

«Sicché la nave sembrava un piccolo inferno» Missionari per mare nella prima età moderna**

di Sabina Pavone*

«Sicché la nave sembrava un piccolo inferno». *Missionaries by sea in the early modern age*

In the modern age, the sea performed a series of functions for missionaries: it was a space for conversion, for the care of travelers, but also a place for scientific observations and an occasion for martyrdom. The essay intends to reconstruct the complexity of these experiences through archival and memorial sources.

Keywords: Missionaries, Conversion, Martyrdom, Ocean.

1. In principio fu il Mediterraneo

Fino al Quattrocento il mare per gli europei definì spazi molto diversi. Il Mediterraneo, il mare per definizione, era soprattutto uno spazio di commerci ma anche possibile «via d'ingresso di molteplici fattori di corruzione»¹ non solo da un punto di vista politico-militare ma anche, e soprattutto, religioso². Era infatti solcato da navi cristiane ma anche da navi musulmane così come da navi di mercanti ebrei sefarditi che, specie dopo l'espulsione dalla Spagna (1492), si stabilirono non solo nei porti italiani

* Insegna Storia moderna e Storia della mondializzazione presso l'Università di Macerata; sabina.pavone@unimc.it, sabpavone@yahoo.it.

** La citazione è tratta da D. Bartoli, *L'Asia*, a cura di U. Grassi, con la collaborazione di E. Frei, introduzione di A. Prosperi, I, Einaudi, Torino 2019, p. 227.

1. P. Palmieri, *I pericoli e le risorse del mare. Il Mediterraneo nelle missioni gesuitiche (Napoli, secoli XVII-XVIII)*, in "Rivista di storia e letteratura religiosa", 2017, 2, 53, p. 267.

2. Le ricerche sul Mediterraneo sono ormai assai numerose. Cfr. almeno P. Sanna (a cura di), *Il Mediterraneo nel Settecento. Identità e scambi*, numero monografico di "Studi Settecenteschi", XXIX-XXX, 2010; F. Canale Cama, D. Casanova, R. M. Delli Quadri, *Storia del Mediterraneo moderno e contemporaneo*, dir. da L. Mascilli Migliorini, Guida, Napoli 2009; L. Mascilli Migliorini, M. Mafrici (a cura di), *Mediterraneo e/è Mar Nero. Due Mari tra età moderna e contemporanea*, ESI, Napoli 2012; D. Abulafia, *Il grande mare. Storia del Mediterraneo*, Mondadori, Milano 2016 (ed. or. 2011); Id., *Storia marittima del mondo. Quattro millenni di scoperte, uomini e rotte*, Mondadori, Milano 2020; J. Black, *A Brief History of the Mediterranean: Indispensable for Travellers*, Little, Brown Book Group, Boston 2020.

ma anche in quelli ottomani³. Lo spazio mediterraneo, come studi recenti hanno messo in risalto in maniera sempre più evidente, era dunque espressione di un'“ambiguità confessionale” che derivava dalla porosità dei confini religiosi. Cristiani e musulmani abbandonavano volontariamente la propria fede per passare a quella del nemico⁴, ma ancora più numerosi erano coloro che venivano catturati e trasferiti come schiavi nei porti che affacciavano sul Mediterraneo, dove si creavano floride comunità con cui le città dovettero confrontarsi nel corso del tempo⁵. Certo, lo spazio privilegiato della tratta fu quello atlantico, ma anche il Mediterraneo ebbe un ruolo importante in relazione alla schiavitù nella prima età moderna, influenzandone i flussi e facendo di isole come Malta un crocevia di tale commercio. Coloro che venivano fatti prigionieri in mare non appartenevano necessariamente agli strati più bassi della società; il principe di Fez Muhammed El Attaz (1631-1667) fu catturato da una nave cristiana mentre si recava in pellegrinaggio alla Mecca. Trasferito a Malta nel 1656, quello stesso anno si convertì al cattolicesimo, si fece gesuita e consacrò la sua vita alla conversione dei musulmani⁶.

