

## 5. I Portoghesi in India

### La prima espansione portoghese nell'Oceano Indiano

Il successo del primo viaggio di Vasco da Gama nel 1498-99 diede subito inizio all'allestimento di una seconda spedizione e per evitare le difficoltà incontrate da Vasco da Gama in Oriente si allestì una flotta, affidata a Pedro Alvares Cabral, che contava 13 navi e oltre 1.200 uomini, tale da mostrare la forza del Portogallo, gettare le basi del commercio con l'Est e istituire relazioni diplomatiche con il Samorin e gli altri sovrani. La spedizione salpò il 9 marzo 1500 e spinta dai venti, dopo aver superato le isole di Capo Verde, il 22 aprile avvistò una nuova terra, che all'inizio fu chiamata *Terra della Vera Croce*, poi *Santa Cruz*, infine *Brasile*, per il legno che fu il primo prodotto commerciale. Per annunciare la scoperta Cabral mandò una nave dal re Manuel I che inviò nel 1501 una squadra di 3 navi destinate all'esplorazione. Il 2 maggio Cabral ripartì e raggiunse l'India il 13 settembre. Pedro Alvares Cabral giunse in India con intenti pacifici e con la speranza di istituire un'alleanza con il Samorin e di scavalcare la concorrenza musulmana. Il Samorin fu molto contento dei doni ricevuti e permise ai Portoghesi di costruire una filiale (*feitoria* = agenzia commerciale), nonché di cominciare a caricare le spezie sulle navi. I musulmani, poiché una loro nave venne trattenuta in porto, attaccarono la filiale; allora Cabral catturò 10 navi musulmane e, dopo aver ucciso l'equipaggio, le bruciò. Il giorno dopo fece bombardare la città e partì per Cochin, più a sud lungo la costa di Malabar, il cui re, che odiava il Samorin, si alleò con i Portoghesi e dette loro un carico di pepe, stabilendo relazioni commerciali. Il porto di Cochin non solo era migliore, ma si trovava anche più vicino alle zone di produzione di spezie (piantagioni di pepe). Prima di ripartire per Lisbona, che raggiunse il 21 luglio 1501, Cabral si alleò con il re di Cannanore, un principato a nord di Calicut.

All'inizio il Portogallo era solo interessato a trarre i maggiori profitti possibili dal commercio delle spezie sostituendosi ai mercanti musulmani. Ma il rapporto di Cabral, oltre a porre fine all'illusione che il Samorin fosse un cristiano, segnò il passaggio da un'impresa pacifica ad una lotta armata. L'oceano Indiano era diventato un "mare islamico" e per realizzare il progetto di un impero commerciale e marittimo occorreva eliminare la presenza musulmana, che controllava il commercio delle spezie. Al motivo economico si legava quello religioso della lotta contro il nemico musulmano. Nel 1502 Vasco da Gama con 20 navi ritornò in India e, appostato sulla costa di Malabar in attesa di navi musulmane, assalì e bruciò una grossa nave con tutti i passeggeri, ricchi mercanti con le rispettive famiglie che ritornavano a Calicut da un pellegrinaggio alla Mecca. Poi Vasco da Gama si diresse a Cochin, dove eresse una filiale e pattuì con il re un prezzo fisso per le spezie. Il Samorin di Calicut si mostrò conciliante e consegnò a da Gama, come atto di riconciliazione, 12 musulmani, responsabili dell'attacco alla *feitoria* di Cabral e una ingente somma di denaro. Da Gama però pretendeva l'allontanamento da Calicut di tutti i musulmani e dunque un diritto di monopolio per i Portoghesi. Ma il Samorin non accolse questa richiesta; allora da Gama bombardò la città e fece un atto di vero e proprio terrorismo: bruciò vivi o mutilò centinaia di pescatori innocenti.

