

# STORIA ECONOMICA

*ANNO XIV (2011) - n. 3*



**Edizioni Scientifiche Italiane**



## SOMMARIO

ANNO XIV (2011) - n. 3

### ARTICOLI E RICERCHE

- NUNZIATELLA ALESSANDRINI, *Contributo alla storia della famiglia Giraldi, mercanti banchieri fiorentini alla corte di Lisbona nel XVI secolo* p. 377
- FREDIANO BOF, *Attrezzature e tecnologie degli essiccatoi cooperativi bozzoli del Friuli nella fase degli ammassi 'totalitari' (1934-43)* » 409
- LUIGI DE MATTEO, *Modelli di sviluppo e imprese nell'Ottocento meridionale. Il caso del lanificio Sava di Santa Caterina a Formello in Napoli e il tema storiografico della crisi del Mezzogiorno nell'unificazione* » 449

### NOTE E INTERVENTI

- NICOLA OSTUNI, *Le insidie del quantitativo. La serie storica del commercio estero italiano* » 487

### STORIOGRAFIA

- BENEDETTA MARIA CRIVELLI, *La Carreira da Índia nei secoli dell'età moderna: problemi e riflessioni storiografiche* » 507

---

# STORIOGRAFIA

---

## LA CARREIRA DA ÍNDIA NEI SECOLI DELL'ETÀ MODERNA: PROBLEMI E RIFLESSIONI STORIOGRAFICHE

### 1. *I primi viaggi di esplorazione e la definizione del monopolio commerciale*

Nell'ultimo ventennio del XV secolo in Portogallo si delineò la possibilità di raggiungere direttamente l'Asia e il mercato delle spezie asiatiche nonostante il regno potesse contare per l'approvvigionamento di beni di lusso sulla *feitoria* di Arguin, un'isola al largo delle coste della Mauritania, e sul proficuo commercio lungo i fiumi della Guinea dove in quegli anni era stata fondata la fortezza di São Jorge de Mina<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Sulle ricostruzioni delle prime scoperte geografiche la letteratura è vasta: cfr. in particolare per questo lavoro, V. MAGALHÃES GODINHO, *Os descobrimentos e a economia mundial*, II, Lisbona 1981<sup>2</sup>, p. 159 e sgg.; Id., *A expansão quattrocenista portuguesa*, Lisbona 1998; J.L. DE AZEVEDO, *Épocas de Portugal económico*, Lisbona 1973; M. NUNES DIAS, *O capitalismo monárquico Português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, 2 voll., Coimbra 1963-1964; C.M. CIPOLLA, *Storia economica dell'Europa pre-industriale*, Bologna 2002<sup>7</sup>, pp. 255-258; F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976<sup>4</sup>, p. 496 e sgg.; L. ALBUQUERQUE, *Os descobrimentos Portugueses*, Lisbona 1985; F. BETHENCOURT-K. CHAUDURI, *Historia da Expansão Portuguesa*, Lisbona 1998; J. ROMERO MAGALHÃES, *No alvorecer da modernidade*, III, *História de Portugal*, a cura di J. Mattoso, Lisbona 1994; A. MARQUES DE ALMEIDA, *Capitais e capitalistas no comércio das especiarias. O eixo Lisboa-Antuérpia (1501-1549). Aproximação a um estudo de geofinança*, Lisbona 1993; C.R. BOXER, *O império marítimo português (1415-1825)*, Lisbona 1992; M. NEWITT, *A history of Portuguese overseas expansion (1400-1668)*, Londra 2005; S. SUBRAHMANYAM, *The Portuguese empire in Asia 1500-1700: a political and economic history*, Londra 1998; *Government and governance of european empire (1450-1800)*, a cura di A.J.R. Russel-Wood, 2 voll., Aldershot 2000; *Historiography of Europeans in Africa and Asia (1450-1800)*, a cura di A. Disney, Aldershot 1995; O. PRAKASH, *International consortium, merchant networks and Portuguese trade with Asia in the early modern period*, paper presentato al XIV Congresso internazionale di storia economica, Helsinki, 21-25 agosto 2006.

Già dall'inizio del secolo, infatti, il piccolo regno di Portogallo era stato in grado di disegnare uno spazio atlantico con il popolamento e lo sfruttamento commerciale delle coltivazioni di zucchero di Madeira e delle Azzorre. Dopo la conquista di Ceuta nel 1415 e il passaggio a sud del Capo Bojador, le caravelle portoghesi si erano spinte fino alla costa della Guinea, raggiungendo nel 1444 la foce del Rio de Ouro dove erano stati avviati contatti commerciali con i mercanti locali, spostando progressivamente l'attenzione dall'oro e dagli schiavi alle spezie africane<sup>2</sup>. Alla base della decisione di spingersi fino alla costa orientale dell'Africa vi era la giustificazione fornita dalle parole di Pêro da Covilhã, diplomatico e esploratore portoghese, di «ir a descobrir e saber do Preste João e onde acham a canela e as outras especiarias que daquelas partes [Índias Orientais] iam a Veneza por terra de mouros»<sup>3</sup>. Il re D. João II (1481-1495) era consapevole che, raggiunta la stabilità monetaria, grazie a una riforma che aveva permesso alla moneta di diventare simbolo della solidità del potere sovrano<sup>4</sup>, era

<sup>2</sup> ALMEIDA, *Capitais e capitalistas*, pp. 18-19. Cipolla sottolinea come il commercio dell'oro sia stato fondamentale in questa prima fase di espansione portoghese poiché attraverso la *feitoria* di Arguin era possibile «stornare notevoli quantità di oro dal commercio carovaniero e [...] importare quell'oro direttamente in Portogallo». Lo storico italiano calcola approssimativamente che la quantità di oro proveniente dalla costa della Guinea oscillava da un minimo di 20-25 kg alla fine del secolo XV a un massimo di circa 25.000 kg nei prosperi anni dal 1513 al 1517. Grazie a questo oro «nel 1457 i Portoghesi [diedero] inizio a una loro coniazione aurea con l'emissione di una moneta, il *cruzado*». La costruzione nel 1482 della fortezza di São Jorge de Mina, accuratamente costruita in pietra in Portogallo, poi disfatta, trasportata in pezzi in Africa e ricostruita, offrì al re D. João II una base difesa sulla costa occidentale dell'Africa a cui fu concesso nel 1486 lo statuto urbano con tutte le dignità e privilegi di una città, benché di fatto tutto l'oro che vi era depositato era di proprietà del re. Secondo un regolamento del 1509 ogni mese una caravella partiva da São Jorge destinata a Lisbona. CIPOLLA, *Storia economica*, p. 256. Cfr. anche BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, pp. 502-504. Qui la data di coniazione del *cruzado* viene anticipata al 1447. Inoltre Braudel individua tre periodi nello sfruttamento dei flussi dell'oro dalla Guinea: un'attività consistente dal 1440 al 1520-1550, una lunga recessione dal 1550 al 1600, e una ripresa con il nuovo secolo, che vede in ascesa la presenza olandese a partire dal 1605. Una spiegazione plausibile che giustificerebbe questo andamento è la concorrenza dell'oro americano. Nei mercati finanziari internazionali il *cruzado* aveva lo stesso valore del ducato. Cfr. A. COSTA LOBO, *História da sociedade em Portugal no século XV*, Lisbona 1904, p. 460, nota 4, riportato da ALMEIDA, *Capitais e capitalistas*, p. 51, nota 23.

<sup>3</sup> GODINHO, *Os descobrimentos*, p. 161.

<sup>4</sup> Nel 1489, Don João II reintrodusse la coniazione delle monete in argento, la cui circolazione in Europa Occidentale era stata favorita dallo sviluppo del commercio portoghese. Cfr. M.J. FERRO TAVARES, *A moeda de D. João II aos Filipes (1481-1640)*, IV, *História de Portugal*, a cura di J. H. Saraiva, Lisboa 1983.

necessario assicurare una continuità nell'afflusso di oro, che solo lo sviluppo del commercio marittimo poteva garantire.

L'approvvigionamento diretto delle spezie asiatiche, che superasse l'intermediazione dei Turchi e di Venezia, si accompagnava a una politica di alleanze in cui la conversione al cristianesimo assunse un ruolo fondamentale<sup>5</sup>.

Magalhães Godinho, nell'affrontare il tema della costruzione di quello che Almeida ha definito lo «spazio asiatico»<sup>6</sup>, ha posto l'accento su due questioni fondamentali: l'esclusione di Venezia dal commercio nel mercato europeo delle spezie provenienti dall'India, e la penetrazione nel mitico regno del Preste João, che avrebbe garantito l'eliminazione dell'intermediario turco nei mercati di approvvigionamento dei prodotti asiatici. Nel 1487 furono proposte diverse spedizioni che avevano l'obbiettivo di raccogliere informazioni sulle rotte di navigazione e sui circuiti commerciali che potevano connettere direttamente Lisbona con l'India. Le cronache dei viaggi di Bartolomeu Dias, Pêro de Covilhã e Afonso de Paiva raccontano di queste prime esplorazioni. Se Dias era riuscito nell'intento di superare il Capo di Buona Speranza nel 1488, non meno proficui furono i viaggi di Covilhã e Paiva, i quali nonostante le difficoltà incontrate riuscirono a far pervenire presso la corte di D. João resoconti dettagliati delle loro spedizioni, durante le quali raggiunsero la città di Sofola, sulla costa orientale dell'Africa, che venne identificata come avamposto strategico per raggiungere Calcutta e Cananor, in India, sulle cui piazze erano in vendita cannella, pepe e molte altre spezie<sup>7</sup>.

Il passaggio del Capo di Buona Speranza, come ha notato giustamente Om Prakash, permise di superare le barriere rappresentate dai trasporti e dalle tecnologie ancora primitive. Questa osservazione, che può a tutta prima apparire fin troppo banale, è in verità fondamentale per comprendere il cambiamento che le scoperte geografiche stavano mettendo in atto agli albori dell'età moderna. Una coincidenza «criticamente importante»<sup>8</sup>, infatti, vedeva l'apertura della rotta del Capo e la scoperta del Nuovo Mondo avvenire simultaneamente, con la conseguenza che il tradizionale modello di scambio tra Asia e Eu-

<sup>5</sup> MAGALHÃES, *No alvorecer*, pp. 517-520, GODINHO, *Os descobrimentos*, pp. 159-162.

<sup>6</sup> ALMEIDA, *Capitais e capitalistas*, p. 19.

<sup>7</sup> GODINHO, *Os descobrimentos*, pp. 162-163.

<sup>8</sup> PRAKASH, *International consortium*, p. 2.

ropa, definito «bullion for goods»<sup>9</sup>, cominciò ad essere alimentato e sostenuto dall'arrivo di ingenti quantità di metalli preziosi dal continente americano.

A partire dalla fine del XV secolo si può legittimamente parlare di economia mondiale, che abbraccia in modo organico i tre principali protagonisti dell'età moderna, Europa, Asia e Nuovo Mondo. L'espansionismo iberico aveva portato a una prima tappa della «mondializzazione», che, come sottolinea Marcocci, si esprimeva nella propagazione e circolazione di una cultura iberica soggetta a contaminazione, e che giunse a maturazione con l'ascesa di Filippo II al trono portoghese, nel 1580, quando la Castiglia si ritrovò alla testa del più dilatato dominio europeo mai esistito nella storia<sup>10</sup>. Gli effetti della mondializzazione non riguardarono solo aspetti pratici come consumi o tecniche, ma abbracciavano anche costumi e società. La contaminazione della cultura iberica accrebbe la percezione della globalità del potere imperiale, svelando una sostanziale comunanza di valori e ideali che univa le élite coloniali iberiche.

L'Europa si trovava al centro di questa nuova dimensione globale grazie alla capacità di costruire strutture adeguate allo sfruttamento dei ricchi mercati resi disponibili dalle conquiste. Anversa, che divenne sede di una *feitoria* portoghese nel 1499, si adeguò al mutamento del commercio internazionale diventando nei primi decenni del XVI secolo il centro di smistamento delle spezie africane e asiatiche. Tuttavia, l'incidenza del commercio africano, e poi asiatico, e la natura stessa degli scambi cominciarono a mettere in crisi la prospera città delle Fiandre, almeno per ciò che riguardava il suo ruolo di avamposto del commercio delle spezie portoghesi in Europa. Almeida, autore di uno studio sulla crisi della *feitoria* di Anversa nel 1549, pone l'accento innanzitutto sul cattivo funzionamento della struttura commerciale e

<sup>9</sup> *Ibidem*. «For without the enormous quantities of American silver reaching Europe through the sixteenth century, the enhanced trading opportunities between Europe and Asia opened up by the Cape route would essentially have been frustrated. Euro-Asian trade had traditionally been one involving the exchange of Asian luxury and other goods basically against European silver, and, to a smaller extent, gold. This "bullion for goods" pattern of trade was an outcome of the inability of Europe to supply goods that could be sold in Asia in reasonably large quantities at competitive terms».

