra i Golfi del Siam e del Bengala, intensificando in tal modo i legami commerciali tra la Cina costiera e i mercati esteri<sup>14</sup>. Va evidenziato che il Sud-Est Asiatico aveva da sempre rivestito un ruolo chiave nel commercio regionale di prodotti cinesi in cambio di spezie, pepe, cinabro, legno di sandalo, cotone e tessuti indiani, avorio e articoli di lusso, ma anche per i contatti diplomatici e quelli tra madrepatria e comunità d'oltremare. Mercanti cinesi e mussulmani gestivano i relativi traffici e le rotte commerciali tra Cina e penisola indocinese, oltre che con Giava, Sumatra e le Molucche. Non a caso anche le navi europee si servivano di timonieri cinesi o arabi per raggiungere le coste cinesi. Inoltre, la diaspora in questa regione favorì l'incontro delle comunità di emigrati e delle reti mercantili locali con i primi Europei, incoraggiandoli a spingersi appunto verso la Cina.

---

Daoxiang chubanshe, 2011. Per un inquadramento sui commerci esteri della Cina nel periodo Ming si veda J. LI, *Mingdai haiwai maoyi shi* [Storia del commercio estero in epoca Ming], Beijing, Zhongguo shehui kexueyuan chubanshe, 1990.

<sup>13</sup> Sui rapporti con l'Asia sud-orientale si rimanda a G. WADE (ed.), *China and Southeast Asia*, London, Routledge, 2009.

<sup>14</sup> Sul fenomeno migratorio cinese P.A. KUHN, *Chinese among others: emigration in modern times*, Lanham, Rowman and Littlefield, 2008.

Oltre al Guandong, anche le province del Fujian e del Zhejiang – forti di una solida tradizione di traffici internazionali soprattutto con riguardo a Taiwan e al Giappone – presero parte più o meno direttamente alle politiche estere e commerciali statali<sup>15</sup>. Nei primi anni di regno di Yongle le aree costiere avevano avuto tregua persino dalle incursioni dei pirati giapponesi, in ciò favorite dalla politica di Ashikaga Yoshimitsu (shogun dal 1368 al 1394), il quale aveva ritenuto opportuno rinsaldare i rapporti diplomatici con i Ming, impegnandosi a contrastare il fenomeno della pirateria, che affliggeva le coste sino-coreane. Proposito che durò poco a causa della recrudescenza delle scorribande marittime, che non accennarono a diminuire e furono una delle cause principali delle proibizioni disposte a più riprese dai Ming e in seguito dai Qing<sup>16</sup>.

La relativamente breve ma intensa parentesi espansionistica cinese sui mari del periodo Yongle ebbe fine dopo le ultime spedizioni navali condotte dall'ammiraglio Zheng He intorno al 1433, quando furono adottate una serie di misure volte a limitare nuovamente i contatti con il mondo esterno, proibendo i flussi migratori e ogni contatto con l'estero. I Ming decisero di restringere le relazioni diplomatiche e di consentire scambi commerciali soltanto con delegazioni di paesi limitrofi, dai quali ricevevano missioni accreditate, scandite secondo tempi

---

<sup>15</sup> Con l'arcipelago nipponico aveva contatti soprattutto il porto di Ningbo nel Zhejiang, da dove numerosi Cinesi emigrarono in Giappone, rinsaldando i flussi commerciali con un paese attivissimo sui mari e ricco di risorse e di metalli preziosi. Per un quadro d'insieme sulla Cina costiera nei periodi Ming e Qing si rimanda da ultimo a C. NG, *Boundaries and beyond: China's maritime southeast in late imperial times*, Singapore, NUS Press, 2017.

<sup>16</sup> Sulla pirateria est-asiatica: SO K, *Japanese piracy in Ming China during the 16th century*, East Lansing, Michigan State University Press, 1975; R.J. ANTONY (ed.), *Elusive pirates, pervasive smugglers. Violence and clandestine trade in the Greater China Seas*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2010.

prestabiliti e limitate all'approdo nel Fujian e nel Guangdong, dove le marinerie di questi paesi svolgevano usualmente commerci<sup>17</sup>. In questo contesto, a seguito della ripresa dei raid corsari lungo le zone costiere, la politica estera cinese divenne sempre più intransigente, al punto da limitare gli accessi agli inizi del Cinquecento alle sole missioni autorizzate unicamente attraverso la Sovrintendenza marittima di Guangzhou<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Dalle coste meridionali le missioni tributarie raggiungevano la capitale imperiale per essere accolte a corte, secondo le direttive impartite dal Ministero dei Riti. Sebbene non continuativamente, nell'arco dei secoli si annoveravano tra i paesi accreditati in primo luogo la Corea, il Giappone, le Liuqiu (Ryukyu), l'Annam e altri potentati indocinesi fino a Malacca. Sulle relazioni internazionali della Cina, oltre al testo classico sul cosiddetto "sistema tributario" ad opera di J.K. FAIRBANK (ed.), *The Chinese World Order. Traditional China's Foreign Relations*, Cambridge Mass., Harvard University Press 1968, si vedano: T. HAMASHITA, *Kindai Chugoku no kokusaiteki keiki. Choko boeki shisutemu to kindai Ajia* [L'opportunità internazionale della Cina moderna. Il sistema tributario e l'Asia moderna], Tokyo, Tokyo Daigaku shuppankai, 1990; D.C. KANG, *East Asia Before the West: Five Centuries of Trade and Tribute*, New York, Columbia University Press, 2012; J.-Y. LEE, *China's Hegemony: Four Hundred Years of East Asian Domination*, New York, Columbia University Press, 2016.

<sup>18</sup> Sulla Cina nel contesto economico internazionale durante il periodo Ming si rimanda a: W. ATWELL, *Ming China and the emerging world economy, c. 1470-1650*, in D. TWITCHETT, F. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, Cambridge Mass., Cambridge University Press, 1998, pp. 376-416. Riguardo alla politica marittima tra i periodi Ming e Qing, P. CALANCA, *From a forbidden ocean to an ocean under close watch: the Ming and early Qing governments and the maritime problem*, «Ming Qing yanjiu», 7 (1998), pp. 13-47. Più in generale, per un inquadramento storico della Cina nel contesto marittimo dell'Asia orientale si rimanda a R.J. ANTONY, A. SCHOTTENHAMMER (eds.), *Beyond the Silk Roads: New Discourses on China's Role in East Asian Maritime History*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2018.

## Guangzhou e i primi approcci navali europei

«Di fronte alle imbarcazioni cinesi, le minuscole caravelle di Cabral, Dias e Magellano sarebbero sembrate delle bagnarole»<sup>19</sup>! In questi termini il controverso saggio di Gavin Menzies confronta la potenza delle eccezionali flotte di Zheng He con quelle che più tardi avrebbero collegato via mare l'Europa occidentale all'Asia orientale. Un fatto è certo: quando l'espansione iberica e nord-europea sugli oceani allungò le sue navi fino all'Asia marittima nel Cinque-Seicento, quelle "bagnarole" inaugurarono senza mezzi termini una nuova (insidiosa) stagione delle relazioni internazionali della Cina. E Guangzhou fu la prima e più ambita meta delle navi portoghesi: da questo momento in poi, il porto vide accrescere ancora di più il proprio tradizionale ruolo di polo marittimo del Lingnan, per la sua vantaggiosa posizione logistica prossima al *Nanyang*, ora anello di congiunzione anche con l'Europa atlantica, che immetteva la Cina in un circuito globale di collegamento tra Asia e America del sud. Lo scalo era destinato a divenire l'unico ingresso ufficiale alla Cina e non di meno l'osservatorio di tutti i movimenti sospetti che provenivano dal mare, dai conquistadores ai pirati fino ai lealisti Ming, che più tardi avrebbero opposto resistenza all'ascesa della dinastia mancese sul trono cinese.

Come anticipato, l'offensiva navale europea in Asia orientale s'inseriva in un periodo essenzialmente chiuso della Cina agli scambi marittimi. La presa di Malacca da parte di Albuquerque nel 1511 segnò un momento di cambiamento significativo negli equilibri geo-politici dell'area. Anche il maldestro approccio

---

<sup>19</sup> G. MENZIES, *1421: the year China discovered the world*, London, Bantam Press, 2002, ed. it. *1421. La Cina scopre l'America*, Roma, Carocci, 2002, p. 325.

portoghese al Guangdong negli anni 1513-14 rappresentò l'inizio di un dialogo forzato tra Europa e Cina che suscitò non poca circospezione nelle autorità cinesi. In altre parole, i nuovi avventori, percepiti come invadenti, pericolosamente armati, insidiosi e aggressivi, una volta attestatisi a Malacca erano ormai a un passo dalla Cina e bussavano alle porte dell'Impero per inserirsi nei suoi traffici. Le autorità cantonesi si trovarono ben presto a dover gestire da un lato le indesiderate richieste dei malcapitati portoghesi; dall'altro, a dover contenere gli intraprendenti mercanti cantonesi e d'oltremare, i quali intravedevano con gli Europei nuove opportunità per i loro affari. Non fu un caso che furono proprio alcune giunche di mercanti cinesi di Malacca a condurre Jorge Alvares e Raffaele Perestrello al largo di Guangzhou, inaugurando così le prime rotte europee per la Cina tra il 1514 e il 1516<sup>20</sup>. João de Barros riportava che il Perestrello, «secondo quanto raccontava e stando all'enorme guadagno fatto, consigliò a Fernão Perez e ai suoi di andare prima verso quella destinazione [la Cina] che verso il Bengala»<sup>21</sup>.