2. “Nella piazza della nave”. I viaggi oceanici e i nuovi spazi di evangelizzazione

Furono però i viaggi oceanici a modificare in maniera significativa il rapporto con il mare⁷. Una volta infranto il mito delle colonne d'Ercole che in

3. Cfr. F. Trivellato, *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita, Livorno e i traffici globali in età moderna*, Viella, Roma 2016; in part. il cap. 4 (*I sefarditi nel Mediterraneo: diaspora, stati, commerci*), pp. 137-76. Cfr. anche S. Anselmi, *Storie di Adriatico*, il Mulino, Bologna 1996.

4. Cfr. N. Malcolm, *Utili nemici. Islam e Impero ottomano nel pensiero politico occidentale 1450-1750*, Hoepli, Milano 2020.

5. Sulla schiavitù nel Mediterraneo cfr. S. Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumpra, domestici*, il Mulino, Bologna 1999; Id., *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)*, il Mulino, Bologna 2016; G. Boccadamo, *Napoli e l'Islam. Storie di musulmani, schiavi e rinnegati in età moderna*, D'Auria, Napoli 2010; C. Santus, *Il “turco” a Livorno. Incontri con l'Islam nella Toscana del Seicento*, Officina Libreria, Roma 2019.

6. Cfr. E. Colombo, *Infidels at Home. Jesuits and Muslim Slaves in Seventeenth-Century Naples and Spain*, in “Journal of Jesuit Studies”, 1, 2014, pp. 192-211; Id., *Telling the Untellable. Geography of Conversion of a Muslim Jesuit*, in W. De Boer, A. Maldavsky, G. Marcocci (eds.), *Space and Conversion: A Global Approach*, Brill, Leiden 2014, pp. 285-307. Cfr. anche F. de Borja Medina, *Ignacio de Loyola y el mar: su política mediterránea*, in “Revista de Historia Naval”, 50, XIII, 1995, pp. 11-56.

7. Per un affresco recente di taglio globale cfr. A. Vanoli, *Storia del mare*, Laterza, Roma-Bari 2022.

ultima istanza aveva fatto percepire il mare come un ostacolo⁸, gli oceani divennero un'opportunità⁹ di conquiste, commerci ma anche di conversioni. Pigafetta, ad esempio, nella sua *Relazione del primo viaggio attorno al mondo* racconta che un nativo della Patagonia, nell'attraversare lo stretto che avrebbe preso il nome di Magellano, sul punto di morte volle farsi cristiano ricevendo il nome di Paulo: «non sappiamo come andarono esattamente le cose, né quanto la conversione di Paulo fosse consapevole o spontanea, ma nella narrazione pigafettiana è certamente questo il momento simbolico in cui il mostro della Patagonia diventò per lui pienamente umano»¹⁰.

Accanto a marinai, *conquistadores*, avventurieri e soldati, a partire dal Cinquecento cominciarono a viaggiare lungo le tratte transoceaniche anche i missionari che, non di rado, collaborarono con i colonizzatori per la conquista di rotte marittime e commerciali¹¹. Il continente americano e quello asiatico divennero infatti per la Chiesa di Roma terre di evangelizzazione, aree di espansione tanto più ambite dopo che la Riforma luterana aveva rotto l'unità confessionale in Europa. Il messaggio universale del Vangelo poteva essere finalmente diffuso nelle quattro parti del mondo e anche lo spazio marino divenne parte integrante di questa strategia.

Tra i tanti missionari coinvolti, i gesuiti furono indubbiamente in prima fila per le forze profuse in questa impresa. Lo spazio terrestre era lo spazio privilegiato della missione, ma quello marino divenne un'ulteriore opportunità di esercitare i ministeri e di forgiare la mascolinità dei gesuiti che si avventuravano oltreoceano in un ambiente eminentemente maschile come quello delle navi. La nave era infatti anche per i missionari un banco di prova: i religiosi dovevano guadagnare una loro credibilità agli occhi dei portoghesi che, in ultima istanza, erano quelli

8. Cfr. *La géographie au Moyen Age. Espaces pensés, espaces vécus, espaces rêvés*, supplemento a "Perspectives médiévales", XXIV, 1998, S. Frau, *Le Colonne d'Ercole. Un'inchiesta. La prima geografia. Tutt'altra storia*, Nur Neon, Roma 2002.

