

IX

Il ruolo dei capitali internazionali nei viaggi di scoperta nei secoli XV e XVI

JACQUES HEERS

I racconti dei contemporanei, cronisti, capitani e marinai mettono soprattutto l'accento sul carattere avventuroso o drammatico dei grandi viaggi di scoperta; nuove epopee i cui episodi provocano angoscia o stupore, ma dove mancano spesso i dettagli precisi sull'organizzazione delle spedizioni.

Di queste imprese, gli storici moderni hanno voluto dare un'immagine più complessa, una analisi più scientifica. I loro sforzi si sono soprattutto concentrati sull'aspetto tecnico del problema: tipi di navi, evoluzione degli strumenti e delle tecniche della navigazione. Questi studi hanno fatto, dopo pochi anni progressi notevoli¹. Molto più rari sono, invece, i lavori che si interessano agli aspetti economici e finanziari della faccenda. Ci si può chiedere, infatti, come siano stati raccolti i capitali necessari per armare le navi, per il mantenimento degli equipaggi e per l'acquisto dei prodotti offerti in cambio agli indigeni delle terre lontane. In che misura questo armamento, per viaggi comunque molto rischiosi dove i profitti non sembravano sicuri, è diverso da quello dei bastimenti che navigano sugli itinerari del grande traffico marittimo, identificati da secoli? Gli uomini d'affari europei, quelli il cui successo oltrepassa lo stretto ambito della loro città, hanno pensato ai futuri profitti, hanno accettato di correre il rischio? Quale è dunque il ruolo da attribuire ai capitali internazionali nella preparazione dei grandi viaggi di scoperta nei secoli XV e XVI?

Questa relazione è redatta dal prof. J. Heers, dell'Università di Caen e sottoposta al prof. Ch. Verlinden dell'Università di Gand, che ha fatto una serie di osservazioni, di cui Heers ha tenuto conto.

¹ Cfr. in particolare i recenti lavori degli storici portoghesi e più particolarmente quelli del C.te Teixeira da Mota; vedere anche gli studi raccolti negli Atti dei precedenti Colloqui di Storia Marittima, soprattutto: 1957, comunicazione di G. Beaujouau e E. Poulle; 1957, comunicazione del C.te A. Teixeira da Mota. Cfr. anche: J. BENSUADE, *Histoire de la science nautique portugaise* (riassunto), Ginevra 1957; A. FONTOURA DA COSTA, *A Marinbaria dos descobrimentos*, Lisbona 1933; C.te G. LA ROERIE, *Navires et marins de la rame à l'hélice*, t. I, Parigi 1956; sull'insieme del soggetto: Jaime CORTESÃO, *Os descobrimentos portugueses*, Lisbona 1960, tt. I e II.

Ma le risposte cambiano necessariamente secondo il modo in cui si definisce il viaggio di scoperta. Si conoscono le difficoltà incontrate per determinare con certezza il primo viaggio, a parte qualche rara e spettacolare eccezione. Per tante spedizioni inventate molto tempo dopo, per interesse o sciovinismo degli scrittori che si affannano a vantare lo spirito d'intraprendenza dei loro paesi, quanti viaggi sconosciuti sono passati sotto silenzio per eccesso di discrezione, per desiderio di riservarsi gli eventuali guadagni, un nuovo banco di pesca, un mercato più facile in un'epoca in cui l'attrazione del guadagno l'aveva quasi sempre vinta sul gusto della pubblicità chiassosa. Ad ogni modo, prima del primo viaggio, ufficiale, omologato, e che si accompagna ad una sorta di presa di possesso della rotta marittima e delle terre scoperte, bisognerebbe parlare di tutti quelli imperfetti, che l'hanno preceduto, che hanno aperto la via, perfezionato le tecniche e impegnato gli equipaggi; di tutti questi approcci laboriosi, più oscuri, dovuti al caso o all'ostinazione dei pescatori in cerca di banchi più lontani ma meno frequenti².

Al contrario, bisogna attenersi al momento in cui la nuova rotta è identificata per la prima volta? Per molto tempo lo è ancora assai male, e ci vorranno talvolta molti viaggi prima che si possa arrischiarsi senza timore, sicuri degli scali, del regime dei venti, dei brutti passaggi da evitare. La "scoperta" cessa solo quando il viaggio di esplorazione cede il passo al vero traffico, alla routine commerciale che, in anticipo, può calcolare i suoi profitti. Momento cruciale, ma molto difficile da precisare perché varia considerevolmente a seconda delle difficoltà del tragitto, i mezzi messi in opera, l'importanza dei benefici attesi, la concorrenza delle nazioni rivali. Uno studio delle assicurazioni marittime permetterebbe sicuramente di collocare con precisione questo passaggio; bisognerebbe determinare a partire da quale viaggio i rischi sono stati volentieri coperti dagli assicuratori o, se lo sono stati sin dall'inizio, a che data il premio si sta-

² Cfr. l'opera di S.E. MORISON, *Portuguese Voyages to America in the XVth Century*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1940, che dopo Fr. MACHADO, (*Historia da expansão portuguesa no mundo*, Lisbona 1937, pp. 272-273), ricorda che il termine "scoprire" non era sempre utilizzato durante un primo viaggio accidentale e casuale; "scoprire" significava talvolta cercare una terra di cui si aveva già un'idea, anche se imperfetta o sbagliata; sull'uso della parola "scoprire" in Portogallo, vedere anche J. CORTESÃO, *Os descobrimentos* cit., capitolo intitolato *Que è o Descobrimento?* (t. II, p. 9 sg.) e ancora t. I, p. 364: «Os descobrimentos fez-se certamente por saltos... o por fases sucessivas e sobreostas em que a um primeiro descobrimento global se seguia o reconhecimento metodico dos accidentes e os contactos comerciais com os indigenas, no interior dos estuarios» (sulle coste d'Africa). Tuttavia, Verlinden fa precisamente notare che, molto spesso, la distinzione tra viaggio di "scoperta" e viaggio commerciale non è molto semplice da definire. D'altra parte, S.E. MORISON studia il problema dei "primi viaggi" portoghesi in America, quelli che avrebbero preceduto Colombo o Pedro Alvares Cabral. Le sue conclusioni negano l'esistenza di questi viaggi. Per la tesi contraria, vedere in particolare: M. HELENO, *O descobrimento da America*, Lisbona 1933; J. CORTESÃO, *Pre-Columbian Discovery of America*, in «Geographical Journal», C, 1937; E. PRESTAGE, *The Portuguese Pioneers*, Londra 1933; S. LARSEN, *La découverte de l'Amérique septentrionale en 1472-1473 par les Danois et les Portugais*, Coimbra 1926. Vedere anche: Ch. VERLINDEN, *Un précurseur de Colomb: Le Flamand Ferdinand van Olmen (1487)*, «Revista Portuguesa de História», X, Coimbra 1963.

bilizza e il tasso dell'assicurazione si avvicina a quello chiesto sugli itinerari del traffico tradizionale. Ma questo studio sull'assicurazione dei grandi viaggi di scoperte e sul primo traffico commerciale rimane, a quanto pare, da fare.

Ad ogni modo, gli uomini d'affari che sanno calcolare i rischi, che non cercano l'atto gratuito, hanno saputo vedere questo momento. Bisogna pensare che essi lo abbiano atteso per investire i loro capitali? Prima di studiare i fatti, si capisce facilmente come una conoscenza della mentalità del capitalista e della sua attitudine, gusto del rischio, spirito d'intraprendenza o timidezza e ricerca dei soli profitti certi, fornisce già degli elementi di risposta; attitudine, a dire il vero, molto influenzata dalle difficoltà economiche, la congiuntura dell'epoca. I "tempi difficili", là dove impervervano, sono favorevoli a tali investimenti?