Queste azioni dei Portoghesi affrettarono la formazione di un'alleanza tra il Samorin di Calicut, i Momelucchi d'Egitto, i Gujarati di Cambay e, in modo meno manifesto, i Veneziani

che, controllando il commercio in Europa, vedevano minacciato il loro monopolio. Nel frattempo continuavano ad essere inviate navi in India e i Portoghesi coltivavano l'amicizia dei sovrani di Malabar (di Cannanore, Cochin, Quilou, Calicoylan e Trovacore), che, essendo sotto la sovranità del Samorin, di cui si volevano liberare, si unirono a loro nella lotta. Nel 1503 il Samorin, dopo la partenza di da Gama, attaccò due volte Cochin per punire il re e per eliminare la filiale portoghese, ma fu sconfitto da una flotta portoghese di 9 navi inviata in India. In seguito a questo attacco nel 1504 a Cochin venne costruita la prima fortezza portoghese. Con l'arrivo dei rinforzi dal Portogallo (9 navi nel 1503 e 13 nel 1504) i mercanti musulmani di Calicut, alleati del Samorin, cominciarono a disperare del loro futuro e nel 1504 furono annientati dal Lopo Soares de Albergaria. Ora tutto era pronto per l'insediamento permanente dei Portoghesi lungo la costa occidentale dell'India.

Intanto era diventato sempre più chiaro che non si poteva raggiungere il pieno controllo dei mari e il monopolio commerciale, sostituendo quello musulmano, solo con qualche flotta che rientrava ogni anno e con alcune filiali. La decisione di garantire una presenza duratura in India fu presa nel 1505 e trovò la sua espressione nella nomina a viceré del comandante della flotta Francisco de Almeida (1505-1509), che aveva partecipato a diverse guerre. Le istruzioni date ad Almeida permettono di riconoscere la maggior parte degli elementi "geopolitici" che avrebbero reso possibile la formazione dell'impero portoghese nei decenni successivi. Innanzitutto gli fu ordinato di conquistare e fortificare Kilwa e Mombasa, sulla costa orientale dell'Africa; di costruire un forte nelle isole Angediva al largo della costa occidentale indiana per assicurare un sicuro scalo alle navi portoghesi fra l'India e il Capo di Buona Speranza; di chiudere il Mar Rosso costruendo al suo imbocco una fortezza per controllare il traffico di spezie diretto in Egitto. Un anno dopo, nel 1506, ricevette nuove istruzioni: conquistare e fortificare Ceylon, l'isola della cannella, e Malacca, la terra dei chiodi di garofano, luoghi che fino ad allora non erano ancora stati toccati dai Portoghesi.

Almeida non seguì tutte le istruzioni perché era convinto che il potere non era nel possesso di fortezze, ma nel controllo del mare; tuttavia la sua spedizione contribuì a creare le basi di un nuovo dominio. Egli partì nel marzo del 1505 con 22 navi e 1500 soldati. Queste forze operarono su fronti diversi: mentre Almeida prendeva Kilwa e Mombasa, altri comandanti agivano a Mozambico e a Sofala, dove venne costruita una fortezza. Almeida fece poi vela per l'isola di Angediva, che fortificò, e continuò per Quilou e Cochin, di cui rafforzò le difese. Suo figlio Lourenço venne inviato alle Maldive e a Ceylon. Nei primi due anni del vicereame di Almeida i Portoghesi tennero le posizioni occupate nell'Oceano Indiano, nonostante la continua minaccia rappresentata dal Samorin e dai suoi alleati (Mamelucchi d'Egitto, i Gujarati di Cambay e i Veneziani). Infatti nel 1506 Almeida distrusse la flotta di 100 piccole navi del Samorin di Calicut, dimostrando la superiorità navale dei Portoghesi. Nello stesso anno Tristão da Cunha e Afonso de Albuquerque ricevettero l'incarico di bloccare il Mar Rosso e di controllare le coste dell'Arabia. Dopo aver conquistato l'isola di Socotra all'entrata del Mar Rosso, i due si divisero: Cunha continuò per l'India, raggiungendo Cannanore e Cochin; Albuquerque si diresse verso la conquista di Ormuz, chiave del commercio di tutto il Golfo Persico e della Persia, prima però distrusse tutte le città costiere all'entrata del Golfo. In realtà le istruzioni originali di Albuquerque concernevano la cattura di Aden, ma egli preferì puntare su Ormuz. Tuttavia egli fallì nell'impresa di Ormuz non per la resistenza dei nemici, bensì per l'ammutinamento del suo equipaggio. Nel frattempo in India i Portoghesi erano alle prese con la controffensiva: la flotta del Samorin salpò nel 1507 per unirsi a quella egiziana, guidata dal comandante Amir Hussein; anche il sultanato indiano di Gujarat (o Cambay) tramite Malik Ayaz, uno schiavo russo diventato governatore di Diu, prese contatti con il Samorin. La flotta egiziana nel 1508 si diresse verso Diu e sconfisse le navi portoghesi: fu durante questa battaglia che il figlio di Almeida perse la vita. Il padre, assetato di vendetta,