9. Un momento di svolta nella rappresentazione del mare fu la pubblicazione della raccolta *Delle navigazioni et viaggi (1550-1559)* curata da Giovanni Battista Ramusio (1485-1557), diplomatico e umanista veneto. Si trattò del primo trattato geografico dell'età moderna ed ebbe un ruolo centrale nel trasmettere in Italia e in Europa le conoscenze raccolte dai viaggiatori che si erano spinti nelle più diverse parti del mondo, dalle relazioni di navigazione dei viaggiatori e dei missionari medievali in Oriente, sino alle contemporanee opere di Hernan Cortés.

10. D. Salomoni, *Magellano. Il primo viaggio intorno al mondo*, Laterza, Roma-Bari 2022, p. 90.

11. Cfr. A. Martínez d'Alòs-Moner, *Conquistadores, Mercenaries, and Missionaries: The Failed Portuguese Dominion of the Red Sea*, in "Northeast African Studies", 12, 1, 2012, pp. 1-28.

che gli avrebbero o meno permesso di stabilirsi nelle terre di conquista. Loro compito era dunque anche quello di gestire l'emotività a bordo, si trattasse di indirizzare le emozioni degli altri viaggiatori o quelle proprie, poiché vi era una differenza significativa tra *contemplare* il pericolo nella propria camera ed *essere* in pericolo in mezzo al mare¹². Gestire la paura e trasformarla da "timor servile" a "timor di Dio" era il compito che il missionario doveva affrontare nel corso del viaggio. Non per caso c'è chi ha parlato dei viaggi marittimi dei missionari come di un vero e proprio rito di passaggio¹³.

Il tributo annuo che la Compagnia di Gesù pagava all'oceano era assai alto. È stato stimato che circa la metà dei missionari gesuiti che partirono per la Cina tra il 1581 e il 1712 incontrò la morte in mare. La vocazione al martirio faceva parte dell'identità di molti gesuiti. Affrontare un viaggio transoceanico era dunque una sorta di banco di prova delle proprie capacità e della stessa solidità della vocazione. Non a caso alcuni "visitatori"¹⁴ delle Indie come Joao Álvares e Francisco Vieira redassero vere e proprie regole di comportamento per la navigazione che prevedevano un impegno in tre direzioni: occuparsi della propria salute, condurre la preghiera, svolgere i ministeri di carità verso i passeggeri della nave. I missionari non partivano mai da soli: erano generalmente una decina e uno di loro assumeva l'incarico di superiore, quasi la nave fosse a sua volta una residenza o un collegio¹⁵. I tempi di navigazione erano assai lunghi: la *Carreira da India* prevedeva che il viaggio da Lisbona a Goa durasse da marzo a settembre, mentre da Goa a Macao si impiegavano altri tre mesi. Poiché l'obiettivo era quello di arrivare sani e salvi alla meta, spesso i superiori impedivano ai più giovani di rimanere a studiare in cabina poiché passare troppo tempo

12. Cfr. U. Strasser, *Devotion at Sea: Ship Voyages and Jesuit Masculinity*, in A. E. Leonard, D. M. Whitford (eds.), *Embodiment, Identity, and Gender in the Early Modern Age*, Routledge, London 2020, pp. 210-23; Ead., *Missionary Men in the Early Modern World*, ch. 2 (*Braving the Waves with Francis Xavier Fear and the Making of Jesuit Manhood*), pp. 79-110.

13. D. Tempère, *L'épreuve du voyage en mer pour les missionnaires jésuites: souffrances et émotions de passage*, in "Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest", 121, 3, 2014, pp. 177-97. Tempère ha esaminato una serie di relazioni marittime relative ai viaggi che avevano come esito ultimo l'arrivo nelle Filippine. Viaggi, dunque, a tappe, dall'Atlantico al Pacifico. Della stessa autrice cfr. anche *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'Or*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, Paris 2009.

14. Il visitatore era quel superiore incaricato dal generale della Compagnia di Gesù di sovrintendere all'ispezione delle terre extra-europee. Ce n'era uno per ogni provincia ultramarina.

