

## **Le ragioni del successo portoghese nell'oceano Indiano (1498-1600)**

### *I. Introduzione*

Per alcuni decenni del Quattrocento, gli imperatori Ming proiettarono la propria potenza navale sull'oceano Indiano, inviando dalla Cina sette grandi flotte, alcune delle quali con trentamila uomini a bordo e navi non inferiori alle stimate e richieste (in Europa) caracche italiane. Tale fiorente<sup>1</sup> stagione di esplorazioni fu inaugurata nel 1405 dal viaggio dell'ammiraglio Zheng He verso occidente. Da quel momento e fino al 1434, anno della settima flotta e della morte dello stesso Zheng He, i cinesi riuscirono a sopprimere la pirateria, costringere i potentati locali al pagamento di tributi e avviare commerci con la penisola araba e con il continente africano. Nonostante il successo, gli imperatori scelsero di non proseguire nelle spedizioni navali, assai dispendiose, poco redditizie e abbastanza pericolose: si temeva che, grazie a quei viaggi, «si costituisse un potere economico potenzialmente alternativo e antagonista a quello della corte di Pechino e della casta burocratica dei mandarini»<sup>2</sup>. Quello che mancò ai cinesi fu una strategia di consolidamento nell'area attraverso basi navali costiere.

Dopo la proiezione di potenza dei Ming sull'oceano, venne quella portoghese. Con Vasco de Gama, al comando di tre navi e circa centocinquanta uomini, si diede inizio alla penetrazione navale europea in territorio asiatico. Per tutto il Cinquecento arrivarono nel Vecchio Continente prodotti di ogni genere – dagli oggetti esotici, tanto affascinanti agli occhi degli europei, alle preziose spezie – senza che ci fosse un importante spostamento di merci in direzione contraria.

### *II. Il commercio della violenza e della protezione*

I portoghesi ebbero, infatti, l'intuizione di usare la violenza e la protezione come merci di scambio. Come formulato dallo storico dell'economia Frederic Chapin Lane<sup>3</sup>, bassi costi di protezione aumentano i profitti, mentre costi alti li diminuiscono. La guerra navale serviva essenzialmente a controllare le rotte commerciali; nel momento in cui una rotta è minacciata da interessi stranieri, le imbarcazioni da carico che la percorrono devono essere scortate da navi da guerra in funzione difensiva, ossia gli attacchi dei concorrenti commerciali fanno

---

1 Cfr. L. LEVATHES, *When China Ruled the Seas*, Oxford University Press, New York, 1996.

2 P.N. STEARNS, *Atlante delle culture in movimento*, Mondadori, Milano, 2005, p. 60.

3 Cfr. F.C. LANE, *Profits from Power. Readings in Protection Rent and Violence-Controlling Enterprise*, State University of New York Press, Albany (N.Y.), 1979.

aumentare i costi di protezione, facendo diminuire i profitti. Se una rotta importante non è difesa – cioè se non si investe denaro in protezione – un possibile competitore ne prenderà possesso. Così, seguendo Lane, la formazione dello stato moderno sarebbe da mettere in relazione anche al fatto che esso ha ottenuto il monopolio della coercizione, riuscendo a soddisfare la “domanda di protezione” del mercato. Infatti, l'aumento della spesa delle monarchie moderne è in rapporto con la frequenza delle guerre e «non è affatto una forzatura considerare le tasse pagate allo stato moderno come un prezzo per la protezione (o come un premio di assicurazione)»<sup>4</sup>. Lo stesso principio animava nelle guerre di terra europee la procedura nota come *Brandschatzung* (*Brandshatting* nei Paesi Bassi) o «denaro di fuoco», ossia l'estorsione di moneta e scorte alimentari sotto la minaccia di saccheggiare la popolazione locale e d'incendiare le abitazioni. Come corrispettivo per la “collaborazione”, la comunità del contado o del borgo interessato riceveva «una lettera di protezione a garanzia che non sarebbe stata sottoposta ad ulteriori richieste da altre forze della stessa parte», sebbene, come scrive lo storico militare Geoffrey Parker, nelle zone di confine fosse «possibile che i villaggi dovessero fare pagamenti regolari alle guarnigioni limitrofe di entrambi gli schieramenti», sempre «a titolo di “protezione”»<sup>5</sup>.