rifiutò di passare il comando al suo successore Albuquerque e si diresse verso Diu dove annientò nel febbraio del 1509 la flotta egiziana. Malik Ayaz decise di fare subito un compromesso con Almeida.. Questa battaglia fu uno degli scontri più decisivi della storia navale. Essa allontanò per un secolo qualsiasi seria minaccia alla supremazia portoghese nell'Oceano Indiano e, in termini più estesi, impose la supremazia navale occidentale su quei mari fino all'epoca contemporanea.

## **Albuquerque**

Almeida non aveva fatto altro che mantenere la posizione; ma fu il suo successore, il governatore generale Afonso de Albuquerque (1509-1515) che realizzò i piani del re: la costruzione di fortezze e la conquista del commercio del Golfo Persico attraverso la presa di Ormuz, ma non riuscì mai ad impossessarsi di Aden e a chiudere il Mar Rosso, pur avendo occupato l'isola di Socotra. Egli iniziò subito con la presa di Goa, isola a metà della costa del Malabar, vicina alla terraferma, estesa per potervi stanziare e facile da difendere, nel 1510. Il sultano del regno musulmano del Bijapur, del quale faceva parte Goa, era morto e il suo successore aveva dovuto sedare disordini sia all'interno che ai confini, sicché la popolazione indù si appoggiò ai Portoghesi contro i musulmani. Goa fu presa il 25 novembre 1510 al secondo tentativo, approfittando dell'assenza del sultano impegnato in conflitti all'interno del regno. Nel 1511 Albuquerque conquistò Malacca che, scoperta nel 1509 da Diogo Lopes de Sequeira, non solo era lo scalo strategico fra gli oceani Indiano e Pacifico, ma il più ricco centro commerciale dell'Estremo Oriente. Albuquerque se ne impadronì lottando contro un esercito molto più forte del suo e dotato di una potente artiglieria; ma i punti deboli di Malacca erano la mancanza di fortificazioni e l'impopolarità del sultano, corrotto, ingiusto e indolente di fronte alla minaccia portoghese. I Portoghesi riuscirono così a trovare alleati tra la popolazione indiana e a difendersi con l'uso di grandi lance dall'attacco del sultano, che troppo tardi utilizzò la propria arma segreta: gli elefanti. La presa di Malacca non fu resa possibile dall'armamento superiore o dalla tecnologia, ma dalla superiore tenacia e coordinazione dei Portoghesi. Dopo aver occupato la città, Albuquerque fece costruire una fortezza e caricare su una nave fatiscente l'ingente bottino ricavato, che andò perso in mare a causa di una tempesta. Al ritorno i Portoghesi non solo respinsero l'attacco su Goa, ma ottennero nel 1512 dal nuovo Samorin di Calicut la possibilità di costruire una fortezza.

Nonostante tutti questi successi, l'impresa all'altra estremità dell'oceano Indiano fallì nel 1513: la città di Aden, il più importante centro commerciale all'entrata nel Mar Rosso, si rivelò più fortificata e meglio difesa di Malacca e l'esercito portoghese troppo debole per attaccarla. Albuquerque si allontanò perciò da Aden e fece vela nel Mar Rosso, prendendo in considerazione la conquista di Gidda. Ma anche l'incursione nel Mar Rosso naufragò a causa della mancanza di vento e la flotta dovette fermarsi per due mesi sull'isola di Kamaran. Se Jidda fosse stata presa e tenuta è possibile che sarebbe mutato l'intero corso dell'imperialismo portoghese, infatti fu l'incapacità del Portogallo di chiudere il Mar Rosso ad ogni possibile ripresa dell'attività commerciale araba che portò, in maniera ovvia, al declino del suo impero d'Asia. Dopo il suo ritorno a Goa nell'agosto del 1513, lo Scià di Persia, Ismail I (1501-1524) prese contatti con Albuquerque perché, essendo i Persiani di religione sciita, si sentiva minacciato dal mondo islamico sunnita (turchi, egiziani); ma lo Scià voleva anche rendere la città di Ormuz tributaria della Persia. Quindi Albuquerque, per evitare che Ormuz entrasse nell'orbita persiana, la occupò nel 1515, ottenendo dal sultano il permesso di costruire una fortezza. Egli continuava a pensare alla chiusura del Mar Rosso, infatti la presa di Aden era solo rimandata, ma non riuscì a realizzare il suo piano perché morì durante il viaggio di