15. Cfr. Archivum Romanum Societatis Iesu [ARSI], *Phil.* 11, f. 229, dove il padre Diego de Bobadilla nella sua narrazione di viaggio (1637) scrive che «l'ordine osservato durante la navigazione fu quello di un collegio ben diretto».

in spazi angusti e instabili avrebbe potuto condurre alla morte¹⁶. Al tempo stesso, la nave diventava un vero e proprio spazio missionario chiuso¹⁷. A bordo vigeva una ferrea organizzazione delle giornate, che prevedeva tra l'altro di esercitare quella che lo storico Bernard Dompnier ha definito una «pastorale della seduzione»¹⁸.

Ma c'era un elemento che distingueva i *ministeri di carità praticati nella nave*¹⁹, da quelli praticati a terra: l'irrompere delle calamità naturali che si esprimevano tanto nella furia delle tempeste quanto nell'insorgere di malattie dovute alla lunghezza del viaggio e alle stesse condizioni climatiche. È Francesco Saverio a fornire alle generazioni future di missionari in viaggio verso Oriente il modello cui conformarsi per gestire i propri stati emotivi durante le avversità della navigazione²⁰. Ed è sulle lettere di Saverio che verranno ricalcate molte delle relazioni di mare successive. Per fare un esempio concreto (cfr. FIG. 1)²¹, laddove iniziavano a propagarsi malattie contagiose,

Il Saverio quivi era per tutti, spartendo ugualmente gli uffici della sua carità con tutti, di conto che fossero, o meschini. [...] In tanto non meno attendeva alla cura de' sani che degl'infermi, così quegli aiutando per salute dell'anima, come questi per rifacimento de' corpi. E valevagli a ciò mirabilmente quel suo savio *adattarsi* alle proprie maniere del genio e della professione di ciascuno [...] usando con nobili e plebei, con mercanti e soldati, con uomini e fanciulli i modi propri del lor costume, e sempre delle cose de' loro interessi, o da quelle che mettevano in discorso, prendendo materia onde tirarli al conoscimento di Dio, alla stima della salute, e all'acquisto dell'ultimo fine perché furon creati²².

16. Cfr. L. M. Brockey, *Journey to the East. The Jesuit Mission to China 1579-1724*, Harvard University Press, Cambridge (MA) 2007, p. 240.

17. Tempère (*L'épreuve du voyage*, cit.) ha suggerito di accostare la missione marittima alle cosiddette missioni interne che i gesuiti svolgevano in Europa nei luoghi più impervi e lontani dalla civiltà: come i contadini, anche i marinai molto spesso erano digiuni dei più elementari rudimenti della fede e bisognava ricominciare dall'inizio nel tentativo di riportare queste persone alla vera fede.

18. B. Dompnier, *Pastoral de la peur, pastoral de la seduction. La méthode de conversion des missionnaires capucins*, ora in Id., *Missions, vocations, dévotions. Pour une anthropologie historique du catholicisme moderne*, LARHRA, Lyon 2015, pp. 63-78, in <<https://books.openedition.org/larhra/3962>>.

19. È il titolo del cap. 21 del libro 1 dell'*Asia* di Daniello Bartoli. La fonte è una lettera dello stesso Saverio: cfr. *Epistolæ S. Francisci Xaverii*, a cura di G. Schurhammer e J. Wicki, vol. 1 (1535-1548), Monumenta Historica Societatis Iesu, Roma 1944, pp. 91-3.

20. Cfr. Strasser, *Devotion at Sea*, cit., p. 219.

21. *Compendio della vita di san Francesco Saverio della Compagnia di Gesù, tratto dalla Vita scritta dal P. Giuseppe Massei della stessa Compagnia*, Puccinelli, Roma 1793, p.n.n.