Il Portogallo, che in Europa non era una grande potenza, riuscì subito, nell'asfittico mercato della coercizione nell'oceano Indiano, a confermarsi come fornitore di violenza e di protezione al miglior prezzo. I mercati asiatici furono ricettivi per quella singolare merce europea. I Moghul indiani e i Safavidi persiani collaborarono con i portoghesi, considerandoli – da imperi di tipo territoriale – la propria controparte marittima, dunque utili alleati; gli ottomani, d'altra parte, non cercarono la protezione dei portoghesi (europei dopotutto, quindi nemici nel Mediterraneo), ma vi si opposero, anche se «con forze relativamente modeste»<sup>6</sup>.

### III. *La croce, il denaro, la tecnologia*

La sintesi di forza navale, tecnologia, esperienza (acquisita nelle esplorazioni delle coste africane e delle isole atlantiche, come le Azzorre e le Canarie) e obiettivi ben definiti (egemonia mercantile e controllo politico) introdotta dai portoghesi fu il seme originario che maturò nell'Ottocento, quando l'oceano Indiano si trovò circondato da protettorati e colonie europee. Nell'anno 1800, gli stati occidentali estendevano il loro dominio sul 35% della

4 J. GLETE, *La guerra sul mare. 1500-1650*, Il Mulino, Bologna, 2010, p. 24. Il libro è la guida del presente saggio.

5 G. PARKER, *La rivoluzione militare*, Il Mulino, Bologna, 1999, p. 115.

6 J. GLETE, *cit.*, p. 116.

superficie terrestre globale (e su quasi tutta quella marittima e oceanica), percentuale che diventò il 67% nel 1878 e l'84% nel 1914<sup>7</sup>. L'esportazione del modello europeo – la stretta connessione di commercio, saccheggio (coercizione) e protezione – garantì il monopolio della violenza sull'oceano asiatico. Il Portogallo poteva avvalersi dell'interesse della casa degli Aviz, monarchi che da sempre videro nel mare la vocazione del proprio paese, per natura rivolto verso l'oceano e attanagliato a terra dagli spagnoli freschi di Reconquista; inoltre la tradizione delle crociate rimase in vita nei secoli XV e XVI, allorché gli iberici si mossero militarmente contro il Marocco, le cui coste erano difese da sistemi di forti. Il bagaglio di esperienza bellica, accumulato nello scontro con gli africani, fu ricco. La resistenza del Marocco fu portata avanti con forza da capi religiosi, uno dei quali fu il padre della dinastia saadita, discendente di Maometto. I Saaditi combatterono con vigore, tanto che da solo il sultano Ahmed al-Mansour, il Vittorioso, «ripristinò l'unità del Marocco, sconfisse il re del Portogallo, Sebastiano, nella battaglia dei tre re, [...] respinse un'invasione turca, conquistò il Sudan ed elesse Marrakech a capitale»<sup>8</sup>.

Già precedentemente i re portoghesi Giovanni II e Manuele I cercarono una via che collegasse Europa e India per mare, in modo da aggirare i musulmani.

La croce e il denaro, cioè la ricerca di alleati cristiani e la brama dei guadagni ricavabili dal commercio del pepe, furono i motivi conduttori delle spedizioni. Il primato nella vendita del pepe, prodotto che arrivava in Europa passando per la Siria e per l'Egitto (territori sotto il controllo dei mamelucchi), era veneziano. Per i cristiani portoghesi, scambiare merci direttamente con gli asiatici significava da una parte rompere il monopolio commerciale di Venezia, dall'altra indebolire gli islamici stessi, le cui entrate erano dovute in buona parte ai dazi doganali pagati dagli europei.