Però questa partecipazione del grande capitalismo dell'epoca sembra necessaria, indispensabile, all'armamento delle navi? I viaggi di scoperte sono stati, dal punto di vista finanziario, un affare importante?

A prima vista, si è colpiti dalla modestia, dalla mediocrità dei mezzi messi in opera durante il XV secolo e ancora molto tardi nel XVI secolo. Le navi sono poco numerose, due o tre nella maggior parte dei casi; talvolta una sola: per Giovanni Caboto nella primavera del 1497, o per Paulmier de Gonneville nel 1503³. Ma soprattutto, sono dei bastimenti di poca importanza. Navi atlantiche quasi sempre, per le quali, dall'inizio del XV secolo, la stazza è espressa in tonnellate; navi atte a navigare in estuario o sulle coste difficili, insomma navi da esplorazione capaci di essere condotte nei passaggi più pericolosi, maneggevoli, di scarso pescaggio. È senza dubbio il grosso vantaggio del vascello atlantico e, in particolare, della caravella, sul suo rivale mediterraneo, molto più pesante, costruito per traffici sicuri e senza sorpresa. I Castigliani e i Portoghesi hanno così scelto molto regolarmente, almeno all'inizio, per i loro viaggi di esplorazione, le unità più leggere, molto più modeste di quelle che usavano per i loro commerci regolari alla stessa epoca o poco tempo prima. Di fronte alle circa 300 tonnellate delle navi basche che, numerosissime, viaggiano, dall'inizio del XV secolo, su tutte le rotte del Mediterraneo, le caravelle di Colombo stazzano soltanto 120 e 60 tonnellate; le 5 navi di Magellano, pur lanciate in un'impresa che si sa pericolosa, ma fors'anche molto proficua, stazzano rispettivamente solo 130, 130, 90, 60 e 60 tonnellate. In Inghilterra, il 15 luglio 1484, è con un bastimento di 80 tonnellate che Thomas Lloyd, «il migliore marinaio d'Inghilterra», prende il mare per raggiungere nuove terre lontane ad ovest dell'Irlanda⁴.

³ Per il numero di caravelle impiegate durante dei viaggi di scoperta, tra il capo Bojador e il capo Verde, cfr. la carta stabilita da J. Cortesão (*Os descobrimentos* cit., t. I, p. 283): ogni volta una sola nave; salvo però nel 1444, anno in cui si notano sei caravelle con Lançarote, ma non si tratta qui di un vero viaggio di prima esplorazione; lo stesso anno, Dias va molto più a Sud, fino al Capo Verde, ma con una sola nave.

⁴ MORISON, *Portuguese Voyages* cit., p. 51; a loro volta i Castigliani comprano, all'inizio del XVI secolo, delle caravelle dai Portoghesi per il loro traffico di semi-cabotaggio nel Mare delle Antille, (CORTESÃO, *Os descobrimentos* cit., pp. 328-329).

E questa predilezione per la nave piccola dura molto. Quella di Giovanni Caboto, durante il primo viaggio nel 1497, ha solo 18 uomini nel suo equipaggio⁵; l'“Espoir” di Gonneville, che pure ne ha 60, non fa che 120 tonnellate⁶, la “Pensée” e il “Sacre” di Jean e Raoul Parmentier nel 1529, 200 e 120 tonnellate⁷; e non sono certo le sue navi più grosse quelle che Jean Ango arma a Dieppe per le spedizioni lontane⁸. Per il secondo viaggio di Giovanni Caboto, i mercanti di Bristol non hanno dato che quattro «piccole navi»⁹, mentre sin dal 1480, ne costruivano certe che raggiungevano 500 tonnellate¹⁰; ma queste ultime erano per il commercio. Un po' più tardi, il “Paul” di Plymouth in rotta verso il Brasile (ma si tratta ancora di una scoperta?) fa tutt'al più 250 tonnellate¹¹; e nel 1552-1553, alla flotta di Thomas Windham, che alza l'ancora per la seconda volta verso la Guinea con il “Lyon” di 150 tonnellate, il “Buttolfe” di 150 tonnellate e una caravella portoghese di 60 tonnellate¹², risponde quella dei Merchants Adventurers in cerca del passaggio del Catay da Nord Est, le cui tre navi stazzano rispettivamente 160, 120 e 90 tonnellate¹³. Eppure a quell'epoca, si sapevano armare in Inghilterra bastimenti molto più potenti: il “Great Harry” di 1500 tonnellate nel 1514, il “New Great Harry” di 1000 tonnellate nel 1539 e quelle sei navi di più di 500 tonnellate che contava, tra i suoi 53 vascelli, la marina inglese alla fine del regno di Enrico VIII¹⁴.

Stessa politica nei porti normanni dove si nota anche una chiara opposizione tra la piccola nave dei primi viaggi lontani e quelle più potenti armate per il commercio. Al momento del suo secondo viaggio nel 1535, J. Cartier ordina soltanto tre piccoli bastimenti: l'“Ermillon” di 40 tonnellate, la “Petite Hermine” di 60 tonnellate, la “Grande Hermine” di 110 tonnellate.

In queste condizioni, l'organizzazione di una nave o di una flotta di scoperta richiede investimenti molto limitati. Investimenti che, a quanto pare, possono essere, nella maggior parte dei casi, facilmente raccolti sul posto. Come paragonare il prezzo di costo di queste navi, di questi battelli, a quello dei vascelli mercantili dell'epoca: galee o enormi navi a vela di Firenze, Venezia e Genova che stazzano dalle 400 alle 1500 tonnellate metriche,

⁵ J.A. WILLIAMSON, *A short History of British Expansion*, t. I, *The Old Colonial Empire*, Londra 1941, pp. 68-69.

⁶ M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Parigi 1952, p. 250.

⁷ Ch.-A. JULIEN, *Les débuts de l'expansion et de la colonisation françaises*, Parigi 1947, p. 100.

⁸ JULIEN, *Les débuts* cit., p. 98 e MOLLAT, *Le commerce* cit., pp. 342, 501 sgg.

⁹ WILLIAMSON, *A short History* cit., p. 70.

¹⁰ Cfr. E. CARUS-WILSON, *The Overseas Trade of Bristol*, Londra 1954; navi armate da W. Canynges (la Mary Canynges di 400 t, la “Mary Redcliffe” di 500 t).

¹¹ J.W. BLAKE, *Europeans in West Africa, 1450-1560*, Londra 1942, 2 voll., p. 249.

¹² BLAKE, *Europeans* cit., p. 305.

¹³ WILLIAMSON, *A short History* cit., p. 87.

¹⁴ WILLIAMSON, *A short History* cit., pp. 78-80.

kogge dell'Ansa, navi a vela e barche di Marsiglia o di Catalogna, di Siviglia, o ancora quelle basche e portoghesi del Mediterraneo di cui si parlava or ora?

Le due navi che Luigi XI manda al Capo Verde nel 1483, pur con 300 soldati, gli sono costate solo 100 scudi¹⁵. Le Società, fondate in occasione dei grandi viaggi dell'inizio del XVI secolo, impegnano ancora solo capitali abbastanza modesti; per Verrazano, nel 1523, certi azionisti non hanno dato che 100, 200 o 300 scudi¹⁶; nel 1526, l'associazione Jean Ango-ammiraglio Chabot ha speso circa 4000 lire per le due galeazze dell'ammiraglio e 2000 per la nave a vela del visconte di Dieppe¹⁷. Certo, le spese impegnate in Castiglia, durante le spedizioni di Colombo e Magellano, sembrano più importanti; quelle della flotta di Palos sono state valutate a 2 milioni di maravedì e si sa che quella del giro del mondo ha mobilitato in partenza 9 milioni di maravedì¹⁸; cioè rispettivamente circa 5000 e 24000 doppie di Castiglia. Ma queste cifre sono senza dubbio molto superiori al valore intrinseco delle navi; per le cinque navi di Magellano, ci sono voluti solo 4 milioni di maravedì¹⁹.

