

Storia di spazi, flotte e commerci

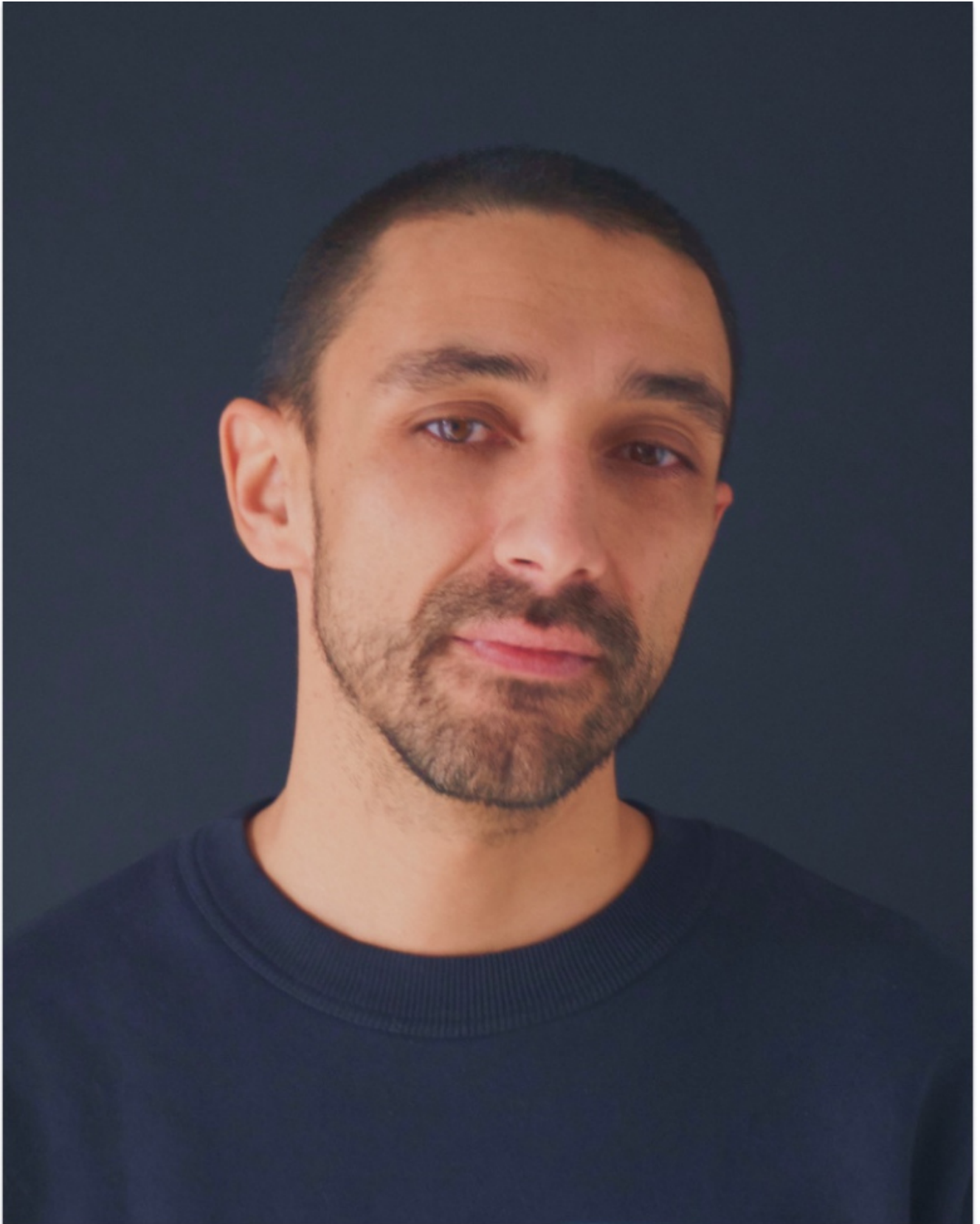
Alfredo Gigliobianco

28 Ottobre 2026

Per esempio, la guerra dei Sette anni io non l'ho mai capita. Anzi sfido tutti voi, ciascuno di voi a dirmi qualcosa di sensato sulla guerra dei Sette anni (quella scoppiata nel 1756 e terminata appunto sette anni dopo). Invece ecco, è appena uscito un libro – si chiama [*Dalle pietre alle stelle*](#) ed è scritto da Cesare Alemanni – che ti fa capire questa guerra. Te ne fa capire le radici, il grande conflitto fra due imperi, Francia e Inghilterra, per il dominio dello spazio extraeuropeo. Un conflitto nato quasi per caso nell'America del Nord (qui viene fuori inaspettata la figura di un giovane ufficiale *al servizio degli inglesi*, George Washington) e poi diramatosi in India, in Europa, nel Mediterraneo. I grandi imperi marittimi. Non c'era ancora il telegrafo, quindi le notizie viaggiavano alla velocità delle vele, i comandanti degli eserciti e delle flotte ricevevano ordini quando ormai i giochi erano fatti. Un mondo profondamente diverso dal nostro, ma nel quale riconosciamo l'anelito a superare lo spazio, a dominarlo: con i cavalli, con le navi, e poi con i cavi del telegrafo, fino al nostro mondo profondamente "connesso". Questo è un po' il succo del libro di Alemanni, che è un libro di storia economica, di storia delle tecniche, ma anche, non dimentichiamolo, un libro di storia. Un libro di storia che usa come perno il concetto di spazio, di distanza. Infatti il sottotitolo è *Una storia logistica dell'umanità*. Quindi non solo trasporti, ma percezione dello spazio (mappe), conquista (esplorazioni, imperi), organizzazione (flotte, magazzini), immaginario (monumenti, narrazioni).

Non ve lo racconto tutto – se no poi non lo comprate – ma insomma il libro è vasto e profondo, un po' come l'oceano che descrive. Il capitolo sui mari (intitolato, troppo riduttivamente, *Pirati!*) ripercorre brillantemente non solo il ruolo della pirateria, dai Popoli del Mare a Francis Drake ai moderni predoni dell'Oceano Indiano, ma tutto il dibattito politico e giuridico sulla sovranità dei mari. *Mare clausum* contro *mare liberum*. John Selden contro Ugo Grozio. E qui scopriamo (o almeno lo scopro io, non lo sapevo) che il famosissimo trattato di Grozio non è che un capitolo di un vasto parere *pro veritate* che il giovane giurista olandese scrisse per giustificare la cattura, da parte della Compagnia Olandese delle Indie