<sup>10</sup> G. MARCOCCI, *L'invenzione di un impero. Politica e cultura nel mondo portoghese (1450-1600)*, Roma 2011, p. 131 e sgg. Per il concetto di mondializzazione vedi anche S. GRUZINSKI, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Parigi 2004.

sulla eccessiva centralizzazione nella *Casa da Índia*, che aveva sede a Lisbona<sup>11</sup>. La strategia monopolistica del re D. Manuel I, che decise di mantenere un prezzo elevato per i prodotti asiatici, nonostante la concorrenza delle spezie che giungevano dal Mediterraneo attraverso Venezia, ne acutizzò le difficoltà finanziarie e la fragilità dell'architettura commerciale. Tuttavia, la domanda eccedentaria e le difficoltà delle rotte levantine<sup>12</sup> consentirono, almeno fino alla fine del regno di D. Manuel (1521), di ottenere ingenti profitti dallo sfruttamento dell'asse commerciale Lisbona-Anversa.

La centralizzazione nella gestione delle nuove rotte commerciali è un fenomeno che è stato ampiamente dibattuto nella recente storiografia sulle scoperte geografiche, e che ha permesso di formulare nuove ipotesi sulle ripetute crisi che coinvolsero le più importanti *feitorias* in Europa e nell'*Estado da Índia* nel momento di massimo sviluppo del commercio «ultramarino»<sup>13</sup>.

Dopo la scoperta della rotta del Capo, i Portoghesi mantennero l'egemonia delle rotte asiatiche per oltre un secolo, fino a quando Olandesi e Inglesi comparvero a sfidare le deboli e primitive strutture commerciali del regno lusitano. Ancora negli anni '90 del XVI secolo chi dominava il commercio tra Europa e Asia erano quasi esclusivamente i Portoghesi. La presenza di stranieri, per quando massiccia, era subordinata al monopolio statale che vedeva la corona portoghese impegnata direttamente nel finanziamento e nel supporto infrastrutturale delle iniziative di esplorazione marittima e commerciale.

In Portogallo, la mancanza di una tradizione mercantile comparabile a quella che permetterà ai paesi del Nord Europa di dominare il

<sup>11</sup> ALMEIDA, *Capitais e capitalistas*, p. 33. «A distancia entre a feitoria e Lisboa atrasava as decisões e restringia a actividade negocial que se desenvolvia na cidade da Escalda».

<sup>12</sup> Ivi, p. 34. Riferimenti a questo tema si trovano anche in BRAUDEL, *Civiltà e imperi*; L.F. THOMAZ, *A questão da pimenta em meados do século XVI: um debate político do governo de D. João de Castro*, Lisbona 1998; V. RAU, *Portugal e Mediterrâneo no século XV. Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália*, Lisbona 1973; J. TEIXEIRA MARQUES DE OLIVEIRA, *Veneza e Portugal no século XVI: subsidio para a sua história*, Lisbona 2000; A.M. LAZARO, *Entre a Fé e as rotas do Levante: notas em torno das relações entre Portugal e Veneza no início do século XVI*, in *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos*, Actas do VIII seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, a cura di A. Teodoro de Matos e L.F. Thomaz, Angra do Heroísmo 1998.

<sup>13</sup> GODINHO, *Os descobrimentos*, pp. 37, 135; S. SUBRAHMANYAM, *The trading world of the western Indian Ocean, 1546-1565: a political interpretation*, in *A carreira da Índia*.

commercio asiatico nel secolo successivo, costrinse la Corte a optare per un intervento diretto attraverso l'istituzione della principale unità organizzativa del commercio "ultramarino", la *Casa da Índia*, che Om Prakash ha definito «a royal trading firm entrusted with the overall charge of the trade with Asia»<sup>14</sup>. Carmen Radulet ha sostenuto che la centralizzazione delle strutture organizzative del commercio asiatico aveva prodotto una sorta di «capitalismo di stato»<sup>15</sup>, che Virginia Rau ritenne fosse necessario per riempire il vuoto creato dall'assenza di una forte classe mercantile<sup>16</sup>.

Sarebbe sbagliato, tuttavia, pensare che anche nel piccolo regno lusitano non stesse crescendo un'élite capace di sfruttare i vantaggi che offrivano le recenti conquiste. Nel corso del XVI secolo l'integrazione dell'economia portoghese nel commercio mondiale promosse lo sviluppo di una comunità mercantile autoctona che nel secolo successivo non solo mantenne una posizione solida nel commercio coloniale, spostando l'asse di intervento verso l'Oceano Atlantico, ma riuscì anche a entrare in competizione con i gruppi finanziari che operavano presso la corte di Spagna. Con l'unione delle corone, il Portogallo si trovò coinvolto nelle vicissitudini politico-militari della monarchia spagnola alla costante ricerca di denaro per il finanziamento delle guerre europee. La corte spagnola, vedendo un'opportunità di profitto, aveva mostrato un atteggiamento conciliante verso i banchieri cristiani nuovi, che si erano inseriti nel circuito degli *asientos*, ovvero accedevano direttamente alla fornitura di argento spagnolo che poteva scorrere liberamente nelle arterie del commercio portoghese. Newitt attribuisce la spinta decisiva per la crescita della borghesia in Portogallo alla possibilità offerta ai nuovi cristiani portoghesi di unirsi ai grandi gruppi bancari che operavano nel circuito degli *asientos* spa-

<sup>14</sup> PRAKASH, *International consortium*, p. 4.

<sup>15</sup> C.M. RADULET, *Os Italianos nas rotas do comercio oriental (1500-1580)*, in *A carreira da Índia*, p. 260.

<sup>16</sup> V. RAU, *Feitores e feitorias "instrumentos" do Comércio Internacional Português no século XVI*, «Brotéria», 81 (1966), dove l'autrice afferma: «A organização do comércio português durante a Idade Média não apresenta uma estrutura orgânica ou mesmo jurídica muito definida. Os privilégios de que gozava não tomaram forma discriminada e os corpos mercantis nacionais não apresentavam uma diferenciação em face os outros grupos sociais de tal modo nítida que se pudesse considerar a existência de um sistema corporativo semelhante, ou sequer próximo, do que se verificava na Itália, nas Flandres ou no Báltico». Rispetto a quanto detto nel testo la Rau avanza l'ipotesi che «a ausência de organizações mercantis nacionais se relaciona com a proteção que o rei dava aos homens de negócio, dispensando estes outra forma de defesa». PRAKASH, *International consortium*, pp. 5-6.

gnoli, e godere così di una libertà tanto negli investimenti quanto nel commercio<sup>17</sup>.

Se il commercio marittimo ha dato una fondamentale spinta alla crescita di una borghesia commerciale e finanziaria, rappresentata in gran parte, come si è visto, da famiglie di ebrei convertiti<sup>18</sup>, la centralizzazione operata dallo stato nella gestione delle rotte marittime aveva contribuito a ritardare il passaggio a uno stato fiscale, trasformando il commercio del pepe in una “redistributive enterprise”, che mirava ad incrementare le entrate statali monopolizzando le rotte commerciali. La recente storiografia ha sottolineato che ancora negli ultimi decenni del XVI secolo la concessione di parte dei diritti di appropriazione delle rendite del commercio «ultramarino» all'aristocrazia o ad altre istituzioni aveva ritardato il passaggio da uno stato patrimoniale a uno stato fiscale<sup>19</sup>. L'impero portoghese aveva la caratteristica di dipendere dal commercio coloniale per le sue entrate molto più che altri imperi in epoca moderna, ricevendo dalle colonie più della metà delle risorse finanziarie del governo. Tuttavia, in una prima fase, il re non sembrò interessato a promuovere il commercio e le esplorazioni come iniziative imprenditoriali, ma trattava i possedimenti coloniali come patrimonio personale. Pedreira fa notare che i sovrani concessero privilegi e monopoli come se fossero nuovi diritti feudali e il commercio divenne oggetto di donazioni e sovvenzioni alla famiglia reale e alla nobiltà<sup>20</sup>.

Per lungo tempo la *Carreira da Índia* fu un affare del re e della nobiltà portoghese, che riceveva concessioni sulle tratte marittime con le quali serviva la Corona in Asia e negli altri avamposti commerciali. Le licenze individuali per il commercio con l'Oriente erano registrate presso la *Casa da Índia*, la quale aveva l'incarico di individuare e bloccare la navigazione di convogli non approvati dal sovrano. Tuttavia, a seguito dell'aumento dei costi delle spedizioni marittime che grava-

<sup>17</sup> NEWITT, *A history of Portuguese overseas expansion*, pp. 174-176.

<sup>18</sup> Sul tema del contributo degli ebrei convertiti allo sviluppo capitalista del Portogallo si veda in particolare A. NOGUEIRA VASONCELOS, *Capitalismo e judaísmo. Contribuição dos judeus portugueses para a ética capitalista*, Lisbona 2004. Sulla presenza di *cristãos novos* nel mondo portoghese si vedano gli studi di M.J. FERRO TAVARES, *Judaísmo e inquisição: estudos*, Lisbona 1987, e EAD., *Judeus, cristãos novos e os descobrimentos portugueses*, Madrid 1988.

<sup>19</sup> L. FREIRE COSTA-P. LAINS-S. MÜNCH MIRANDA, *História econômica de Portugal (1143-2010)*, Lisbona 2011, pp. 130-132.

<sup>20</sup> J.M. PEDREIRA, *Costs and financial trends in the Portuguese empire, 1415-1822*, in *Portuguese Oceanic expansion, 1400-1800*, a cura di F. Bethencourt e D. Ramada Curto, New York 2007, pp. 49-52, 74.

vano sulle rendite statali ottenute dalla tassazione, i monarchi portoghesi preferirono istituire monopoli regi per il commercio nei mercati che si erano aperti con le conquiste. Nel 1443, nel pieno dell'espansione lungo la costa africana, il re D. Afonso V decise di affidare il monopolio della navigazione e esplorazione a sud del Capo Bojador all'Infante D. Henrique, dal quale dipendeva l'autorizzazione delle spedizioni sulla costa occidentale dell'Africa e a favore del quale la Corona rinunciava alle decime e a tutti i diritti che le spettavano<sup>21</sup>. Con questa decisione il commercio con l'Africa fu interdetto ai privati che non avessero ottenuto una particolare licenza da parte del principe. Dopo la morte di D. Henrique nel 1460, il re istituì per sé il monopolio delle rotte per Arguin e la Guinea, che poteva essere sfruttato direttamente dalla Corona o concesso ai privati, ancora una volta attraverso il ricorso a licenze di navigazione.

Durante il regno di D. João II (1481-1495) vennero ulteriormente definite le regole del monopolio, che assicurava il diritto esclusivo sul commercio delle spezie, delle pietre preziose, dell'oro e degli schiavi. In quegli stessi anni parte dei privilegi sul commercio oceanico vennero concessi in appalto al mercante italiano Bartolomeo Marchionne<sup>22</sup>. Il fiorentino si era impegnato fin dappprincipio nella creazione di un consorzio di mercanti – di cui facevano parte soprattutto italiani e tedeschi – per il finanziamento delle spedizioni marittime che avrebbero dovuto cercare una via più rapida per raggiungere le coste dell'India, le cui ricchezze erano state descritte nei resoconti dei viaggi

<sup>21</sup> La decima era la tassa doganale pagata sulle mercanzie in entrata, mentre altri diritti ricadevano sulle mercanzie saccheggiate, secondo un privilegio musulmano che riservava al califfo il 20% delle spoglie di guerra e che fu adottato dai re della penisola iberica nel corso della *Reconquista*. Cfr. THOMAZ, *A questão da pimenta*, p. 95.

<sup>22</sup> Sulla figura di questo mercante italiano si veda P. PEREGALLO, *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV, XVI*, Genova 1907; C.M. RADULET, *Girolamo Sernigi e a importância económica do Oriente*, «Revista da Universidade de Coimbra», 12 (1985), pp. 67-77; F. MELIS, *Di alcune figure di operatori economici fiorentini in Portogallo nel XV secolo*, in ID., *I mercanti italiani nell'Europa medievale*, a cura di L. Frangioni, Firenze 1990; G. ALBINI, *Para uma História dos Italianos em Portugal: o Arquivo de Nossa Senhora do Loreto*, «Estudos Italianos em Portugal», 43-44 (1980-81); N. ALESSANDRINI, *A comunidade florentina em Lisboa*, «Clio», 9 (2003); EAD., *La presenza italiana a Lisbona nella prima metà del Cinquecento*, «Archivio Storico Italiano», 206 (2006); EAD., *A alma italiana no coração de Lisboa: a Igreja de Nossa Senhora do Loreto*, «Estudos Italianos em Portugal», Nova Série, 2 (2007); V. RAU, *Um grande mercador-banqueiro italiano em Portugal: Lucas Giralaldi*, «Estudos italianos em Portugal», 24 (1956); M. SPALLANZANI, *Mercanti fiorentini nell'Asia portoghese*, Firenze 1997; ID., *Giovanni da Empoli: un mercante fiorentino nell'Asia portoghese*, Firenze 1999.

intrapresi in quegli anni da Covilhã e Paiva. Il ritorno di Bartolomeu Dias, che aveva raggiunto l'oriente circumnavigando il continente africano, aveva fatto sperare nella possibilità di aprire una nuova e più redditizia rotta commerciale per l'approvvigionamento delle spezie asiatiche. Ma l'opposizione alle politiche monopolistiche del sovrano da parte di quei gruppi di mercanti privati, che desideravano mantenere uno spazio di libertà economica lontano dalle interferenze della Corona, ritardò il viaggio verso l'India, che poté essere intrapreso solo nove anni dopo il ritorno di Dias.