Un riscontro nelle fonti cinesi sull'arrivo di una missione successiva, quella di un altro portoghese a Guangzhou nel 1517, Fernão Peres de Andrade, si trova nella relazione del mandarino

---

<sup>20</sup> Sulla prima fase delle relazioni commerciali sino-portoghesi si veda: T. ZHANG, *Sino-Portuguese trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*, Leiden, Brill, 1969; G. JIN, *Dongxi wangyang* [Uno sguardo a Oriente e a Occidente], Aomen, Aomen cheng ren jiao yu xue hui, 2002; NG, *Boundaries and beyond*, pp. 101-146. Riguardo ai primi tentativi portoghesi di navigazione verso le coste cinesi: T. IANNELLO, *La scoperta portoghese delle rotte marittime per la Cina, 1498-1520*, in R. DE MARCO (ed.), *L'orientalistica a Napoli*, Napoli, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, 2017, pp. 47-62.

<sup>21</sup> J. DE BARROS, *Da Ásia de Ioão de Barros, dos feitos que os Portuguezes fezerão no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente*, Lisboa, Jorge Rodriguez, 1628, Década III, Libro II, cap. VI, p. 40.

Gu Yingxiang (1483-1565), Sovrintendente marittimo di Guangzhou, il quale riferiva che:

Arrivarono improvvisamente due grandi navi, che si diressero alla stazione di Huaiyuan della città di Guangzhou. Dissero di essere dello Stato di Fulangji e di portare tributo. Il loro capo si chiamava *jiabidan* [capitan]. Quegli uomini avevano tutti nasi prominenti, occhi infossati e si fasciavano la testa con stoffa bianca come costumano i maomettani. Fu subito informato il Governatore generale, S. E. Chen Xixian, che venne a Guangzhou e, poiché questi uomini non conoscevano le regole del cerimoniale, ordinò che facessero pratica per tre giorni nella moschea di Guangxian, dopo di che essi furono introdotti<sup>22</sup>.

Le autorità portuali di Guangzhou avevano opposto un netto rifiuto anche al tentativo successivo di Simão Peres de Andrade, fratello di Fernão, che aveva tentato di inoltrarsi nell'estuario approssimandosi alla città. Se di questi primi approcci i mercanti cantonesi erano ben contenti nella speranza di far negozi con i nuovi arrivati, attirati dalla possibilità di guadagno e di crescita dei commerci, le autorità erano di avviso contrario, intuendo il pericolo obiettivo legato alla superiorità militare e al potenziale bellico portoghese. Quando nel 1517 Tomé Pires fu inviato al cospetto di Zhengde (r. 1505-1521) in qualità di ambasciatore del Re del Portogallo, Manoel I, con l'intento di avviare promettenti relazioni diplomatiche con il Celeste Impero, fu messo agli arresti a Guangzhou, ove morì nel 1524. In merito, sempre Gu Yingxiang (1483-1565) annotava:

---

<sup>22</sup> R. ZHENG, *Chouhai tubian* [Compilazione illustrata della difesa marittima], Taibei, Shangwu yinshuguan, [1976], ed. 1562, c. XIII, f. 36v, cit. in H. CORDIER, *Histoire générale de la Chine et de ses relations avec les pays étrangers, depuis les temps les plus anciens jusqu'à la chute de la dynastie Mandchoue*. Vol. 3: *Depuis l'avènement des Ming (1368) jusqu'à la mort de K'ing*, Paris, Geuthner, 1920, p. 125. V. anche G. BERTUCCIOLI, *Giovanni da Empoli in Cina*, in *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, vol. XII, Genova, Bozzi, 1987, pp. 20-27.

Poiché nel *Da Ming huidian*<sup>23</sup> non vi era alcuna menzione dei tributi versati da questo paese [Portogallo], un rapporto completo fu trasmesso a S.M., che consentì l'invio di una missione al Ministero dei Riti<sup>24</sup>. In questo periodo S. M. fece un viaggio nelle province meridionali e [gli stranieri] furono lasciati negli stessi alloggi al mio pari per circa un anno. Quando l'attuale sovrano salì al trono<sup>25</sup> a seguito della condotta irrispettosa [degli stranieri], l'interprete<sup>26</sup> fu condannato alla pena capitale e i suoi uomini furono rinviiati come prigionieri a Guangzhou. ed espulsi dalle frontiere provinciali. Durante il loro lungo soggiorno a Guangzhou, costoro rivelarono particolare predisposizione per lo studio delle scritture buddhiste. I loro cannoni erano in ferro ed erano lunghi 6 o 7 piedi<sup>27</sup>.

Dopo i primi approcci improbabili, i Portoghesi furono diffidati con la pena di morte dall'entrare in Cina e dovettero attendere quattro decenni circa prima di poter avviare i loro traffici. Nel frattempo l'avanzata europea proseguiva in modo incessante nel resto dell'Asia estremo-orientale: ai Portoghesi, che in meno di mezzo secolo avevano esteso i loro traffici da Malacca a Macao (Aomen) fino al Kyushu – dove ebbero immediata accoglienza presso i *daimyo* del Giappone – seguirono più tardi gli Spagnoli, i quali occuparono le Filippine nel corso degli anni 1560, rivelandosi presto un elemento di disturbo per le molte comunità mercantili cinesi che commerciavano tra Luzon e la Cina. I traffici iberici tra Macao, Filippine e Kyushu contribuirono ad animare un contesto geo-

---

<sup>23</sup> Si tratta del Codice legislativo Ming, promulgato nella sua forma definitiva nel 1397.

<sup>24</sup> L'istituzione cinese che, tra le varie funzioni, regolamentava in questo periodo anche le missioni diplomatiche.

<sup>25</sup> Il riferimento è all'imperatore Jiajing, al trono dal 1521 al 1567.

<sup>26</sup> Tomé Pires.

<sup>27</sup> R. ZHENG, *Chouhai tubian*, c. XIII, f. 36v. Sulla missione di Tomé Pires nelle fonti: A. CORTESÃO (ed.), *The Suma Oriental of Tomé Pires*, London, Hakluyt Society, 1944, ried. Surrey, Ashgate, 2010. Tra gli studi: T. CHANG, *Malacca and the Failure of the First Portuguese Embassy to Peking*, in «Journal of Southeast Asian History», III (1962), pp. 45-64.

politico molto complesso e turbolento sul piano navale e commerciale, dove flotte mercantili cinesi e giapponesi e navigli di orde di predoni asiatici (in prevalenza sino-giapponesi e malesi) si contendevano il predominio dei mari, spesso a scapito delle giunche e delle regolari attività costiere cinesi<sup>28</sup>.

### **Premesse alla politica del “commercio dell'unica porta” (*yikou tongshang*)**

Trascorsero diversi anni dalle missioni esplorative di Alvares, Perestrello e De Andrade prima che Guangzhou aprisse il proprio porto al commercio diretto con gli stranieri. Stanti i divieti generali ai traffici esteri, dovuti anche al peggioramento del fenomeno della pirateria lungo le coste cinesi, sotto i regni di Zhengde (r. 1505-1521) e di Jiajing (r. 1521-1567) le frontiere marittime furono per lo più alla mercé di funzionari locali corrotti o timorosi di entrare in disaccordo con imperatori noti soprattutto per il loro temperamento violento e dispotico, oltre che per un generico disinteresse per la cosa pubblica. Con Longqing (r. 1567-1572) la situazione politica fu ripresa sotto controllo soprattutto alle frontiere. I porti ufficialmente aperti ai traffici furono solo tre in questo periodo: Guangzhou per gli scambi con il Sud-Est Asiatico e gli Europei; Macao, che fungeva da base per i Portoghesi; Yuegang nel Fujian per i commerci con Manila. La pirateria giapponese lungo le coste meridionali aveva continuato a danneggiare porti e a saccheggiare villaggi e città, arrivando a toccare Ningbo, Shanghai e le aree interne lungo il delta dello Yangtze. Una tregua ci fu negli anni 1560, quando il fenomeno fu ripreso sotto il controllo statale. Anche sotto Wanli (r. 1572-1620) vi fu un

---

<sup>28</sup> Sulle relazioni politiche e commerciali del Giappone con le Filippine spagnole si veda U. IACCARINO, *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keichō (1596-1615)*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2017.



periodo più stabile per la Cina, grazie alla nomina di abili segretari di Stato e di generali che rafforzarono la macchina statale e garantirono migliori difese ai confini dell'Impero.

Macao segnò una svolta decisiva nelle relazioni sino-portoghesi, dopo che nel 1554 Wang Bao, Vice-Commissario agli affari marittimi di Guangzhou, siglò un accordo commerciale con il capitano Leonel De Sousa per concedere ai Portoghesi di utilizzare il sito come deposito per le merci<sup>29</sup>. Tre anni dopo le autorità autorizzarono il loro insediamento nella cittadina, a patto di non edificarvi fortificazioni, concessione elargita anche a seguito del supporto militare delle navi portoghesi contro i pirati e dei commerci che le navi lusitane attiravano. In ragione del pagamento di una lauta tassa di soggiorno in *tael* d'argento per la sua occupazione, i Portoghesi iniziarono a risiedere in modo permanente a Macao, che fu affidata a una gestione amministrativa congiunta con le autorità locali. L'avamposto divenne presto una base strategica per i redditi traffici con il Kyushu di seta cinese scambiata per argento giapponese, garantendo un certo afflusso di metalli preziosi in Cina come controparte della presenza straniera sul suolo cinese. A Macao i mercanti portoghesi potevano svolgere traffici solo con gilde specializzate nei traffici esteri, come si dirà più avanti, che furono le uniche autorizzate da Wanli (r. 1573-1619) a svolgere scambi diretti con l'oltremare. Nonostante il ruolo decisivo di Macao nell'inserimento commerciale lusitano in Asia orientale, la chiave di volta per schiudere le porte del Celeste Impero agli scambi intercontinentali restava Guangzhou, poiché nell'ottica

---

<sup>29</sup> De Sousa aveva chiesto di mettere al riparo le merci, in quanto tributi destinati all'Imperatore per chiedergli l'autorizzazione all'apertura ufficiale di traffici in Cina.

imperiale tale ruolo doveva restare, se del caso, appannaggio della capitale del Guangdong<sup>30</sup>.