22. Bartoli, *L'Asia*, I, cit., pp. 42-3. Corsivo nostro.

FIGURA I



Il mare, tra le altre cose, sembrava ridurre le distanze sociali e di questo processo si facevano garanti proprio i religiosi, il cui compito era in ultima istanza quello di avvicinare alla vera fede. I passeggeri della prima nave di Saverio (tutta la sua vita, fu in effetti un susseguirsi di viaggi per mare) erano cristiani ma la conversione dei cuori riguardava anche loro e non solo gli indigeni. I lunghi viaggi erano caratterizzati dall'ozio, al quale si accompagnavano «tre nocevoli proprietà, di far perdere il tempo, i danari [sulle navi si giocava d'azzardo], e la coscienza». Saverio, quindi, reagiva predicando «per tutti ogni festa a piè dell'albero nella piazza della nave», confessando, insegnando «a' fanciulli e a' marinai più rozzi i principi della fede» e componendo le liti che spesso sorgevano in quelle lunghe giornate d'ignavia²³.

23. Ivi, I, p. 43.

FIGURA 2



Oltre alla gestione del quotidiano furono poi soprattutto i miracoli a segnare il rapporto di Francesco Saverio con il mare²⁴. Il prodigio più noto è senza dubbio quello occorso durante una tempesta presso le isole Amboino, quando il crocifisso che Saverio brandiva per tentare di calmare le acque gli scivolò e fu «sommerso e affogato in questo mare»²⁵. Calmatasi la tempesta e sbarcati a riva, il missionario vide sulla spiaggia un granchio che stringeva il crocifisso tra le sue chele, il quale subito lo riconsegnò al santo. L'evento miracoloso divenne un punto di riferimento per coloro che si misero in viaggio dopo di lui e ispirò la costante fiducia nelle immagini sacre e nelle reliquie come garanzie contro la violenza della natura (cfr. FIG. 2)²⁶. Altrettanto significativi nella costruzione di un

24. Tutte le biografie del santo, da quella di Orazio Torsellini alle gesta narrate da Daniello Bartoli, insistono su questo punto.

25. Bartoli, *L'Asia*, I, cit., p. 149.

26. *Compendio della vita di san Francesco Saverio*, p.n.n.

canone dei “racconti di mare” furono altri due miracoli. Nel primo caso, sbarcati durante una bonaccia nell’isola di Formosa e venuta a mancare del tutto l’acqua da bere, Saverio – richiamando il noto precedente evangelico – trasformò l’acqua del mare in acqua dolce, consentendo la sopravvivenza dei passeggeri²⁷. In un’altra circostanza, proprio nel corso del viaggio verso le coste della Cina nel quale Francesco Saverio avrebbe trovato la morte, un fanciullo maomettano cadde in acqua davanti allo sguardo disperato del padre; il gesuita convinse quest’ultimo che qualora il ragazzo fosse riuscito a salvarsi, egli avrebbe dovuto riconoscere l’esistenza del vero Dio. Passato del tempo ed accorsosi che il figlio era di nuovo a bordo, il padre accettò così di buon grado la conversione e il battesimo²⁸. Nonostante l’evidente intento agiografico – accompagnato anche dalla relativa iconografia – il costante richiamo al mare nella vita di Francesco Saverio delimita l’orizzonte entro il quale inquadrare i numerosi racconti “marittimi” che da allora in poi caratterizzarono le storie della Compagnia di Gesù.

3. “Con soffio contrario”. La fede e un mare ostile

Molti dei racconti “marinari” dei missionari descrivono le peripezie del viaggio verso paesi lontani ma in alcuni casi danno conto anche delle traversie incontrate negli spostamenti tra l’una e l’altra missione. Il rischio di naufragio era all’ordine del giorno così come l’assalto alle navi da parte dei pirati. Questi racconti – che circolarono sin dalla fine del Cinquecento in Europa e furono tradotti più volte nel corso dei secoli successivi – probabilmente ispirarono anche le descrizioni dei pirati ambientate da Emilio Salgari nell’Oceano Indiano. Il padre gesuita Francesco Fernando da Syripura nel 1599 scriveva a Roma che saliti a Cochín, sulla costa occidentale dell’India, su una nave diretta verso il Bengala, giunti in alto mare, avevano avvistato una nave di pirati malabaresi «che pareva d’indi a poco ci dovesse affrontare. Questo primo aspetto arrecò a noi tutti gran travaglio et spavento come quelli che infastiditi dal mare desideravamo più tosto di seguitare innanzi con l’incominciato corso che di venire alle mani col nemico»²⁹. Postasi la nave in assetto di guerra i pirati si erano allontanati