Ora, sin dalla metà del XV secolo, bisognava spendere a Genova all'incirca il valore da 600 a 800 doppie castigliane solo per comprare il legno grezzo necessario alla costruzione di una nave a vela; l'albero principale costava facilmente 1000 doppie e occorrevano ancora, per non parlare che delle cose principali, da 1400 a 1500 doppie per le vele e i cavi. Completamente finita e armata, una nave a vela di Genova valeva facilmente da 8000 a 10000 doppie²⁰.

Per gli Italiani dunque, e per il commercio, era indispensabile l'apporto di grande capitale, o almeno la partecipazione di uomini d'affari potenti, che disponessero di mezzi notevoli. Al contrario, la caravella, o qualsiasi nave utilizzata all'epoca delle prime scoperte, è una *produzione artigianale*; essa richiede poco materiale e anche poco denaro; solo una grande abilità e una bella esperienza tecnica. Questo spiega senza dubbio che queste navi, le più gloriose dell'epoca, siano state costruite e armate non nei grandi porti che disponevano di capitali e si dedicavano prima di tutto al grande traffico e alla banca, ma in quelli in cui la vita marittima era rimasta più semplice, limitata all'armamento e ai trasporti, spesso per conto di stranieri, verso i grandi mercati esteri. Esiste, alla fine del Medioevo, *una sorta di divorzio* tra i grandi porti di commercio e quelli molto più numerosi dove la vita marittima è ancora in pieno sviluppo; tra, da una parte, l'attività degli Italiani che conosce

¹⁵ Ch. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la marine française*, t. II, p. 391 (nel 1483); cfr. anche R. GANDILHON, *La politique économique de Louis XI*, Parigi 1941.

¹⁶ LA RONCIÈRE, *Histoire* cit., t. III, p. 258.

¹⁷ La Società formata in quest'occasione riuniva in totale un capitale di 20000 lire (cfr. LA RONCIÈRE, *Histoire* cit., t. III, p. 265).

¹⁸ St. ZWEIG, *Magellan*, Parigi, p. 321 sg.

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Cfr. J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle*, Parigi 1961 [Trad. it. Milano 1984].

una assai stretta specializzazione al servizio di qualche raro itinerario e traffico, e dall'altra, quella degli Iberici molto più variata e intraprendente.

I viaggi di scoperta furono così non opera dei grandi capitalisti italiani che, signori di grossi profitti, trascurano quantità di settore e pagano le genti di Spagna e di Lisbona per assicurare il proprio rifornimento²¹, ma degli Atlantici che sono ancora più marinai che mercanti. Furono soprattutto opera di piccoli porti, baschi o portoghesi, e di Palos, che di Siviglia o di Cadice; anche in Inghilterra, i marinai di Bristol hanno giocato un ruolo molto più importante di quello dei grandi mercanti o finanzieri italiani di Londra. È una questione di tradizione, di esperienze e di competenza, più che di denaro.

Sovente, soprattutto per quanto riguarda l'armamento, è un'impresa modesta, talvolta oscura. Una delle caravelle di Colombo, la "Pinta", era proprietà dei membri dell'equipaggio.

Inoltre, i carichi trasportati non rappresentano per la maggior parte del tempo che somme di piccola entità. Sono povere merci destinate a operazioni di baratto con gli indigeni, della paccottiglia, oggetto della piccola industria locale: chiodi, chincaglieria, pettini, specchi e ninnoli, candelabri, tutt'al più quadranti di orologi e orologi. Poche stoffe e sempre tele, non c'erano panni. Aggiungiamo le perle di cui Venezia aveva potuto riservarsi una sorta di monopolio e di cui i Francesi, che le chiamano le «rassades de voires», caricano sei quintali su l'"Espoir", nel 1503. In totale, allo stesso modo, cose senza grande valore, «besognes de petit prix»²². Magellano, anche se va a cercare le spezie nell'Oceano Indiano, là dove i mercanti sono difficili, prende a bordo solo 1.700.000 maravedi di merci per cominciare²³, ossia appena 4500 doppie; somma certo sufficiente perché si faccia appello a un vero mercante, Cristóbal de Haro, ma che rimane però più volte (spesso 20 o 30 volte) inferiore al valore delle merci caricate dagli Italiani su una sola delle loro navi in partenza per il Levante o l'Inghilterra.

Bastimenti poco numerosi e modesti, investimenti in merci ancor più mediocri, il viaggio di scoperta resta, dal punto di vista finanziario, un piccolo affare paragonato all'impresa commerciale classica, che utilizza gli itinerari identificati e che non può fare a meno dei capitali internazionali.

Bisogna così constatare che molte spedizioni marittime lanciate alla ventura verso terre sconosciute sono state preparate da gente che non disponeva, talvolta, che di mezzi piuttosto scarsi. Spesso sono semplici imprese individuali o di famiglia. Quando, nel 1402, Jean de Béthencourt lascia la Normandia, deve, per comprare una nave, ipotecare una buona parte dei suoi beni²⁴;

²¹ Cfr. J. HEERS, *Navires et marchands basques en Méditerranée*, dans «Bulletin Hispanique», LVII, 1955.

²² Ch.-A. JULIEN, *Les Français en Amérique pendant la première moitié du XVI^e siècle*, Parigi 1946, p. 29.

²³ ZWEIF, *Magellan* cit., tavole in appendice.

²⁴ M. MOLLAT, *La place de la conquête normande dans l'histoire coloniale française*, «Anuario de Estudios Atlánticos», Madrid 1958.

così fu montata, con risorse molto limitate, la grande spedizione normanna. Altri avventurieri conquistatori: i Guasconi di Peyrot de Monluc che, nel 1566, vendono o impegnano le loro terre per andare a scoprire e conquistare, con 800 uomini, una base africana da dove avrebbero potuto intercettare il traffico delle spezie; essi riescono così ad armare due navi guidate da due piloti portoghesi e due *roberges* per portare gli uomini²⁵; spedizione sfortunata il cui unico risultato, disastroso da tutti i punti di vista, fu il sacco di Funchal, ma che dimostra che, senza appoggio dei mercanti o uomini d'affari, ci si poteva così lanciare sui mari, alla ventura.

Bisognerebbe anche riservare un grande spazio alle scoperte, mal conosciute, dei pescatori che, con i loro approcci faticosi, spesso segreti, hanno permesso poi di lanciare sulle stesse rotte, diventate più familiari, le navi di "scopritori", poi di mercanti. Senza le informazioni, incomplete senza dubbio e difficili da ottenere e da interpretare, dei padroni pescatori, si spiegherebbero male i successi delle scoperte nell'Atlantico del Nord. Molto presto, nel XV secolo, i pescatori di Hull e di Bristol hanno trovato la rotta diretta verso l'Islanda senza passare per Bergen, su bastimenti molto piccoli aprendo la via ai mercanti di Bristol che non sono venuti che molti anni dopo su navi più grosse; più tardi ancora, questi pescatori inglesi, lasciando l'Islanda dove le loro campagne erano sempre più difficili, si sono lanciati verso il Nord-ovest fino ai lontani banchi di Terranova. Lo stesso per i padroni bretoni e normanni che, anch'essi, hanno frequentato questi passaggi; da lì senza dubbio l'esperienza dei porti francesi della Manica per questi lontani viaggi e l'abilità dei piloti di Dieppe e di Saint-Malo. Lo stesso infine per i Baschi, o per i Portoghesi di Lisbona e delle Azzorre (questi ultimi ugualmente piloti famosi e molto ricercati nel XVI secolo), che intraprendevano grandi spedizioni per la pesca alla balena nei mari nordici e hanno allora esplorato tutta la Baia di Hudson²⁶.

