

La traduzione dell'opera è stata realizzata grazie al contributo del SEPS  
SEGRETARIATO EUROPEO PER LE PUBBLICAZIONI SCIENTIFICHE



Via Val d'Aposa 7 - 40123 Bologna  
seps@seps.it - www.seps.it

*Asia è un progetto curato da Ilaria Benini*

*Where China Meets India. Burma and the New Crossroads of Asia*

Copyright: © Thant Myint-U 2011

Mappe © András Bereznay 2011

*In copertina e frontespizio, una fotografia alle coordinate 25.821725°N,  
105.202600°E*

La strada chiamata «24 curve», in inglese «24 Turns», si trova nella provincia di Guizhou in Cina. È spesso confusa per un segmento della Strada di Birmania, che collegava la Birmania con la Cina sudoccidentale. I suoi due estremi erano Lashio in Birmania e Kunming nella regione dello Yunnan in Cina. Fu costruita durante il periodo coloniale britannico per trasportare rifornimenti in Cina durante la seconda guerra sino-giapponese (1937-1945). I rifornimenti che arrivavano a Kunming dalla Strada di Birmania procedevano da lì lungo le 24 curve e arrivavano infine a Chongqing, la capitale cinese provvisoria in tempo di guerra, per rifornire le truppe in prima linea.

Traduzione dall'inglese di Margherita Emo e Piernicola D'Ortona

© 2015 add editore, Torino

ISBN 978-88-6783-102-9

www.addeditore.it

Thant Myint-U

Myanmar

Dove la Cina incontra l'India

add editore

## Indice

<i>Nota linguistica</i>	16
Una strada nuova	17
Prologo	29
IL PASSAGGIO NASCOSTO	
Irrawaddy Dreaming	39
Cugini	70
La Strada di Birmania	96
I signori del tramonto	122
Nuove frontiere	145
I BARBARI DEL SUD-OVEST	
Il dilemma di Malacca	173
A sud delle nuvole	200
Gandhara	226
Shangri-La	247
Tra la Cina e il profondo mare aperto	273
AI CONFINI DELL'INDOSTAN	
Con lo sguardo a est	301
Partizioni dimenticate	329
Confini interni	359
Atti di adesione	385
Epilogo	411
Ringraziamenti	425
Indice analitico	427

## Prologo

Nel 122 a.C. l'imperatore della Cina inviò una spedizione alla ricerca di un leggendario passaggio a sud-ovest, che si diceva conducesse dal Regno di Mezzo alle terre indiane appena scoperte, e dall'India a Paesi ignoti ancora più lontani.

Erano trascorsi pochi anni da quando l'esploratore Zhang Qian era tornato a corte da un viaggio lungo e disagiata ai confini del mondo conosciuto, su una rotta settentrionale già battuta.<sup>1</sup> Prima di inoltrarsi in deserti sconfinati e terre selvagge, verso luoghi insoliti e remoti, era stato per anni prigioniero dei barbari xiongnu, acerrimi nemici della Cina. Zhang descrisse la valle di Fergana e le città-oasi lungo quella che un giorno si sarebbe chiamata la via della Seta, oltre ai viaggi che l'avevano portato fino alla Battriana, nell'odierno Afghanistan, allora parte di una fiorente civiltà ellenizzata e buddhista. E raccontò di contrade misteriose ancora più lontane, come la Persia, la Mesopotamia e il regno di «Shendu», l'India, una regione «calda e umida» le cui «genti cavalcano gli elefanti quando vanno

<sup>1</sup> Bin Yang, *Between Winds and Clouds: The Making of Yunnan (Second Century BCE-Twentieth Century CE)*, Columbia University Press, New York 2009, p. 76; Nicola di Cosmo, *Ancient China and its Enemies*, Cambridge University Press, Cambridge 2002, cap. 5; Charles F. W. Hingham, *Encyclopedia of Ancient Asian Civilizations*, Facts on File, New York 2004, p. 409.

in battaglia». Quegli imperi avevano le loro città e i loro sistemi di scrittura, e mercanti che solcavano l'oceano.

