

STORIA E CULTURA

Agli albori dell'espansione europea nel mondo

Le collane di storia economica crescono di numero. A quella della rivista « Economia e storia », fatica particolare di Amintore Fanfani, ed all'altra dell'editore Giannini che si intitola « Economia e società » ed è animata da Luigi De Rosa e Pasquale Villani, si aggiunge adesso grazie alla U.T.E.T. la « Biblioteca di storia economica e sociale » diretta da Carlo M. Cipolla cui si deve anche il volume che la inaugura e del quale vogliamo parlare; *Velieri e cannoni d'Europa sui mari del mondo*, traduzione dall'inglese di *Guns and Sails in the Early Phase of European Expansion, 1400-1700*, pubblicato qualche tempo fa a Londra da Collins.

L'assunto centrale del saggio, un assunto che comunque semplifica ed appiattisce spunti, indicazioni, sondaggi in estensione ed in profondità non facilmente districabili dal tessuto letterario e interpretativo che lo sostiene, può essere illustrato con le parole stesse dell'Autore: « ...Una vasta gamma di opportunità economiche attirava gli europei oltremare. Le occasioni erano molte e i rischi alti, ma i profitti più alti ancora. La religione fornì il pretesto e l'oro il motivo. Il progresso tecnologico compiuto dall'Europa atlantica durante i secoli xiv e xv fornì i mezzi. Il mondo mediterraneo contribuì (invece) all'espansione europea della fine del xv secolo (soltanto) sul piano finanziario e commerciale, non su quello tecnologico. Il veliero armato, creato dall'Europa atlantica « ... — e che in nessun'altra zona del mondo si riuscì per lungo tempo ad impiegare in misura significativa — fu l'invenzione che rese possibile quell'espansione ».

Cipolla era partito ponendosi una domanda chiara e lineare: « Perché dopo la fine del xv secolo gli europei riuscirono non solo ad aprirsi a forza la strada verso le lontane isole delle spezie, ma anche ad ottenere il controllo di tutte le più importanti rotte marittime e a fondare imperi nei

territori d'oltremare? ». Altrettanto chiara e lineare, nelle righe or ora rammentate, appare la risposta. Velieri e cannoni, dunque. Ed il libro è certo ripieno di galere e caracche, di proiettili in pietra e fuoco greco, di polvere da sparo e bombarde, colti, inventariati e seguiti in ogni angolo del pianeta. La fatica di uno storico della tecnica militare e della navigazione? Cipolla è pur stato professore, ed ha scritto, di storia delle esplorazioni geografiche. Eppure non è di questo, o non soltanto di questo, che egli si occupa. Azzarderemmo anzi l'ipotesi che anni addietro un libro del genere sarebbe stato definito *engagé*. Certo lo stile, puntigliosamente ricercato e spesso — non sempre — ammiccante all'ironia ed al sereno distacco, è invariato rispetto alle opere precedenti (da *Le avventure della lira* a *Moneta e civiltà mediterranea*, per non dire dell'ultimo, *Clock and Culture*). Ma qui l'olimpico scetticismo de *Le avventure*, per non dire della rigorosa tecnicità dei primi scritti di argomento monetario, cedono il passo ad una trasparente preoccupazione culturale e civile, politica, per dirla con un aggettivo più esplicito e puntuale. È indubbio d'altronde che l'argomento affrontato ha una sua ben precipua e squisita dimensione storiografica: una dimensione però che nella mente di Cipolla tocca con tutta evidenza i confini della tormentata relazione storiografia-politica. In effetti, posto di fronte alla ragionata convinzione della reciproca influenza fra sviluppo e sottosviluppo, e sinora convinto — come egli stesso ha scritto nella *Economic History of World Population* a proposito dei paesi arretrati — che « per essi non c'è che una soluzione: subire [si noti comunque il verbo impiegato] la rivoluzione industriale », Cipolla batte in questo saggio strade ben diverse. Per un verso egli suggerisce l'idea che la « superiorità » del mondo atlantico sul resto del globo vada imputata non tanto alla industrializzazione che si avvia sul finire del secolo xviii e che costituisce in ultima istanza un fattore di aggravamento, quanto, appunto, alle vele ed ai