Senza alcun dubbio tutte queste attività dei pescatori d'Occidente erano all'epoca puramente artigianali; gli uomini d'affari del porto non se ne interessavano sempre e mai ad ogni modo i finanzieri internazionali. La pesca è affare di gente modesta; tranne talvolta in Andalusia o nel Mediterraneo dove lo sfruttamento delle *mandragues*²⁷ e del corallo²⁸ attirano le grandi case commerciali di Venezia e Genova; ma si tratta di imprese sicure d'importanti

²⁵ JULIEN, *Les débuts* cit., pp. 263-266.

²⁶ Sul ruolo dei pescatori spagnoli e portoghesi nel movimento di espansione verso le terre lontane, cfr. H.P. BIGGAR, *Precursors of Cartier*, e anche MORISON, *Portugueses Voyages* cit., che ricorda che Terranova fu per prima chiamata dagli Spagnoli «Tierra de los Bacallāos» e che la gente delle Azzorre cercava costantemente nuove terre per conto loro, e questo molti anni dopo la scoperta dell'America, fino al 1770.

²⁷ Quelle dell'Andalusia, appaltate dal Duca di Medina Sidonia e gestite dai Genovesi; quelle di Sousse, ugualmente gestite da una Compagnia genovese (Cfr. R. BRUNSCHWIG, *Deux récits de voyages en Afrique du Nord du XV^e siècle*, Parigi 1936).

²⁸ Quelle della Calle soprattutto, vicino a Bona; cfr. O. PASTINE, *L'arte dei corallieri...*, Genova 1933; cfr. poi gli studi sul "Bastion de France".

profitti, di vere e proprie operazioni di un'industria quindi che non ha niente a che vedere con la scoperta.

Anche al di fuori dei cavalieri avventurieri, scopritori o conquistatori, e degli oscuri e anonimi padroni pescatori, gli armatori e mercanti sono stati spesso all'origine dei grandi viaggi di scoperta senza ricevere, per quello, l'aiuto degli uomini d'affari padroni del traffico internazionale; essi si accontentano facilmente dei loro capitali o di quelli che hanno potuto raccogliere sul posto tra la gente del loro ambiente. All'inizio del XVI secolo, quando Paulmier de Gonneville ritorna dal suo soggiorno a Lisbona, forma una società di 9 armatori o mercanti tutti borghesi di Honfleur per armare una sola nave²⁹; malgrado l'importanza delle relazioni economiche tra Honfleur e Lisbona, o Siviglia³⁰, non si può parlare qui di capitali internazionali. La stessa cosa d'altronde per i mercanti di Bristol che frequentano, anch'essi, molto volentieri Lisbona e Siviglia, vi fanno lunghi soggiorni³¹, rimanendo però uomini d'affari il cui interesse non oltrepassa un quadro abbastanza ristretto. E quando, nel 1501, il re Enrico VII, aveva concesso a Sebastiano Caboto licenza di organizzare una spedizione per scoprire «qualsiasi terra non occupata ancora dai Cristiani», il marinaio aveva trovato il denaro da questi uomini di Bristol, aiutati da tre Portoghesi, senza dubbio piloti, nati alle Azzorre³². È con la sua nave che W. Hawkins intraprese il viaggio in Brasile nel 1530.

I Pinzon che hanno permesso, si assicura, il viaggio di Colombo impegnandosi, sia direttamente sia sotto forma di prestiti, per circa un milione di maravedì, non sono che armatori di Palos, porto attivo certamente e in pieno sviluppo, ma dove le compagnie straniere sembrano avere un ruolo piuttosto mediocre, inferiore ad ogni modo a quello che esse hanno a Siviglia, Cadice o Sanlúcar. I grandi uomini d'affari, capitalisti internazionali non operano allora né a Bristol, né a Dieppe, né a Honfleur o a Palos.

Tutto sommato, si deve così considerare che numerosissimi sono i viaggi di scoperta intrapresi senza aiuto immediato dei grandi finanziari.

Eppure essi talvolta intervengono in condizioni che non è sempre facile precisare. Tale è il caso, prima di tutto, delle *imprese ufficiali*, concepite e realizzate sotto l'autorità del sovrano. Qui l'origine dei capitali è spesso incerta: il re stesso, qualche grande personaggio, il tesoro dello Stato, spesso con una partecipazione del capitale privato; ma quest'ultima non è necessariamente importante. Si sa che la Corona avrebbe fornito da sola un milione di maravedì sui due milioni che sarebbe costato il primo viaggio di Colombo³³. Sui 9 milioni di maravedì raccolti per la partenza di Magellano, Cristobal de

²⁹ JULIEN, *Les Français* cit., p. 30.

³⁰ Ch. VERLINDEN, *The rise of Spanish trade in the middle ages*, in «The Economic History Review», 14, 1940.

³¹ CARUS-WILSON, *The Overseas Trade* cit.; B. PENROSE, *Travel and Discovery in the Renaissance, 1420-1620*, Cambridge (Mass.) 1955, p. 170.

³² PENROSE, *Travel* cit., pp. 143-144; WILLIAMSON, *A short History* cit., p. 75 sg.

³³ S. DE MADARIAGA, *Christophe Colomb*, Parigi 1951 [Trad. it. Milano 1961].

Haro, ricco mercante di Anversa che ha soggiornato a Lisbona, che intrattiene strette relazioni con i banchieri tedeschi e che viene presentato volentieri come il capitalista, il finanziere della spedizione, ha dato meno di due milioni; spedizione d'altronde sfortunata dal punto di vista commerciale e finanziario perché non consentì di distribuire al ritorno, dopo più di 1000 giorni di navigazione e la vendita di 533 quintali di pepe, che un profitto del 4%.

Ma come valutare e definire la parte dei capitali e dei mercanti nelle esplorazioni organizzate dai sovrani portoghesi lungo le coste d'Africa e verso le isole, alla ricerca del mercato dell'oro e più tardi della rotta dell'Oceano Indiano? I primi viaggi preparati da Enrico il Navigatore sembrano veramente viaggi di scoperte, imprese scientifiche; ma queste avventure impegnano solo una o due caravelle, condotte da gentiluomini, cavalieri e, in definitiva, servitori del Re: un Gil Eanes, ad esempio, o il coppiere Alfonso Baldaya, o ancora il più intraprendente, Pedro de Sintra; tutti uomini di azione e capitani, più che uomini di denaro. Quando il Re fa appello a stranieri, genovesi o veneziani, Antonio da Noli, Antonio Usodimare, Ca' dā Mosto, si tratta ancora di capitani, piloti, personaggi più o meno isolati, in cerca di avventure e di profitti eccezionali, animati dal gusto del rischio e non di uomini d'affari che dispongono di mezzi notevoli³⁴.

Non si può considerare la loro partecipazione alla scoperta delle isole dell'Atlantico e delle coste d'Africa come un intervento del capitalismo internazionale.