La comparsa delle flotte mercantili delle Compagnie delle Indie inglese e olandese intervenne a complicare ulteriormente il quadro geo-politico, anche perché queste ultime erano decise ad infliggere un duro colpo al colonialismo e al commercio mondiale delle potenze iberiche e a inserirsi prepotentemente sulle rotte marittime che collegavano Sud-Est Asiatico, Cina e Giappone. Con l'arricchimento di presenze navali nell'Asia marittima, Guangzhou, il Guangdong e il resto delle coste cinesi videro accrescere ancora di più l'instabilità sui mari. Le comunità mercantili cinesi furono spesso coinvolte in rivolte, cospirazioni antigovernative, guerre di corsa, tafferugli e proteste a causa della concorrenza sleale negli affari che si accresceva nella misura in cui nuovi mercanti si accaparravano merci e materie prime, della corruzione dei funzionari, della gestione dei traffici di contrabbando, delle relazioni con le autorità europee che avevano in alcuni casi preso il posto dei capi locali nell'amministrazione coloniale<sup>31</sup>. Insomma, tanti episodi e tanti buoni motivi che inducevano le autorità di Beijing a restringere e controllare severamente gli scambi marittimi, le presenze straniere e l'espatrio di connazionali, o comunque il connubio tra gruppi di facinorosi sempre in agguato e nuovi partner commerciali.

---

<sup>30</sup> Su Macao portoghese si vedano C.R. BOXER, *The great ship from Amacon. Annals of Macao and the old Japan trade, 1555-1640*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963; T. ZHANG, *Sino-Portuguese trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*, Leiden, Brill, 1969; G.C. CUNN, *Encountering Macau. A Portuguese city-state on the periphery of China, 1557-1999*, Boulder, Westview, 1996.

<sup>31</sup> Il riferimento è soprattutto ai casi che coinvolsero le comunità mercantili cinesi di Malacca sotto i Portoghesi, di Taiwan e Giava durante il dominio olandese o delle Filippine spagnole.

La chiusura di Guangzhou alle transazioni europee fino alla fine del Seicento generò quasi una gara, da parte europea, a ingraziarsi i funzionari e il favore imperiale della nuova dinastia al potere, nonché a entrare nel circuito dei paesi accreditati che inviavano missioni diplomatiche, doni e svolgevano quindi scambi nei tempi, modi e luoghi prestabiliti. Sia i Portoghesi sia gli Olandesi e gli Inglesi si adoperarono per inviare a più riprese ambascerie a Beijing nell'arco di circa due secoli<sup>32</sup>. Tuttavia, la pesante macchina burocratica cinese stentava ancora a muovere i suoi ingranaggi secondo i ritmi celeri auspicati dagli avventori europei. Da una testimonianza del Prefetto marittimo di Guangzhou al Governatore del Guangdong circa le richieste olandesi di apertura agli scambi di Guangzhou nel 1653, si evince il motivo per il quale le autorità esitassero a concedere l'autorizzazione agli Olandesi: non solo essi non erano elencati nella lista dei paesi tributari dell'*huidian*<sup>33</sup>, non recavano alcun memoriale ufficiale né prodotti particolarmente originali in dono, ma anche perché costoro erano considerati senza mezzi termini importuni<sup>34</sup>.

La proibizione dei traffici con Guangzhou dirottò i mercantili europei verso nord-est, in porti come Xiamen (Amoy), Zhangzhou, Fuzhou e Quanzhou nel Fujian, essendo questi ultimi più accessibili ai traffici privati di stranieri a causa della minore sorveglianza delle autorità portuali rispetto a quelle cantonesi. Inoltre, il Fujian vantava una posizione privilegiata rispetto al Guangdong per la (relativamente) maggiore

---

<sup>32</sup> Dalla seconda metà del Seicento furono dapprima gli Olandesi a inviare quattro missioni ai Qing (1663, 1667, 1686 e 1795); i Portoghesi (1670, 1678, 1726, 1752, 1753), infine, gli Inglesi (1787, 1793, 1795, 1805, 1816).

<sup>33</sup> Gli *huidian* erano raccolte dettagliate di statuti che i Qing ripresero su modello Ming.

<sup>34</sup> *Ming Qing shiliao*, III, Shanghai, Shangwu yinshuguan, 1936, Shunzhi 10, 3, 33a-33b; cfr. FU, *Documentary chronicle*, vol. 1, p. 11.

prossimità a Jingdezhen nel Jiangxi, il più importante centro di produzione della porcellana cinese, che si affiancava ad altri siti manifatturieri rilevanti per la produzione di merci d'esportazione, come Foshan (Guangdong), Hankou (Hubei) e Zhuxian (Henan). Le coste del Fujian erano peraltro strategiche per i flussi marittimi verso Taiwan, laddove effettivamente si spostarono le tratte commerciali spagnole e olandesi alla metà del Seicento. Anche con l'arrivo di mercantili inglesi nel Seicento i commerci privati, a causa dei divieti imposti a Guangzhou, deviarono sul Fujian, oltrepassando quindi il Guangdong, dove le autorità obbligavano a tenersi alla larga.

Gli anni intorno alla metà del Seicento videro il passaggio dinastico dai Ming ai Qing dopo l'occupazione mancese di Beijing nel 1644 e l'ascesa al trono dell'imperatore Shunzhi (r. 1643-1661)<sup>35</sup>. Guangzhou e Fuzhou furono due roccaforti della resistenza anti-mancese, confermando la pericolosità dell'area in un'ottica anti-governativa: la prima cadde in mano Qing nel 1647, ma i lealisti Ming tentarono di restaurare il potere in zone costiere attigue al Guangdong, come il Guangxi e il Fujian. In questo frangente, il fulcro del commercio marittimo cinese divenne il Fujian, dove tra il 1641 e il 1642 la *Vereenigde Oostindische Compagnie* (d'ora in poi VOC) fece convergere i suoi traffici est-asiatici, dopo aver scalzato i Portoghesi da Malacca e gli Spagnoli dal nord di Formosa (Taiwan) ed essere rimasta la sola impresa commerciale europea a poter svolgere

---

<sup>35</sup> Con riguardo a questo periodo J.D. SPENCE, J.E. WILLS (eds), *From Ming to Ch'ing: conquest, region, and continuity in seventeenth-century China*, New Haven, Yale University Press, 1979.

traffici in Giappone<sup>36</sup>. Le rotte olandesi tra Giava<sup>37</sup>, il Fujian, Taiwan e Nagasaki fornivano tutto il commercio della VOC nell'Asia marittima: seta cinese, porcellane cinesi e giapponesi, zucchero e pelli di cervo taiwanesi, pepe e spezie giavanesi. Per quanto Guangzhou restasse sorda ai loro solleciti di apertura, gli Olandesi poterono commerciare indirettamente con le comunità cinesi del Fujian e di Taiwan, dove fu insediata una base dal 1624 al 1662. I pirati sino-giapponesi, guidati dalla potente famiglia dei Zheng, furono invece il nemico da combattere in sostegno dei Qing contro i lealisti Ming. Grazie al loro appoggio militare, negli anni 1685-1686 gli Olandesi chiesero e ottennero di entrare come tributari della Cina attraverso il Fujian ma non a svolgere traffici con mercanti cinesi, con l'accordo d'inviare da allora ambascerie a intervalli regolari a Beijing<sup>38</sup>.

Dal punto di vista degli equilibri interni e delle politiche commerciali, una fonte risalente al 1647 (quarto anno del regno di Shunzhi) offre un quadro chiaro della situazione. In una sua istanza il viceré del Lianguang<sup>39</sup> richiese alle autorità di aprire Guangzhou ai traffici dei Portoghesi di Macao in questi termini:

Quando i mercanti delle navi straniere e i ricchi mercanti [locali] competono negli affari, il popolo ne beneficia e i dazi annuali arrivano a toccare i 22.000 *liang*<sup>40</sup> d'argento. Non c'è stato anno in cui si sia registrata carenza di

---

<sup>36</sup> Sugli Olandesi in Asia orientale nel Seicento: J.E. WILLS, *Pepper, Guns and Parleys. The Dutch East India Company and China, 1622-1681*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1974; L. BLUSSÉ, *No boats to China. The Dutch East India Company and the changing pattern of the South China Sea trade, 1635-1690*, in «Modern Asian Studies», 30/1 (1996), pp. 51-76.

<sup>37</sup> Batavia era divenuta dal 1621 il quartier generale della VOC in Asia.

<sup>38</sup> *Da Qing lichao shilu*, [Registri veritieri della dinastia Qing], Tokyo, Okura shuppan kabushiki kaisha, 1937-38, Kangxi 25, 127, 6b; cfr. FU, *Documentary chronicle*, vol. 1, p. 85. Si veda sopra nota 32.

<sup>39</sup> Nell'attuale isola di Hainan, prossima a Macao.

<sup>40</sup> Oncia cinese o *tael*, pari a circa 35-40 grammi a seconda dei periodi.

proventi [...] Da tempo i mercanti cinesi investono, le merci non circolano più, la gente si è impoverita e i dazi sono scesi a poco più di 1000 *liang*". È ormai evidente che se le genti di Macao verranno qui per commerciare, il Guangdong ne trarrà profitto; se ciò non accadrà, esso ne sarà depauperato. Ora che l'Impero Qing ha riunificato le province del Zhejiang, Zhili, Shandong, Shenxi e Honan i trasporti sono ripresi ovunque e presto i mercanti affolleranno di nuovo la capitale. I mercanti del Guangdong sperano di portare merci nella Cina settentrionale e porteranno seta e tessuti dall'interno verso il Guangdong in cambio di legno di sandalo, pepe, corni di rinoceronte, cammellotti che poi trasporteranno alla capitale. Tale commercio tesaurizzerà denaro. Inoltre, se consentiremo agli abitanti di Macao di venire a Guangzhou, avremo un mezzo in più per accrescere i commerci<sup>41</sup>.