ritorno a Goa a causa di un'infezione intestinale. Fatta eccezione per Aden, l'impalcatura dell'impero commerciale portoghese era stata quasi completamente compiuta come era stata progettata. Ricordare le gesta di Afonso Albuquerque come governatore significa delineare le fondamenta essenziali dell'impero portoghese così come durò fino al diciassettesimo secolo, la sua opera rimase incompleta per la mancata conquista di Aden, ma a parte questo, quasi nulla sarebbe stato aggiunto successivamente all'impero portoghese in Asia che non fosse stato preparato da sopralluoghi di Albuquerque o anticipato dalla sua diplomazia.

Anche se la dominazione portoghese voleva essere più un dominio commerciale e marittimo che territoriale, dovette sempre imporsi con la forza. Ma restano dubbi su come un numero così esiguo di uomini potesse riuscire ad imporre il proprio controllo su un sistema commerciale di grandi dimensioni e consolidato, e a farsi valere su questi regni di alta cultura e popolati da uomini agguerriti e temibili. Nonostante questi dubbi, diversi sono i motivi del successo dell'espansione portoghese. Un presupposto essenziale fu l'indiscussa superiorità navale. Nessuno dei regni (ad esempio il Samorin di Calicut, il sultano d'Egitto) che si affacciava sull'oceano Indiano possedeva una flotta in grado di avere la meglio su quella portoghese, infatti le navi dei mercanti musulmani erano meno stabili, meno manovrabili e scarsamente fornite di armi, se paragonate alla robustezza e all'artiglieria della caravella. Un ruolo ancora maggiore ebbe l'audace temerarietà dei condottieri portoghesi legata alla loro mancanza di disciplina. I fidalgos (nobili) e i semplici soldati, temprati nelle guerre marocchine, erano motivati dall'odio verso i musulmani e dalla sete di guadagno. Il confronto tra lo scarso ruolo ricoperto dai Portoghesi in Cina e in Giappone con i successi avuti nell'oceano Indiano ci rivela un ulteriore motivo del loro successo. Sia nelle Indie che più ad Occidente essi approfittarono della molteplicità dei sistemi politici esistenti in conflitto tra loro. Determinante fu il contrasto tra indù e i musulmani: infatti la parte settentrionale della penisola indiana era occupata da sultanati in guerra tra loro, il sud invece era controllato da principati indù. Nel corso degli anni successivi (1515-1580), fino alla perdita d'indipendenza del Portogallo sotto Filippo II di Spagna, i successori di Albuquerque aggiunsero all'impero territori e fortezze un po' ovunque, ma non riuscirono mai ad avere il controllo sul Mar Rosso. La maggior parte delle nuove conquiste fu, tuttavia, il risultato di azioni iniziate dal governatore (per esempio la costruzione di una fortezza a Diu, per esercitare il controllo del commercio del Gujarat, nel 1534) o rientrò nel piano stabilito da Albuquerque (per esempio le fortezze a Ceylon nel 1518). Anche le feitorias nell'arcipelago malese furono il risultato delle spedizioni esplorative; invece quelle in Cina e Giappone furono fondate da mercanti ed ecclesiastici, quindi non furono determinate da iniziative regie né furono centri di potere portoghese.