D. Manuel I, salito al trono nel 1495, fece dello stato la maggiore impresa mercantile e il ruolo del «re mercante» risultò determinate nel sostenere il commercio d'oltreoceano. Secondo quanto riportato da Magalhães Godinho, ambasciatori veneziani e italiani che si trovavano in Portogallo non erano «menos unânimes no sublinhar o seu [di D. Manuel I] papel nesta revolução geográfica e mercantil, a sua firma vontade de conseguir enriquecer o Estado arrebatando aos Mediterrâneos o monopólio da especiaria»<sup>23</sup>.

Con D. Manuel, il *roi épicier* come era chiamato da Francesco I di Francia, le navi di proprietà del re navigavano nei principali porti dell'Est e prodotti come oro, avorio, cannella, chiodi di garofano erano riservati ai *feitores* che commerciavano per conto del re. A partire dagli anni '70 del XVI secolo i viaggi della Corona e il commercio di monopolio vennero privatizzati: la navigazione verso l'Asia era appaltata a singoli mercanti o a sindacati in cambio di un consistente anticipo in denaro. Già alla metà del secolo il sistema delle *liberdades*<sup>24</sup>, che D. Manuel I aveva voluto perché nobili, capitani delle navi e militari impegnati nella difesa delle fortezze indiane potessero partecipare dei profitti del commercio asiatico, si era trasformato in uno strumento per eludere i controlli del monopolio statale e trarre il massimo profitto dai commerci sulle lunghe distanze<sup>25</sup>. Era sempre più frequente che mercanti privati comprassero le *liberdades* da nobili o ufficiali che non intendevano servirsene. Contemporaneamente il re ingaggiò nei traffici della *Carreira da Índia* le maggiori imbarcazioni

<sup>23</sup> GODINHO, *Os descobrimentos*, p. 165.

<sup>24</sup> J. BOYAJIAN, *Portuguese bankers at the Court of Spain (1626-1650)*, New Brunswick 1983, p. 39. Con questo termine s'intende il diritto di caricare le navi per proprio conto con spezie e altri beni che venivano inviati in India. Queste concessioni erano state offerte fin dall'inizio della *Carreira da Índia* a capitani, piloti e membri dell'equipaggio delle navi, oltre che a governatori, viceré e altri ufficiali in Asia.

<sup>25</sup> ID., *Portuguese trade in Asia under the Habsburg, 1580-1640*, Baltimore, London 1993, pp. 38-41.

che i mercanti privati potevano offrire, facilitando la nascita di una sorta di cartello in cui poche famiglie portoghesi, attraverso la concessione del *direito das naus da Índia*, controllavano di fatto due terzi del commercio privato in Asia.

Tuttavia, come afferma Newitt, la privatizzazione non significò che la *Carreira da Índia* divenne un'operazione guidata da uno spirito di iniziativa imprenditoriale. Lo stato portoghese continuò a basarsi su una sorta di patrimonialismo, in cui la Corona ricompensava con benefici fiscali i suoi servitori in cambio della loro fedeltà<sup>26</sup>.

Nonostante ciò, la tesi di Steensgaard, il quale ha sostenuto che «the portuguese pepper monopoly was not a business but a custom house»<sup>27</sup>, è stata messa in discussione da studi più recenti, nei quali si sottolinea la molteplicità dei caratteri dell'iniziativa portoghese in Asia<sup>28</sup>. Come sottolinea Leonor Freire Costa i commerci nell'Oceano Indiano e nel mare della Cina meridionale modellarono una rete di comunicazioni che esigeva investimenti e spingeva verso modalità relativamente complesse di organizzazione mercantile<sup>29</sup>. L'immagine che si era affermata con Steensgaard, della *Carreira da Índia* come una «redistributive enterprise», si scontrava con l'evidenza che l'iniziativa portoghese in Asia non si limitava solo al commercio del pepe, merce che era maggiormente responsabile per la caratterizzazione dell'attività mercantile portoghese con una natura ridistributiva. Durante il XVI secolo, non solo il pepe perse terreno rispetto ad altre merci nel commercio euro-asiatico, ma crebbe enormemente il peso degli scambi tra mercanti privati impegnati nel traffico intra-asiatico, rispetto al

<sup>26</sup> NEWITT, *A history of Portuguese overseas expansion*, pp. 184-185. L'autore afferma che «this patronage system was, in many ways, as important to the welfare of the Crown in the late sixteenth century as trading profit had been at the beginning. The burgeoning absolute monarchies [...] had [...] developed a system whereby the grant of offices became a resource in the gift of the Crown, just as Crown land had been in an earlier feudal age. [...] Crown was able to acquire a bureaucracy of sorts and to secure the loyalty of a large and influential social group which became dependent on the favour of the Crown for the award of these offices» (p. 172).

<sup>27</sup> N. STEENSGAARD, *Carracks, Caravans and Companies: the structural crisis in the European-Asian trade in the early 17th century*, Copenhagen 1973, p. 100.

<sup>28</sup> Cfr. PRAKASH, *Was the Portuguese Asian enterprise redistributive?*, in *A carreira da Índia*; L. FREIRE COSTA, *Impérios e grupos mercantis entre o oriente e o Atlântico (século XVII)*, Lisboa 2002; M.A. MEILINK-ROELOFSZ, *Asian Trade and European influence in the indonesian archipelago, between 1500 and about 1630*, The Hague 1962, EAD., *The structure of trade in Asia in the sixteenth and seventeenth centuries: Niels Steensgaard's «Carracks, Caravans and Companies»: the Asian trade revolutions. A critical appraisal*, «Mare Luso-Indicum», 4 (1980).

<sup>29</sup> L. FREIRE COSTA, *Impérios e grupos mercantis*, pp. 21-25.

quale la logica redistributiva non poteva essere applicata<sup>30</sup>. Questa riconfigurazione fu conseguenza della concorrenza di convogli olandesi e inglesi, e in misura minore francesi, che a partire dall'ultimo quarto del XVI secolo minacciarono direttamente l'Impero.

L'integrazione nella monarchia degli Asburgo, come si è visto, aveva alterato il contesto politico dell'economia portoghese, poiché, nonostante l'accordo raggiunto con le Corti di Tomar nel 1581 garantiva che i due imperi rimanessero separati e l'influenza diretta della Castiglia sul Portogallo fosse ridotta al minimo, le guerre condotte dagli Asburgo di Madrid coinvolsero in varie forme il regno lusitano<sup>31</sup>.

La storiografia tradizionale attribuiva proprio all'entrata in scena di Olandesi e Inglesi nell'Oceano Indiano la «decadenza» nazionale che, iniziata già negli anni '70 del XVI secolo, si pensava si fosse acuita a partire dal 1580 con l'unione delle corone iberiche. Tuttavia, nonostante gli accresciuti costi di difesa che il regno fu costretto a sopportare, il periodo della unione iberica mostrò segnali di vitalità, non solo per il consolidamento dell'economia dell'Atlantico Sud, ma anche per le trasformazioni cui andò incontro la *Carreira da Índia*. Si assistette, nell'ultimo ventennio del Cinquecento, da un lato, alla

<sup>30</sup> PRAKASH, *Was the Portuguese Asian enterprise redistributive?*, p. 552. L'importanza del commercio intra-asiatico per uno sviluppo in senso capitalistico dell'attività commerciale è sottolineata anche da J. DE VRIES, *The limits of globalization in the early modern world*, «The Economic History Review», 63 (2010), p. 724. L'autore cita Steensgaard, il quale afferma: «The European were obliged if they were to profit from these ventures, to act as a participants in the Asian game. The long-term viability of the Portuguese and later the Dutch, English, French, and Danish trading companies was determined by their ability to engage in intra-Asian trade», N. STEENSGAARD, *The Asian Trade Revolution: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*, Chicago 1974, p. 407.

<sup>31</sup> Su questi temi la bibliografia è molto vasta. Si ricordano qui solo A.M. HESPANHA, *Portugal na Monarquia dos Austrias*, «Janus online», (1999-2000), www.janusonline.pt; J. SCHAUB, *Portugal na Monarquia Hispânica, 1580-1640*, Lisbona 2001; le tre biografie in lingua portoghese dedicate alle figure di Filippo I, Filippo II e Filippo III, F. BOUZA ALVAREZ, *D. Filipe I*, Lisbona 2005, F. OLIVAL, *D. Filipe II*, Lisbona 2006, e A. DE OLIVEIRA, *D. Filipe III*, Lisbona 2005, che risultano essere particolarmente importanti perché mai prima in Portogallo erano state dedicate biografie ai re della casa degli Asburgo. Degni di nota sono i lavori di F. BOUZA ALVAREZ, *Portugal nos tempos dos Filipes. Política, cultura e representações (1580-1668)*, Lisbona 2000, ID., *Portugal en la Monarquía Hispánica*, Tesis doctoral, Universidad Complutense de Madrid, 1987, ID., *Imagen y propaganda: Capítulos de historia cultural del reinado de Felipe II*, Madrid 1998, e di R. VALLADARES, *Castilla y Portugal en Asia. (1580-1680). Declive imperial e adaptación*, Leuven 2001, ID., *A independência de Portugal: guerra e restauração, 1640-1680*, Lisbona 2006, ID., *A conquista de Lisboa. Violência militar e comunidade política em Portugal, 1578-1583*, Lisbona 2010.

rinuncia di un intervento diretto della Corona nel commercio intra-asiatico in favore dell'iniziativa privata, e, dall'altro, all'aumento del peso nei carichi di merci di prodotti non sottoposti a monopolio, le cui rendite erano così elevate da giustificare il mantenimento della rotta del Capo, benché i naufragi e le razzie corsare avessero ridotto enormemente il numero di navi che ogni anno facevano ritorno in Europa<sup>32</sup>. Dallo stato patrimoniale, in cui le entrate della Corona erano condivise con la nobiltà e la famiglia reale secondo le logiche dell'«economy of gifts», si passava nel corso del XVI secolo a uno stato fiscale<sup>33</sup>. Come fa notare Leonor Freire Costa, «importation of pepper became an economic weapon against the western European powers rather than a source of king's revenue»<sup>34</sup>.

La riconfigurazione degli interessi economici e strategici della Corona portava a un ridimensionamento degli investimenti statali nel commercio; il rinnovato massiccio impegno per la difesa conduceva ad un nuovo equilibrio tra gli interessi del re e degli investitori privati. Negoziare con i territori «ultramarini» non significava solo godere dei privilegi che erano garantiti dal rigido sistema delle flotte, cui erano costretti coloro che operavano nello scenario geografico e politico del monopolio legale, ma anche accedere quasi direttamente alla produzione di metalli preziosi. L'asimmetria degli scambi tra l'Europa e l'impero permetteva il dominio totale dei mercanti europei sui mercati coloniali, poiché si basava esclusivamente sulla elevata domanda di beni europei a fronte di una ridotta offerta e sulla elevata offerta di prodotti locali a fronte di una limitata domanda. La struttura del commercio esterno disegnò per il Portogallo un ruolo di intermediazione tra i quattro continenti, che il potere statale contribuì a rafforzare. La specializzazione economica dei domini imperiali permise di definire la gamma di prodotti con cui il Portogallo poteva compensare le importazioni, la maggior parte delle quali, una volta giunte nei porti nazionali, erano esportate verso le piazze europee, tanto che le riesportazioni ebbero sempre un peso rilevante nel complesso delle esportazioni nazionali. Grazie all'esclusivismo monopolistico i vantaggi che potevano essere tratti dalla intermediazione erano importanti

<sup>32</sup> COSTA-LAINS-MIRANDA, *História econômica*, pp. 114, 134.

<sup>33</sup> L. FREIRE COSTA, *Fiscal innovation in early modern states: which war did really matter in the Portuguese case?*, GHES, Working Paper, n. 40, 2009, pp. 8-10.

<sup>34</sup> EAD., *Making old institutional arrangements work under new competing environments: the case of the Portuguese Cape Route*, Working Paper, 2010, [history.uwo.ca/trade-and-conflict/files/costa.pdf](http://history.uwo.ca/trade-and-conflict/files/costa.pdf), pp. 17-19.

e andavano per lo più ad assecondare gli interessi fiscali della monarchia, che riusciva in questo modo ad approfittare degli scambi con l'impero per aumentare le entrate fiscali<sup>35</sup>. Inoltre, l'importazione di beni non sostituibili, come il pepe, o fortemente competitivi, come lo zucchero, la cui produzione in Europa fu scalzata dalle importazioni africane, consentì di mantenere ampi margini di profitto.

I ritorni sul capitale investito nella *Carreira da Índia* dipendevano dai costi di costruzione e di trasporto (*fretes*), dal premio ottenuto sulla differenza tra il costo di acquisto e di vendita delle merci e dai dazi fiscali che gravavano sui beni importati, che potevano essere liberi dal monopolio statale o essere, al contrario, sottoposti al rigido controllo dello stato, sebbene trasportati da investitori privati che ne avevano pagato i diritti. Con il sistema dei contratti la Corona aveva esternalizzato tutti questi aspetti del commercio coloniale<sup>36</sup>.

