

DOMANDE IN LIBERTÀ

È vero che alla fine del '400 la Spagna e il Portogallo decisero di spartirsi il mondo?

La grande ascesa dei “mercanti” è strettamente collegata alla prima fase delle conquiste coloniali. Dalle colonie, infatti, provenivano le merci che dovevano rendere ricche e potenti sia le grandi compagnie di import ed export, sia i sovrani dei maggiori Paesi europei.

I primi a salpare verso la grande avventura furono gli Spagnoli e i Portoghesi, i cui sovrani, dopo essere ricorsi alla benevola mediazione di papa Alessandro VI Borgia, si incontrarono nel 1494 nella cittadina di Tordesillas e stipularono un accordo con il quale si dividevano il mondo.

La linea di demarcazione tra le rispettive sfere di influenza, chiamata la *raya*, tagliava in due l’oceano Atlantico all’altezza del 47° meridiano: alla Spagna andava la zona occidentale e al Portogallo quella orientale.

L’accordo di Tordesillas tuttavia non durò a lungo, sia per la genericità della delimitazione, sia perché di lì a poco sarebbero apparse sulla scena altre potenze con ambizioni coloniali: l’Olanda, l’Inghilterra, la Francia. Esso rimane tuttavia un esempio imbattuto di incredibile arroganza politica.



Nella seguente cartina del 1502 sono annotati, con delle bandiere, i viaggi compiuti dagli esploratori e, a sinistra, è riportata la *raya* che separava i possedimenti portoghesi da quelli spagnoli

Che cosa erano gli “Atti di Navigazione”?

Gli Atti di Navigazione erano una sorta di codici che regolavano la navigazione e il commercio coloniale. Sebbene ciascun Paese avesse emanato un proprio *Atto*, i contenuti di questi documenti erano sostanzialmente simili. Tutti garantivano alle compagnie di navigazione nazionali il monopolio del traffico da e per le proprie colonie e al sovrano la riscossione di ingenti tributi. Generalmente questi atti disponevano:

- che tutte le flotte coloniali partissero e arrivassero sempre nello stesso porto in modo che gli agenti del fisco potessero meglio controllare le merci in arrivo e in partenza e riscuotere i relativi dazi (che nel caso di pietre e metalli preziosi potevano arrivare anche al 10% del valore della merce);
- che le merci in partenza per le colonie fossero di provenienza nazionale e che quelle in arrivo dalle colonie avessero come prima destinazione un porto nazionale.