Su approvazione imperiale, il Ministero delle Entrate concesse un permesso di commercio ai mercanti cantonesi per svolgere transazioni con i Portoghesi a Macao ma, beninteso, non viceversa ai Portoghesi per commerciare a Guangzhou. Nel 1651 l'enclave portoghese di Macao si sottometteva formalmente ai Qing ma, come rimarcato dallo stesso viceré del Lianguang, da oltre un secolo i residenti – nativi ormai di seconda e terza generazione – occupavano la cittadina e pagavano le loro tasse all'Impero cinese, ed era dunque legittimo avanzare richieste per svolgere traffici a Guangzhou<sup>42</sup>.

In questo panorama, l'adozione di contromisure volte a frenare possibili ingerenze europee in materia di affari commerciali e in questioni di ordine pubblico nelle province costiere fu risolta da parte delle autorità centrali e si protrasse per diversi decenni. Nella visione imperiale, infatti, gli Europei erano visti come potenziali minacce al pari di pirati e ribelli antimancesi, potendo loro rifornire armi e supporto. I lealisti Ming

---

<sup>41</sup> *Wenxian congbian* [Raccolta di fonti storiche], Beijing, Gugong wenxianguan, Heji yinshuaju, 1928-1929, Shunzhi 4, 24, 18; cfr. FU, *Documentary chronicle*, vol. 1, p. 7.

<sup>42</sup> *Da Qing lichao shilu*, Shunzhi 4, 33, 18b; cfr. FU, *Documentary chronicle*, vol. 1, p. 8.

si andarono a concentrare proprio nelle province costiere, sui litorali delle quali imperversavano corsari asiatici e si dirigevano navi olandesi, per cui tra il 1662 e il 1683 i Qing imposero una sospensione di tutte le attività marittime e lo spostamento in massa della popolazione dal mare. Anche dopo il ristabilimento della situazione politica e la concessione agli abitanti di tornare alle loro dimore, rimase in generale una latente diffidenza verso gli stranieri. La proibizione agli scambi restò in vigore fino alla prima metà del Settecento, ad eccezione degli anni 1684-1717 in cui il divieto di traffici con gli Europei fu sospeso da Kangxi (r. 1661-1722), diversi porti furono riaperti e anche la popolazione riprese a migrare<sup>43</sup>.

Nonostante Guangzhou fosse interdetta agli scambi esteri, i flussi dei traffici privati e il contrabbando si diressero verso il Fujian e il Zhejiang, dove avevano intanto fatto la loro comparsa anche navi battenti bandiera britannica. Nel 1689 anche l'*East India Company* aveva inviato i suoi mercantili verso queste province dopo aver avviato primi traffici a Guangzhou, abbandonata per le alte tariffe doganali che disincentivavano gli affari. D'altro canto, con la chiusura del Giappone alla quasi totalità delle relazioni estere dagli anni 1640, ad eccezione delle comunità mercantili cinesi di Nagasaki e di una minuscola agenzia commerciale della VOC a Deshima, la Cina rimaneva per gli Europei il più ambito traguardo finale delle rotte per l'Asia estremo-orientale.

La crescita degli scambi marittimi nei mari est-asiatici indusse nel corso degli anni le autorità mancesi a concedere l'apertura del solo porto di Guangzhou, dove si configurò una sorta di monopolio dei traffici internazionali, noto nella storiografia cinese come *Yikou tongshang* e traducibile come "commercio dell'unica porta". L'espressione indica il controllo

---

<sup>43</sup> ZHAO, *The Qing opening*.

esclusivo degli scambi con l'estero, esercitato in realtà in ottemperanza alle politiche imperiali nel corso di circa tre secoli, a eccezione di periodi di tregua e di contingenze particolari. Tale prerogativa fu mantenuta in modo esclusivo da Guangzhou – al netto di traffici privati o del contrabbando, che continuarono sempre a svolgersi in difetto di legge<sup>44</sup> – nel corso di tre periodi chiave durante le dinastie Ming e Qing: dal 1523 al 1566, dal 1684 al 1716 e dal 1757 al 1842, ovvero dall'arrivo delle prime navi europee a Guangzhou fino alla gravosa conclusione della Prima Guerra dell'Oppio, che forzò le autorità all'apertura dei porti di Shanghai, Ningbo, Xiamen e Fuzhou. In queste tre fasi temporali tutti i contatti ufficiali con gli stranieri passarono per Guangzhou, dove confluirono tutte le maggiori produzioni cinesi d'esportazione, come seta e tessuti, ceramiche e porcellane, lacche, tè, legni pregiati, erbe e sostanze medicinali, nonché tutte le merci d'importazione da ogni provenienza: Giappone, Sud-Est asiatico, India, Africa, Medio Oriente, Europa.

### **Guangzhou e i traffici europei da Kangxi a Qianlong, 1661-1796**

I Qing promossero in generale il commercio estero più dei loro predecessori Ming, seppur con le dovute cautele e restrizioni<sup>45</sup>. Se la loro ascesa fu contrastata dalle forze anti-

---

<sup>44</sup> Sul commercio privato a Guangzhou si veda da ultimo P.A. VAN DYKE, S.E. SCHOPP (eds.), *The private side of the Canton trade, 1700-1840: beyond the companies*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2018.

<sup>45</sup> In quest'ottica è stata dimostrata l'alta propensione al commercio estero dei Qing e la loro maggiore attitudine ai traffici, anche marittimi, rispetto alle precedenti dinastie di etnia *Han* o ai Mongoli. I Qing avevano infatti sviluppato delle reti mercantili in tutto il nord della Cina, Manciuria, Mongolia, Liaodong, Corea e Giappone, fino al Sud-Est Asiatico. Le merci dei loro traffici includevano seta, tessuti e oggetti in ferro cinesi, sale e



mancesi, coalizzatesi proprio nelle province meridionali, prime misure imponenti sul commercio estero a favore di queste province furono messe in atto da un sovrano illuminato e tendenzialmente aperto al mondo esterno come Kangxi, consapevole dell'importanza economica delle aree costiere e dei traffici esteri per l'erario e per lo sviluppo stesso delle attività marittime costiere. Dopo l'annessione di Taiwan nel 1684, l'imperatore sancì la riapertura dei commerci privati con l'oltremare e istituì uffici doganali in quattro regioni costiere<sup>46</sup>. Nonostante la sconfitta definitiva dei lealisti Ming e l'attestazione mancese su tutta la Cina, decretò altresì che gli scambi si svolgessero sotto il più rigido protocollo e sotto la più cavillosa sorveglianza, al fine di evitare che la riapertura dei contatti esteri rinfocolasse attività cospirative e sediziose, in costante agguato. La controparte di questo indirizzo politico lungimirante (Kangxi in ciò sfidava anche gli avvisi dei più prudenti consiglieri che diffidavano delle attività marittime) fu una nuova esplosione della diaspora cinese verso la Penisola indocinese e Giava, da cui provennero diverse situazioni di disordine. I traffici tra vecchi emigrati cinesi Ming, che talora restavano ancorati all'attivismo anti-mancese, e nuovi espatriati Qing generò non poche sommosse a Batavia e a Luzon, anche contro le locali autorità olandesi e spagnole. Ciò nonostante, la politica di Kangxi restò votata all'apertura e, pur organizzando una vasta rete di spionaggio in tutto il Sud-Est Asiatico, fu comunque propensa a rilanciare il commercio e a mantenere

---

bestiame coreano, rame indonesiano e lame giapponesi, scambiati con pellicce (in specie zibellino), ginseng, miele e cavalli. ZHAO, *Qing opening*, pp. 57 ss.

<sup>46</sup> Dogane marittime furono istituite nel Guangdong (Guangzhou, Zhuhai, Zhongshan, Macao), nel Fujian (Fuzhou e Xiamen), nel Zhejiang (Ningbo e Dinghai) e nel Jiangsu (Shanghai), e con esse furono fissate le tariffe doganali annuali per le province. Cfr. FU, *Documentary chronicle*, p. 109.

aperta almeno una frontiera marittima. Nel 1716 questa visione dovette però essere rivista. La spiegazione di ciò è illustrata da un decreto nel quale l'imperatore denunciava diverse irregolarità e timori:

La difesa navale è fondamentale oggi. [...] Sappiamo che ogni anno oltre mille marinai costruiscono imbarcazioni per andare oltremare. Solo cinque o sei su dieci riportano in patria le loro navi; gli altri le vendono all'estero importandone argento. [...] Resta un mistero come possa la nostra gente sostenere la costruzione di così tante navi (oltre mille) che costano milioni e milioni [di liang d'argento] [...]

Oltre l'oceano vi sono Luzon, Batavia e altri luoghi che danno asilo a criminali Cinesi. Dai tempi dei Ming, questi luoghi erano il quartier generale dei pirati Cinesi. Quando le navi imperiali hanno scoperto che le imbarcazioni corsare superavano di cinque volte le loro, hanno receduto dall'attacco [...]

Le nostre navi sono autorizzate a commerciare nel mare orientale ma non nel mare meridionale. Solo le navi dei Barbari dai peli rossi hanno il permesso di navigare da sud [...]

Temiamo che, dopo centinaia d'anni, l'Impero del Centro riceva danni dai paesi marittimi come, ad esempio, l'Europa. È questo il nostro presentimento<sup>47</sup>.