Senza la volontà di ledere i musulmani, i portoghesi non avrebbero conseguito gli stessi successi, ma avrebbero invece agito con mentalità mercantile, dunque avrebbero usato la violenza solo in funzione difensiva. Invece, già Vasco de Gama nel 1497-98 e Pedro Álvares Cabral nel 1500 si scontrarono con gli indiani, i cui commerci erano dominati dai musulmani. In particolare, ci furono conflitti con il *raja* hindu di Calicut (porto dell'India occidentale): lì «Cabral stabilì un'agenzia commerciale, una ditta sotto il controllo di alcuni mercanti portoghesi», ma «ciononostante, dopo la sua partenza, la ditta a Calicut fu saccheggiata e distrutta dai mercanti musulmani del luogo, e tutti i portoghesi vennero

<sup>7</sup> Cfr. D.R. HEADRICK, *Al servizio dell'impero. Tecnologia e imperialismo europeo nell'800*, Il Mulino, Bologna, 1984.

<sup>8</sup> J. YORK, *Marocco*, Morellini, Milano, 2008, p. 23.

massacrati»<sup>9</sup>. Dopo questo episodio, segno evidente di ostilità, i portoghesi cominciarono con successo a fare uso di violenza, secondo pratiche ormai sistematiche.

Gli asiatici non erano inferiori quanto a tecnologia, tanto che

quando l'artiglieria in ferro viene menzionata per la prima volta nelle fonti arabe ed europee, la Cina possedeva già un sofisticato arsenale di cannoni di ferro e di bronzo e le fonti pittoriche e archeologiche attestano che l'artiglieria fu usata (forse per la prima volta) nel 1281, durante la seconda sfortunata invasione del Giappone da parte delle forze di Kublai Khan<sup>10</sup>.

Ma il possesso di una tecnologia avanzata non è sinonimo di efficacia bellica. Le navi asiatiche, così come le giunche cinesi, erano fragili. Il loro fasciame era debole, perciò aveva il doppio svantaggio di essere vulnerabile al fuoco nemico e di non poter sopportare il peso dei cannoni più grossi e potenti; per molto tempo l'artiglieria sulle navi fu limitata perlopiù a pezzi leggeri. Inoltre, l'abilità dei portoghesi nell'uso dell'artiglieria era nettamente superiore. Il termine cinese *Fo-lang-ki* indicava sia gli europei, sia i loro cannoni, segno che i cinesi furono impressionati dalle bocche da fuoco europee. Un orientale affermò che «i Fo-lang-ki adoperano le armi da fuoco con grande perizia. I cinesi, al contrario, quando le usano si fanno saltare le dita, o le mani o anche le braccia»<sup>11</sup>.

L'uso della violenza ebbe inizio nel 1502, quando Vasco de Gama comandò un'altra spedizione per la corona di Portogallo, con l'ordine di stabilire nell'oceano Indiano una flotta permanente. I mercantili armati e le caravelle realizzarono quella strategia di consolidamento che agli inizi del Quattrocento era mancata ai cinesi. Con perlustrazioni, blocchi navali, bombardamenti e atti di terrore, i portoghesi costrinsero i mercanti asiatici a pagare le *cartazes*, licenze di commercio. La reazione dei mercanti musulmani non attese. In collaborazione con il *raja* di Calicut, formarono una flotta che nel 1503 attaccò le navi portoghesi. La tecnica dell'abbordaggio, ancora la più usata, non riuscì: i nuovi velieri europei, particolarmente maneggevoli, respinsero la flotta nemica a distanza, facendo uso dei cannoni pesanti. Diversamente dagli italiani e dagli spagnoli, esperti nell'uso delle galee – l'assenza di venti forti estivi nel Mediterraneo obbligava alla navigazione a remi –, il Portogallo, proiettato sul ventoso oceano Atlantico, sviluppò la tecnologia velica che gli riuscì utile nell'oceano Indiano, attraversato dai monsoni.