### **L'espansione portoghese nell'oceano Pacifico. Indonesia, Cina e Giappone**

In seguito alla conquista di Malacca nel 1511 i Portoghesi si interessarono subito all'arcipelago malese, dal quale provenivano le spezie, e tentarono di imporre il proprio monopolio e di occupare un ruolo stabile nel sistema commerciale. Ma la scarsità di uomini e di mezzi, concentrati nell'India, determinò l'insuccesso a est di Malacca. Perciò i Portoghesi non costituirono qui un impero commerciale organizzato, ma si comportarono come semplici mercanti, mostrando però il loro lato peggiore. Già tre mesi dopo la caduta di Malacca, Albuquerque inviò 3 navi per trovare le Molucche al comando del capitano Antonio de Abreu, con l'ufficiale Francisco Serrão e con piloti giavanesi. Abreu raggiunse Amboina e le isole di Banda, riempì le navi di spezie e fece ritorno a Malacca. Serrão invece naufragò sull'isola Lusopino e, impadronendosi della nave di mercanti malesi, raggiunse le Molucche, dove appoggiò il sultano di Ternate contro quello di Tidore e dove decise di rimanere anche dopo

che si susseguirono tra il 1514 e il 1519 altre spedizioni portoghesi. Poi sopraggiunsero gli Spagnoli guidati da Magellano. In seguito a questa spedizione spagnola, che raggiunse le isole delle Spezie passando dal Sud America, si aprì una disputa diplomatica tra la Spagna e il Portogallo, che venne regolata nel 1529 con il trattato di Saragoza: Carlo V vendette a Giovanni II per 350.000 ducati i diritti sulle Molucche. Per quanto riguarda l'insediamento e l'amministrazione nell'Indonesia, i Portoghesi ebbero a Ternate il forte São João, una filiale ad Amboina e due nelle isole Banda. Il traffico navale seguiva la rotta naturale attraversando il mar di Giava, di Flores e delle Banda, facendosi spingere sia verso est che verso ovest dai monsoni.

A partire dalla metà del XVI secolo gli interessi commerciali dei Portoghesi si spostarono verso la Cina e il Giappone. I rapporti con i mercanti cinesi si svilupparono amichevolmente e sembra che fosse il nipote di Albuquerque ad allestire la prima spedizione in Cina nel 1513. La prima missione ufficiale è quella del 1517 di Fernão Peres de Andrade che, con una flotta di 8 navi, fece scalo sull'isola di Tun-men alla foce del fiume Sikiang a sud di Canton. Poiché il permesso di entrare a Canton non arrivava, si diresse verso la città senza aspettare. Il fatto che egli, in segno di saluto, sparasse colpi di cannone a salve fu sentito come un affronto dalla popolazione. Fu proprio il fatto di non conoscere le usanze cinesi che danneggiò i Portoghesi. Nonostante questo episodio Andrade fu perdonato e iniziò l'opera di accordo commerciale, il primo fra la Cina e una potenza occidentale. Egli inoltre ottenne il permesso di inviare un'ambasciata a Pechino, guidata da Tomé Pires, che rimase a Canton ad aspettare il permesso, ricevuto nel 1520, di recarsi alla corte imperiale. Nel frattempo il fratello di Fernão Peres de Andrade, Simão, egoista ed arrogante, arrivò nel 1519 a Tun-Men dove arrecò numerose offese al diritto (ad esempio di lesa maestà) e agli usi cinesi: ordinò, senza ricevere il permesso, la costruzione di un forte, fece lavorare i cinesi per realizzare l'opera, acquistò bambini cinesi e attaccò navi di mercanti stranieri. L'ambasciata raggiunse comunque Pechino, dove non ottenne l'udienza con l'imperatore perché nella sua lettera il re Manuel I si rivolgeva all'imperatore cinese come ad un proprio pari e non ad un superiore (usanza cinese). La delegazione fu rispedita a Canton nel 1521 dove Pires e i suoi compagni furono arrestati perché era stato diffuso l'ordine di espulsione di tutti i Portoghesi dalla Cina. La flotta portoghese, rifiutandosi di obbedire al divieto di intraprendere da parte dei Cinesi scambi commerciali con stranieri, generò aspri contrasti e anche uno scontro navale. Simão riuscì a fuggire, ma Tomé Pires morì in una prigione cinese. Tuttavia il commercio con i Portoghesi non venne mai interrotto e il traffico di contrabbando si svolse non tanto intorno al porto di Canton quanto negli altri grossi porti della Cina, nelle province di Fukien e Chekiang.