Dopo la morte di Enrico il Navigatore, le circostanze non sono più le stesse. Certe imprese sono direttamente organizzate dai grandi mercanti, isolati o raggruppati in società che dispongono di importanti capitali, raccolti nei centri bancari dell'epoca. Sin dal 1496, Alfonso V loca per cinque anni il diritto di commerciare in Guinea a un mercante di Lisbona chiamato Fernão Gomes; costui s'impegnava non soltanto a pagare ogni anno 60000 cruzados di oro e a riservare al Re tutto l'avorio raccolto, ma anche a scoprire, almeno tutti gli anni, 100 leghe di coste verso il Sud³⁵. Significava lasciare l'esplorazione nelle mani di un privato, che non era certo una delle grandi potenze del momento ma che, finanziere di Lisbona, disponeva però di mezzi importanti e poteva

³⁴ Così Ferdinand van Olm (Fernão Dulmo), fiammingo stabilito alle Azzorre ma anche gentiluomo della casa reale; nel 1486, lettere patenti gli riservano tutte le terre da scoprire verso Ovest; si associa poi con Alfonso do Estreito de Funchal che gli fornirà due caravelle; hanno con loro un "cavaliere tedesco" (cfr. MORISON, *Portugueses Voyages* cit., pp. 45-46). Eppure, J. Cortesão (*Os descobrimentos* cit., t. I, p. 352) riprendendo le indicazioni di R. Caddeo, presenta A. Usodimare come un uomo «di grandi possibilità finanziarie»; ma quello che possiamo sapere dell'attività economica genovese all'epoca, permette di anticipare che le affermazioni di Caddeo sembrano troppo ottimistiche. Il fatto che possieda dei titoli della Casa di San Giorgio non dimostra che appartiene all'ambiente degli uomini d'affari della città; più di 10000 persone sono allora iscritte sui registri della Casa, molto spesso per somme irrisorie. Per la politica di Enrico il Navigatore, vedere infine: Duarte LEITE, *Historia dos descobrimentos - Colectanea e expansão*, pubblicata da Magalhães Godinho, Lisbona 1958.

³⁵ BLAKE, *Europeans* cit., p. 67 sg.

contare sulle case italiane stabilite nella capitale. Per qualche anno, il fattore del Re non si occupò che del mercato degli schiavi; ma le esplorazioni riprendono in seguito: 1470 la Costa d'Avorio, 1471 l'arrivo dei suoi piloti, João de Santarem e Pedro de Escobar, alla Mina della Costa dell'Oro, 1474 si tocca il Capo Santa Caterina al di là dell'equatore. In verità, quest'intermezzo privato e capitalista nella storia delle scoperte portoghesi in Africa non s'impone in modo definitivo. Con Giovanni II i viaggi sono di nuovo organizzati dal Re, le navi ordinate dagli intimi del sovrano³⁶.

In altri paesi, e su altre rotte, gli esempi di grandi viaggi finanziati direttamente dal grande capitale non mancano. Il caso più chiaro è, forse, in Francia, quello dei 4 viaggi di Verrazano in partenza dai porti normanni. Quelli del 1520 e 1528 sono stati organizzati grazie al capitalismo internazionale: banca fiorentina di Rouen e soprattutto di Lione con i Guadagni, Albizzi, Buonaccorsi, Nasi; Lombardi di Parigi con il loro "principale", Cipriano Relia; grandi mercanti di Rouen³⁷. Navigatore di origine fiorentina, Verrazano era imparentato con i Rucellai³⁸. Pierre Rousselay, mercante di Rouen, alleato a quelli di Lione, lo ha potentemente sostenuto; come un po' più tardi Mario e Alessandro Rousselay potevano garantire un altro grande viaggiatore, Girolamo Fer, discendente di una vecchia famiglia di patroni di Savona. La spedizione del 1526 fu soprattutto appoggiata dai Francesi, ma sempre da potenti personaggi: Ango, l'armatore di Dieppe, l'ammiraglio Caboto, che fornisce due galeoni, un borghese di Lione, Adam Godefroy, Prudhomme che era generale delle finanze di Normandia e anche Pietro de Spinola, chiaramente un mercante genovese installato da poco in Francia³⁹. Così, questi viaggi di Verrazano, le cui fortune furono abbastanza diverse, sembrano proprio opera dei grandi borghesi e finanziari dei porti normanni, o delle banche italiane di Lione.

Le grandi case tedesche non sono rimaste inattive. È noto il ruolo dei Welser negli anni 1531-1534 e dei loro fattori Ehringer e Federmann in Venezuela per conoscere le coste del lago Maracaïbo o le regioni dell'interno⁴⁰: stesso tipo delle spedizioni private e capitaliste organizzate dai fattori che dispongono di grandi mezzi. In Inghilterra, i viaggi di scoperte furono più vo-

³⁶ Nel 1473, il re cede a Gonçalves de Camara, per i servizi resi in Africa, «un'isola da scoprire da lui stesso o dalle navi mandate a nome suo»; lo stesso nel 1474 per Fernão Teles (cfr. MORISON, *Portugueses Voyages* cit., p. 32); avventurieri quindi, tutti questi signori che ricevono dal Re, prima di partire, una «promesa da capytanya de qualquer ilha que descubryr».

³⁷ MOLLAT, *La place de la conquête* cit., pp. 250-253.

³⁸ LA RONCIÈRE, *Histoire* cit., t. III, pp. 245-247, 258-260.

³⁹ LA RONCIÈRE, *Histoire* cit., t. III, p. 265.

⁴⁰ R. EHRENBERG, *Le temps des Függer*, trad. francese, Parigi 1957, p. 91; M.T. SCHÖRER, *Notas para o estudo das relações dos banqueiros alemães com o empreendimento colonial dos países ibêricos na América non seculo XVI*, in «Revista de Historia», San Paolo 1957, pp. 275-355. Cfr. anche: J. HUMBERT, *L'occupation allemande du Venezuela au XVI^e siècle, periode dit des Welser, 1528-1558*, Parigi 1905; G. ARCINIEGAS, *Germans in the Conquest of America. A 16th Century Venture*, New York 1943.

lentieri sovvenzionati da associazioni particolari, formate apposta in quell'occasione. Così, la "fellowship and company" che raggruppa cinque o sei mercanti di Londra per preparare, nel 1540, il secondo viaggio di Thomas Windham⁴¹. Così, quella fondata nel 1555 per l'armamento della "Grace of God" che J. Hopkins vuole condurre in Guinea; ma si trovano tra gli azionisti, accanto agli importanti mercanti della Città di Londra (fra i quali il futuro Lord Mayor, sir Th. White, uno dei promotori un po' più tardi della Moscovy Company), persone la cui situazione sembra più modesta: tagliapietre e pellai⁴².

Molto più significative sono le vere compagnie di scoperte, fondate per più anni e che seguono uno scopo ben preciso. È nel 1552 che Sebastiano Caboto, che aveva già ottenuto per il suo primo viaggio importanti capitali da diversi grandi armatori di Siviglia, riesce a organizzare una Compagnia che lo aiuti a trovare il passaggio verso il Catay da Nord-ovest. La Società conta diversi grandi nobili inglesi (il duca d'Arundel, di Bedford), personalità molto in vista (Th. Gresham, sir G. Barnes) e numerosi mercanti di Londra; il capitale assomma a 6000 lire sterline, divise in parti di 25 lire; questa Compagnia dei "Merchants Adventurers of England for the Discovery of lands, isles, dominions and seignories unknown" doveva prendere più tardi il nome di "Muscovy Company"⁴³. Nel 1586, un altro grosso affare: quello di sir Th. Cavendish che ottiene dalla Corona una carta di 15 anni e dispone di un capitale iniziale di più di 30000 l. st., portato poi a 70000 l. st.⁴⁴; si tratta di mezzi notevoli che testimoniano l'entrata in gioco del grande capitalismo.