---

9 H. JOHNSTON, *The great pioneers of India, Ceylon, Bhutan and Tibet*, Mittal, Dehli, 1986, p. 120 (traduzione mia).

10 G. PARKER, *cit.*, p. 156.

11 Citato in C.M. CIPOLLA, *Vele e cannoni*, Il Mulino, Bologna, 1983, p. 102.

#### IV. *L'espansione via mare, gli etrepôts, i nemici*

La vittoria portoghese decretò il dominio marittimo nell'area. Bastarono pochi anni, sino al 1515, per realizzare una struttura di potere a distanza e rimpiazzare la vecchia via del pepe. Nel 1509, a Diu (India settentrionale), una flotta congiunta degli ottomani e del sultanato di Gujarat fu sbaragliata dalle navi del Portogallo, comandate dal vicerè Francisco de Almeida. Da allora nessuno riuscì, prima della Compagnia delle Indie Orientali olandese, a cacciare i portoghesi dall'area. Una rapida serie di conquiste, per mano del governatore-generale Alfonso de Albuquerque, garantì il consolidamento nell'area attraverso la conquista e la creazione di *etrepôts* (città costiere commerciali, empori fortificati): furono espuguate le città di Goa (1510), Malacca (1511), Hormuz (1515). Con quest'ultima, Albuquerque garantì alla corona di Portogallo il controllo dello stretto che collega il mare Arabico e il golfo Persico, nodo strategico tutt'oggi.

Il commercio del pepe diventò monopolio reale, talvolta appaltato ad agenzie e operatori privati, e fu stabilito che le merci dovessero essere trasportate solo su navi della corona. La preziosa spezia, prodotta soprattutto lungo la costa del Malabar, viaggiava nei mercantili armati sulla rotta attorno al Capo di Buona Speranza.

Le *naus* (caracche) portoghesi erano imponenti. Mentre sui mari europei navigavano imbarcazioni sempre più piccole, capaci di portare cannoni pesanti, nell'oceano Indiano i portoghesi mandavano navi sempre più grandi. Una volta eliminate le grandi flotte nemiche, l'unico pericolo che si poteva correre nei mari orientali era la pirateria, praticata con piccole imbarcazioni per mezzo dell'abbordaggio. Contro i pirati, più che il cannone potè la stazza. Le navi più piccole non potevano abbordare le caracche portoghesi. Ancora più a oriente, «dopo il 1550, le autorità imperiali cinesi finirono per decidere che l'artiglieria navale era di poca utilità contro le bande di pirati giapponesi, noti come *wakō* (letteralmente, pirati nani)»<sup>12</sup>, terrore della Cina costiera<sup>13</sup>.

La vera innovazione dei portoghesi, si è detto, fu la vendita di protezione. Essi erano la sola vera potenza navale di tutta l'Asia marittima; sebbene gli uomini ingaggiati per il controllo della zona non furono mai più di diecimila<sup>14</sup>, potevano comportarsi da padroni. Inizialmente, i mercanti asiatici non videro di buon occhio le cartazes, che talvolta non li proteggevano nemmeno dagli stessi portoghesi. Il Portogallo organizzò convogli commerciali lungo la

<sup>12</sup> G. PARKER, *cit.*, p. 157.

<sup>13</sup> K.W. SO, *Japanese piracy in Ming China during the sixteenth century*, Michigan State University Press, East Lansing, 1975. Il libro ha il merito di mettere in luce che molti pirati dei gruppi *wakō* furono cinesi.

<sup>14</sup> La stima è contenuta in C.R. BOXER, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, Alfred A Knopf, New York, 1969.

costa occidentale dell'India<sup>15</sup>. Furono progettate nuove navi da guerra, *galeaos* (galeoni), destinate a scortare la caravella, a sua volta sviluppatasi in *caravela redonda*, adatta alle ricognizioni.