Kangxi temeva inoltre che i commerci rinsaldassero coalizioni anti-mancesi e che la diaspora cinese favorisse l'arrivo di navi con a bordo ribelli oltre a merci d'importazione, per cui dovette emanare severe proscrizioni sia ai traffici con il Sud-Est Asiatico sia all'uscita di connazionali dal paese. Restrizioni in questo senso furono adottate tra il 1717 e il 1727 circa, stabilendo che ogni Cinese che usciva dalla Cina potesse farvi ritorno entro tre anni al massimo, a pena di esserne esiliato a vita<sup>48</sup>. D'altronde, il problema della difesa si configurava

---

<sup>47</sup> *Da Qing lichao shilu*, Kangxi 55, 270, 15a-16b; cfr. FU, *Documentary chronicle*, vol. 1, pp. 122-123.

<sup>48</sup> Sulla politica di Kangxi si rimanda a ZHAO, *Qing opening*, pp. 158 ss. V. inoltre L.D. KESSLER, *Kangxi and the consolidation of Ch'ing rule, 1661-1684*, Chicago, University of Chicago Press, 1976; J.D. SPENCE, *The K'ang-*

anche per altre questioni interne: le lontane regioni costiere meridionali rappresentavano da sempre motivo di disordine e un pericolo di separatismo per svariati motivi, quali la diversa origine etnolinguistica delle popolazioni del sud-ovest della Cina, con tradizioni e cultura differenti da quelle dell'entroterra, tanto più rispetto a una dinastia straniera al potere come quella dei Qing. Come ammoniva Kangxi ai suoi consiglieri e ministri mancesi, ancora dopo ben 55 anni di regno:

Temiamo che i cuori degli *Han* siano divisi [...], abbiamo governato l'Impero per molti anni ma pensiamo che sia ancora molto difficile agire con i Cinesi, poiché i loro cuori sono divisi. Ora che il Paese ha raggiunto pace e ordine, non dobbiamo dimenticare che persistono ancora dei rischi<sup>49</sup>.

L'afflusso di navi europee cominciava nel frattempo a crescere. Con il ritiro del decreto imperiale di blocco ai traffici esteri del 1684 il Sovrintendente alla dogana marittima del Guangdong concesse alle navi straniere l'ancoraggio a Whampoa invece che a Macao, mentre a Dinghai fu edificata una residenza per gli *hongmao*<sup>50</sup> (lett. "barbari dai capelli rossi"), cioè i mercanti europei. Attenzione speciale fu dedicata alle dogane e agli introiti sul commercio estero: nel 1698, notando che le tariffe doganali del Guangdong erano troppo elevate ma i ricavi sui traffici ridotti e che le navi straniere iniziavano a diminuire, un decreto imperiale fissò che i dazi

---

*hsi Reign*, in *The Cambridge History of China. Vol. 9: The Ch'ing Empire in 1800*, a cura di W.J. PETERSON, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, pp. 120-182.

<sup>49</sup> *Da Qing lichao shilu*, Kangxi 55, 270, 16b.

<sup>50</sup> In cinese *hongmao* era il nome con il quale erano designati gli Olandesi e per estensione i nord-Europei, con riferimento alle barbe e ai capelli rossi o chiari.

doganali scendessero in proporzione al tipo e al volume delle transazioni, allo scopo di incentivarne il ritorno<sup>51</sup>.

Intorno alla metà degli anni 1730 Yongzheng (r. 1723-1735) eliminò temporaneamente i divieti commerciali di Kangxi del 1716, per ripristinarli in seguito. Il letterato e consigliere di corte Dingyuan Lan (1680-1733)<sup>52</sup> esortava a procedere con cautela, poiché i Giapponesi avevano in passato «devastato il Jiangsu e il Zhejiang durante la dinastia Ming. Molte popolazioni conservano ancora una memoria vivida di quei massacri», mentre gli *hongmao* stessi avevano armi più evolute di quelle cinesi e in più «le loro navi possono resistere alle tempeste, le loro genti sono avide, astute e irruenti. Si prefiggono di conquistare ogni paese in cui si recano», concludendo: «ci dovremo preoccupare dei paesi occidentali e del Giappone, non del Sud-Est Asiatico»<sup>53</sup>. Secondo il consigliere Lan, dunque, mentre i mari orientali e quelli occidentali erano dominati rispettivamente da temibili navi provenienti dal Giappone e dall'Europa, quelli del Sud-Est asiatico erano affollati da popolazioni mercantili d'indole più docile, che intrattenevano da sempre relazioni tributarie regolari con i Cinesi. Dal suo punto di vista, solo quando il *Nanyang* avesse dato ospitalità ai pirati

---

<sup>51</sup> Vi erano inclusi quelli per le navi europee, compresi tra 3500-2500 *liang* e quelli per le navi dal *Donghai* (dal mare orientale, cioè Giappone e Corea), che ammontavano a 1400 fino a 600 *liang*. Cfr. FU, *Documentary chronicle*, vol. 1, p. 86; vol. 2, p. 481, nota 324.

<sup>52</sup> Nativo del Fujian, geografo e storico, esperto di affari relativi al Sud-Est Asiatico, visse in prima persona le vicende relative alle rivolte cinesi a Taiwan dei primi anni 1720, riportandone notizia nei suoi scritti. Fu consigliere di Yongzheng, il quale lo nominò magistrato dei distretti di Puning e Chaoyang nel Guangdong, poi prefetto di Guangzhou, carica che tenne solo per un mese prima di morire. A.W. HUMMEL, *Eminent Chinese of the Ch'ing period*, Washington, Library of Congress, 1966, vol. I, pp. 440-441.

<sup>53</sup> Dingyuan LAN, *Luzhou quanji*, [Opere complete], s.l., Guangxu tuweishan'e, 1869, cit. in ZHANG, *Qing opening*, p. 164.

sino-giapponesi – come paventato da Kangxi sul finire del suo regno – o fosse stato dominato dagli Europei, inseritisi ex abrupto nei commerci asiatici, allora quest'area poteva sì rappresentare un pericolo serio e imminente per la Cina, e pertanto era il caso di chiudere tutte le frontiere. Diversamente, i contatti con il Sud-Est Asiatico avevano dato luogo a relazioni commerciali e diplomatiche leali e deferenti con le dinastie regnanti contemporanee o precedenti. Inoltre, Guangzhou era individuato come il porto più protetto militarmente da attacchi stranieri e vi erano istituzioni pubbliche e private, tra dogane, uffici marittimi, una solida gerarchia burocratica e corporazioni mercantili controllate a livello locale, per cui era eletto lo scalo più indicato a gestire gli scambi con gli Europei in ragione anche della relativa prossimità all'enclave portoghese di Macao rispetto ad altri porti.

Fu dunque su Guangzhou che la corte di Beijing fu esortata a puntare dai suoi consiglieri per sovrintendere ai commerci sia con il *Nanyang/Xiyang* sia con gli Europei. Come ha rilevato Gang Zhao, furono soprattutto gli alti funzionari del Guangdong a premere affinché Guangzhou restasse l'unico porto aperto ai traffici esteri, gli artefici di quella che si profilava come la “politica dell'unica porta”<sup>54</sup>. Queste e altre sollecitazioni, legate anche al controllo delle aree costiere, al bando del Cristianesimo e all'interesse a coltivare i rapporti con gli Europei per la trasmissione di conoscenze scientifiche, la tecnologia e l'arte, portarono più tardi alla scelta del Guangdong, tradizionalmente aperto alle influenze straniere come anticipato nell'Introduzione, come sola provincia d'accesso alle navi europee in Cina.

Qianlong (r. 1735-1796) istituzionalizzò la politica del *yikou tongshang*: dal 1757 furono chiusi tutti i porti ai traffici esteri ad eccezione di Guangzhou, dove gli Europei erano autorizzati a

---

<sup>54</sup> ZHAO, *Qing opening*, pp. 170 ss.

svolgere transazioni ufficiali con le sole corporazioni di mercanti autorizzati. Le stime ufficiali riportano che fino al 1775 giunsero in media circa 21 navi l'anno, che divennero 57 nel periodo 1785-1795 e 76 nel periodo 1796-1820, compresi ora anche i mercantili statunitensi; negli anni 1821-1838 più di 110 navi all'anno approdarono nel porto di Guangzhou<sup>55</sup>. Per avere un'idea dei commerci esteri nella seconda metà del Settecento, è indicativo il volume delle entrate doganali, che quintuplicarono nell'arco di 60 anni, salendo da 310.000 *tael* d'argento nel 1742 a 1.642.000 *tael* nel 1804. L'impatto delle attività marittime sul prodotto interno cinese è evidenziato dagli studi di storia economica, che hanno calcolato che il volume delle entrate doganali marittime fosse pari in proporzione a circa tre volte l'insieme delle entrate doganali interne della Cina<sup>56</sup>.

### **L'età d'oro di Guangzhou tra commercio, politica e multiculturalismo**

Le pressioni all'apertura di scambi dovute all'avanzata delle grandi compagnie mercantili francese, danese, svedese, che si aggiunsero a quelle olandese e inglese, comportarono un'ulteriore crescita dei flussi commerciali di Guangzhou. Al

---

<sup>55</sup> Una stima precisa del numero di navi straniere che approdavano a Guangzhou è difficile da stabilire, a causa dell'imprecisione e/o delle omissioni dei registri doganali (cfr. *Yue haiguan zhi* [Registri delle dogane marittime del Guangdong], a cura di T. LIANG, 1839, rist. Guangzhou, Guangdong renmin chubanshe, 2001). Al riguardo, è utile un confronto incrociato con fonti occidentali, ad esempio quelle indicate in L. DERMIGNY, *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833*, Paris, SEVPEN, 1964. Si veda in merito anche P.A. VAN DYKE, *Merchants of Canton and Macao: success and failure in eighteenth-century Chinese trade*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2016, pp. xvii-xviii, 3-4.