27. Ivi, I, pp. 415-7.

28. Ivi, I, p. 418.

29. *Copia di una lettera del P. Francesco Fernando da Syripura, Castello di Bengala*, 17 gennaio 1599, in *Lettera del Padre Nicolò Pimenta, visitatore della Compagnia di Gesù nell’India Orientale al molto Reverendo P. Claudio Aquaviva della medesima Compagnia Preposito Generale*, G. B. Ciotti, Venezia 1602, p. 6.

ma di lì a poco «passata l'isola Ceiluna³⁰ [...] levossi un fiero e impetuoso vento il quale con soffio contrario, percosse la vela, e in tal guisa traboccò la nave, che non fu molto lontana dall'essere inghiottita dall'onde». Il rischio di naufragio, in questo come in altri casi era dunque occasione per i missionari di invocare la grazia divina: «tutti con gran prestezza *ricorrono all'aiuto dell'orazione, et confessione com'a fidatissima ancora* [...] [e] per la commozione dell'onde non più pareva che navigassimo il mare, ma si bene che facessimo viaggio per le cime dei monti, e per la profondità delle valli»³¹. I religiosi facevano inoltre dono alla beata Vergine della vela anteriore dalla quale sembrava dipendere il destino del viaggio. Anche i pericoli della navigazione producevano dunque una ritualità “marinara” che attivava evidentemente la fede nel miracolo come segno tangibile della grazia divina. Vi erano però anche occasioni in cui il miracolo non avveniva e allora riemergevano alla memoria tutte quelle volte in cui alla tempesta era seguito un vero e proprio naufragio e la morte di coloro che erano sulla nave:

Ci si rappresentava avanti gli occhi la morte del Padre Pacifico, di Giacomo Soverali, e del fratello Emanuele Pinerio, i quali inghiottiti dall'onde in una simile procella, nel medesimo luogo perirono. Accresceva la paura la fresca morte d'un certo religioso Franciscano che poco prima passando da Negapatano all'Isola Manara, colto nello stesso mare dalla tempesta, s'affogò³².

I racconti delle “peripezie marine” potevano suscitare anche analogie con episodi biblici, utilizzati per glorificare la potenza divina anche laddove si esprimeva nella forza della natura:

Il cielo si aprì un poco ma il vento rafforzò ancor più. In realtà si potevano vedere quei *mirabili sollevamenti del mare* di cui parla il profeta nei Salmi: in pochi istanti esso entrò nella maggior furia. Ma non eravamo abbastanza tranquilli per contemplare le meraviglie di uno spettacolo tanto terribile; e solo ripensandoci oggi non possiamo impedirci di lodare e di temere colui che ne è il fattore³³.

Per descrivere la violenza del mare nei racconti abbondavano anche le metafore: «immaginate un leone infuriato che cerchi di togliersi di dosso e di

30. Ceylon.

31. *Copia di una lettera del P. Francesco Fernando da Syripura*, cit., p. 6 (corsivo nostro).

32. Ivi, p. 24.

33. *Da padre de Tartre, missionario della Compagnia di Gesù, al Signor de Tartre, suo padre; Canton, 17 dicembre 1701*, in *Lettere edificanti e curiose di missionari gesuiti dalla Cina (1702-1776)*, a cura di I. e J.-L. Vissière, Longanesi, Milano 1987, p. 7. De Tartre, quando gli altri missionari arrivati come lui sull'Amphitrite vennero trasferiti sulle galere cinesi alla volta di Canton, rimase a bordo come cappellano.

spezzare la catena, e che alla fine raggiunge il suo scopo»³⁴ scriveva padre de Tartre, ispirandosi forse al linguaggio barocco di Bartoli (assai noto ai naviganti), il quale aveva scritto che «per lo gran bollimento [...] le onde [...] sembrano a riguardarle una mandra [*sic*] di puledri che saltino»³⁵. D'altro canto, di una certa ripetitività dei racconti si rendevano conto gli stessi estensori delle missive se, con una certa ironia, sempre de Tartre scriveva:

Comincio, mio carissimo padre, a essere stanco di descrivere tempeste, e non ne parlerei se questa non avesse qualcosa di assai particolare. Ma che volete? Questo non è un romanzo, ove si è liberi di variare le avventure per il piacere del lettore. Scrivo di quello che a Dio è piaciuto mandarci³⁶.