Si è detto che il Portogallo fu l'unica reale potenza navale. Sebbene questo sia vero, va preso in considerazione che ebbe anche degli oppositori di tutto rispetto. Non riuscì mai a prendere il controllo del mar Rosso: nel 1513, un primo tentativo di conquistare Aden fallì; quattro anni dopo, nel 1517, le galee musulmane, tatticamente avvantaggiate, ebbero la meglio sulle navi portoghesi davanti a Gedda. Nuovamente respinti, questa volta a Diu nel 1531, ottennero la città tre anni dopo, quando aiutarono il sultano di Gujarat contro il Moghul indiano. Inizialmente, il nemico più importante fu lo stesso degli europei mediterranei: il sultano di Costantinopoli. Nel biennio 1516-17, infatti, aveva preso possesso di Siria, Palestina, Egitto, la Mecca. I mamelucchi, indeboliti dal crollo delle entrate doganali, cedettero alla potenza ottomana. Quest'ultima possedeva una flotta importante<sup>16</sup> e numerose risorse; avrebbe forse potuto demolire il dominio portoghese, ma ciò non rientrava tra le priorità del sultano, più interessato al fronte europeo. Tuttavia gli scontri non mancarono. Nel 1538, il sultano di Gujarat e quello di Costantinopoli prepararono una flotta di circa ottanta imbarcazioni (la più grande flotta ottomana mai vista sull'oceano Indiano), con truppe e artiglieria pesante. Dopo aver assediato e preso Aden, le navi mossero verso Diu, dominio portoghese, ma i dissidi interni ai musulmani provocarono la ritirata degli ottomani. Avevano però ottenuto Aden che, grazie alla posizione strategica all'imboccatura del mar Rosso, permetteva sia il controllo di questo, sia la difesa di la Mecca e Medina, le città sante degli islamici. Nel 1541, i portoghesi furono così ambiziosi da attaccare Suez, ma sul mar Rosso le navi ottomane potevano muoversi meglio rispetto ai velieri nemici. La flotta del sultano consisteva infatti di galee, superiori ai velieri nelle zone costiere (data la superiore manovrabilità concessa dai remi rispetto al vento), ma inferiori sulle lunghe distanze. Ancora nel 1554 si ebbero degli scontri, quando gli ottomani caddero sotto il fuoco portoghese, presso lo stretto di Hormuz. Le galee ottomane potevano sì tenere testa alle pressioni dei portoghesi, ma non erano in grado di incalzare la supremazia marittima.

Se il Portogallo subì una seria minaccia sul mare, questa venne dal sultanato di Aceh

---

15 Cfr. M.N. PEARSON, *Merchants and Rulers in Gujarat. The response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, University of California Press, Berkley (Calif.), 1976.

16 Cfr. P.J. BRUMMETT, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University of New York Press, New York, 1994.

(Sumatra settentrionale), alleato degli ottomani, da cui si ispirò per la fonditura dell'artiglieria, e del sultano di Gujarat, da cui prese l'uso dei velieri. La combinazione di cannoni pesanti e robuste navi a vela era la stessa usata sull'oceano Indiano dai portoghesi; né gli ottomani né Gujarat avevano pensato di combattere il nemico con la sua stessa tecnologia. Aceh riuscì a respingere vari tentativi di blocchi navali, creò reti commerciali indipendenti nel golfo del Bengala, attaccò numerose volte, tra il 1568 e il 1575, Malacca – dal 1511 in mano alla corona di Portogallo.

#### *V. Tentativi di interpretazione del successo portoghese*

Da nazione europea di media grandezza, il Portogallo si impose come un impero marittimo nell'oceano Indiano. Il suo straordinario successo è dovuto alla dinamica di espansione, una sintesi di organizzazione delle rotte, sistema di città costiere fortificate, flotta permanente sull'oceano, sviluppo dei commerci con potentati locali e applicazione di un monopolio della violenza marittima. Abbiamo già ricordato il ruolo fondamentale svolto dallo sviluppo tecnologico e dall'esperienza bellica. Con uno sguardo che abbraccia tutti di questi fattori, risulta chiaro il possesso di competenze politiche, geografiche, tecniche, commerciali, marittime. Seguendo Jan Glete, sorge spontanea una domanda: «il Portogallo non poteva utilizzare quella stessa combinazione per elevare la sua posizione anche in Europa?»<sup>17</sup>.