Ma tutte queste spedizioni organizzate da compagnie private, possono essere realmente qualificate come "viaggi di scoperta"? Nella maggior parte dei casi, non sembra. Il loro carattere è stato nettamente sottolineato da M.M. Mollat quando studia i viaggi in partenza dai porti normanni⁴⁵. Dal 1503 l'itinerario dell'"Espoir" era precisato in anticipo e il suo capitano si comporta in Brasile soprattutto come un mercante. Ugualmente i Parmentier cercavano prima di tutto di realizzare delle operazioni commerciali su itinerari e mercati ben conosciuti. Quanto ai viaggi di Verrazano, dal 1527 la ricerca delle terre sconosciute è definitivamente relegata in secondo piano e M. Mollat conclude in proposito:

«Tre di esse furono imprese puramente commerciali. I progetti di esplorazione non avevano trovato molta eco presso i mercanti».

⁴¹ BLAKE, *Europeans* cit., p. 305.

⁴² BLAKE, *Europeans* cit., p. 347.

⁴³ WILLIAMSON, *A short History* cit., p. 87 e PENROSE, *Travel* cit., pp. 170, 175-76.

⁴⁴ PENROSE, *Travel* cit., pp. 189-190.

⁴⁵ MOLLAT, *La place de la conquête* cit., p. 256.

È chiarissimo che i Fiorentini di Lione, solleciti nel finanziare la spedizione del 1523, hanno lasciato ai Normanni la cura di prendere a loro carico quella del 1526 e non sono tornati, dopo il successo di questa, a colpo sicuro, che nel 1528. Ugualmente i grandi mercanti di Londra, che avevano fornito denaro a Giovanni Caboto nel 1498, delusi dal fallimento commerciale e finanziario della spedizione, si tengono ormai lontani per una quindicina d'anni e lasciano alla gente di Bristol, più attiva, più tentata dal rischio, la cura di intervenire; sono loro che, nel 1501, si associano ai piloti portoghesi. La prima spedizione di Sebastiano Caboto finanziata dalla Compagnia di Londra, che porta alla scoperta di una nuova rotta marittima fino a Arkangelsk, si è risolta in un tale successo commerciale che gli armatori non si sono più preoccupati che di commercio e la scoperta del Passaggio da Nord Est non fu più che un obiettivo lontanissimo e secondario; le esplorazioni riprendono solo nel 1580 con il viaggio di Arthur Pet e Charles Jakman⁴⁶.

È difficile così classificare tutte queste ultime imprese, organizzate dai grandi finanziari, tra i viaggi di scoperta veri e propri.

Insomma, a non considerare che l'azione diretta e immediata, cioè materiale, dell'organizzazione delle spedizioni e dell'armamento delle navi, sembra dunque che il ruolo dei capitali internazionali sia stato in questi grandi viaggi lontani generalmente abbastanza limitato. La vera esplorazione è piuttosto opera di marinai, di armatori, di mercanti modesti ma intraprendenti, di artigiani, di avventurieri, di pescatori, anche di sovrani serviti dalla loro *trésorerie* e dai loro capitani. A parte qualche eccezione, solo abbastanza tardi la grande finanza si è interessata all'affare, quando le rotte erano già conosciute e i profitti già sicuri. Commercio e non più avventura.

Tuttavia, attenersi agli armamenti e all'intervento diretto, significa necessariamente concludere troppo in fretta. Il ruolo del capitale si è esercitato in un modo meno facile da definire, abbastanza indiretto, ma in realtà molto più profondo e solido. Se le grandi case commerciali e bancarie non hanno pagato, o raramente, gli scafi delle navi e gli equipaggi, sono loro ad avere sempre suscitato i viaggi; queste case, con la loro azione diffusa, li hanno resi necessari. È lo sviluppo del capitalismo che in grande parte spiega l'espansione marittima e coloniale; e, per riprendere la bella formula di F. Braudel:

«Dietro alla fortuna iberica, c'è questo slancio dei secoli XIV e XV, questa complicità del capitalismo internazionale»⁴⁷.

In realtà è dal Medioevo che bisogna cercare l'azione dei grandi mercanti e banchieri nelle future metropoli commerciali dell'Occidente⁴⁸.

⁴⁶ WILLIAMSON, *A short History* cit., p. 89 sg.

⁴⁷ F. BRAUDEL, *La double faillite coloniale de la France*, in «Annales E.S.C.», 1949.

⁴⁸ P. PERAGALLO, *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV, XVI*, Genova 1907. H. Sancho DE SOPRANIS, *Los Genoveses en la region gaditano-xericiense*, in

Bisogna risalire in verità fino alla fine del XIII secolo, al momento in cui si stabiliscono relazioni regolari, per via marittima, tra i mercati mediterranei (Levante e Italia) e quelli del Nord, dell'Inghilterra e di Fiandra. Queste relazioni sono assicurate, per l'essenziale e per i grandi itinerari, dalle flotte italiane di Venezia, Genova, poi Firenze. È lo scalo italiano che fece allora la fortuna dei porti di Andalusia e di Lisbona, dopo aver fatto quelli di Tunisi e di Palma. Così si stabilisce e viene confermata sulla carta mercantile del mondo occidentale una sorta di gerarchia, di rottura perfino. Da una parte, i porti visitati dal traffico internazionale, attivi e pieni di brio; dall'altra parte, quelli rimasti in margine alla rotta, dedicati al commercio regionale: i porti francesi del Mediterraneo, dell'Atlantico e anche quelli della Manica. Di qui, il "primo fallimento coloniale" della Francia. Mentre a Siviglia, Cadice, Lisbona, i mercanti, poi i grandi banchieri, seguono i marinai e suscitano nella città un ampio movimento di affari: sviluppo del traffico, sviluppo dell'armamento e delle costruzioni navali, domanda notevolmente aumentata dei prodotti del suolo, deposito e commissioni; insomma, arricchimento e formazione di una ricca classe borghese orientata verso il commercio.

Non è il caso di insistere troppo sull'importanza di questa penetrazione nei paesi iberici da parte degli uomini d'affari italiani (e più tardi di quelli tedeschi, poiché sin dalla metà del XV secolo i negozianti di Ravensburg avevano una grande piantagione di canna da zucchero vicino a Valenza)⁴⁹. E questa penetrazione è legata, prima di tutto, allo scalo marittimo del grande traffico. A tale punto che se Enrico il Navigatore si interessa ai porti dell'Algarve, sistema Lagos e fonda Sagres all'estremità del Capo, è, si dice «allo scopo di creare un mercato speciale per il commercio e perché i bastimenti che passano *da Est verso Ovest* possano farvi il punto e prendere piloti e provviste».

Non bisogna d'altronde trascurare l'altra corrente, quella che ha messo i marinai iberici in contatto diretto con l'ambito mediterraneo, sin dalla fine del XIII secolo; è nel Mediterraneo, sugli itinerari del rifornimento italiano o catalano, che i patroni delle navi basche o portoghesi sono andati ad iniziarsi alle tecniche capitalistiche più evolute e sono andati soprattutto per fare soldi⁵⁰. Lo sviluppo notevole delle marine mercantili iberiche nel XV secolo si potrebbe spiegare più difficilmente, se non ci fosse stato questo traffico intenso del grano di Sicilia, o del sale d'Iviça, sempre al servizio delle grandi case commerciali di Genova, Firenze o Barcellona; e d'altra parte, il commercio delle

Hispania, Madrid 1948. Cfr. anche gli studi recenti di Ch. VERLINDEN, *Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte et de la colonisation portugaise sous Henri le Navigateur*, in «Moyen Age», 68, 1958 e «Révue belge de Philosophie et d'Histoire», 37, 1958.

