

UN EVENTO EPOCALE RICOSTRUITO NEL SAGGIO DI SALOMONI: SOLTANTO UNA NAVE CON DICIOTTO SUPERSTITI ATTRACCÒ A SIVIGLIA

Magellano il viaggio globale

Mezzo millennio fa la circumnavigazione da parte della flotta dell'esploratore portoghese Una discesa agli inferi che aprirà la strada al mondo moderno e al superpotere marittimo

GIOVANNIMARI

Esattamente 500 anni fa, nel febbraio del 1522, l'Armada da Moluccas era a un miglio dal più disastroso dei fallimenti. La flotta si era ridotta da 5 navi a una sola, dei 237 marinai ne erano rimasti 60. La doppia traversata, prima dell'Atlantico e poi del Pacifico, si era rivelata un'odissea tra ammutinamenti, naufragi, battaglie e malattie di bordo. E la morte di Ferdinando Magellano in un'imboscata su un'isola sconosciuta (1500 nativi armati di frecce contro una cinquantina di europei con il moschetto) rischiava di mettere in ombra la colossale scoperta che l'intuito, la tenacia e l'autoritarismo del comandante avevano reso possibile: l'individuazione di uno stretto che consentisse l'attraversamento via mare dell'America Latina. E imprimesse la forza di affrontare l'immane deserto d'acqua del Mar del Sur.



La missione, del resto, aveva già rivelato che le Molucche, quello scrigno di spezie che avrebbe arricchito la Spagna, era nella sfera d'influenza del Portogallo. L'Armada era stata inviata nell'ignoto per dimostrare il contrario: che le Molucche fossero al di qua dell'antimeridiano di Tor-

desillas. A Est della linea immaginaria, riflessa nell'emisfero buio, rispetto a quella stabilita a 370 leghe dalle isole di Capo Verde, in mezzo all'Atlantico. Quella era la frontiera invisibile che Spagna e Portogallo avevano pattuito come confine sul mare della loro espansione. A Est dominava Lisbona (e magicamente aveva ricompresso anche il grande bernoccolo del Brasile), a Ovest (quindi con quasi tutte le Americhe) la Castiglia. Dov'erano le Molucche? Più vicine ai possedimenti portoghesi dell'estremo Oriente o più vicine al Cile spagnolo?

Erano terribilmente lontane dall'America. Il Mar del Sur, il Pacifico, era così vasto da spostare tutto il mondo a Ponente, da ingigantire le dimensioni della Terra come nessuno aveva immaginato. Magellano lo aveva compreso durante i mesi infiniti di navigazione, mentre i suoi equipaggi morivano a bordo, ammorbati dallo scorbuto e costretti a rosicchiare il cuoio dello scafo per la fame. Fu un periplo infernale, che David Salomoni racconta con incommensurabili dettagli in *Magellano. Il primo viaggio intorno al mondo* (Editori Laterza, 240 pagine): dai diari di bordo alle scorse di sedano, dalle trattative con i nativi alle condanne dei rivoltosi, dalla natura aggressiva della Patagonia alla perfida incontrollabilità dei marosi, dalle piccole colonizzazioni ai

primi pinguini della storia, in patria da vincitori, quindi dalla preda di chiodi di garofano e zenzero ai repentina cambi di rotta.

Ma quando, in quel febbraio 1522, i superstiti sbarcarono nell'attuale isola di Timor, l'equipaggio aveva già nominato comandante Juan Sebastian Elcano, per certi versi, ancorché senza gradi, uno degli antagonisti di Magellano. Restava solo un obiettivo: salvare la pelle. In quel momento l'avventura della scoperta lasciava il campo a un'impresa di strumento vitale e assoluto tutt'altra natura. Elcano non per inscenare quella proiezione avrebbe per nessuna ragione ne di potenza, come la chiamemmo la prua verso le Americhe Alfred Mahan, necessaria

agli Stati più forti per trasportato alla morte. Allora invertì la rotta di 180 gradi e decise di sfidare la legge, la sfera d'influenza: di tornare in Europa solcando l'Oceano Indiano, da subito, a una globalizzazione rigidamente imperialista, che avrebbe trasformato l'Oceano Indiano in un lago via Siviglia, anche se si trattava di acque portoghesi. Quelli americani fino a tutto il XIX secolo. Restituendo qualche veste la nave, rubare le stigie di talassocrazia prima a preziosissime carte nautiche Spagna e Portogallo, poi alle con i segreti delle scoperte di Province Olandesi e infine Magellano e condannare a all'Inghilterra. Un «sea power» globale declinato da Michel Du Jourdin nello struttura negli inferi. In Spagna mento del «dominio del profitto» che l'Europa dei re e dei mercanti avrebbe imposto al naufraghi di ritorno dai Caraibi, e li scoprirono di aver smarrito un giorno per strada: era del commercio, della violenza colpa del fuso orario, correndo all'indietro avevano rubato locali: si sarebbe creata una rete mondiale di scambi maritti-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

mi sempre più fitta e protetta, dai cannoni e dalle leggi.

Il primo effetto fu infatti la globalizzazione del conflitto, con l'invio di flotte in aree lontanissime ma sempre meno remote, con la realizzazione di basi e blocchi navali, con il sistematico attacco al commercio concorrente e la nascita di convogli mercantili armati. Solo le grandi potenze, e tra queste le più dinamiche e meno paralizzate da nobili e burocrati, erano in grado di organizzarsi. La prima guerra mondiale fu così una guerra marittima e si scatenò nei primi 50 anni del Seicento. Gli europei cominciarono a combattersi su scala globale: tra gli olandesi e i regni iberici si estese all'America, all'Africa e all'Asia. Gli ottomani restarono ai margini e in ritardo; cinesi, giapponesi e impero Moghul la persero nelle prime battute. Gli europei occidentali costruirono un sistema di cui tutti gli altri Stati sarebbero stati dipendenti per secoli.