<sup>56</sup> Questi ultimi dati sono desunti da VON GLAHN, *Economic history*, p. 371, tabella 9.6, al quale si rimanda per ulteriori analisi e studi.

fine di regolare tali flussi e di rispondere alla domanda di transazioni, le autorità cinesi riservarono una ristretta area nel sud-ovest della città a fondaci e residenze per i mercanti europei, che avevano così accesso all'unico scalo cinese ufficialmente avvicinabile. Nel 1729 aprì la prima agenzia commerciale della VOC in Cina, cui seguirono dagli anni 1730 le compagnie inglese, francese, danese, svedese, e in ultimo quelle nord-americana e russa, che ottennero magazzini per le merci e fissarono loro dimore in città<sup>57</sup>. Le comunità occidentali di Guangzhou non furono altro che l'ennesima testimonianza della capacità dello scalo marittimo di attrarre capitali, commerci e mercanti, con conseguenze immediate sulle istituzioni e le pratiche burocratiche sino ad allora messe in atto nei confronti degli stranieri e dei commerci esteri. Nella gestione degli affari occidentali, i funzionari e le autorità seguivano in linea generale le indicazioni del memoriale che Chen Mao aveva presentato a suo tempo a Kangxi nel 1717, nel quale ammoniva:

I barbari dai peli rossi sono i più astuti, sleali e imprevedibili. Costoro vengono dall'Inghilterra, dalla Castiglia, dalla Francia, dall'Olanda, dal resto d'Europa e dall'India. Anche se di nomi differenti, essi hanno lo stesso

---

<sup>57</sup> Il mercato cinese divenne sempre più attrattivo in Europa, al punto che tentativi di costituzione di compagnie commerciali per l'Asia estremo-orientale furono intentate tra Sei-Settecento in Italia (ad esempio a Genova, Trieste e nel Regno di Napoli) sebbene nessuna spedizione riuscisse ad essere armata per imprese commerciali. A Ostenda la crescita d'importanza del porto dopo la chiusura di quello di Anversa e la concessione imperiale di un monopolio dei traffici con le Indie e l'Estremo Oriente, condussero alla costituzione di una compagnia mercantile nel 1722. Quest'ultima ebbe però vita brevissima, a causa dell'accesa competizione olandese e britannica. Anche in America del nord il commercio con la Cina attirò diversi mercanti, i quali formarono una comunità straniera importante a Guangzhou. In merito, J.M. DOWNS, F.D. GRANT, *The golden ghetto: the American commercial community at Canton and the shaping of American China policy, 1784-1844*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2015.

sangue [...]. Al fine di prevenire incidenti futuri, s'ispezionino le loro navi e si rimuovano i loro cannoni prima di accoglierli nel porto; si stabilisca un sistema amministrativo doganale appropriato; si limiti il numero delle navi dei barbari. Ogni paese dovrà commerciare individualmente secondo tempi predeterminati, non tutti insieme<sup>58</sup>.

Fu allestito quindi un rigoroso sistema di controllo politico-amministrativo, noto come il «sistema di Canton», gestito a livello locale da un'articolata gerarchia di funzionari, mercanti, interpreti, e scandito da un rigido protocollo<sup>59</sup>. Nell'ambito di tale apparato le figure-chiave istituzionali erano nominate da Beijing: si trattava, in ordine decrescente d'importanza, del Governatore generale (o Viceré) del Guanxi-Guangdong; del Sovrintendente doganale, denominato *hoppo*; del Governatore del Guangdong e del magistrato del Distretto di Nanhai. Il Governatore generale aveva una carica più che altro politica ma l'*hoppo* al contrario si doveva occupare specificamente degli affari commerciali, mentre i magistrati erano tenuti a sovrintendere al controllo dei magazzini cinesi e stranieri delle merci, ubicati fuori dalle mura cittadine<sup>60</sup>.

Gli unici mercanti cinesi autorizzati a svolgere traffici con gli Europei appartenevano alle cosiddette Tredici *hong* (*shisan hang*), le corporazioni mercantili su base familiare riconosciute dal 1757, più note come *Cohong*, dal termine cantonese *gonghang*, “compagnie commerciali riunite”<sup>61</sup>. I mercanti attivi nel commercio estero si dividevano in tre grandi categorie, a seconda degli affari di cui si occupavano: i mercanti *hong* (nel

---

<sup>58</sup> FU, *Documentary chronicle*, vol. 1, pp. 125-126.

<sup>59</sup> Sugli sviluppi del sistema di Canton in relazione soprattutto al ruolo dei mercanti *hong* nel commercio estero, si veda G. ZHUANG, *Canton system: China's reaction to European commercial expansion in 18th century*, in «Ming Qing Yanjiu», 2 (1993), pp. 127-163.

<sup>60</sup> VAN DYKE, *Merchants of Canton*, pp. 7 ss.

<sup>61</sup> Sul termine WILKINSON, *Chinese history*, pp. 735-736.



numero di circa una, massimo due dozzine), i soli a poter commerciare con gli stranieri; i mercanti esterni; i mercanti interni. Un mercante *hong* (*fiador*) assicurava il rifornimento di merci cinesi agli stranieri ed era responsabile per ogni singola nave. Ricerche recenti sulle famiglie e reti mercantili *hong* hanno messo in luce genesi, dinamiche e attività in ambito commerciale e nei rapporti con i mercanti occidentali, mostrando la dinamicità di tali reti, la loro capillarità e il peso che esse hanno giocato nello sviluppo e nella commercializzazione dell'economia Qing<sup>62</sup>.

Gli scambi sino-europei di Guangzhou includevano le tipiche merci cinesi come seta, porcellana e tè acquistati prevalentemente con argento che, stivato in casse, rappresentò circa i tre quarti del carico delle navi delle Compagnie delle Indie dirette in Cina, fino a quando l'oppio del Bengala prese il posto del metallo prezioso per autofinanziare i commerci inglesi con la Cina. Il protocollo prevedeva che, prima di accedere al porto, le navi europee dovessero sostare a Macao e Whampoa per le rituali pratiche di sdoganamento merci, controlli sanitari, ispezioni e requisizioni di armi, pagamento di dazi, regalie a funzionari di vario grado, reclutamento di personale (piloti, interpreti, agenti di commercio, addetti al personale di bordo e di terra). Le navi europee restavano ancorate al largo di Whampoa e sorvegliate a vista, per evitare traffici di contrabbando, mentre il capitano e pochi mercanti erano autorizzati a sbarcare a Guangzhou con delle scialuppe e ivi

---

<sup>62</sup> In realtà, il numero delle *Cohong* variava e non era quasi mai di tredici ma più spesso superiore o pari a 10-11 secondo i periodi. Tra gli studi sui mercanti *hong*, oltre al già citato VAN DYKE, *Merchants of Canton*, si vedano: W.E. CHEONG, *Hong Merchants of Canton: Chinese Merchants in Sino-Western Trade, 1684-1798*, Richmond, Curzon, 1997; J.D. WONG, *Global trade in the nineteenth century: the house of Houqua and the Canton system*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018.

prendere contatto con i mercanti *hong*. La stagione commerciale aveva inizio con l'arrivo dei monsoni di sud-ovest, che facilitavano l'arrivo delle navi nel mese di ottobre d'ogni anno e aveva termine agli inizi dell'anno successivo con il monzone di nord-est. Terminata la stagione, i mercanti stranieri erano tenuti a lasciare Guangzhou e a ripartire.

Il sistema di Canton e la stessa “politica dell'unica porta” iniziarono a vacillare nel corso dei primi decenni del secolo XIX, quando i Qing iniziarono a perdere il controllo sui traffici a causa delle condizioni sempre più improbe dettate dalle potenze occidentali. L'oppio, reperito in India ed esportato clandestinamente in Cina specialmente dagli Inglesi, aveva soppiantato l'argento negli scambi con l'Europa, con conseguenze sociali ed economiche devastanti per il paese ospite<sup>63</sup>.

Intanto, l'afflusso di navi e mercanti da Europa, Russia e America settentrionale, che si andarono a sommare alle altre comunità straniere mediorientali, indiane ed est-asiatiche, accrebbe la vocazione cosmopolita della città<sup>64</sup>. Oltre alle navi straniere, erano ospitati missionari, diplomatici, viaggiatori, accolti artisti e scienziati, i quali tutti favorirono quell'incontro/scontro che pose la Cina di fronte all'Occidente e che la arricchì d'idee, strumenti, tecniche, innovazioni. Dallo scalo partivano infatti le delegazioni dei pochi stranieri

---

<sup>63</sup> Su questo punto si vedano J.K. FAIRBANK, *Trade and diplomacy on the China coast. The opening of the Treaty Port, 1842-1854*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1953; L. DE GIORGI, *La Via dell'Oppio. Europa e Cina nel periodo dei trattati ineguali*, Genova, Il Portolano, 2013. Nello specifico, sul consumo dell'oppio e le sue conseguenze in Cina si veda Y. ZHENG, *Storia sociale dell'oppio*, Torino, Utet, 2007.