## 2. *La conquista dell'Oriente e l'organizzazione commerciale delle rotte asiatiche*

Nel 1497 partirono da Lisbona tre caravelle capitanate da Vasco de Gama e dirette a Calcutta, «mercados cristãos das especiarias. Porque Calicute era de facto o destino da viagem fixado de antemão»<sup>37</sup>. Superato il Capo di Buona Speranza le navi portoghesi raggiunsero la costa orientale dell'Africa dove toccarono i tre porti più importanti, Moçambique, Quiloa e Mombaça. I mercanti mussulmani che detenevano il commercio di oro, schiavi e avorio in queste città non videro di buon grado l'arrivo di concorrenti stranieri, poiché non vi era nessun interesse ad aumentare la domanda e l'estrazione di oro dalle miniere della regione.

<sup>35</sup> COSTA-LAINS-MIRANDA, *História econômica*, pp. 105-106.

<sup>36</sup> COSTA, *Making old institutional*, p. 3. Proprio in relazione ai costi di armamento delle navi e al prezzo del trasporto delle merci, nei primi anni del XVII secolo Duarte Gomes Solis, *cristão novo*, mercante e navigatore di origine portoghese, scrisse pagine molto dure per denunciare la politica regia che continuava a preferire navi con grandi tonnellaggi, che divennero presto inefficienti e poco resistenti. Solis riteneva che a causa delle perdite subite come conseguenza dell'utilizzo di navi troppo grandi, il prezzo pagato dalla Corona per il trasporto, in relazione alla merce caricata (*fretes*), risultava inadeguato. Mentre ancora troppo alti erano i costi di armamento delle navi, che potevano essere abbattuti trasferendo la costruzione in India dove le materie prime avevano prezzi inferiori. D. GOMES SOLIS, *Discursos sobre los comercios de las das Indias*, Lisbona 1943.

<sup>37</sup> GODINHO, *Os descobrimentos*, p. 166.

L'ultima tappa del viaggio era il territorio di Malabar sulla costa occidentale dell'India, i cui abitanti non mostrarono maggiore interesse all'arrivo delle navi straniere. Anche qui i commerci erano affidati in larga parte ai mercanti di fede islamica, che rappresentavano solo uno dei gruppi della popolazione delle città costiere, ed erano subordinati all'autorità delle élite politiche Hindu.

Dopo la prima spedizione di Vasco de Gama, furono organizzati diversi viaggi che videro la partecipazione diretta di case commerciali italiane e associazioni temporanee di mercanti, le quali resero disponibili risorse finanziarie per l'armamento delle navi. I primi che mostrarono interesse nel commercio con l'India furono, come si è visto, i fiorentini Bartolomeo Marchionne e Girolamo Sernigi, i cui nomi dovevano essere già noti a Lisbona se nel 1498 ottennero da D. Manuel I il privilegio del trattamento riservato ai mercanti portoghesi. Infatti, come fa notare Subrahmanyam, fin dal principio, a differenza di ciò che avveniva in Spagna, la corona portoghese disegnò per sé una struttura del commercio in cui la partecipazione privata aveva luogo in un contesto dominato finanziariamente dalla *fazenda real*<sup>38</sup>.

La partecipazione ai viaggi di esplorazione divenne uno strumento che gli intellettuali europei utilizzavano per diffondere notizie di carattere naturalistico, culturale e in alcuni casi economico che riguardavano le nuove terre. Il resoconto che Girolamo Sernigi inviò a Firenze dopo il ritorno delle navi di Vasco de Gama è stato ampiamente studiato da Carmen Radulet che mette in luce come proprio l'impressione che Sernigi ebbe da questo viaggio lo spinse a partecipare attivamente nel finanziamento della successiva spedizione del 1501 guidata da Pedro Álvares Cabral<sup>39</sup>.

Firenze non era in concorrenza con le imprese marittime della corona portoghese – come era per esempio Venezia – ma fin da principio partecipò come alleata finanziaria e commerciale. La presenza della comunità fiorentina a Lisbona risaliva alla fine del XIV secolo e Melis ricorda che i mercanti di Firenze già nel 1391 si servirono

<sup>38</sup> S. SUBRAHMANYAM, *Holding the world in balance: the connected histories of the iberian overseas empire, 1500-1640*, «The American Historical Review», 112 (2007), p. 1374. L'autore tuttavia non nega che «certain important nobles and officials would be allowed liberty chests (*agasalhados*); equally, returning fleets from Asia would carry freight goods».

<sup>39</sup> Radulet ricorda che «utilizando a posição privilegiada que detinham junto da corte portuguesa, Gerolamo Sernigi e Bartolomeo Marchionni, em associação com um genovês – provavelmente pertencente à família Salvago – e com D. Álvaro de Portugal, enviam a Índia uma nau própria», RADULET, *Os Italianos*, p. 259.

della marina mercantile portoghese. Nel XV secolo navi portoghesi navigavano da Madeira a Pisa comandate da fiorentini residenti a Lisbona<sup>40</sup>.

Il resoconto di Sernigi si divideva in tre sezioni, che raccoglievano le notizie di carattere nautico rispetto alla flotta, alla navigazione e alla rotta, la descrizione di usi e costumi e cose eccezionali viste dai Portoghesi in Oriente, e, infine, la parte che desta maggiore interesse, in cui sono raccolte tutte le informazioni di carattere commerciale relative all'Asia e alle eventuali prospettive di inserzione dei prodotti europei in India. Infatti, la spedizione di Vasco de Gama aveva permesso di stabilire i primi contatti di carattere commerciale nella speranza di potersi inserire nei mercati locali delle spezie.

Al di là dell'importanza che questa relazione poteva avere a livello conoscitivo in quanto rendeva note a tutta la collettività informazioni sul nuovo mondo, l'utilizzo pratico a fini economici non può essere sottovalutato. Se da un lato le edizioni che circolavano rapidamente in Europa diedero la prima immagine esotica-religiosa-commerciale dell'India del XV secolo, dall'altro l'analisi di Sernigi divenne fondamentale per la spedizione di Pedro Álvares Cabral, alla quale il fiorentino partecipò in associazione con il Marchionne.

Vista la facilità di intrapresa e i profitti eccezionali che ne derivavano, la società del Sernigi inviò una sua nave anche con la flotta di João de Nova e con la spedizione capitanata nuovamente da Vasco de Gama nel 1503. I risultati economici ottenuti con queste prime esplorazioni furono così soddisfacenti che i consorzi mercantili italiani e stranieri cominciarono a dirottare gran parte dei loro investimenti nell'armamento di navi dirette alle Indie. Succursali delle più note società mercantili erano aperte a Lisbona; inoltre, come Spallanzani sottolinea, era spesso caldeggiata la partenza con le flotte portoghesi di giovani dotati di comprovata esperienza nel mondo degli affari<sup>41</sup>. Tra di essi, alcuni divennero potenti agenti commerciali in grado di organizzare il traffico della rotta del Capo per conto dei mercanti titolari dei contratti di importazione delle spezie dall'Asia,

<sup>40</sup> MELIS, *I mercanti italiani, passim*.

<sup>41</sup> «Si tratta spesso di giovani che generalmente non ricoprivano particolari cariche nell'ambito della flotta portoghese, anche se non mancano casi di fiorentini imbarcati su navi lusitane con la funzione ufficiale di *feitor*», M. SPALLANZANI, *La lettera di Piero di Giovanni di Dino in Cochin (1 gennaio 1519)*, «Miscellanea di storia delle esplorazioni», 12 (1987), p. 46, riportato in RADULET, *Os Italianos*, pp. 259-260.

come l'asburghese Ferdinand Cron e l'intellettuale fiorentino Filippo Sassetti<sup>42</sup>.

È indubbio che la rotta del capo avesse aperto nuovi orizzonti alla costruzione navale e alla navigazione da parte dei privati e rappresentasse per le compagnie mercantili un'opportunità di ottenere considerevoli profitti. Ancora nei primi anni del XVI secolo la politica commerciale che ispirava le rotte della *Carreira da Índia* secondo Magalhães Godinho si basava su un regime di libertà. La *Casa da Índia* era per ora solo dogana e magazzino di transito, che raccoglieva i diritti doganali di tutte le merci che giungevano dall'Oriente. Chiunque avesse avuto l'opportunità e il denaro da investire godeva formalmente del diritto non solo di armare una nave, ma anche di spedire in Oriente tutte le specie di merci e di importare di ritorno la quantità di beni che desiderava con l'unica condizione di pagarne i diritti doganali. In realtà per commerciare in Asia era necessario ottenere l'autorizzazione del re, che veniva concessa solo a mercanti, *fidalgos* o ufficiali portoghesi o a società straniere che si erano stabilite da tempo nel regno o che erano legate al commercio della Corona<sup>43</sup>.

D. Manuel, privo di mezzi finanziari propri, cercò sempre di garantire lo scambio tra metalli e spezie, attraverso la concessione ai mercanti tedeschi di quei privilegi che ne determinano la posizione così importante sul mercato lisboeta<sup>44</sup>. Luis Filipe Thomaz sostiene

<sup>42</sup> Su Cron si veda S. SUBRAHMANYAM, *An Augsburg in Asia Portuguesa: further light on the commercial world of Ferdinand Cron, 1587-1624*, in *Emporia, commodities and entrepreneurs in Asian maritime trade, c. 1440-1750*, a cura di R. Ptak e D. Rothermund, Stuttgart 1991, e H. KELLENBENZ, *From Melchior Manlich to Ferdinand Cron: German levantine and oriental trade relations (second half of XVIth and beginning of XVIIth C.)*, «The Journal of European Economic History», 19 (1990). Su Sassetti si veda M. MILANESI, *Filippo Sassetti*, Firenze 1973; J. BOUTIER, *Les habits de l'«Indiatique». Filippo Sassetti entre Cochim et Goa (1583-1588)*, in *Découvertes et explorateurs. Actes du colloque international, Bordeaux, 12-14 juin 1992*, Paris 1994; F. SASSETTI, *Lettere dall'India (1583-1588)*, a cura di A. Dei, Roma 1995.

<sup>43</sup> A questo proposito Magalhães Godinho ricorda che fu per questo motivo che i capitalisti tedeschi si videro rifiutare l'accordo che era stato proposto dalla loro compagnia, sotto la direzione di Anton Welser e Conrad Vohelin, i quali avevano cercato di ottenere, appoggiati dall'imperatore, una specie di monopolio, o per lo meno una posizione fortemente privilegiata, nel commercio del tratto della *Carreira da Índia*. «Simão Seitz, agindo em nome desta companhia, apenas conseguiu a participação na armação, bem como uma redução de metade dos direitos de exportação sobre as especiarias que se esperavam das armadas de Vasco de Gama e dos Albuquerque», GODINHO, *Os descobrimentos*, p. 58.

<sup>44</sup> L.F. THOMAZ, *A questão da pimenta*, p. 55. Sui privilegi dei tedeschi si veda J. DENUCÉ, *Privilèges commerciaux accordés par les rois de Portugal aux Flamands et*

che la scoperta della rotta del Capo fu fondamentale per decretare l'importanza della *feitoria* di Anversa, poiché gli interessi tedeschi mutarono presto da Venezia a Lisbona. Lo sviluppo di una base commerciale nel Nord Europa rientrava nella strategia di Manuel I che Subrahmanyam descrive in questi termini:

the crucial trade, in pepper and spices, would remain with the *Casa da Índia*, itself dominated by a factor (*feitor*) named by the Crown. Asian goods would then be distributed to the other factories in Europe (such as Antwerp) from the Casa, with the intention that direct profits would flow from there to the Portuguese Crown<sup>45</sup>.

La città della Schelda divenne centro del rifornimento di argento e rame nel commercio internazionale.

Nel corso del secolo l'arrivo massiccio dell'argento dalle colonie spagnole in America, che invase il mercato di Siviglia, fu una delle cause della crisi della *feitoria* di Anversa, sebbene, come ha sostenuto Almeida, la storiografia portoghese non abbia ancora indagato a sufficienza le implicazioni che l'argento di Siviglia ebbe sullo sviluppo dell'economia portoghese negli anni dell'unione delle corone.

Durante il regno di D. Manuel I, la *Casa da Índia* si trasformò in un magazzino di deposito obbligatorio che riceveva la merce importata dall'Asia e fissava il prezzo a cui sarebbe stata rivenduta in Europa. La ricollocazione dei prodotti coloniali sui mercati europei ricompensava la spesa che la Corona doveva sostenere per acquistare il pepe, che era scambiato con ingenti quantità di oro. Nonostante la

*aux Allemands*, «Arquivo Histórico Português», 7 (1909), pp. 313-315. I tedeschi si trovarono spesso a competere con le compagnie fiorentine, che fin dall'inizio del secolo erano impegnati nel commercio non solo delle spezie dall'India, ma anche dello zucchero di Madeira e degli schiavi verso le Antille. Luca Giraldi, al pari dei connazionali Marchionne e Sernigi, si era imposto tra l'élite commerciale del porto di Lisbona, grazie al sostegno finanziario delle banche fiorentine, in particolare della casa bancaria romana di Giovanni Battista Cavalcanti, mercante-banchiere di origine fiorentina che aveva sposato una nipote di Giraldi. Il nome di Giraldi doveva essere molto conosciuto a corte alla metà del secolo. Infatti, nel 1598, Joan Anriques Momprat, mercante tedesco, ricordava al suo titolare, Ruy Mendes, che al tempo di D. João III Luca Giraldi era riuscito ad ottenere il contratto del pepe che era già stato assicurato ai mercanti tedeschi, «aunque avian ofrecido mejor o per lo menos partidos como los otros». Giraldi, inoltre, tramite la banca di Cavalcanti era associato alle compagnie della famiglia cremonese degli Affaitati ad Anversa. Cfr. *Gavetas da Torre do Tombo*, XI, n. 3535, *Carta de João Henrique Momprat a respeito da compra da pimenta*, 1598, p. 85; RAU, *Um grande mercador*, pp. 1-5.