Si potrebbe rispondere sottolineando che i portoghesi erano una popolazione numericamente limitata. Eppure tale condizione non impediva lo sviluppo di piccoli stati in prestigio e autorevolezza, come fu per Venezia, per la Repubblica olandese e per la Svezia, tre casi di potenze navali. Benché la fama di innovatori in campo navale non mancasse ai portoghesi, la marina asburgica – che all'unificazione di Spagna e Portogallo (1580-1640) fece leva sulle competenze portoghesi – non superò mai gli inglesi e gli olandesi.

Pare inspiegabile il declino dell'Impero marittimo portoghese. Una possibile interpretazione potrebbe basarsi sulla differenza tra i primi avventurieri e conquistatori, spinti dalla croce e dal denaro, e la «supposta mancanza di iniziativa» e la «corruzione delle successive generazioni»<sup>18</sup>.

Il giudizio di Frederic C. Lane è diverso: il Portogallo perse a lungo andare il dominio sulle lucrose rotte del pepe perché non giocò bene sul mercato, cioè mantenne i prezzi delle spezie alti. Attirò così nuovi competitori europei, che ne ruppero il monopolio<sup>19</sup>. Infatti, i

<sup>17</sup> J. GLETE, *cit.*, p. 126.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 127.

<sup>19</sup> F.C. Lane, *cit.*, pp. 12-49.

portoghesi non avevano del tutto superato i veneziani perché vendevano il pepe a prezzi inferiori:

a Lisbona il pepe era venduto all'equivalente di 83 ducati a carico, ben al di sopra del prezzo che Venezia proponeva nel Quattrocento, cioè 50 ducati. Questi prezzi mostrano che lo stretto controllo che i portoghesi ebbero nel commercio del pepe [...] non dipese dal venderlo a minor prezzo rispetto ai veneziani. I portoghesi ottennero il monopolio del commercio del pepe dall'incremento dei costi di protezione subito dai competitori arabi e veneziani<sup>20</sup>.

Col tempo, anche il Portogallo dovette far fronte a simili costi, se non di protezione, almeno *di transazione*, cioè quelli destinati a intimidire i principi indiani, mantenere una flotta permanente nell'area, ingaggiare soldati e garantire manutenzione a navi, strumenti e artiglieria.

Differente l'interpretazione di Vitorino Magalhães Godinho<sup>21</sup>, che legge il dominio portoghese sui mari asiatici come frutto di ambizioni di potere dei signori feudali: gli amministratori aristocratici del Portogallo non furono mossi dall'*ethos* mercantile, dallo spirito capitalistico. I mercanti, che non avevano potere politico, furono considerati alla stregua di fornitori di finanze e di soggetti da tassare. Non venne sfruttato il potenziale capitalistico e commerciale, dacché in Portogallo avevano più peso gli interessi dei latifondisti e dell'aristocrazia in genere.

Lo storico Niels Steengard<sup>22</sup>, invece, accetta sia l'interpretazione di Lane che di Magalhães Godinho, evidenziando che i portoghesi preferirono incassare il gettito doganale proveniente dalle rotte tradizionali piuttosto che investire sul commercio del pepe. Così, dopo il 1600, le Compagnie delle Indie Orientali inglesi e olandesi presero progressivamente il posto del Portogallo, facendo uso della violenza solamente in funzione difensiva, ossia per proteggere i propri traffici. Inglese e olandese non commerciavano la merce-violenza con terzi e non usavano la coercizione se non con il fine dell'accumulo di capitale.