<sup>64</sup> Sull'impatto della presenza straniera a Guangzhou si veda J.A. FARRIS, *Enclave to urbanity. Canton, foreigners, and architecture from the late eighteenth to the early twentieth centuries*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2017.

autorizzati a intraprendere viaggi nell'interno per recarsi alla capitale imperiale, dove soprattutto i missionari si adoperarono per divulgare conoscenze filosofiche, scientifiche e artistiche dell'Europa dei Lumi e più tardi degli Stati Uniti d'America. L'introduzione di nuove tecnologie, di prodotti artistici, generi e stili pittorici e architettonici, riuscì a catturare l'attenzione degli imperatori (in particolar modo Kangxi e Qianlong), di letterati, artisti, esperti di corte, mandarini, i quali accolsero gli *hongmao* non più solo come "barbari", trafficanti invadenti, irriguardosi e disturbatori ma come messaggeri di una civiltà che, oltre ad essere palesemente bellicosa, sapeva anche fare calcoli astronomici precisi, riusciva ad eseguire vividi ritratti e splendide vedute panoramiche, introduceva strumenti sofisticati e tecniche raffinate, trasmetteva interessanti conoscenze di geografia, astronomia, matematica, medicina, scienze naturali, come avevano dimostrato illustri gesuiti quali Matteo Ricci, Giulio Aleni, Johan Adam Schall von Bell, Ferdinand Verbiest, Giuseppe Castiglione, Joaquim Bouvet, per citarne solo alcuni.

## **Conclusioni**

Idonea ad accogliere e gestire presenze straniere grazie alla sua lunga tradizione multiethnica, alla sua posizione geografica e alla dinamicità del suo tessuto economico, che la resero un crocevia vitale dei traffici internazionali della Cina imperiale, sino ai primi decenni del XIX secolo Guangzhou fu l'emblema di una politica imperiale complessivamente proiettata verso l'oceano e orientata a guardare oltre i confini terrestri. Nonostante alterne fasi di proibizione delle attività marittime e la resistenza a intessere relazioni con paesi extra-asiatici non tributari del Celeste Impero, la politica Qing fu incoraggiata dalla prospettiva degli enormi proventi che i commerci marittimi procuravano all'erario, ben consapevole che essi muovevano

l'intera economia nazionale. Il governo di Beijing fu altrettanto intenzionato a esercitare una forma di controllo capillare sulle autorità locali, sulle corporazioni mercantili e sulle comunità straniere attraverso il monopolio degli scambi assegnato alla capitale del Guangdong con l'istituzione del sistema di Canton. Nella strategia *yikou tongshang* l'intento di far convergere gli scambi marittimi su Guangzhou rispondeva a motivi di pianificazione economica, di organizzazione burocratico-amministrativa, di gestione delle attività costiere, di strategia commerciale in risposta alle istanze che tanto i mercanti *hong* quanto le autorità locali avanzavano per favorire le attività costiere di una delle province imperiali più dinamiche e, non ultimo, di controllo e conduzione dei contatti politici e diplomatici esteri. Tale disegno rientrava necessariamente in un modello di crescita generale che rispettasse gli equilibri interni tra centro e periferia, mantenesse il controllo sugli introiti del commercio con l'oltremare, convergesse con le aspettative di espansione economica regionale e infine assicurasse la salvaguardia delle frontiere marittime in un'ottica difensiva, secondo una visione comunque coerente con l'apertura della Cina a relazioni internazionali, mantenute però a un livello di convenienza e di sicurezza nazionale<sup>65</sup>.

Se l'editto di Kangxi del 1684 dischiuse le porte della Cina ai traffici costieri, il dettato imperiale di Qianlong del 1757 aprì

---

<sup>65</sup> In questo senso si veda lo studio fondamentale di R.B. WONG, *China transformed: historical change and the limits of European experience*, Ithaca, Cornell University Press, 1997. Per ulteriori interpretazioni e letture critiche sulla storia delle relazioni della Cina (e più in generale dell'Asia) con l'Occidente, si vedano A. G. FRANK, *ReOrient. Global economy in the Asian Age*, Berkeley, University of California Press, 1998; F. MAZZEI, V. VOLPI, *Asia al centro*, Milano, Università Bocconi, 2006; e il recente saggio di P. KHANNA, *The future is Asian: commerce, conflict, and culture in the 21st century*, New York, Simon & Schuster, 2019 (ed. it., *Il secolo asiatico?*, Roma, Fazi, 2019).

definitivamente i battenti del mercato cinese, regolando in modo univoco e perentorio anche i contatti sino-europei<sup>66</sup>. L'apertura di Guangzhou al commercio marittimo con i paesi occidentali dalla seconda metà del Settecento coincise anche con la crescente attenzione per le implicazioni culturali che la presenza straniera comportava, attenzione indirizzata già da tempo soprattutto ai gesuiti e alle competenze scientifiche, tecniche e artistiche che incontrarono il favore particolare di alcuni fra i più illuminati dinasti Qing. In questo senso, Guangzhou contribuì alla crescita delle connessioni a livello globale, con un'Europa in forte espansione coloniale e sempre più avanzata tecnologicamente rispetto al resto del mondo e con un Impero del Centro che riconsiderava la sua collocazione in un contesto sempre più ampio, mutevole e internazionale.

Dalla comparsa delle prime navi europee, giunte al largo di Whampoa con argento, croci, cannoni e archibugi alla mano, presentandosi con atteggiamento che non fu certo avvertito tra i più *friendly* – come diremmo oggi – fino all'insediamento delle comunità straniere in un'area adibita della città, Guangzhou fu testimone diretta più di ogni altro luogo del cosmopolitismo della Cina imperiale. Il suo carattere multiculturale fu un terreno fertile per la trasmissione di conoscenze su mondi e civiltà ancora pressoché sconosciute, laddove i commerci furono occasione per un confronto e una contaminazione culturale. Nel solco della sua secolare vocazione internazionale, la città continuò ad attirare capitali e imprese estere anche dopo i trattati che posero fine alla prima Guerra dell'Oppio (1839-1842), infrangendo così il monopolio commerciale dello scalo. Rivendicando una sua autonomia culturale e politica da Beijing, nel corso del XX secolo la città è stata uno dei centri d'irradiazione di correnti innovatrici e progressiste. Snodo

---

<sup>66</sup> ZHAO, *Qing opening*, pp. 169-186.

cruciale per le comunicazioni, Guangzhou è oggi la terza metropoli per dimensioni della Repubblica Popolare Cinese (dopo Beijing e Shanghai) e il secondo porto più grande della Cina meridionale dopo Hong Kong lungo le nuove Vie della Seta, che, all'alba del terzo millennio, puntano a rinnovare i collegamenti e i contatti sino-euroasiatici.

### Fonti cinesi a stampa<sup>67</sup>

*Da Qing lichao shilu* [Registri veritieri della dinastia Qing], Tokyo, Okura shuppan kabushiki kaisha, 1937-38

*A documentary chronicle of Sino-Western relations (1644-1820)*, a cura di L. FU, Tucson, The University of Arizona Press, 1966

*Ming Qing shiliao / Bing bian* [Documenti storici Ming e Qing / Parte III], Shanghai, Shangwu yinshuguan, 1936

*Wenxian congbian* [Raccolta di fonti storiche], Beijing, Gugong wenxianguan, Heji yinshuaju, 1928-1929

*Yue haiguan zhi* [Registri delle dogane marittime del Guangdong], a cura di T. LIANG, Guangzhou, Guangdong renmin chubanshe, 2001

### Fonti occidentali a stampa

BARROS J. DE, *Da Ásia de João de Barros, dos feitos que os Portuguezes fizeram no descobrimento & conquista dos mares & terras do Oriente*, Lisboa, Jorge Rodriguez, 1628

MORSE H.B., *The Chronicles of the East India Company trading to China: 1635-1834*, London, The Clarendon Press, 1926

---

<sup>67</sup> In questa sezione sono indicate le edizioni ufficiali, le raccolte e i repertori di fonti storiche cinesi (in lingua o in traduzione).

PIRES T., *The Suma Oriental of Tomé Pires, an Account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512-1515, and The Book of Francisco Rodrigues, Rutter of a Voyage in the Red Sea, Nautical Rules, Almanack and Maps, Written and Drawn in the East before 1515*, a cura di A. Cortesão, London, Hakluyt Society, 1944

### **Bibliografia in lingua cinese e giapponese**

FENG C., *Zhongguo Nanyang jiaotong shi* [Storia dei traffici tra la Cina e il Nanyang], Shanghai, Shanghai sanlian shudian, 2014

GENG Y., *Manhua Guangzhou* [A proposito di Guangzhou], Guangzhou, Huanan ligong daxue chubanshe, 2016

GUANGZHOU GUDU XUEHUI [Istituto dell'antica capitale Guangzhou] (ed.), *Lun Guangzhou yu haishang sichou zhi lu* [Guangdong e la Via della Seta marittima], Guangzhou, Zhongshan daxue chubanshe; Guangdong sheng xinhua shudian jingxiao, 1993

JIN G., *Dongxi wangyang* [Uno sguardo a Oriente e a Occidente], Aomen, Aomen cheng ren jiao yu xue hui, 2002

HAMASHITA T., *Kindai Chugoku no kokusaiteki keiki. Choko boeki shisutemu to kindai Ajia* [L'opportunità internazionale della Cina moderna. Il sistema tributario e l'Asia moderna], Tokyo, Tokyo Daigaku shuppankai, 1990

LI J., *Mingdai haiwai maoyi shi* [Storia del commercio estero in epoca Ming], Beijing, Zhongguo shehui kexueyuan chubanshe, 1990



ZHANG P., ZHANG L., (eds.), *Guangzhou shihua* [Storia di Guangzhou], Beijing, Shehui kexue wenxian chubanshe, 2011

ZHENG Y., *Haijin de zhuanzhe: Ming chu Dong Ya yanhai guoji xingshi yu Zheng He xia Xiyang* [La svolta degli haijin: il contesto internazionale dell'Asia orientale marittima durante il primo periodo Ming e i viaggi di Zheng He verso Occidente], Taibei, Daoxiang chubanshe, 2011

### **Bibliografia in lingue occidentali**

ANTONY R.J. (ed.), *Elusive pirates, pervasive smugglers. Violence and clandestine trade in the Greater China Seas*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2010