Nel 1557, inoltre, i Portoghesi poterono costruire una colonia chiamata "Comunità del Nome del Signore in Cina" sulla penisola di Macao, autorizzata ufficialmente nel 1582. Macao divenne così una colonia portoghese con un proprio statuto e popolata quasi esclusivamente da uomini d'affari: la premessa della sua esistenza era il pagamento dei dazi ai Cinesi. Dal momento che esisteva un divieto per i mercanti cinesi di esercitare in prima persona il commercio oltremare, i mercanti portoghesi capitavano a proposito. Essi infatti instaurarono un regolare monopolio commerciale, facendo da intermediari soprattutto con il Giappone, dove i Cinesi non si spingevano per timore dei pirati giapponesi. Macao svolse un ruolo fondamentale nel commercio con il Giappone, basta pensare al fatto che il capitão-mór, o capitano maggiore, della crociera per il Giappone era, durante il suo soggiorno a Macao, la massima autorità della città. Il Giappone, che in quel periodo attraversava un periodo di contrasti interni, si mostrò disponibile, sia a livello commerciale che religioso, nei confronti dei Portoghesi. Nel 1518 vennero scoperte le isole Ryukyu, ma è solo nel 1543 che il Giappone fu raggiunto non da una spedizione organizzata dalla corona portoghese o da uno dei suoi governatori, bensì da tre contrabbandieri che vennero spinti da una tempesta

sull'isola di Tonegashima. Essi furono ben accolti dai Giapponesi e di conseguenza nel 1544 i Portoghesi si riversarono in gran numero sulla nuova terra, istituendo anche lì un monopolio commerciale. Un ruolo importante rivestì la città di Nagasaki affidata nel 1569 ai Gesuiti: il suo porto rappresentò l'ultimo scalo per i viaggi portoghesi in Giappone.

Il Portogallo riuscì a creare un impero commerciale e coloniale che si estendeva dalle coste dell'Africa nord-occidentale sino al Borneo. Spinti dalla necessità di cercare, lungo le rotte oceaniche, delle possibilità di sviluppo economico (oro e schiavi in Africa, spezie in India) e sostenuti dalla corona propensa a incoraggiare i viaggi d'esplorazione, i navigatori portoghesi riuscirono nell'intento di aprire una nuova via commerciale per accedere alle spezie e alle merci delle Indie, rivoluzionando il sistema di traffici tra l'Europa e l'Oriente che durava da secoli. La storia non conosce nessun altro popolo che abbia intrapreso esplorazioni geografiche tanto estese quanto quelle effettuate dai Portoghesi. Nessun'altra nazione del quindicesimo o sedicesimo secolo scoprì una maggiore varietà di cose nuove, né lasciò un'impronta tanto peculiare sul mondo moderno.

---

### **Alcuni approfondimenti**

#### *L'impero portoghese.*

L'impero portoghese consisteva in un gran numero di basi commerciali, le feitorias, collegate tra loro e situate in una posizione strategica lungo le rotte commerciali che conducevano dall'Europa atlantica al Pacifico, attraverso la circumnavigazione delle coste africane e l'oceano Indiano. A queste feitorias si univano un numero esiguo di fortezze da cui si potevano controllare il mare e i traffici commerciali. I Portoghesi non penetrarono all'interno dei territori per occuparli in maniera stabile, ma si limitarono a creare e a difendere questi empori commerciali fortificati, su cui si reggeva il loro sistema di traffici marittimi. I Portoghesi inoltre cercarono alleanze con i potentati locali (ad esempio Regno del Congo, Calicut, ecc.) che erano sempre dirette contro i musulmani e stipularono con loro degli accordi, imposti se necessario con la forza, per la fornitura di spezie o altri prodotti a condizione di monopolio o di favore contro i concorrenti arabi, indiani o malesi.

A capo dell'impero fu nominato un viceré che doveva garantire un sistema regolare di viaggi marittimi tra il Portogallo e l'India.