Ma l'esploratore Zhang diede alla corte una notizia ancora più straordinaria: nei mercati della Battriana aveva notato stoffe e canne di bambù provenienti dalla provincia cinese di Shu. Shu è il moderno Sichuan, allora al confine sudoccidentale della Cina. Per caso altri cinesi avevano percorso la stessa rotta prima di lui? No, gli avevano risposto, le merci dello Shu passavano per l'India. La rivelazione poteva significare solo una cosa: la rotta sudoccidentale dalla Cina alle regioni indiane esisteva.

L'insidiosa rotta settentrionale lambiva il territorio dei xiongnu, nomadi selvaggi che parlavano una lingua simile al turco e al mongolo moderni e che non molto tempo prima avevano sconfitto i rivali yuezhi e massacrato il loro re, per poi usarne il teschio come calice. Un passaggio a sud-ovest avrebbe consentito di aggirare la minaccia, e un canale diretto avrebbe posto le basi per una grande alleanza tra Cina e India contro i barbari che le separavano.

La spedizione non fu tuttavia un grande successo. Gli emissari imperiali partirono dall'attuale Sichuan e viaggiarono a sud per molti mesi, superando alti dirupi e percorrendo stretti sentieri nelle foreste, sfidando tigri ed enormi serpenti. Il regno dell'imperatore Wu della dinastia Han copriva l'attuale Cina orientale, estendendosi fino a gran parte del Vietnam e della Corea odierni. La costa del Pacifico era quindi ben nota, ma ora gli emissari imperiali si trovavano nel cuore delle regioni interne, circondati da tribù sconosciute e ignari di quanto distasse ancora l'India.

Dopo aver attraversato il regno di Yelang, agli estremi confini della civiltà cinese, gli emissari si spinsero a sud per raggiungere infine il regno di Dian, una regione fino ad allora ignota al-

la corte in quella che oggi è la provincia dello Yunnan, a ridosso della Birmania. Il re di Dian trattò con riguardo gli emissari, ma li informò che la presenza di un altro popolo, i kunming, impediva loro di proseguire il cammino. Furono quindi fermati. È molto probabile che l'astuto re di Dian intendesse proteggere il suo monopolio commerciale e i floridi scambi della regione, che andavano dalle conchiglie di ciprea ai corni di rinoceronte. Il sovrano fornì tuttavia ai viaggiatori un'informazione in più, ovvero che a qualche migliaia di *li* a ovest esisteva un altro regno, chiamato Dianyue, le cui genti cavalcavano elefanti e dove a volte i mercanti di Shu andavano in segreto a commerciare.

L'intento originario dell'imperatore era stato aprire relazioni dirette con l'India e aggirare i xiongnu trovando una rotta alternativa per l'occidente. In questo il sovrano fallì. Ma stabilendo un contatto con il regno di Dian diede il via a un processo millenario che alla fine del Novecento avrebbe portato la Cina ai confini con la Birmania e l'antico sogno di un passaggio diretto per l'India a un passo dal realizzarsi.

La geografia a volte cambia. Può accadere per cause naturali: per esempio, quando il livello degli oceani diminuì durante l'ultima glaciazione, Asia e America furono collegate da una striscia di terra in corrispondenza dell'attuale mare di Bering. E ancora, quando migliaia di anni fa il regime delle precipitazioni cambiò, il nord dell'Africa si trasformò da regione verde e piovosa in quel deserto pressoché intransitabile che è il Sahara, e gran parte del continente rimase separata dal mondo europeo. In tempi più recenti anche l'uomo ha cambiato la geografia. Nell'Ottocento il canale di Suez ha collegato il Mediterraneo all'oceano Indiano, riducendo drasticamente la durata del viaggio dall'Europa all'India e favorendo così l'egemonia occidentale

su Asia e Africa. E più o meno nello stesso periodo nel Nord America sono state create le prime linee ferroviarie transcontinentali, che hanno consolidato la presenza statunitense sulla costa del Pacifico; altri collegamenti ferroviari attraverso la Siberia hanno invece rafforzato l'autorità zarista sul lontano Oriente.

Quando la geografia cambia, possono saltare i vecchi schemi di relazione e nascerne di nuovi, in grado di trasformare perfetti sconosciuti in vicini, e luoghi un tempo dimenticati in zone di importanza strategica. Interi popoli finiscono per tramontare o scomparire; altri guadagnano centralità.