cannoni che, a partire dalla fine del '400, permisero all'Europa atlantica di soggiogare con la violenza zone sterminate nelle quali essa prelevò tanta parte delle risorse che le consentirono una rapida crescita (siamo per caso in presenza di una velata complicità del xxiv capitolo del primo volume de *Il Capitale*, quello che ha per titolo *La cosiddetta accumulazione originaria*?). Per un altro, e proprio con un inequivocabile giudizio di merito (scrive: «le cannoniere della regina Vittoria troncarono i nobili tentativi di Lin per porre fine al commercio dell'oppio [in Cina] ma questo non vuol dire che gli ammiragli della regina Vittoria fossero più "civilizzati" del commissario Lin»), giunge ad affermare che il futuro ci riserba una rincorsa verso sviluppi tecnologici più esasperati e non scindibili dalla loro matrice: che egli ora rintraccia, lo si è già detto, non nella rivoluzione industriale ma nella violenza delle navi armate, una violenza che ha riprodotto e riproduce

se stessa. Accenti cupi ma, al giorno d'oggi, abbastanza familiari. Che Cipolla guardi all'immenso scenario del passato, alle sue vele ed ai suoi cannoni, ai suoi De Geer, Albuquerque e Da Gama con il pensiero rivolto a quella «teoria critica della società» che su un impianto hegelomarxiano si è venuta elaborando negli ultimi decenni nella Università di Francoforte? Horkheimer, Adorno, Marcuse potrebbero essere insomma i suoi impliciti punti di riferimento. Non esaustivi, per certo, ma robustamente avvertiti. «Il fine è la tecnica, mentre la filosofia e le relazioni umane e sociali sono degradate al ruolo di mezzi. La macchina che dovrebbe servire l'uomo diventa il suo padrone: la vecchia favola dell'*apprenti sorcier* diventa tragicamente attuale...». Sono le ultime parole del libro. Il pur sorvegliato illuminismo radicaleggiante della *Economic History of World Population* è davvero lontano. Che la nostra domanda sia solo retorica?

GIORGIO MORI

ARTI FIGURATIVE

Gli acquerelli di Morandi

Recentemente nella Galleria De' Foscherari di Bologna sono stati esposti, per la prima volta, circa settanta acquerelli di Morandi. La mostra è stata ripresa a Milano al "Milione" per onorare la memoria di Gino Ghiringhelli e la sua amicizia con l'artista. Si è fissata così la base iniziale per un discorso specifico, che rimane da fare anche dopo il saggio di Leymarie in presentazione della mostra. La scelta delle opere e il volume che l'accompagna, avendo tenuto conto di ragioni storiche e critiche, possono confermare un dato esterno ma fondamentale che aiuta a impostare il problema degli acquerelli nel corso della storia di Morandi; si vede infatti che, mentre per un lungo periodo della sua attività, addirittura dal 1915, Morandi dedica all'acquerello un'attenzione piuttosto ridotta, cosicché la percentuale nei con-

fronti della pittura è molto bassa, secondo un rapporto abbastanza frequente, a partire invece da un certo momento, e precisamente dal 1956 (forse dalla fine di quest'anno), la produzione aumenta, diventando molto fitta nel '58 e nel '59, e continuando così per tutti gli ultimi quattro anni.

E poiché in questi anni il lavoro di Morandi acquista delle caratteristiche tanto nuove da indurre a delimitare un «ultimo periodo», come in sé chiuso e molto ricco di fatti inaspettati, il problema di fondo degli acquerelli si pone subito in rapporto con questo periodo, sul quale contribuisce a gettare una singolare illuminazione. Il problema si allarga così in quello della vecchiaia di Morandi. Che mistero racchiude la «sera della vita» di un grande artista? Gottfried Benn, che ha dedicato a questo problema un saggio bellissimo, dal titolo *Invecchiare: problema per artisti*, scrive: «Sera della