4. La cura pastorale dei naviganti

I viaggi per mare come quello verso la Cina di padre de Tartre erano anche l'occasione per coinvolgere l'equipaggio in atti di devozione: san Francesco Saverio era morto nel 1552 mentre era in procinto di sbarcare sulle coste della Cina nei pressi dell'isola di Sancian ed era proprio vicino alla sua tomba che la nave dopo la tempesta aveva preso l'ancora. I missionari si erano affrettati dunque a visitarla ed ebbero «la consolazione di vedere l'interno equipaggio unirsi a noi in squadre per onorare il santo e comunicarsi»³⁷.

Il gesuita Carlo Spinola, che sarebbe morto martire in Giappone nel 1622, fu protagonista di lunghe e tormentate navigazioni: viaggiò inizialmente verso il Brasile, per ritornare poi in Inghilterra dopo aver subito un attacco alla nave da parte dei pirati inglesi³⁸. Ripartì quindi da Lisbona verso il Giappone, sua ultima meta. Durante le lunghe traversate non solo dovette esercitare il consueto compito di cura verso i marinai e i soldati (amministrando i sacramenti, spiegando la dottrina cristiana, cercando di sollevare loro l'umore nei momenti più difficili del viaggio, sedando anche i

34. Ivi, p. 14.

35. Bartoli, *L'Asia*, I, cit., p. 37.

36. Ivi, p. 12.

37. *Da padre de Tartre, missionario della Compagnia di Gesù, al Signor de Tartre*, in *Lettere edificanti e curiose di missionari gesuiti dalla Cina*, cit., p. 9.

38. Un corsaro entrò in quella di Carlo e, dopo avergli puntato il pugnale alla gola, gli strappò la borsa con i quattrocento ducati donatigli da Papa Clemente VIII per la missione giapponese. Spinola portava con sé libri stampati, manoscritti, reliquie, corone, *agnus dei* e altri oggetti sacri. Cfr. F. A. Spinola, *Vita del Padre Carlo Spinola della Compagnia di Gesù Morto per la Santa Fede nel Giappone*, Corbelletti, Roma 1628 pp. 66-7.

dissidi fra soldati e marinai)³⁹, ma dovette persino curare i malati di peste⁴⁰ e, infine, fu lui stesso colpito da un attacco di malaria che funestò i due mesi di navigazione dall'Africa all'Oriente⁴¹.

La nave *Santiago* su cui il visitatore Inácio di Azevedo (1526-1570) e i suoi 39 compagni gesuiti viaggiavano alla volta del Brasile il 15 luglio 1570 venne assalita dal corsaro francese ugonotto Jacques de Sores al largo delle isole Canarie⁴². Azevedo, stretto a un'immagine della Vergine⁴³, si rifiutò di abiurare la sua fede e venne così ucciso con i suoi confratelli e gettato in mare:

Dieu ne permit pas que ces malheureux insultassent avec un égal mépris l'image de sa sainte Mère, qui était toujours entre les mains du Père Azevedo [...]. En vain les calvinistes avaient-ils essayé de la lui arracher [...], il la conserva au milieu des flots, même après sa mort [...]. Il était déjà nuit, quand le saint corps du cher de nos martyrs fut poussé si près du navire que l'image le touchait, et qu'elle semblait par les chocs réitérés qu'elle y donnait, demandé d'y recouvrer un asyle. Un portugais s'en aperçut [...], s'avança hors du vaisseau, étendit la main et retira sans peine l'image vénérable. Dieu voulût que ce trésor si cher au père Azevedo échappât aux ennemis de la foi et qu'il devint la riche possession d'un disciple de la catholicité⁴⁴.

39. «La dottrina si faceva ogni giorno, dove concorrevano quasi tutti quelli della nave, e al modo d'Italia tutti cantavamo lodi, e Salmi con gran semplicità e devozione», ivi, p. 39.