<sup>45</sup> SUBRAHMANYAM, *Holding the world in balance*, p. 1374.

decisione del monarca portoghese nel 1504 di restringere i termini del monopolio, in modo da assicurarsi i profitti sullo sfruttamento delle rotte commerciali, Om Prakash sostiene che la partecipazione dei privati nel ruolo di finanziatori dei viaggi oceanici continuò, come testimoniano la concessione di licenze speciali per l'importazione dei prodotti di lusso, che consentirono a Bartolomeo Marchionne e Gerolamo Sernigi ancora nel 1510 di finanziare la spedizione guidata da Diogo Mendes de Vasconcelos il cui obiettivo era quello di raggiungere Malacca. Tra i componenti dell'equipaggio vi erano molti altri italiani, la maggior parte mercanti guidati esclusivamente da ragioni economiche e dal desiderio di raggiungere la città dell'Asia dove avrebbero potuto rifornirsi di spezie, nei limiti dei regolamenti stabiliti dal re.

La posizione privilegiata di cui godevano i mercanti presso la corte di D. Manuel apre una riflessione sulla natura dell'impero che il Portogallo stava costruendo, un impero commerciale più che di conquista. La Corona aveva svolto un ruolo determinante nell'organizzazione e promozione delle prime spedizioni in Marocco, ma, come sostiene Newitt, le successive espansioni sembravano essere dipendenti dall'iniziativa di singoli mercanti alla ricerca di investimenti in imprese lucrative. Newitt afferma che nel corso del XVI secolo

the role of royal family was much more like than of Castile and was often confined to the granting of license and the drawing up of contracts, making sure that it received the fiscal benefits from the new discoveries and securing diplomatic recognition of Portuguese claims<sup>46</sup>.

Questa politica contrastava sempre più con il tentativo di ottenere un controllo militare sulle regioni di approvvigionamento delle spezie, che era obiettivo principale dei governi dei viceré dell'India nei primi anni del XVI secolo. Si è visto che Magalhães Godinho ha insistito nel suggerire che già dopo l'arrivo in India della prima spedizione di Vasco de Gama era possibile definire nitidamente le linee della politica di espansione portoghese: estirpare l'Islam e deviare verso l'Africa tutto il traffico delle spezie e delle pietre preziose che attraverso la Mecca rifornivano l'Europa per mano di mercanti musulmani<sup>47</sup>. Si voleva che tutta la cristianità venisse a Lisbona per rifo-

<sup>46</sup> M. NEWITT, *Prince Henry and the origin of European Expansion*, in *Historiography of Europeans*, pp. 107-108.

<sup>47</sup> Sulle sfide che l'Impero ottomano seppe lanciare al "monopolio del pepe" portoghese per tutto il secolo XVI si veda G. CASALE, *The Ottoman Administration of*

nirsi di beni di lusso, trasformando quello che doveva essere una semplice apertura ai mercati orientali in una sorta di «imperialismo del pepe»<sup>48</sup>. La strategia politica del re portoghese si arricchiva dell'ambiziosa rivendicazione della retorica pubblica lusitana, che leggeva nelle conquiste portoghesi l'adempimento delle profezie bibliche sulla conversione dei popoli della terra e sull'avvento di una sovranità universale<sup>49</sup>:

a questão religiosa e de civilização [è] ponto de base em todo o sentido da luta contra o turco e o mouro, ou seja da luta entre a rota do Indico contra a do Mar Vermelho. A feitoria tornava-se assim, no Oriente, um foco de civilização ocidental e acrescentava-se à sua missão comercial uma missão política e até espiritual<sup>50</sup>.

La costruzione dell'impero commerciale si basava sull'edificazione di fortezze e *feitorias*, che già a partire dalla fine del XV secolo avevano accompagnato l'espansione portoghese lungo le coste dell'Africa. Il modello di *feitoria* preso ad esempio per le fondazioni asiatiche era Anversa, che, nonostante la crisi che la costrinse alla chiusura nel 1549, fu per tutto il regno di D. Manuel I espressione dell'aumentata responsabilità internazionale portoghese e dell'accresciuto potere reale. Il *feitor*, le cui funzioni secondo Subrahmanyam potevano essere as-

*the Spice Trade in the Sixteenth-century Red Sea and Persian Gulf*, «Journal of economic and social history of the Orient», 49 (2006). L'autore ricostruisce la struttura amministrativa che l'Impero Ottomano sperimentò per incrementare il volume totale del commercio tra l'Oceano Indiano e il Mediterraneo e per massimizzare la porzione delle sue entrate. Queste strategie furono rese sempre più sofisticate a partire dagli anni '60 del XVI secolo, quando fu inaugurato anche un sistema di tassazione per regolare il commercio privato.

<sup>48</sup> GODINHO, *Os descobrimentos*, pp. 168-169, 176.

<sup>49</sup> MARCOCCI, *L'invenzione di un impero*, pp. 46-48, e S. SUBRAHMANYAM, *From the Tagus to the Ganges: explorations in connected history*, New Delhi 2005.

<sup>50</sup> RAU, *Feitores e feitorias*, p. 13. Si veda anche L.F. THOMAZ, *L'idée impériale manueline*, in *La découverte, le Portugal et l'Europe*, a cura di Jean Aubin, Parigi 1990, in cui l'autore discute in modo dettagliato l'idea di lanciare due attacchi contemporanei al sultano mammalucco dell'Egitto e affamare l'economia egiziana bloccando il commercio del Mar Rosso, in modo da arrivare a Gerusalemme e alla Terra Santa, e SUBRAHMANYAM, *The Portuguese empire*, pp. 48-50, in cui l'autore afferma: «it might seem that we are arguing that the Portuguese expansion enterprise of the fifteenth century was conceived in compartments: in one resided rational calculation and commerce, and in another the atavistic passions of anti-Muslim feeling were to be found. But this was not really the case, and in fact royal mercantilism itself cannot be seen in Dom Manuel's reign without its strange bedfellow – royal messianism» (p. 49).

similate a quelle di un console della nazione straniera, derivava la sua legittimità da un'autorità esterna, ovvero era dipendente dello stato dal quale riceveva una remunerazione<sup>51</sup>.

Dopo le difficoltà iniziali legate alla costruzione della *feitoria* di Calcutta e alla manifesta ostilità del Samorin, nel 1501 Pedro Álvares Cabral si stabilì a Cochim che diventò l'installazione principale del commercio portoghese nel Malabar. Città piccola e povera, Cochim accettò l'alleanza portoghese come tentativo di emancipazione da Calcutta, che chiedevano anche le città di Cananor e Coullão, le altre due *feitorias* installate nel territorio del Malabar.

L'intento "imperialista" con cui si erano mossi Gama e Cabral era sostenuto dalla volontà di fare dell'oceano indiano un «mare clausum – fechado, não em favor deste o daquele povo, mas em favor da cristandade»<sup>52</sup>.

Dapprincipio le *feitorias* in Africa e in India – a differenza di quelle europee che si trovavano in un mercato organizzato in regime di concorrenza – cercarono di formare un'élite indigena attraverso la quale stabilire contatti con il mercato locale. I mercanti erano attratti dai possibili vantaggi e si integravano all'interno della *feitoria* mettendo in relazione i Portoghesi con la produzione indigena. Le *feitorias* diventavano punti di appoggio in mercati poco frequentati ma strategici dal punto di vista commerciale, il cui dominio era indispensabile per garantire il monopolio. Tuttavia, la superiorità tecnica e commerciale dei portoghesi non era tale da garantire, essa sola, il controllo dei mari e dei traffici. La presenza permanente di una truppa portoghese divenne testimonianza della volontà di rimanere per sempre, di garantire la protezione alle *feitorias* e di ostacolare le navi straniere che attraverso le rotte del Mar Rosso avrebbero trasportato spezie in Europa<sup>53</sup>.

Questa nuova politica fu promossa a partire dal 1505 con la nomina di D. Francisco de Almeida a viceré delle Indie, il quale avrebbe dovuto tentare il dominio dei mari appoggiandosi alle strutture militari e commerciali esistenti, fortezze e *feitorias*. Si ponevano così le basi per la costruzione dello *Estado da Índia*, che doveva fondarsi in

<sup>51</sup> Il *feitor* «apresentava-se como uma entidade valiosa para colaborar na solução das necessidades do Estado a quem as contingências das descobertas e da colonização iam transformar em grande mercador, presente em diversíssima regiões, disposto e carecendo de variados produtos». RAU, *Feitores e feitorias*, p. 8, e SUBRAHMANYAM, *The portuguese empire*, p. 46.

<sup>52</sup> GODINHO, *Os descobrimentos*, p. 174.

<sup>53</sup> Ivi, pp. 173-181.

primo luogo sull'alleanza con i principi locali, i quali in cambio del sostegno al commercio portoghese mantennero la facoltà di fissare il prezzo di approvvigionamento del pepe<sup>54</sup>. Nel caso in cui i governatori locali si rifiutarono di tradire la tradizionale alleanza con i mercanti musulmani, come fu il caso del Somarim di Calcutta, l'uso della forza era legittimato dalla necessità di dover indirizzare tutta la produzione di spezie verso la rotta del Capo per ridurre gli approvvigionamenti europei dal Cairo<sup>55</sup>. L'*Estado da Índia* si presentò fin dai primi anni del XVI secolo come uno spazio amministrativo vitale dal momento che il progettato monopolio portoghese nell'Oceano Indiano presupponeva la necessità di disporre di grandi risorse per sostenere la macchina militare e navale<sup>56</sup>.

Le *feitorias* cominciarono a svolgere multiple funzioni trasformandosi in organizzazioni burocratiche con compiti fiscali e militari, che sempre più combinavano amministrazione statale e interessi mercantili, senza tuttavia uniformarsi a un modello rigido. Come ha scritto Virgínia Rau, la caratteristica della *feitoria* risiedeva più nella funzione che non nell'organizzazione, ritenendo per questo motivo che questa istituzione poteva essere identificata come un sistema necessariamente «ultramarino», il cui consolidamento fondò un momento decisivo per la nascita e l'espansione del capitalismo moderno<sup>57</sup>.

La costruzione di uno stato portoghese delle Indie Orientali era giustificato dalle esigenze del commercio e dalla necessità di mantenere la sicurezza dei mercati, ma si arricchì anche di una visione geo-

<sup>54</sup> Jan de Vries ritiene che il continuo aumento del prezzo di approvvigionamento del pepe imposto dai governatori della costa del Malabar pregiudicò il commercio portoghese molto più che la concorrenza di Olandesi e Inglesi, DE VRIES, *The limits of globalization*, p. 721.

<sup>55</sup> Ivi, p. 37. Magalhães Godinho sottolinea che «há, primeiro, os domínios portugueses adquiridos por conquista ou graça a uma cessão de soberania: aqui os Portugueses fazem o comercio com os povos da terra na relação de vassalo a vassalo de um mesmo senhor, pertencendo todos os direitos alfandegários à Coroa portuguesas. Com o estado que permanecem independentes, mas aceitar ou solicitar a proteção portuguesa...há contratos perpétuos que se escrevem no direito internacional, o quais regulamentam o trato das especiarias e o tratos aferentes, deixando livre as outras operações comerciais e podendo o preço das outras mercadorias ser livremente estabelecida entre vendedor e comprador».

<sup>56</sup> S. MÜNCH MIRANDA, *Organización financiera y práctica en el Estado da Índia durante la Unión Ibérica*, in *Comprender le monarchie iberiche*, a cura di G. Sabatini, Roma 2010.

<sup>57</sup> RAU, *Feitores e feitorias*, p. 9. L'autrice cita il testo di DIAS, *O capitalismo monárquico*, p. 21.

politica affatto nuova che trovò la sua massima espressione nel governo di Afonso de Albuquerque, successore di Francisco de Almeida, nominato con il titolo di governatore dell'India. Subrahmanyam descrive Albuquerque come espressione della *fidalgua* portoghese, ansioso di creare un sistema tributario efficiente e un modello di dominazione nel quale la nobiltà potesse dimostrare il proprio valore militare<sup>58</sup>.

Il suo obbiettivo era quello di conquistare punti nevralgici nel territorio asiatico trasformandoli in insediamenti portoghesi. Nel 1510 conquistò Goa, mentre l'anno successivo raggiunse Malacca e nel 1515 Ormuz. L'occupazione si accompagnava al radicamento di cittadini portoghesi che occupavano la terra come contadini o artigiani, con la conseguente politica dei *casamentos*<sup>59</sup>. L'impero del pepe si allargò fino a comprendere i territori che si estendevano dal Mar Rosso all'estremo oriente.