⁴⁹ Ch. VERLINDEN, M. MOLLAT, *Economie européenne à la fin du Moyen Age*, in *Rapport du Congrès international d'Histoire*, Roma 1955, pp. 899-902 e C. VIÑAS Y MEY, *La Economía marítima de Castilla en el Atlántico durante la Baja Edad Media* (comunicazione allo stesso Congresso, riassunta nel volume VII, pp. 230-235).

⁵⁰ J. HEERS, *Navires et marchands... e l'expansion portugaise à la fin du Moyen Age: la Méditerranée*, «Revista da Faculdade de Letras de Lisboa», t. XXII, 2, 1956.

lane, del ferro e dei vini verso l'Inghilterra o la Fiandra, questa volta per le case italiane, spagnole o tedesche di Bruges. Di qui lo sviluppo di queste potenti istituzioni marittime e più tardi mercantili, in Castiglia: prima, la Hermandad de las Marismas, forte associazione di marinai, sorta di Hansa castigliana; poi, alla fine del secolo, il Consulado di Burgos (1494), quello di Bilbao (1511) e l'Universidad de Mareantes di Siviglia⁵¹. Allo sviluppo commerciale e finanziario di Siviglia, grande centro delle banche italiane nella penisola, risponde quello delle città del Nord della Spagna, i cui mercanti, molto presto, vanno dappertutto a vendere le loro lane merinos migliorate grazie all'intervento del capitalismo fiorentino e genovese; sin dalla fine del XV secolo, Burgos, centro bancario dell'interno, conosce una prosperità notevole e vede affermarsi una ricca borghesia; nel 1510, i Pardo di Burgos dirigevano una fattoria nel Sud marocchino di Gué portoghese e avevano ottenuto il monopolio dell'esportazione dello zucchero⁵². Nel 1514, altri grandi mercanti di Burgos, Cristoforo de Haro e suo fratello Diego, fondano un'importante compagnia per appaltare il commercio con la Sierra Leone; un po' più tardi, firmano con il Re Manuel un contratto che dà loro il diritto di «commerciare per qualche anno su certi fiumi di Guinea»⁵³; di qui la fortuna del futuro accomandante di Magellano e il suo gusto per le spedizioni lontane.

Tutto considerato, è evidente che l'azione del capitalismo internazionale fu qui predominante, soprattutto, sembra, in Castiglia, dove i porti erano più pervasi dall'influenza straniera e offrivano un mercato interno molto più ampio e più ricco. Sono questi capitali che hanno dato agli Stati iberici *i mezzi* per preparare il grande movimento di espansione marittima e coloniale. E, infine, analizzando le conseguenze di questa penetrazione del capitalismo internazionale in Castiglia, si può affermare con M. Viñas y Mey:

«La considerevole esportazione delle lane, l'abbondanza delle flotte dovuta al commercio di transito e allo sviluppo del noleggio e della vendita delle navi, provocando un largo aumento del numerario, determina una forte vitalità economica in Castiglia e la nascita del capitalismo in stretto rapporto con quello di Fiandra, di Borgogna e del Portogallo la cui evoluzione è simile e parallela».

Negli altri paesi d'Occidente, l'azione fu senza alcun dubbio più tardiva e limitata. In Francia, sono tuttavia gli Italiani di Lione e di Rouen ad avere spesso provocato lo sviluppo finanziario delle due città. Situazione molto più chiara infine in Fiandra, dove Anversa deve la sua fortuna alle grandi case straniere.

Ma i capitali internazionali non hanno dato soltanto, ai grandi porti di Occidente e ai porti iberici soprattutto, i mezzi tecnici, marittimi e finanziari per intraprendere le grandi spedizioni d'oltremare; sono stati anche, indiretta-

⁵¹ VIÑAS Y MEY, *La Economia marítima* cit.

⁵² M. MOLLAT, *Commerce maritime...*, p. 246.

⁵³ BLAKE, *Europeans* cit., p. 38.

mente, *i promotori* suscitando una vera corsa ai nuovi mercati. Sono le banche e le case di commercio ad avere anche mandato uomini e navi di Spagna alla ricerca di nuove terre.

Prima di tutto, questo dinamismo mira all'oro: prima quello del Sudan che si voleva raggiungere il più rapidamente possibile e che i Portoghesi, fu la loro grande fortuna, tolsero al mercato italiano e mediterraneo; poi l'oro, molto più incerto, del Catay, che suscita pure un grande numero di imprese audaci. Questo traffico dell'oro alla fine del Medioevo, non è affare di artigiani o di avventurieri; ha le sue strade regolari, i suoi grandi centri di distribuzione, è soprattutto controllato dalle grandi banche d'Italia spesso concorrenti. Queste rivalità incitano certo a ricercare le vie più dirette e il viaggio d'Antonio Malfante, nel 1447 verso il Tuat e l'interno del Sahara, sulla strada di Timbuctu, viaggio finanziato dalla banca genovese dei Centurione⁵⁴, è un perfetto esempio d'impresa, terrestre certo, ma lontana e rischiosa, dovuta all'influenza del capitalismo internazionale⁵⁵.

L'immagine dei primi esploratori lanciati alla ricerca di una nuova strada *delle spezie*, capace di fare concorrenza al monopolio di Alessandria e di Venezia, è talmente classico, che sembra appena utile mostrare che fu là una delle forme di azione del capitalismo internazionale sui viaggi di scoperta. Ma bisogna anche precisare i caratteri di questo nuovo capitalismo suscettibile di opporsi a quello dei Veneziani. Così si spiegano, ovviamente, gli sforzi dei Portoghesi sulla strada marittima dell'India, quelli di Paolo Centurione che sogna una strada terrestre diretta dalla Russia, e più tardi quelli costantemente rinnovati dei navigatori in cerca del famoso passaggio del Nord Ovest.

Ma l'esempio così perfetto delle spezie non è il solo. Sarebbe sbagliato vedervi l'unico motore dell'espansione marittima. Bisognerebbe per questo che il pepe e le spezie fossero stati, alla fine del Medioevo, i prodotti più importanti del grande traffico internazionale; ciò non è per nulla esatto. Il commercio di Oriente era infinitamente più vario e non comprendeva soltanto prodotti dell'India e delle Molucche, ma anche quelli delle terre del Levante mediterraneo, terre spesso sfruttate dai Latini a vantaggio delle grandi case commerciali. Quando la conquista turca ha vietato lo sfruttamento dei paesi d'Oriente e rovinato i mercati tradizionali, è stato necessario voltarsi all'Occidente. Allora i capitali internazionali hanno provocato un trasferimento delle colonie dell'Est verso l'Ovest. Trasferimento che si è spesso limitato alle rive della Tirrenica (allume di Tolfa poi di Marañón, seta di Granada e di Calabria, zucchero dell'Algarve e di Malaga), ma che, talvolta, ha suscitato un movimento molto più ambizioso: la ricerca delle terre sconosciute.

Così, il movimento di espansione coloniale procede dall'Oriente medievale e latino; ciò ha condotto M. Verlinden a ricercare i "precedenti medievali"

⁵⁴ Ch. de LA RONCIÈRE, *La découverte de l'Afrique au Moyen Age*, 3 voll., Il Cairo 1925-1927, e bibliografia in A. SAPORI, *Le marchand italien au Moyen Age*, Parigi 1951, p. 73.