Orientali, di una caracca portoghese piena di tesori, la Santa Catarina (anno 1603). I portoghesi, spalleggiati dal papa, pretendono di avere un diritto esclusivo di commercio nell'Oceano Indiano? E noi olandesi, per affermare il *nostro* diritto, attacchiamo le loro navi! Un atto di forza giustificato dalla lotta contro un sopruso. Gli inglesi inizialmente si accodano, essendo pure loro esclusi dal duopolio ispano-portoghese sui commerci, cristallizzato dal famoso trattato di Tordesillas (1494). Ma poi, una volta affermatasi come potenza, cambiano idea e diventano sostenitori – con riferimento alla Manica e al Mare del Nord – della teoria opposta: *mare clausum*. Un altro illustre esempio, se ce ne fosse bisogno, di come le teorie, non poche volte, siano forgiate attorno agli interessi, e cambino piuttosto alla svelta al cambiare degli interessi. Marx non aveva tutti i torti.



La cosa, come tutti sanno, non finisce qui. L'Inghilterra della Rivoluzione Industriale era tenacemente protezionista: proteggeva le sue manifatture – con i *Calico acts* proibì l'importazione di tessuti stampati dall'India – e la propria marina, imponendo che il commercio con l'Inghilterra si facesse su navi inglesi (i *Navigation acts*). Ma quando diventa la prima potenza manifatturiera ecco

magicamente il *free trade* diventa la filosofia giusta, che si deve applicare non solo a loro, ma a tutto il mondo. Chi è protezionista sbaglia, sbaglia profondamente, e deve essere convinto del contrario. Con la logica economica di Ricardo, certo. Se non dovesse bastare, con la giusta dose di cannonate. L'episodio più truce è quello della guerra dell'Oppio. Anzi le guerre furono due (1839 e 1856), condotte contro la Cina per imporre a quel popolo di accettare l'importazione di oppio, fatta con navi inglesi e americane. E perché mai gli inglesi erano tanto interessati a liberalizzare l'oppio in Cina, a costo di annientare le capacità fisiche e mentali di un intero popolo? Perché, dopo avere impedito all'India di sviluppare una propria industria nazionale, dopo averle imposto di importare le manifatture inglesi (e solo quelle), si doveva trovare il modo di riportare in equilibrio la bilancia commerciale indiana: l'India doveva esportare qualcosa, una merce qualsiasi in grandi quantità. Ecco dunque la brillante idea dell'oppio, che cresceva rigoglioso nelle pianure del Gange. Certo non lo si poteva far fumare ai lord inglesi, o ai borghesi di Calais, e nemmeno ai vigorosi cow boy delle Middle Plains. Ma perché non ai cinesi, notoriamente bisognosi di imparare le buone maniere? Il Celeste Impero era in decadenza, non poteva resistere alla superiore tecnologia bellica britannica. E così fu.