Ma il sistema, stabilizzandosi, cambiò alla radice i rapporti di forza: diminuiva il potere basato sulle risorse locali che i governi erano in grado di controllare direttamente, mentre aumentavano quelle necessità marittime e quelle capacità di relazioni che vedevano in vantaggio la forza liquida degli interessi mercantili. Si creò un nuovo potere, che dagli Stati sarebbe passato ad altre mani, fino a connotarsi in un'autorità quasi invisibile e compiutamente globalizzata, multinationale e privata, talmente possente da non necessitare neppure più dell'assistenza (diretta) delle armi.

La chiave fu il modello olandese. Le Province costruirono la miglior rete commerciale globale, con il centro nei suoi porti e un'organizzazione statale e mercantile impregnata della logica capitalistica e dell'innovazione: alleanze, contratti, guerre e tecnologie venivano stipulate e concepite per proteggere gli interessi commerciali, mai per prestigio o pretese territoriali o religiose. Da questo spirito nacquero le prime due grandi compagnie monopolistiche per il

commercio e le guerre d'Oltremare, prototipo dei grandi poteri finanziari contemporanei e interpreti moderni delle grandi scoperte di Magellano.

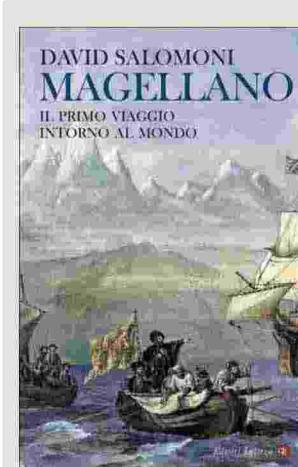
Nel settembre del 1522, a Siviglia, in ogni caso, con ciò che restava dell'Armada da Moluccas, percorsi 86 mila chilometri in tre anni, la questione era già abbozzata. Carlo V dimenticò presto le Molucche e capì che altre, più grandi sfide, fornieri di maggiori e durature ricchezze, aspettavano la Spagna. Per questo la riabilitazione di Magellano fu totale. Il paradosso starà nel fatto che la Spagna non riuscirà a interpretare il grande vantaggio che aveva accumulato e l'onda lungissima della globalizzazione, che proprio l'impresa dello Stretto aveva favorito, finirà per travolgerla per prima tra i grandi vecchi del passato. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

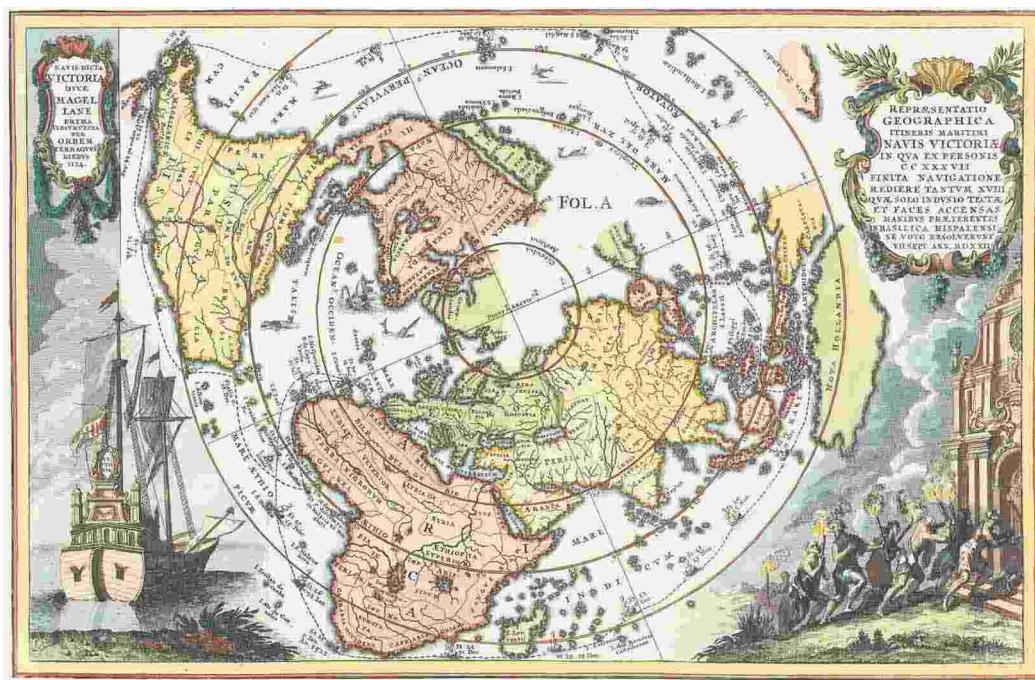
L'Europa dei re e dei mercanti impose al resto del mondo il dominio del profitto

Il Pacifico era così vasto da spostare tutto il mondo a Ponente ingigantendo la Terra

Il libro



David Salomoni è l'autore del saggio storico *Magellano. Il primo viaggio intorno al mondo* (Editori Laterza, 240 pagine, 18 euro)



HERITAGE IMAGES/GETTY IMAGES