#### *Le vie commerciali.*

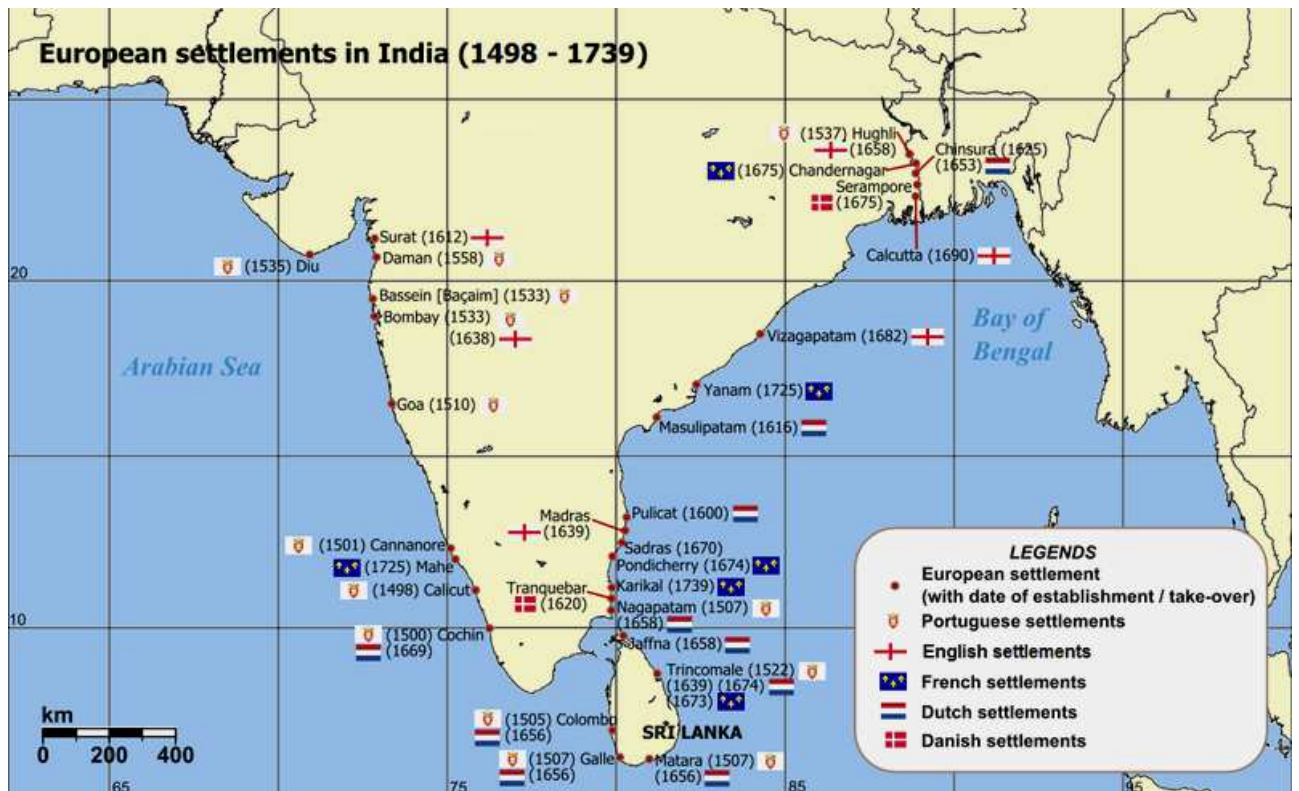
La meraviglia dei mercanti musulmani che videro le navi portoghesi nell'oceano Indiano era ben giustificata: si trattava di una grande novità. I popoli che si muovevano su questi mari erano delle grandi potenze commerciali e politiche: gli "Stati" indiani, arabi e l'Impero Cinese. Quindi i Portoghesi si inserirono in un antichissimo sistema commerciale, sovvertendolo. Infatti i mercanti musulmani caricavano a Calicut pepe, zenzero e cannella, prodotti a Ceylon e nelle Molucche, e li portavano via mare a Gidda, nei pressi della Mecca. Il far coincidere il pellegrinaggio religioso e la diffusione della propria fede con i viaggi commerciali era una caratteristica dei musulmani, per i quali la Mecca era la meta del pellegrinaggio e il suo porto, Gidda, punto di trasporto per le spezie. A Gidda le spezie erano caricate su navi più piccole per percorrere il Mar Rosso fino a Suez dove le merci, caricate su cammelli, arrivavano al Cairo, poi su battelli percorrevano il Nilo fino a Rosetta e infine ancora su cammelli fino ad Alessandria, dove arrivavano i mercanti genovesi e veneziani. Questo viaggio spiega perché le spezie comperate per tre ducati a Calicut fossero rivendute al Cairo fino a sessantotto ducati: il costo dei trasferimenti da navi a battelli e a cammello era molto alto. Un'altra via commerciale era quella che portava le spezie via mare, attraverso il