Anche l'ultimo capitolo, quello sullo Spazio, mi è piaciuto molto. Alemanni non esclude del tutto la fattibilità di una conquista umana dello spazio, ma con precisione ci mostra l'enorme difficoltà tecnica e l'enorme costo di portare l'economia umana fuori dai confini della Terra. Ci sono leggi fisiche che non ammettono violazioni. Una di queste è la gravità. Far superare la gravità terrestre a una navicella di nostra fabbricazione implica un enorme dispendio di energia. Qui interviene l'equazione del razzo, formulata nel 1903 dal russo Tsiolkovsky, l'ispiratore di von Braun. Detta in parole: poiché il razzo deve portare con sé tutto il combustibile, ogni unità di combustibile aggiunto crea peso aggiuntivo per il quale serve altra energia di trasporto e quindi altro combustibile. Ecco dunque perché si usano razzi a vari stadi: immensi serbatoi (e relativi motori) che vengono scartati a mano a mano che il razzo sale vincendo a fatica la poderosa gravità terrestre. In sintesi: un compito immane. Ogni fabbrica che immaginifici visionari pensano di impiantare sulla Luna, o più lontano ancora, implica il trasporto lassù di centinaia di tonnellate di carico, che implicano milioni di tonnellate di combustibile. Vogliamo affrontare questa sfida, depauperando ulteriormente la nostra Terra, o vogliamo invece impiegare quelle energie per mantenere la Terra vivibile? Forse la scelta più importante che la razza umana abbia mai dovuto affrontare. Anche a queste altitudini, l'esattezza e l'eloquenza del nostro autore non entrano in conflitto.

Terminate le lodi, devo ammettere che il libro ha un difetto, anzi due. La prefazione e l'introduzione. Qui Alemanni si lancia in improbabili voli pindarici di cui francamente non si sente alcun bisogno. A cominciare dal trito ritornello per cui l'autore non racconta storie di re, guerre, rivoluzioni, palazzi, ma invece di cammelli, inventori di ruote, cavi sottomarini... Direi che il concetto di storia materiale, proposto un secolo fa da Lucien Febvre e affinato da numerosi seguaci (fra i quali famosissimo Fernand Braudel) è stato ampiamente metabolizzato anche dai lettori meno smaliziati. Come pure il fatto che "gli oceani e le grandi catene montuose hanno spesso agito da filtri non solo geologici, ma anche economici, linguistici e culturali". Perbacco!

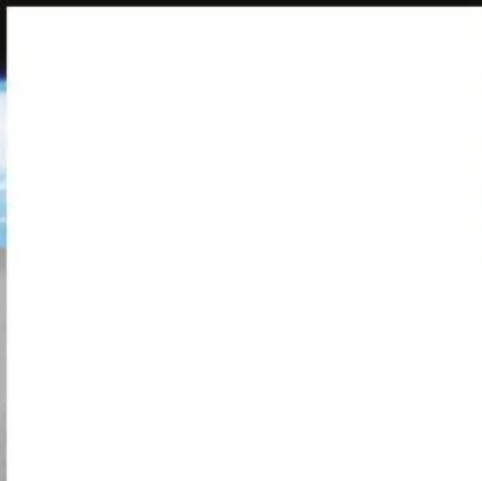
Comunque, il rimedio è a portata di mano. Iniziate dal primo capitolo. Le storie e le considerazioni che si succedono nei venti successivi vi avvinceranno, siate voi umanisti o scienziati. Le idee chiare e mai banali, la lingua scorrevole e precisa, la bibliografia di tutto rispetto. E anche la vecchia Einaudi ci mostra la sua classe.

Se continuiamo a tenere vivo questo spazio è grazie a te. Anche un solo euro per noi significa molto.

Torna presto a leggerci e [SOSTIENI DOPPIOZERO](#)

EINAUDI

**CESARE
ALEMANNI**



**DALLE PIETRE
ALLE STELLE**

UNA STORIA LOGISTICA DELL'UMANITÀ