Diversi anni fa ho cominciato a far caso alle notizie che preannunciavano niente meno che una nuova mappa dell'Asia, tra queste il progetto della Cina di collegare l'interno del suo enorme territorio all'India e alle calde acque del golfo del Bengala, con nuove strade che attraverserebbero le montagne della Birmania.<sup>2</sup> Un grande porto sul golfo consentirebbe l'approdo di petroliere africane e mediorientali, e da lì il petrolio sarebbe poi convogliato da un nuovo oleodotto di migliaia di chilometri. Si è parlato addirittura di dragare il corso superiore dell'Irrawaddy, in Birmania, per far sì che le gigantesche navi cargo arrivino fino alle più remote regioni interne della Cina.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Sui progetti di metà anni Duemila, si veda David Fullbrook, *China to Europe via a new Burma road*, in «Asia Times Online», 23 settembre 2004; D. Fullbrook, *Gas deal fuels China's plans for Myanmar*, in «Straits Times», 2 febbraio 2006; D. Fullbrook, *China paves way to Myanmar riches*, in «Asia Times Online», 1° novembre 2006.

<sup>3</sup> Il gasdotto che collega la baia del Bengala allo Yunnan cinese è stato completato nel 2013 e l'oleodotto lungo la stessa via nel 2014. Trasportando 12 milioni di tonnellate di petrolio grezzo all'anno, questo nuovo condotto diversifica significativamente le importazioni cinesi dal Medioriente e dall'Africa, evitando il passaggio attraverso lo stretto di Malacca [N.d.R.].

Quanto a modestia, le ambizioni indiane non sono state certo da meno. Con la loro «Look East Policy», i governi succedutisi in India a partire dagli anni Novanta hanno tentato di ravvivare e consolidare le antiche relazioni con l'Estremo Oriente, via mare e via terra attraverso la Birmania, creando nuovi collegamenti che tagliano le montagne e la giungla. Poco a nord rispetto a dove la Cina sta costruendo il suo oleodotto, lungo la costa birmana, l'India ha in progetto di creare un nuovo porto, con una strada ad hoc e una via d'acqua che lo collegherà ai finora trascurati Stati nordorientali. C'è chi propone perfino di riaprire la Strada di Stilwell, realizzata a costi altissimi dagli alleati durante la guerra contro il Giappone e poi abbandonata, congiungendo così le estreme propaggini orientali dell'India alla provincia cinese dello Yunnan.

Per millenni India e Cina sono state separate da una giungla impenetrabile, da una malaria letale e da spaventosi animali, senza contare l'Himalaya e gli sconfinati deserti dell'altopiano del Tibet. Cina e India si sono dunque sviluppate come due civiltà del tutto distinte, notevolmente diverse per etnia, lingua e costumi. Per raggiungere l'India dalla Cina e viceversa, monaci, missionari, mercanti e diplomatici dovevano viaggiare a dorso di cammello o di cavallo per migliaia di chilometri, attraverso le città-oasi e i deserti dell'Asia centrale e dell'Afghanistan, o sulle navi che solcavano il golfo del Bengala e poi risalivano fino al mar Cinese meridionale lungo lo stretto di Malacca. Gli attuali progetti potrebbero rivoluzionare l'intero quadro. Man mano che il potere economico mondiale si sposta a est, la geografia dell'Asia cambia.

Al centro di questa geografia mutevole c'è la Birmania. Da lì vengono i miei genitori e lì ho trascorso molto tempo, anche se

sono nato a New York e ho studiato negli Stati Uniti e in Inghilterra. Sono anche uno studioso della storia del mio Paese, e così ho potuto leggere questi cambiamenti con occhi birmani. La Birmania non è un Paese piccolo; ha una superficie superiore a quella della Francia, ma la sua popolazione di 60 milioni di abitanti è minuscola rispetto ai due miliardi e mezzo complessivi dei suoi giganteschi vicini. Confina a est con la Cina e a ovest con l'India, e si trova esattamente a metà strada tra Delhi e Shanghai, Bombay<sup>4</sup> e Hong Kong. La Birmania è il tassello mancante, e anche uno snodo cruciale inaspettato per il XXI secolo. Ha una popolazione tra le più povere del mondo, governata fino al 2011 da una delle dittature militari più longeve al mondo. Quale sarà il suo destino ora che Cina e India si avvicinano sempre di più?