Sotto il governatorato di Afonso de Albuquerque la presenza portoghese in Asia conobbe un periodo di grande splendore, benché non si fosse ancora arrivati all'occupazione militare di Aden, che avrebbe bloccato la via verso Alessandria d'Egitto realizzando uno degli obbiettivi della strategia manuelina. Nonostante ciò la Repubblica di Venezia, principale beneficiaria dei carichi di spezie che giungevano dal Cairo in Europa, cominciò a mostrare preoccupazione per la politica aggressiva del re portoghese, temendo la completa esclusione dei mercanti arabi dalle rotte di approvvigionamento del pepe. Ma se è vero che a Venezia giungevano quantità minori di spezie da Beirut e Alessandria, questo era dovuto in gran parte alla pesante crisi commerciale che aveva coinvolto l'Egitto. Venezia, dopo un primo tentativo di alleanza con il sultano mammalucco di Egitto, i cui interessi erano parimenti minacciati dalla presenza portoghese, decise nel 1527 di proporre a D. João III di ricevere tutto il pepe in arrivo a Lisbona tranne quello per il consumo interno del regno<sup>60</sup>.

La storiografia più recente mostra che la decisione di imporre il

<sup>58</sup> SUBRAHMANYAM, *The portuguese empire*, pp. 67-69.

<sup>59</sup> Sulla politica dei *casamentos* e sulla presenza di *casados*, *clérigos* e *soldados* in India si veda BOYAJIAN, *Portuguese trade*, p. 29. Il termine *casado* si riferisce a coloro che godevano del diritto di risiedere legalmente in Asia.

<sup>60</sup> Abbandonata la decisione di scendere a patti con il sultanato islamico contro una potenza cattolica, Venezia cercò durante tutto il XVI secolo di stringere accordi con il regno portoghese per garantirsi il monopolio sulla distribuzione del pepe in Europa. BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, pp. 585-586. Si veda anche SUBRAHMANYAM, *The portuguese empire*, p. 65, e ALMEIDA, *Capitais e capitalistas*, p. 50.

monopolio della *Carreira da Índia*, impedendo ai portoghesi di trasportare spezie dall'Asia per vie legali attraverso il Capo di Buona Speranza, aveva spinto i mercanti a fare ricorso al contrabbando per la via più tradizionale del Mar Rosso. Di conseguenza è da ridimensionare l'idea diffusa di una rivalità tra le due rotte e insistere, invece, come fa Subrahmanyam, sul fatto che il monopolio della rotta del Capo e i tentativi di bloccare la via del Mar Rosso miravano innanzitutto a minare le risorse finanziarie dei Mammalucchi prima e dei Turchi poi, la cui presenza minacciava il disegno geopolitico del re portoghese. Subrahmanyam, inoltre, ricorda l'importanza degli studi quantitativi condotti da C.H.H. Wake per confutare la storiografia tradizionale sviluppata da Frederick Lane, Vitorino Magalhães Godinho, Fernand Braudel e Niels Steensgaard che minimizza l'impatto che la scoperta della rotta del Capo ha avuto sui mercati europei e fornisce una periodizzazione del successo della rotta asiatica nel commercio delle spezie divisa in tre momenti: una prima fase di dominio incontrastato (1500-1530), una fase di ripresa del commercio del Mar Rosso (tra il 1530 e il 1570) e la definitiva sconfitta operata dai Gujاراتi nel 1570<sup>61</sup>.

Afonso de Albuquerque mantenne la carica di governatore dell'India fino al 1515, ma nei sei anni in cui restò al potere crebbe una strenua opposizione alla sua politica, soprattutto da parte del ceto mercantile che preferiva dialogare direttamente con Lisbona. L'ostilità cresceva soprattutto tra i mercanti italiani, i quali ritenevano che Albuquerque avesse creato una struttura statale troppo centralizzata e militarizzata<sup>62</sup>. Secondo Carmen Radulet, la politica di Albuquerque,

<sup>61</sup> SUBRAHMANYAM, *The trading world*, p. 225; C.H.H. WAKE, *The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports, ca. 1400-1700*, «Journal of European Economic History», 8 (1979); ID., *The volume of European spice imports at the beginning and end of the fifteenth century*, «Journal of European Economic History», 15 (1986). Si veda anche K.H. O'ROURKE-J.G. WILLIAMSON, *Did Vasco da Gama Matter for European Markets? Testing Frederick Lane's Hypotheses Fifty Years Later*, IIS Discussion Paper, 118/March 2006.

<sup>62</sup> SUBRAHMANYAM, *The Portuguese empire*, pp. 66-69. Si veda anche RADULET, *Girolamo Sernigi*, pp. 75-76. È riportato l'episodio dello scontro tra Girolamo Sernigi e Afonso de Albuquerque in merito all'esplorazione del sud-est asiatico in vista della conquista di Malacca: «desta contraposição de interesses nasce um confronto direto entre Afonso de Albuquerque e os capitães da frota de Diogo Mendes, que acaba em episódios de intolerância que incluem prisão, processos, degredos, etc. Afonso de Albuquerque na carta dirigida ao rei D. Manuel, lamenta repetidamente o comportamento dos capitães Diogo Mendes, Girolamo Sernigi, Pêro Quaresma e Baltasar de Silva porque este não colaboram nos empreendimentos militares realizado

che anteponeva la conquista militare all'accumulazione delle ricchezze, fallì proprio per l'opposizione dei mercanti che ricevevano da Lisbona licenza di commerciare in Oriente, i quali sacrificarono al profitto la politica di dominio dei mari<sup>63</sup>.

Subrahmanyam ipotizza che l'ostilità verso la politica del governatore fosse diventata ancora più manifesta dopo la conquista di Malacca e l'inizio dello sfruttamento commerciale di questa regione che era guidato dal ceto mercantile, dalla piccola nobiltà e da elementi marginali nella società portoghese, a differenza del primo moto di espansione sulle coste dell'Africa e dell'India che era stato dominato dalla grande nobiltà e sostenuto anche da un impulso militare<sup>64</sup>.

La classe mercantile che aveva interessi commerciali in Oriente riuscì a imporre le proprie idee anche grazie alla minaccia del contrabbando, che, dopo le restrizioni imposte al libero commercio con l'introduzione delle regole del monopolio volute da D. Manuel, divenne una pratica sempre più diffusa. Le spezie venivano caricate presso il grande emporio commerciale di Malacca e trasportate verso il Cairo attraverso la rotta delle Maldive. In questo modo si eludeva anche il pagamento dei diritti daziari sul commercio locale, che costituivano la maggiore fonte di entrate dell'*Estado da Índia* ed erano corrisposti presso le principali piazze commerciali.

Negli anni Venti del XVI secolo la situazione precipitò, poiché le continue incursioni che subivano le flotte in partenza da Calcutta minacciavano di compromettere anche il commercio con il Golfo Persico e il Mar Rosso. Parallelamente le restrizioni imposte dal monopolio reale pregiudicavano i profitti dei privati e spingevano i mercanti a cercare nuove fonti di approvvigionamento del pepe.

Le priorità finanziarie dello stato portoghese e gli obblighi connessi allo *Estado da Índia* divennero la chiave di lettura della crisi cui andò incontro il sistema portoghese negli ultimi anni del regno di D. Manuel. Alla sua morte nel 1521 il figlio e successore D. João III (1521-1557) tentò una prima timida apertura del commercio favorendo la concessione di licenze in condizione di privilegio. La logica del si-

de sua iniciativa. Por outro lado também os incriminados fazem chegar as suas queixas à Corte portuguesa e provavelmente também a seguir estas vozes contrarias à maneira de proceder do governador, D. Manuel decide chamar Afonso de Albuquerque em Portugal, substituindo-o por o seu inimigo Lopo Soares».

<sup>63</sup> *Ibidem*. Cfr. B.W. DAFFIE-G.D. WINIUS, *Alle origini dell'espansione europea. La nascita dell'impero portoghese 1415-1580*, Bologna 1985, pp. 325-328.

<sup>64</sup> SUBRAHMANYAM, *The Portuguese empire*, p. 74.

stema redistributivo era sostituita da una politica che intendeva beneficiare chi si impegnava direttamente nel commercio asiatico. Nonostante ciò, il cammino verso la liberalizzazione si svolse con lentezza ed esitazioni, al punto che nel 1524 il re decise di introdurre il monopolio delle spezie di Malacca, costringendo i mercanti a comprare le merci a prezzo di costo. Nel mercato intra-asiatico si preferì, invece, lasciare ai mercanti privati la gestione del commercio locale, soprattutto nel tratto con la Cina, dal quale lo stato cercava di trarre un qualche profitto senza impegnarsi in un fallimentare controllo politico e militare<sup>65</sup>.

### 3. *La crisi dell'Estado da Índia*

Don João III inaugurò una politica di bassi dazi doganali che sacrificavano il guadagno immediato per unità alla scommessa del profitto sul volume del commercio a medio e lungo termine. Questa politica implicava una massimizzazione dei traffici e l'offerta di una struttura commerciale efficiente per i mercanti, la quale fu garantita dalla politica di tolleranza nei confronti del sultano, decisa dal pragmatismo politico del sovrano portoghese che desiderava offrire la tranquillità di cui il commercio aveva bisogno. Nel Golfo Persico la conquista di Diu e Bassein nel 1535 e di Ormuz nel 1543 integrarono le dogane già presenti ai tempi di D. Manuel e permisero all'*Estado da Índia* di basare le proprie finanze sulle rendite doganali<sup>66</sup>.

Nella seconda metà del XVI secolo la Corona portoghese aveva abbandonato qualsiasi irrealistico tentativo di controllare tutte le flotte che commerciavano nell'Oceano Indiano e aveva progressivamente sostituito la politica monopolistica con la concessione di *cartazes*, pri-

<sup>65</sup> Nel corso del XVI secolo si sperimentarono varie forme di concessione del commercio ai privati, fino ad arrivare alla liberalizzazione del 1570, che introdusse il sistema dell'acquisto di contratti di sfruttamento concessi ai singoli mercanti o a consorzi. PRAKASH, *Was the Portuguese Asian enterprise redistributive?*, p. 551. Si veda anche BOYAJIAN, *Portuguese trade in Asia*, p. 53.

<sup>66</sup> Sul ruolo strategico delle città di Diu e Ormuz per la politica portoghese nell'Oceano Indiano si veda GODINHO, *Os descobrimentos*, pp. 111-128. Tanto Ormuz quanto Diu erano, infatti, centri di primaria importanza per il commercio con la Persia, perciò si dice che «o estabelecimento em Ormuz não correspondeu jamais a qualquer intenção, inexistente, neste caso, de interceptar o fluxo de uma rota comercial – como seria o caso em Adem o Camarão – mas simplesmente à de controlar opulentas correntes mercantis de que se queria aproveitar». La sua occupazione era, dunque, funzionale alla nuova politica promossa da D. João III.

vilegi commerciali di cui beneficiavano non solo i mercanti europei, ma soprattutto le navi locali che operavano con convogli ufficiali lungo le coste dell'India<sup>67</sup>. Il fallito tentativo di fare di Aden l'avamposto portoghese all'entrata del Mar Rosso aveva lasciato lo stretto praticamente sguarnito di difese militari, obbligando i portoghesi a preferire una politica di pacifica collaborazione con i regni locali. Il primo assedio di Diu da parte degli Ottomani nel 1538 e la campagna del Mar Rosso del 1541 segnarono la fine di una politica di rivalità tra i Portoghesi e i Turchi per il controllo dell'interscambio commerciale tra Asia ed Europa. La debolezza del regno ottomano e le rivalità con i signori di Gujarat avevano permesso ai portoghesi di raggiungere nella seconda metà del XVI secolo una relativa sicurezza nel commercio dell'oceano indiano. La signoria portoghese sul mare era subordinata alla debolezza dei suoi concorrenti, che comunque riuscirono a garantire che significative quote di prodotti del commercio musulmano continuassero a transitare per il Mar Rosso<sup>68</sup>. Inoltre, rimanevano rivalità accese specie con il regno di Calcutta, che difese per tutto il XVI secolo una non facile indipendenza dal Portogallo, entrando spesso in conflitto con le fortezze e le *feitorias* che ancora organizzavano il commercio del pepe nel territorio del Malabar. Più a nord, oltre la città di Goa, l'impero portoghese godeva di una presenza territoriale molto forte, supportata anche dal radicamento di sudditi portoghesi che, una volta acquistate le terre e ottenuto il riconoscimento del titolo di signori, esercitavano la propria autorità sui contadini locali<sup>69</sup>.

<sup>67</sup> «The state of war could be used a justification for the denial to certain ships of the right to navigate. From the letter stems the so-called *cartaz* system, a system of safe-conduct issued to Asian ships by the Portuguese, initially on the Malabar coast, and later on Coromandel, in Gujarat, and elsewhere. According to the chronicler Gaspar Correia, in 1502, *cartazes* were first issued to ship from the Malabar ports of Kollam, Cochim and Cananore, in order to certify to the fact that they pertained to areas that were not at war with the Portuguese», SUBRAHMANYAM, *The Portuguese empire*, p. 77.