⁵⁵ Anche se non si adotta completamente la tesi de La Roncière che dà senza dubbio parte troppo bella all'influenza dei grandi banchieri in quest'affare.

della colonizzazione spagnola in America e a precisarne i caratteri⁵⁶. M. Magalhães Godinho ha ben dimostrato, da parte sua, che la prima fase dei grandi viaggi di scoperta è stata provocata dal “dinamismo” degli interessi capitalistici e in particolare degli interessi dello zucchero. Ricerca di coloranti (cocciniglia, cremex, sangue di drago, pastello), ricerca delle terre dove fare vini liquorosi che si vendano lontano, ma soprattutto, in effetti, ricerca delle terre per lo zucchero⁵⁷. Le piantagioni di canna da zucchero segnano l'impadronirsi dell'Occidente da parte dei padroni del commercio internazionale: dalla Siria a Cipro, in Creta, Sicilia, Andalusia e Algarve, nella regione di Ceuta – Tangeri, Sous, Canarie, São Tomé in seguito, prima le Antille e infine la Nuova Spagna. Non è stata, spesso, la ricerca di nuove terre dove sviluppare le piantagioni ad avere aperto la via? Lo zucchero, coltivazione essenzialmente “coloniale”, speculativa, di carattere nettamente capitalista, richiede ampi spazi e soprattutto una numerosissima mano d'opera.

Il traffico dello zucchero, e quindi l'azione delle grandi società mercantili che lo controllano, spiega così quello degli *schiaivi*. Alla ricerca dei mercati di schiavi si trovano molto rapidamente i grandi finanzieri: genovesi, fiorentini, portoghesi; nel 1486-1488, il traffico di Rio dos Escravos fu locato a Bartolomeo Marchione, banchiere fiorentino, che ritroviamo all'inizio del XVI secolo a capo di una società di uomini d'affari italiani impegnati nel commercio diretto con l'India (nel 1504, si dice, su 15 navi di Francisco de Almeida, 3 appartengono a una società di mercanti tedeschi (Függer, Welser, Hochstetter e italiani). Questo intervento del capitalismo internazionale non si limita a riconoscere e a sfruttare le parti del litorale già scoperte, ma a lanciare le navi più lontano, verso altri scali. I coloni dell'isola di Santiago nell'arcipelago del Capo Verde, Portoghesi certo, ma anche Genovesi e Castigliani, che dirigono una buona parte del commercio tra la Guinea e il Portogallo, hanno lanciato le loro navi su tutte le coste d'Africa, dal Senegal alla Sierra Leone; veri viaggi di esplorazione e di scoperta che cercavano posti rimasti ancora fuori, risalivano i corsi dei fiumi e prendevano dappertutto contatti con rive sconosciute⁵⁸.

Ad ogni modo, i finanzieri, organizzando spedizioni sulle coste di Guinea, anche quando queste avevano un carattere soprattutto commerciale, hanno potentemente aiutato gli altri grandi viaggi verso Occidente, quelli più lontani e disinteressati. Sono i profitti della tratta dei Negri che hanno fornito al Re i capitali per i viaggi di esplorazione. Altri viaggi hanno avuto come risultato di formare gli equipaggi, anno dopo anno, alla navigazione lontana. Bisogna qui insistere sul ruolo importante dei finanzieri genovesi di Siviglia, certamente con i Centurioni e i Grimaldi i rappresentanti più autentici del grande capitali-

simo genovese. Non contenti di gestire il settore castigliano, Andalusia e isole Canarie dove hanno introdotto canna da zucchero e malvasia, se la prendono anche con i mercati portoghesi d'Africa. Di qui questo traffico equivoco delle navi di Siviglia, Palos, Sanlúcar e Cadice sulle coste della Guinea; traffico notevole, capace di fare concorrenza a quello ufficiale e regolare dei Portoghesi, ma diretto dai Genovesi; dal 1453 una caravella avventuratasi in quei paraggi, portava un mercante genovese di Siviglia⁵⁹. Di qui la grande esperienza acquisita dai piloti castigliani che preparano così la spedizione di Colombo; la maggior parte dei marinai di Colombo, e forse Martin Pinzón stesso, sono stati impegnati in questi viaggi di contrabbando in Guinea.

Così, con lo sviluppo economico e finanziario che hanno dato ai paesi dove si sono installate le case commerciali o banche italiane, poi tedesche e anche iberiche, con la competizione che hanno suscitato per la ricerca in Occidente di nuovi mercati capaci di prendere la staffetta di quelli di Oriente, i capitali internazionali hanno giocato senz'altro un ruolo notevole nel movimento di espansione marittima e coloniale nel XV e XVI secolo.

Certo, bisogna lasciare a quest'influenza del capitalismo i suoi limiti e i suoi caratteri particolari. La sig.na Rau ha nettamente insistito sul fatto che, per quanto riguarda almeno la colonizzazione, i Portoghesi hanno compiuto un'opera originale e che, trovandosi di fronte a circostanze molto diverse, non potevano sempre trarre tutto il profitto delle esperienze italiane in Oriente⁶⁰.

D'altra parte, la presenza in Portogallo o in Spagna di ricche e potenti famiglie italiane non implica per forza l'intervento del grande capitalismo della loro città di origine, almeno non di tutti i capitali. Ho provato a dimostrarlo in una comunicazione al Congresso del 1957, a proposito del capitalismo genovese a Lisbona⁶¹. I Genovesi del Portogallo – anche i Lomellini molto più influenti di tutti gli altri⁶² – hanno soltanto dei legami molto irregolari con i mercanti della loro città. I loro ambiti sono molto diversi; non partecipano al traffico Mediterraneo-Fiandre, ma soltanto al grande cabotaggio atlantico da Lisbona a Bruges tramite tutti i porti francesi dell'Atlantico e della Manica⁶³. Di qui la loro ostilità ai monopoli mediterranei veneziani, fiorentini, e anche genovesi, e la loro fretta di cercare verso Occidente altre rotte e altri mercati. Sono

⁵⁶ Ch. VERLINDEN, *Les influences médiévales dans la colonisation de l'Amérique*, in «Revista de Historia de America», Messico 1950.

⁵⁷ V. MAGALHÃES GODINHO, *A expansão quatuocentista portuguesa*, Lisbona 1947; ID., *Les grandes découvertes*, in «Bulletin des Etudes Portugaises», 22, 1952; ID., *Historia da expansão no mundo*, Lisbona 1938.

⁵⁸ BLAKE, *Europeans* cit., p. 27 sg.

⁵⁹ V. RAU, B.W. DIFFIE, *Alleged XV c. portuguese joint-stock companies and the articles of Dr. Fitzler*, in «The Bulletin of the Institute of Historical Research», t. XXVI, 31, 1953, pp. 181-199.

⁶⁰ RAU, DIFFIE, *Alleged XV* cit., p. 198.

⁶¹ J. HEERS, *Portugais et Génois au XV^e siècle: la rivalité Atlantique-Méditerranée*, in *Colòquio internacional de Estudos Luso-Brasileiros: Actas*, Vol. II, pp. 138-147, Lisbona 1960.

⁶² V. RAU, *Uma família de mercadores italianos em Portugal no século XV: os Lomellini*, in «Bul. Fac. Letras.», Lisboa 1956.

⁶³ Notiamo che è in Irlanda, a Galway, che Enrico il Navigatore ha stabilito uno dei suoi servitori, certamente per comprare le tele irlandesi necessarie al commercio di Guinea (cfr. CORTESÃO, *Os descobrimentos* cit., I, p. 39, in *Cronica dos Feitos de Guiné*, cap. XCIII).

loro, e non i Genovesi di Genova, che potranno approvare e aiutare il movimento di espansione portoghese. Così, all'origine almeno, ad averla vinta fu l'influenza dei finanziari del luogo, più pronti a servire gli interessi del paese e anche più innovatori. Un capitalismo certo, ma a vocazione più occidentale di quello delle città mediterranee ancora legate alle loro tradizioni. Osservazioni che valgono forse per altre città e altri porti.

Insomma, influenza certa del grande capitalismo internazionale sui viaggi di scoperta. Ma senza dubbio influenza diffusa, profonda, più che ruolo di promotore e di organizzatore.