ANTONY R.J., SCHOTTENHAMMER A., (eds.), *Beyond the Silk Roads: New Discourses on China's Role in East Asian Maritime History*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2018

ATWELL W., *Ming China and the emerging world economy, c. 1470-1650*, in D. TWITCHETT, F. MOTE (eds.), *The Cambridge History of China*, Cambridge Mass., Cambridge University Press, 1998, pp. 376-416

BERTUCCIOLI G., *Giovanni da Empoli in Cina*, in *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, vol. 12, Genova, Bozzi, 1987, pp. 20-27

BLUSSÉ L., *No boats to China. The Dutch East India Company and the changing pattern of the South China Sea trade, 1635-1690*, in «Modern Asian Studies», 30/1 (1996), pp. 51-76

BLUSSÉ L., *Visible cities: Canton, Nagasaki, and Batavia and the coming of the Americans*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 2008

BOXER C.R. (ed.), *South China in the sixteenth century*, London, Hakluyt Society, 1953

BOXER C.R., *The great ship from Amacon. Annals of Macao and the old Japan trade, 1555-1640*, Lisboa, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1963

BROOK T., *Mr Selden's map of China: the spice trade, a lost chart and the South China Sea*, London, Profile Books, 2013 (ed. it. *La mappa della Cina del signor Selden. Il commercio delle spezie, una carta perduta e il Mar Cinese Meridionale*, Torino, Einaudi, 2006)

CALANCA P., *From a forbidden ocean to an ocean under close watch: the Ming and early Qing governments and the maritime problem*, in «Ming Qing yanjiu», 7 (1998), pp. 13-47

CARIOTI P., *Canton: uno sguardo alla Cina marittima nel nuovo assetto internazionale del Settecento*, in F. MAZZEI, P. CARIOTI (eds.), *Oriente, Occidente e dintorni. Scritti in onore di Adolfo Tamburello*, Napoli, Il Torcoliere - Università degli Studi di Napoli L'Orientale, 2010, pp. 302-316

CHANG T., *Malacca and the Failure of the First Portuguese Embassy to Peking*, in «Journal of Southeast Asian History», III (1962), pp. 45-64

CHAUDHURI K.N., *Trade and civilization in the Indian Ocean. An economic history from the rise of Islam to 1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1978

CHEONG W.E., *Hong Merchants of Canton: Chinese Merchants in Sino-Western Trade, 1684-1798*, Richmond, Curzon, 1997

CORDIER H., *Histoire générale de la Chine et de ses relations avec les pays étrangers, depuis les temps les plus anciens jusqu'à la chute de la dynastie Mandchoue*, vol. 3 : *Depuis l'avènement des Ming (1368) jusqu'à la mort de K'ing*, Paris, Geuthner, 1920

COUTO D., LACHAUD F. (eds.), *Empires en marche. Rencontres entre la Chine et l'Occident à l'âge moderne (XVIe-XIXe siècles)*, Paris, EFEO, 2017

CUNN G.C., *Encountering Macau. A Portuguese city-state on the periphery of China, 1557-1999*, Boulder, Westview, 1996

DE GIORGI L., *La Via dell'Oppio. Europa e Cina nel periodo dei trattati ineguali*, Genova, Il Portolano, 2013

DENG G., *Maritime sector, institutions and sea power of premodern China*, Wesport, Conn.; London. Greenwood Press, 1999

DERMIGNY L., *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833*, Paris, SEVPEN, 1964

DOWNS J.M., GRANT F.D., *The golden ghetto: the American commercial community at Canton and the shaping of American China policy, 1784-1844*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2015

FAIRBANK J.K., *Trade and diplomacy on the China coast. The opening of the Treaty Port, 1842-1854*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1953

FAIRBANK J.K. (ed.), *The Chinese World Order. Traditional China's Foreign Relations*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1968

FARRIS J.A., *Enclave to urbanity. Canton, foreigners, and architecture from the late eighteenth to the early twentieth centuries*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2017

FRANK A.G., *Re-Orient: Global economy in the Asian age*, Berkeley, University of California Press, 1998

GUIDA D., *Immagini del Nanyang. Realtà e stereotipi nella storiografia cinese verso la fine della dinastia Ming*, Napoli, Istituto Universitario Orientale, 1991

HAMASHITA T., *China, East Asia and the global economy: regional and historical perspectives*, a cura di M. SELDEN, L. GROVE, Hoboken, Taylor and Francis, 2008

HENG D., *Sino-Malay trade and diplomacy from the tenth through the fourteenth century*, Athens, Ohio University Press, 2009

HUMMEL A.W., *Eminent Chinese of the Ch'ing period*, 2 voll., Washington, United States Government Print Office, 1943-1944

IACCARINO U., *Comercio y diplomacia entre Japón y Filipinas en la era Keichō (1596-1615)*, Wiesbaden, Harrassowitz, 2017.

IANNELLO T., *La scoperta portoghese delle rotte marittime per la Cina, 1498-1520*, in R. DE MARCO (ed.), *L'orientalistica a Napoli*, Napoli, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa, 2017, pp. 47-62

KANG D.C., *East Asia Before the West: Five Centuries of Trade and Tribute*, New York, Columbia University Press, 2012

KESSLER L.D., *Kangxi and the consolidation of Ch'ing rule, 1661-1684*, Chicago, University of Chicago Press, 1976

KHANNA P., *The future is Asian: commerce, conflict, and culture in the 21st century*, New York, Simon & Schuster, 2019

KUHN P.A., *Chinese among others: emigration in modern times*, Lanham, Rowman and Littlefield, 2008

LEE J.-Y., *China's hegemony: four hundred years of East Asian domination*, New York, Columbia University Press, 2016

LEVATHES L., *When China ruled the seas. The Treasure Fleet of the Dragon Throne, 1405-1433*, New York, Simon and Schister, 1994

MAZZEI F., VOLPI V., *Asia al centro*, Milano, Università Bocconi, 2006

MEILINK-ROELOFSZ M.A.P., *Asian trade and European influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, The Hague, Nijhoff, 1962

MENZIES G., *1421: the year China discovered the world*, London, Bantam Press, 2002, ed. it. *1421. La Cina scopre l'America*, Roma, Carocci, 2002

NG C., *Boundaries and beyond: China's maritime southeast in late imperial times*, Singapore, NUS Press, 2017

PO R.C., *The blue frontier: maritime vision and power in the Qing empire*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018

POMERANZ K., *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy*, Princeton, Princeton University Press, 2000

PTAK R., *China, the Portuguese, and the Nanyang: oceans and routes, regions and trade (c. 1000-1600)*, Aldershot, Ashgate, 2004

REID A., *Southeast Asia in the age of commerce, 1450-1680*, New Haven, Yale University Press, 1995

SCHOTTENHAMMER A. (ed.), *The emporium of the world: maritime Quanzhou, 1000-1400*, Leiden, Brill, 2001

SKINNER G.W., *The city in late imperial China*, Palo Alto, Stanford University Press, 1977

SO B.K.L., *Prosperity, region, and institutions in maritime China: the south Fukien pattern, 946-1368*, Cambridge, Mass. – London, Harvard University Asia Center, 2000

SO K., *Japanese piracy in Ming China during the 16th century*, East Lansing, Michigan State University Press, 1975

SOUZA J.B., *The survival of empire: Portuguese trade and society in China and the South China Sea, 1630-1754*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986

SPENCE J.D., WILLS J.E. (eds.), *From Ming to Ch'ing: conquest, region, and continuity in seventeenth-century China*, New Haven, Yale University Press, 1979

SPENCE J.D., *The search for modern China*, New York-London, Norton, 1990

SPENCE J.D., *The K'ang-hsi Reign*, in *The Cambridge History of China. Vol. 9: The Ch'ing Empire in 1800*, a cura di W. J. Peterson, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, pp. 120-182

VAN DYKE P.A., *The Canton trade: life and enterprise on the China coast, 1700-1845*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2005

VAN DYKE P.A., *Merchants of Canton and Macao: success and failure in eighteenth-century Chinese trade*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2016

VAN DYKE P.A., SCHOPP S.E. (eds.), *The private side of the Canton trade, 1700-1840: beyond the companies*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2018

VON GLAHN R., *The Ningbo-Hakata merchant network and the reorientation of East Asian maritime trade, 1150-1300*, in «Harvard Journal of Asiatic Studies», 74 (2014/2), pp. 251-281

VON GLAHN R., *The economic history of China. From Antiquity to the nineteenth century*, Cambridge, Cambridge University Press, 2016

WADE G., *China and Southeast Asia*, 6 voll., London, Routledge, 2009

WILKINSON E., *Chinese history: a manual*, Cambridge Mass. - London, Harvard University Asia Center, 2000

WILLS E.J., *Pepper, Guns and Parleys. The Dutch East India Company and China, 1622-1681*, Cambridge Mass., Harvard University Press, 1974

WILLS E.J., (ed.), *China and maritime Europe, 1500-1800. Trade, settlement, diplomacy, and missions*, Cambridge Mass., Cambridge University Press, 2011

WONG J.D., *Global trade in the nineteenth century: the house of Houqua and the Canton system*, Cambridge, Cambridge University Press, 2018

WONG R.B., *China transformed: historical change and the limits of European experience*, Ithaca, Cornell University Press, 1997.

ZHANG T., *Sino-Portuguese trade from 1514 to 1644. A synthesis of Portuguese and Chinese sources*, Leiden, Brill, 1969

ZHAO G., *The Qing opening to the Ocean: Chinese maritime policies, 1684-1757*, Honolulu, University of Hawai'i Press, 2013

ZHENG Y., *Storia sociale dell'oppio*, Torino, Utet, 2007



ZHUANG G., *Canton system: China's reaction to European commercial expansion in 18th century*, in «Ming Qing Yanjiu», 2 (1993), pp. 127-163