Alcuni immaginano la nascita di una nuova via della Seta, come quella che nell'antichità e nel Medioevo collegava la Cina all'Asia centrale e all'Europa. Altri paventano un nuovo Grande gioco, con tensioni sempre più forti tra le maggiori potenze emergenti del mondo.

C'è anche da considerare che i nuovi progetti si stanno profilando solo ora, dopo decenni di tremende violenze e di conflitti armati in tutta la regione. In Occidente è normale associare il secolo scorso alle due guerre mondiali e alla guerra fredda, e il quadro attuale allo scenario conseguente al crollo del blocco sovietico, a nuove sfide economiche e ambientali e alle mi-

<sup>4</sup> Chiamata anche Mumbai dal 1995. Allo stesso modo, nel 2001, il nome inglese Calcutta è stato cambiato ufficialmente in Kolkata. Ho usato le versioni più antiche di questi e di altri toponimi indiani perché sono ancora i più conosciuti, e anche per evitare di usare due versioni diverse a seconda del periodo storico di cui si sta parlando.

nacce reali o presunte dell'estremismo islamico. Dall'Asia le cose appaiono leggermente diverse: si è passati dal colonialismo a un lungo periodo di guerre e di violenze interne, durato dagli anni Trenta agli anni Ottanta, con la guerra sino-giapponese, gli sconvolgimenti legati alla Partizione dell'India, le lotte per l'indipendenza dell'Indonesia e dell'Indocina, la guerra civile birmana, la guerra di Corea, le guerre indo-pachistane e quelle in Vietnam, Laos e Cambogia.<sup>5</sup> La generazione che sta per diventare maggiorenne è la prima a essere cresciuta in un'Asia che è sia postcoloniale sia postbellica (con poche, piccole eccezioni). Rivalità nascenti potrebbero favorire il ritorno dei nazionalismi nel XXI secolo e condurre a un nuovo Grande gioco, ma quasi ovunque regna un forte ottimismo, almeno nelle classi medie e nelle élite al potere, insieme al sentimento che la storia stia ora dalla parte dell'Asia e al desiderio di concentrarsi sulla prosperità a venire.

Uno snodo in Birmania non sarebbe un semplice anello di congiunzione tra Paesi. I confini attuali non hanno precedenti dal punto di vista storico: le regioni di Cina e India che stanno per essere collegate sono tra le più remote di entrambi i Paesi, dotate di una varietà etnica e linguistica impareggiabile, culle di antichi regni e isolati popoli di montagna, che fino a poco fa non rispondevano all'autorità né di Delhi né di Pechino. E solo la recente esplosione demografica ha riempito questo paesaggio una volta scarsamente abitato e ricoperto di fitte foreste. A metà Ottocento la Birmania e i territori confinanti di India e Cina erano popolati da forse dodici milioni di persone in tutto,

<sup>5</sup> Sulla «grande guerra asiatica» di metà Novecento, si veda Christopher Bayly e Tim Harper, *Forgotten Wars: The End of Britain's Asian Empire*, Allen Lane, London 2007.

mentre oggi la stessa area – dall'Assam in India allo Yunnan in Cina, passando per la Birmania – conta più di 150 milioni di abitanti. Proprio accanto ci sono il Bangladesh e il Bengala occidentale indiano, con 230 milioni di persone, e dal lato cinese il bacino del Sichuan, con altri 80 milioni, e la megalopoli da 30 milioni di abitanti di Chongqing. Le foreste nel mezzo – un tempo considerate impenetrabili – sono oggi praticamente scomparse. Come mai prima i confini sono sospinti l'uno verso l'altro, e i Paesi si ritrovano con vicini diversi.

Da quando ho iniziato questo libro, ho viaggiato molto nel nord della Birmania, verso il sud-ovest della Cina e il nord-est dell'India, attraversando regioni di una bellezza stupefacente lungo le alture ai piedi dell'Himalaya orientale, dove a pochi passi di distanza convivono smaglianti centri commerciali e tribù montane a malapena sfiorate dalla modernità, e dove s'incontrano la più grande democrazia e il più grande Stato comunista del mondo.

Questo è il passaggio nascosto per l'Asia. Si parte da Rangoon.

## **IL PASSAGGIO NASCOSTO**