<sup>68</sup> DAFFIE-WINIUS, *Alle origini dell'espansione*, *passim*. Braudel giustifica la ripresa del commercio levantino con la distensione dei rapporti tra Turchi e Portoghesi che ebbero significative conseguenze anche sui prezzi dei beni che giungevano in Europa, poiché, come si è visto, il pepe del Mediterraneo e quello dell'Atlantico erano merci in concorrenza che tuttavia non si escludevano. Esisteva di fatto un solo mercato del pepe che attraversava tutta l'Europa da oriente a occidente e da nord a sud. BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, pp. 586-590.

<sup>69</sup> Newitt afferma che «in the 1580s the revenues of the *Provincia do Norte* exceeded those of Goa itself and were by far the most profitable possessions that the

La struttura dell'impero andava sempre più complicandosi e acquisendo caratteri burocratico-amministrativi che ne rendevano spesso complessa la gestione. Nel 1549 D. João III decise una riorganizzazione della struttura finanziaria dell'impero sostituendo il *provedor mor da Casa dos Contos*, la suprema carica della tesoreria di stato (*Casa dos Contos*), con un controllore generale, *vedor da fazenda da Índia*, che divenne responsabile delle finanze dello stato orientale. L'*alfândega*, ovvero la dogana, era amministrata da un *almoxarife*, di nomina regia e sottoposto al *vedor da fazenda*, che regolava le imposte secondo l'usanza locale e la discrezione regia. La dogana non era finanziata dal tesoro centrale ma riteneva come remunerazione una percentuale sui dazi. Le cariche di maggiore importanza potevano essere rivestite solo da nobili o soldati che avessero prestato servizio per almeno dodici anni, una clausola che riduceva il numero di possibili candidati, i quali spesso mancavano di una solida preparazione nell'amministrazione dello stato.

L'apparato amministrativo che si preoccupò delle finanze portoghese in Asia si costituì come una struttura di *feitorias* e dogane, che si estendeva dalla costa africana alle isole Molucche e che era unificata dall'asse portante costituito dagli organismi centrali radicati a Goa, da dove partivano le linee direttrici della politica finanziaria<sup>70</sup>. Per questo motivo Leonor Freire Costa parla a proposito dell'*Estado da Índia* di una talassocrazia, architettata a partire da una congiunzione di linee di traffico preesistenti, per assicurare lo sfruttamento della rotta del Capo e per garantire i suoi propositi monopolisti. Nella sua essenza era una rete di controllo non della produzione, bensì della circolazione delle merci, che mostrava un carattere eminentemente tributario<sup>71</sup>. La rete era difesa da circa cinquanta fortezze, chiamate a difendere le *feitorias* e le città commerciali. Alcune regioni erano assoggettate al dominio portoghese a seguito della conquista, mentre in altre i conquistatori avevano stretto accordi con i governi locali in cambio di trattati di pace. Esistevano, inoltre, altre forme di esercizio del potere regio, attraverso la costituzione di protettorati, o l'assoggettamento alla giurisdizione ecclesiastica del *padronado real*, o in alcuni casi la concessione di stabilire un *senado da câmera* che formalizzava lo status di repubbliche di mercanti per quegli insediamenti composti per lo più da mer-

Portuguese Crown had in the East», NEWITT, *A history of Portuguese overseas expansion*, p. 133.

<sup>70</sup> MIRANDA, *Organización financiera*, p. 261.

<sup>71</sup> COSTA, *Impérios e grupos mercantis*, p. 22.

canti costretti ad abbandonare il Portogallo, che in questo modo mantenevano un legame istituzionale informale con il regno lusitano<sup>72</sup>. Susana Münch Miranda ricorda che la complessità politica dell'*Estado da Índia* e le sue molteplici relazioni di potere sono state studiate dalla storiografia politica e istituzionale a partire dagli anni '80 del XX secolo, e ribadisce che l'affermazione della giurisdizione fiscale della monarchia portoghese in Oriente dipendeva dalle soluzioni di integrazione politica applicate per ciascun caso<sup>73</sup>.

Le spese sia militari che amministrative, che sostenevano la struttura dell'*Estado da Índia*, spinsero all'esplorazione di rotte collaterali a quella principale che lo univa all'Europa. Il commercio intra-asiatico, per lo più affidato con salvacondotti a mercanti privati residenti nelle regioni remote dell'Asia, si integrò nella rete commerciale dell'*Estado da Índia*<sup>74</sup>. La Corona portoghese aveva inizialmente cercato di inserirsi nel mercato delle spezie delle Molucche, ma la mancanza di risorse finanziarie aveva spinto lo stato a servirsi dei privati concedendo loro nel 1539 un privilegio di navigazione per il commercio di chiodi di garofano e noce moscata. Il contratto prevedeva libertà d'azione per i mercanti che, tuttavia, erano obbligati a consegnare un terzo della quantità comprata alle *feitorias* dell'*Estado da Índia*, pagando il costo del trasporto se avessero deciso di caricare la merce sulle navi di proprietà del re. Successivamente si cercò di estendere

<sup>72</sup> A questo proposito si veda M.A. LIMA CRUZ, *Exiles and renegades in early sixteenth century Portuguese Asia*, in *Historiography of Europeans*.

<sup>73</sup> MIRANDA, *Organização financeira, passim*; EAD., *A administração da Fazenda Real no Estado da Índia (1517-1640)*, Tesi di dottorato in História do descobrimentos e da expansão portuguesa, Faculdade de ciências sociais e humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2007; L.F. THOMAZ, *A estrutura política e administrativa do Estado da Índia no século XVI*, in *De Ceuta a Timor*, Lisboa 1994; A.M. HESPANHA, *Panorama da história institucional e jurídica de Macau*, Macao 1995; ID., *A constituição do império português. Revisão de alguns enviesamentos correntes*, in *O Antigo Regime nos trópicos. A dinâmica imperial portuguesa (séculos XVI-XVIII)*, a cura di J. Fragoso, F. Bicalho e F. Gouvêa, Rio de Janeiro 2001; C. MADEIRA SANTOS, «Goa è a chave de toda a Índia». *Perfil político da capital do Estado da Índia*, Lisboa 1999; A. VASCONCELOS DE SALDANHA, *Iustum Imperium dos Tratados como Fundamento do Império dos portugueses no Oriente: estudos de história do direito internacional e do direito português*, Lisboa 1997.

<sup>74</sup> COSTA, *Impérios e grupos mercantis*, pp. 22-23; PRAKASH, *International consortium*, p. 14: «beginning as early as the period of Afonso de Albuquerque [...] the intra-Asian trade of the Portuguese was considerably larger in value and substantially more lucrative than the trade between Goa and Lisbon. [...] while a large part of the profit in the intercontinental trade went to the Portuguese Crown, the profit from the intra-Asian trade accrued overwhelmingly to private individuals».

questo stesso modello al commercio del pepe nella Baia di Bengala, senza, tuttavia, ottenere il successo atteso<sup>75</sup>.

Una delle caratteristiche della nuova struttura amministrativa che si delineò nel XVI secolo fu la incorporazione delle entrate fiscali attraverso l'appropriazione di sistemi tributari preesistenti, che comportò la necessità di creare strutture amministrative che si sovrapponevano alle precedenti per arrivare alla centralizzazione nella riscossione dei dazi. Nonostante i tentativi di uniformare il sistema fiscale, era evidente che la struttura del sistema organizzativo che nacque intorno all'*Estado da Índia* era decentralizzata, non solo per i motivi legati alla geografia e alla distanza tra il centro e le diverse unità amministrative, ma anche per l'autonomia di cui godevano *feitores*, *almoxarifes* e tesorieri, i quali rispondevano solo a magistrati con effettivo potere nel governo della *fazenda real*: governatore, *vedor da fazenda* di Goa e *conselho da fazenda*<sup>76</sup>.

Questo modello decentralizzato di gestione della politica fiscale, che si diffuse nei differenti spazi dell'impero, è comune a tutte le istituzioni di politica finanziaria delle monarchie europee in età moderna, benché la Corona si assunse la funzione di entità fiscale nell'esercizio del proprio potere sovrano. La quota maggiore delle entrate delle *feitorias* asiatiche era rappresentata dalla riscossione dei dazi doganali, che erano impiegati per la manutenzione dell'organizzazione amministrativa, ecclesiastica, militare e navale. La destinazione locale delle entrate dell'*Estado da Índia* ha condotto la storiografia a riflettere sul fatto che nella seconda metà del XVI secolo la struttura amministrativa portoghese in Oriente aveva raggiunto un grado di autonomia che le permetteva di autofinanziarsi. L'autonomia contabile delle singole unità amministrative era evidente anche nella distinzione dei flussi finanziari dell'*Estado da Índia* e quelli che venivano dall'esplorazione della rotta del Capo<sup>77</sup>.

Negli anni '70 del XVI secolo la Corona, a causa delle ripetute

<sup>75</sup> «Passou a vigorar o seguinte regímen: qualquer pessoa poderia carregar cravo, mas de todo o que carregasse seria obrigada a vender a Sua Alteza um terço ao preço de Maluco, que era a três *pardaos* o bar. Se o transportasse para Malacca em navios pertencentes a Coroa pagaria além disso de *choquel* – contribuição devida pelo frete – três bares por cada dez, ou seja o 30%; e novo frete ainda se da Malacca para a Índia viajasse a bordo de navio de Estado», THOMAZ, *A questão da pimenta*, p. 114. Si veda anche SUBRAHMANYAM, *The Portuguese empire*, pp. 74-79, e PRAKASH, *International consortium*, p. 20.

<sup>76</sup> MIRANDA, *Organización financiera*, pp. 271-273.

<sup>77</sup> COSTA-LAINS-MIRANDA, *História econômica*, pp. 126-132.

crisi finanziarie e un rinnovato interesse per la politica nel Mediterraneo, abbandonò qualsiasi impegno diretto nel commercio interno all'Asia, preferendo optare per una politica di concessioni in cambio dei servizi offerti dai privati. Il sistema dei «*concession voyages*»<sup>78</sup> costituì la spina dorsale del commercio dei mercanti privati in Asia, che si basava sull'incremento delle funzioni delle case doganali nell'impero asiatico, da cui tanto l'*Estado da Índia* quanto la Corona portoghese potevano attingere risorse finanziarie. Il modello di contratto che si affermò in questi anni era chiamato «partido do meio», che Francisco da Costa nel *Relatório sobre o trato da pimenta* del 1613 descriveva in questi termini: i «contrattatori» provvedevano l'intero capitale per l'acquisto del pepe e delle spezie in India. Una volta giunte a Lisbona, le merci venivano registrate nel magazzino della *Casa da Índia*, in modo che la metà fosse venduta, a un prezzo stabilito, agli ufficiali della Corona, e l'altra metà rimanesse di proprietà dei mercanti privati<sup>79</sup>.

La gestione dell'Impero divenne sempre più complessa e il Portogallo non era abbastanza ricco per mantenere la vasta rete dei commerci, le fortezze, le squadre di difesa, i funzionari. Come sostiene Braudel, l'impero doveva nutrire l'impero<sup>80</sup>. All'apice del suo splendore l'impero asiatico cominciava a mostrare segni di cedimento e la crisi imminente minacciava la struttura stessa dei traffici della *Carreira da Índia*. La distanza dei mercati consumatori e di approvvigionamento, le nuove realtà della navigazione portoghese ed europea<sup>81</sup>

<sup>78</sup> PRAKASH, *International consortium*, p. 20, e BOYAJIAN, *Portuguese trade in Asia*, pp. 86-87.

<sup>79</sup> F. DA COSTA, *Relatório sobre o trato da pimenta feito por Francisco da Costa, escrivão da feitoria de Cochim* [1607], pubblicato in *Documentação Ultramarina Portuguesa*, III, a cura di A. Da Silva Rego, Lisbona 1963, p. 319; BOYAJIAN, *Portuguese trade in Asia*, pp. 19-21.

<sup>80</sup> BRAUDEL, *Civiltà e imperi, passim*. Subrahmanyam sottolinea che i Portoghesi non si trovarono mai soli nella gestione del commercio asiatico dovendo tenere conto anche dello sviluppo dei regni che con il Portogallo entravano in contatto per il commercio delle spezie e che si posero in concorrenza con il regno lusitano.

<sup>81</sup> «Even at sea, where the Portuguese had so long been pre-eminent not only in the East but even over the European states of the Atlantic seaboard, Portugal was failing to keep pace with innovation and change. [...] the Portuguese had experimented with other types of ship [...] but they remained wedded to the *nau*, building ever larger and larger vessels, using timber resources in India and eventually in Brazil to produce monsters of over 1.500 tons. Although in the late sixteenth century the Portuguese began to build smaller and lighter ships which would compete more effectively with Indian vessels, no immediate measures were put into effect to

e la carenza di riserve di capitale dello stato resero Lisbona sempre più debole dal punto di vista finanziario, nonostante la chiusura della *feitoria* di Anversa avesse lasciato alla capitale portoghese il compito di monopolizzare la distribuzione del pepe e delle spezie in Europa con la conseguenza di attrarre nella città ingenti capitali. Tuttavia, Boyajian sostiene che il fatto che le maggiori case mercantili europee andassero ora a rifornirsi di spezie a Lisbona non mutò i termini dei contratti di vendita stabiliti dalla Corona. I debiti del re superavano le entrate che gli venivano da diversi fronti. La monarchia portoghese – organizzatrice e beneficiaria dell'iniziativa commerciale in Oriente – era minacciata dal rischio di insolvenza ad appena un secolo di distanza dalla prima spedizione di Da Gama verso l'Asia<sup>82</sup>.