Golfo Persico, fino alle coste dell'odierno Iraq e poi, su carovane, fino alle città della Siria. Qui si trovavano i mercanti italiani, e anche le loro rotte conciliavano commercio e religione. Le navi veneziane e genovesi infatti si recavano in Terra Santa sia per trasportarvi i pellegrini diretti a Gerusalemme, sia per caricare le spezie destinate ai mercati europei.

I mercanti musulmani controllavano il traffico sul Mar Rosso e la rotta del pepe da Calicut ad Aden, ma non erano né gli unici, né i più importanti mercanti. Poiché i mercanti cinesi si erano ritirati per una decisione politica della dinastia dei Ming, l'egemonia del commercio ad ovest di Malacca era nelle mani degli abitanti del Gujarat, sultanato a nord dell'India con il centro commerciale di Cambay e i porti di Diu e Surat. Tra questi c'erano sia musulmani che indù. In contrasto con i mercanti europei, quelli arabi e indiani non operavano sotto il controllo statale. Le loro organizzazioni erano leghe familiari e i signori dei diversi paesi che si affacciavano sull'oceano Indiano erano sì interessati alla riscossione dei dazi, ma si tenevano a distanza dai sudditi impegnati nel commercio. Quindi non c'erano monopoli, diritti di scarico, tasse, multe. Tuttavia questa libertà rivelò il suo lato negativo: dal momento che nessun governo asiatico era in grado di governare i mercanti, nessuno fu in grado di proteggerli dagli Europei.

#### *La Carreira da India*

Ci vollero 80 anni al Portogallo per sviluppare la rotta per l'India intorno all'Africa, la Carreira da India, come veniva chiamato il viaggio di andata e ritorno da Lisbona a Goa. Questo viaggio, che richiedeva un anno e mezzo di tempo, assunse una cadenza annuale. La partenza da Lisbona avveniva alla fine di marzo o agli inizi di aprile, sfruttando gli alisei e i monsoni. Dopo un viaggio che durava dai 4 ai 7 mesi per l'Africa si raggiungeva l'India da settembre a novembre. Per il viaggio di ritorno, si partiva da Goa alla fine di dicembre o all'inizio di gennaio per arrivare a Lisbona a giugno o settembre, sempre approfittando dei venti e delle correnti. Il viaggio di andata e ritorno descrive un gigantesco otto. Il percorso era così lungo e pericoloso che un terzo dei passeggeri e dell'equipaggio di una nave moriva in viaggio; le stesse navi "sopravvivevano" in parte alla Carreira. Proprio per la lunghezza del viaggio dovuta alla distanza, era impensabile la conquista e la colonizzazione di vasti territori, come fecero gli Spagnoli. Le navi dirette alle Indie erano molto più grandi delle caravelle, usate per l'esplorazione. Erano navi mercantili massicce con alte torrette per guadagnare spazio, che si chiamavano caracche, oppure navi con torrette più basse, chiamate galeoni, utilizzate come navi da guerra. Lo sviluppo della Carreira scavalcò l'universo musulmano, rompendo il monopolio delle sue consuete strade commerciali fra Europa e Asia.



UNIVERSITÀ DI PISA, CORSO DI LAUREA DI SCIENZE PER LA PACE  
**Materiali di studio per l'insegnamento di**  
*“Europa e mondo dall’età moderna all’età contemporanea”*  
 (prof. Marco Della Pina)