In un ottica liberale, lo svantaggio del Portogallo fu anche quello di promuovere una politica marittima statale. Il monopolio era nelle mani della corona, cosicché solo le navi reali erano autorizzate a seguire la rotta per l'oceano Indiano. Ai mercanti era permesso affittare spazi nella stiva, con il risultato che «molte delle enormi *naus da India* erano pericolosamente sovraccariche, perché a quanto pare i capitani non avevano sufficiente autorità per regolare

---

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 17 (traduzione mia).

<sup>21</sup> Cfr. V. Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial*, 4 voll., Ed. Arcadia, Lisbona, 1981-1983.

<sup>22</sup> Cfr. N. Steengard, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*, University of Chicago Press, Chicago (Ill.), 1974.

le operazioni di carico, e i passeggeri portavano con sé troppo bagaglio, merci comprese»<sup>23</sup>. A ciò si deve aggiungere che i mercantili inglesi e olandesi erano bene armati ed efficienti, mentre tra le navi portoghesi era sempre più abituale il naufragio o l'affondamento a causa di attacchi nemici. La protezione dei mercantili era affidata allo stato e non era consentito ai mercanti di organizzarne una propria per difendere le merci, a differenza della libertà d'impresa di cui godevano gli olandesi. Sebbene questo potere dello stato abbia fatto del Portogallo già un attore politico *moderno*, sulla lunga durata divenne svantaggioso.

Riemerge una questione difficile, ossia *come* i portoghesi abbiano avuto tanto successo nell'Asia marittima. Purtroppo gli storici si devono basare su fonti scarse, dato che buona parte dei documenti fu persa nel terremoto di Lisbona del 1755. Carlo Cipolla, nel già citato *Vele e cannoni*, riconduce il successo portoghese alla superiorità tecnologica di navi e artiglieria. Gli europei, data la loro conflittualità interna, avrebbero sviluppato armi e imbarcazioni del tutto migliori rispetto a quelle degli asiatici, dacché questi facevano dipendere i progressi dalla burocrazia e non avrebbero perciò avuto fattori socioculturali favorevoli all'emulazione di strumenti superiori. Questa interpretazione è stata rivista cautamente da P. J. Marshall, il quale fa notare che la superiorità tecnologica europea iniziò in realtà con la rivoluzione industriale, e polemicamente da Geoffrey Scammell, secondo cui i portoghesi non ebbero una migliore tecnologia, ma la capacità di avvantaggiarsi dalle lotte interne ai potentati dell'Asia marittima, attraverso alleanze e discordie – *divide et impera*, insomma<sup>24</sup>. Jan Glete ribatte a tali polemiche mettendo in luce che

gli europei si erano frequentemente battuti, e con successo, contro forze numericamente sovrastanti ed è strano che qualcuno attribuisca queste vittorie al caso e non a qualche superiorità, qualitativa o strutturale. L'argomentazione di Scammell [...] non tiene conto del fatto che il Portogallo, prima di guadagnarsi quegli alleati e di arruolare asiatici come soldati, marinai e costruttori di navi, aveva dovuto dimostrare di poter controllare le rotte marittime<sup>25</sup>.

Nessuno, nell'Asia marittima, fu all'altezza dei portoghesi sul mare. Né gli ottomani, né il sultanato di Gujarat, né quello di Aceh riuscirono a riprendere possesso del proprio oceano. Senza oppositori all'altezza, il Portogallo poté disporre di una flotta regia, grazie ai finanziamenti ottenuti dalla vendita di protezione, e utilizzarla come strumento sia di

---

23 J. GLETE, *cit.*, p. 130.

24 Sia P.J. MARSHALL, *Western Arms in Maritime Asia in the Early Phases of Expansion*, che G.V. SCAMMELL, *Indigenous Assistance in the Establishment of Portuguese Power in Asia in the Sixteenth Century*, si trovano in «Modern Asia studies», 14 (1980), pp. 11-28.

25 J. GLETE, *cit.*, p. 131.

violenza per commerci e saccheggi, sia di difesa per salvaguardare le proprie enclavi costiere. Furono altri europei, come anticipato, a sostituire il dominio marittimo del Portogallo.