I due decenni centrali del XVI secolo furono caratterizzati da una ripresa degli interessi portoghesi in Africa, che prendeva forma con il tentativo di una conquista territoriale del Marocco. Con D. Sebastião I, che nel 1557 era succeduto sul trono portoghese a D. João III, l'ideale cavalleresco della crociata era tornato nuovamente popolare a corte, mentre lo spirito della controriforma animava un clima di intolleranza e persecuzione verso l'Infedele. Alla fine degli anni '60 il papa Pio V si mosse nella direzione di creare una lega anti-turca con lo scopo di espellere gli Ottomani dal Mediterraneo e a cui avrebbero preso parte tutte le potenze europee, in particolare le monarchie iberiche. La partecipazione di D. Sebastião non fu immediata, poiché, nonostante la presenza portoghese fosse desiderabile, il compito che egli era principalmente chiamato a svolgere era la difesa della cristianità nelle terre d'oltremare. Tuttavia, la missione storica del Portogallo di salvaguardare l'universalità della causa cristiana non poteva non coinvolgere il re nel Nord Africa, dove il nemico turco avanzava minacciando le posizioni acquisite dai Portoghesi. D. Sebastião I si impegnò personalmente nel 1577 in varie ambasciate presso le corti europee, in particolare quella spagnola, per ottenere l'aiuto necessario ad affrontare l'esercito turco in Africa. La difesa delle piazze cristiane in Marocco avrebbe allontanato il pericolo degli infedeli che minacciavano direttamente la penisola iberica, ma avrebbe anche permesso di ottenere oro e ricchezze dal Nord Africa e, con la ricostruzione degli avamposti commerciali, offrire benefici alla nobiltà guerriera.

modernise the Portuguese ships of the *Carreira da Índia*», NEWITT, *A history of Portuguese overseas expansion*, p. 146.

<sup>82</sup> V. RAU, *Privilégios e legislação portuguesa referentes a mercadores estrangeiros (século XV e XVI)*, Colonia 1970, e BOYAJIAN, *Portuguese trade in Asia*, p. 9.

Lo scontro tra i due eserciti avvenne nel 1578 ad Alcaçer-Quibir, nei pressi di Tangeri, e si concluse con la pesante sconfitta dell'esercito cristiano. D. Sebastião I, che aveva preso parte personalmente alla battaglia, morì durante il combattimento e il suo corpo scomparve, lasciando un vuoto dinastico che aprì una lunga crisi conclusasi nel 1580 con la nomina di Filippo II di Spagna a re di Portogallo. La corona portoghese entrò in una nuova fase della sua storia destinata a durare fino al 1640, quando il regno lusitano ottenne nuovamente l'indipendenza dalla corona spagnola.

In questi stessi anni l'*Estado da Índia* dovette affrontare una serie di difficoltà che minacciarono direttamente la sua sopravvivenza. Vi erano in primo luogo problemi strutturali che dipendevano dalla impossibilità a conciliare il bisogno di risorse finanziarie – che erano ottenute con la vendita dei diritti di esercizio del monopolio della Corona – e l'effettivo controllo centrale dell'amministrazione dell'impero. A questo si aggiungevano anche gli attacchi che i portoghesi subirono da concorrenti europei e asiatici a partire dagli anni '70. Ancora prima dell'arrivo degli Olandesi e degli Inglesi, nel 1565 la stabilità del commercio nel sud-est asiatico fu minacciata dalla presenza dei mercanti castigliani, che cominciarono a operare con base nelle Filippine<sup>83</sup>. Al di là della cattiva congiuntura economica, erano le carenze strutturali che impedivano ora di ottenere profitti dalle colonie, soprattutto per la Corona. Infatti, oltre ai privilegi che erano concessi agli ordini religiosi e alla nobiltà, bisognava tenere conto anche della corruzione che caratterizzava l'operato dei viceré dell'India, i quali erano condizionati da reti clientelari sempre più ampie<sup>84</sup>.

In questa situazione di precarietà nel 1571 si decise di dividere il regno in tre governatorati distinti, Mozambico, Malacca e Goa, per evitare una paralisi nella gestione del governo del vicereame. I tentativi di riforma che si erano succeduti nella speranza di salvare l'impero dalla sua stessa distruzione erano falliti e sostituiti progressivamente dall'espansione di nuove reti di alleanze e delle attività commerciali e missionarie. Nel sud-est asiatico parallelamente alle strut-

<sup>83</sup> I Castigliani, forti della loro superiorità economica, aspiravano a sottomettere le *feitorias* portoghesi in Oriente ponendo fine alla *Carreira da Índia*, indirizzando il commercio verso l'America. VALLADARES, *Castilla y Portugal*, pp. 21-22.

<sup>84</sup> MIRANDA, *Organización financiera*, pp. 288-289, che utilizza il termine corruzione per intendere gli abusi di competenza commessi da chi deteneva cariche nell'amministrazione regia a scapito tanto di chi era governato quanto della *fazenda real*. Cfr. soprattutto J. WAQUET, *Corruption, ethics and power in Florence, 1660-1770*, Philadelphia 1991.

ture ufficiali cominciò a svilupparsi un impero “non ufficiale” che, tuttavia, conquistò un'importanza sempre maggiore nel commercio delle spezie<sup>85</sup>.

In queste regioni la Corona portoghese, che ancora manteneva uno stretto controllo sulle flotte, sostituì il commercio di monopolio con la vendita diretta del titolo di capitano della nave in cambio di denaro. A partire dal 1556 ogni anno il titolo di capitano della nave reale era venduto a un nobile, generalmente supportato da un consorzio di banchieri. Il contraente comprava un singolo viaggio ed era suo interesse che la nave fosse sufficientemente grande per garantire elevati profitti. Ma pochi investitori erano disposti a finanziare ingenti somme di denaro per una sola spedizione senza nessun impegno di un investimento a lungo termine. Era evidente una debolezza nella organizzazione delle forme del commercio che era imputabile al modello primitivo di capitalismo che si era sviluppato in Portogallo, rendendo il regno vulnerabile alle minacce che più evolute organizzazioni commerciali potevano recare alle sue roccaforti commerciali.

Il commercio del pepe era rappresentativo delle debolezze che lo stato portoghese stava affrontando tanto in Asia quanto nei mercati europei dove venivano ridistribuite le merci. Ancora nella seconda metà del XVI secolo, il pepe era acquistato nelle *feitorias* reali presenti nel territorio del Malabar. La mancanza di denaro contante per l'acquisto delle merci sia in Asia, sia nei magazzini della *Casa da Índia*, rischiava di paralizzare l'intero sistema della *Carreira da Índia*, che poté mantenersi attivo solo grazie alla introduzione di capitali privati, che, come già era avvenuto nei primi anni di esplorazione delle rotte marittime, vennero in soccorso della Corona, svolgendo una funzione fondamentale per lo sviluppo dell'economia portoghese negli ultimi decenni del XVI secolo.

Se da un lato l'introduzione del sistema dei contratti, che prevedeva la vendita del diritto di sfruttamento delle rotte oceaniche ai privati, i quali dovevano importare una quantità stabilita di merce per conto della Corona, garantiva un alleggerimento della pressione finanziaria sulla *fazenda real*, dall'altro comportava una perdita del controllo diretto degli ufficiali del re sul commercio delle spezie, lasciando ai privati piena autonomia nel favorire la massimizzazione dei propri

<sup>85</sup> Boyajian sottolinea il ruolo svolto nelle regioni asiatiche dai cosiddetti nuovi cristiani, che, stabilitisi nelle regioni di influenza portoghese, svilupparono una rete di commerci spesso in concorrenza con i traffici ufficiali gestiti e controllati dalla corona. BOYAJIAN, *Portuguese trade in Asia*, p. 70.

profitti a scapito delle merci acquistate per conto del re. Era frequente che i mercanti privati acquistassero pepe di pessima qualità, che, dopo essere stato pesato e registrato nei porti asiatici, veniva scartato nei magazzini di Lisbona, dove, di conseguenza, si verificava un significativo aumento del prezzo. Nel 1585, a fronte delle eccessive perdite che la *fazenda real* stava subendo, il *vedor da fazenda*, il genovese Nicolão Pedro Coceno, decise di stipulare un accordo con il re di Cochim, che prevedeva che i *contratadores* ricevessero al momento dell'acquisto il 12% del prezzo del pepe, in modo che fossero costretti a pesare solo la merce asciutta e pulita, riducendo le perdite, che dovevano essere molto superiori al 12% del costo della merce<sup>86</sup>.

Stremata dai debiti e incapace di sostenere i costi crescenti, la Corona cominciò a contrattare a privati anche l'armamento dell'annuale *Carreira da Índia*. Alcune differenze distinguevano i due contratti che negli anni successivi furono appaltati a mercanti distinti e spesso a consorzi di mercanti, poiché verso la fine del XVI secolo era sempre meno lucrativo impegnare ingenti capitali nel commercio del pepe, il cui prezzo continuava a scendere in parte anche per la concorrenza del pepe mediterraneo che giungeva a Venezia. Nel contratto asiatico non c'era nessuna libertà per gli appaltatori sulla quantità di beni da acquistare cosicché essi erano costretti a cercare di ottenere la maggiore quantità possibile di pepe da portare a Lisbona; nel contratto per la vendita del pepe in Europa, invece, c'era maggiore libertà sui prodotti e non vi erano limiti sulla quantità di beni da esportare dalla capitale. La Corona portoghese aveva tutto l'interesse a cercare di vendere il pepe importato al tasso più alto possibile, nonostante nella seconda metà del XVI secolo il pepe che giungeva sui mercati europei attraverso il Cairo era in quantità così elevata da far scendere considerevolmente il prezzo sul mercato di Lisbona. Vittime della caduta dei prezzi erano gli appaltatori che, non riuscendo a trovare compratori nel breve periodo, non sempre avevano a disposizione il denaro necessario per allestire il viaggio successivo. Inoltre, gli agenti delle società mercantili inviati presso le *feitorias* indiane con lo scopo di controllare l'acquisto del pepe dovevano affrontare non pochi problemi per ottenere le quantità di pepe richiesto, poiché, non avendo i portoghesi un solido controllo sulla terraferma, dovevano fare ricorso a intermediari che gestissero il trasferimento delle merci dalle terre di produzione al porto.

<sup>86</sup> *Relatório sobre o trato da pimenta*, p. 313.

La caduta del prezzo del pepe e la diminuzione dei profitti legati al commercio con l'Asia furono all'origine delle numerose bancarotte per insolvenza cui andarono incontro i grandi consorzi mercantili, i quali trovavano, a partire dagli anni '90 del XVI secolo, sempre maggiore difficoltà a caricare le navi con la quantità di pepe che era richiesta da Lisbona. Alla difficile situazione dell'*Estado da Índia* si univa ora anche la concorrenza delle più moderne società mercantili olandesi e inglesi, che potevano vantare una gestione dei traffici molto più efficiente di quella portoghese.

Se è vero, però, che i Portoghesi nel corso del XVII secolo vennero progressivamente scalzati dal commercio con l'Asia, certamente non può essere sottovalutato il ruolo che essi ebbero nell'indebolire gli imperi asiatici, rendendoli più vulnerabili alla penetrazione europea e favorendo una modernizzazione delle relazioni con essi. A questa lettura, accolta dalla storiografia tradizionale, negli anni '40 del XX secolo si contrappose, nella scia degli studi del sociologo Van Luer, una tesi revisionista. Lo studioso olandese proponeva un approccio alla storia dell'Asia da una prospettiva asiatica e non "eurocentrica". L'Asia nel XVI secolo era politicamente stabile, tecnologicamente simile all'Europa e con una popolazione maggiore, mentre la presenza degli Europei in quel continente si era limitata per molto tempo all'occupazione di avamposti commerciali, che non avevano consentito loro di esercitare un'influenza marcata e duratura sul territorio. L'idea delle «two equal civilizations» metteva in ombra il ruolo dei Portoghesi, insistendo sulla scarsa penetrazione europea nelle regioni asiatiche e sul carattere essenzialmente commerciale della dominazione lusitana. Van Luer, nella sua analisi comparativa sulla nascita ed espansione degli imperi asiatici, giungeva a liquidare l'intera struttura dell'economia indo-portoghese come feudale. Così, nelle sue estreme conseguenze, la tesi delle «two equal civilizations» finiva per oscurare il ruolo non secondario svolto dai Portoghesi nello sviluppo del commercio dell'estremo oriente e nel potenziamento delle relazioni tra Cina e Giappone, monopolizzate dai Lusitani per oltre cinquanta anni, dal 1543 al 1609<sup>87</sup>.

BENEDETTA MARIA CRIVELLI  
*Università degli Studi di Milano*

<sup>87</sup> Cfr. J.C. VAN LEUR, *On the eighteenth century as a category in Indonesian History*, in *Historiography of Europeans*.