40. Cfr. ivi, pp. 41-4.

41. Cfr. ivi, p. 84. Cfr. anche D. Frison, *Carlo Spinola and His Attempts to Get to the Índias*, in "Review of Culture", 44, 2013, pp. 88-109, in cui l'autore mette a confronto le lettere inviate a Roma dallo stesso Spinola con la *Relação* di Gaspar Afonso. Sulla cura degli appestati come occasione di *martirio di carità* cfr. S. Isidori, *Le 'Indie' della peste: il contributo gesuita all'ampliamento semantico del concetto di 'martirio'*, in "storicamente.org", in corso di pubblicazione.

42. P.-A. Fabre, *Les quarante «martyrs du Brésil» (1570) et leur procès en béatification (1854): historiographie et hagiographie dans la longue Compagnie de Jésus*, in "Rivista di storia del cristianesimo", 2, 2018, pp. 321-40; Id., *Vocation et martyre dans les Vocations illustres*, in "Rivista storica italiana", 3, 2020, pp. 1032-48; M.-C. Osswald, *O martírio de Inácio de Azevedo e dos seus trinta e nove companheiros (1570) na hagiografia da Companhia de Jesus entre os séculos XVI e XIX*, in "Cultura", 27, 2010, pp. 163-86.

43. Si trattava di una riproduzione della Madonna di san Luca, l'icona conservata nella basilica romana di santa Maria Maggiore, un'iconografia assai nota che aveva molto viaggiato via mare producendo delle "copie" adattate sincretisticamente alla cultura pittorica indiana e cinese. Anche altre immagini mariane vennero peraltro ibridate con culti locali come quello di Mazu in Cina, divinità marina. (cfr. S. Pavone, *Sincretismo, conversioni e uso delle immagini tra cattolicesimo e induismo*, in "Annali dell'Istituto Storico Italo-Germanico in Trento", 44, 2018, 2, pp. 55-90).

44. F.-C. de Beauvais, *La Vie du Venerable père Ignace Azevedo de la Compagnie de Jésus*, Guérin, Paris 1744, p. 251, in Fabre, *Vocation et martyre*, p. 1044. Un altro episodio noto è quello del gesuita Rodolfo Acquaviva, il quale di fronte a un attacco di un gruppo di indigeni nel villaggio di Cuncolim in India si rifiutò di rimanere sulla nave, scese a terra e venne martirizzato. Cfr. R. Ricci, *Revealing images of Blessed Rodolfo Acquaviva*, in G.

L'episodio del crocifisso portato dal granchio nel racconto della vita di san Francesco Saverio è un precedente narrativo che non si può non rammentare. Noti come i "martiri del Brasile" Azevedo e i suoi compagni furono in realtà martiri dei protestanti e, soprattutto, non arrivarono mai sulle coste del Brasile: nel 1999 40 croci furono piantate dal governo dell'isola La Palma sul fondo marino alla profondità di 200 metri dal faro di Fuen-caliente, restituendo al mare il ruolo che gli spettava in questa vicenda.

Durante gli uragani i religiosi svolgevano il proprio compito raccogliendo confessioni da coloro che si pensavano in punto di morte⁴⁵, e la fine della tempesta diveniva anch'essa un pretesto per cantare un *Te Deum* di ringraziamento⁴⁶. D'altronde per i sacerdoti era cosa ovvia fare «l'ufficio loro, sì per mare, come per terra, attende[ndo] con tutte le forze alla salute delle anime»⁴⁷. Daniello Bartoli ricordava che i religiosi avevano la facoltà di concedere l'indulgenza plenaria ai passeggeri, i quali «sol quando hanno l'acqua alla gola si risolvono a confessarsi»⁴⁸. Così, infatti, come esistevano i cappellani militari esistevano anche i cappellani di stanza sulle imbarcazioni preposte a lunghi viaggi. Oltre alle confessioni, a bordo si insegnava la dottrina cristiana e si celebrava la cosiddetta "messa secca", che non prevedeva l'uso del pane e del vino consacrato a causa delle condizioni del viaggio e del movimento della nave⁴⁹. Alessandro Valignano, a lungo missionario in Giappone e visitatore per l'India, scriveva:

Nelle navi s'è fatto notabile frutto da' nostri, particolarmente in tre cose: la prima in tener cura dell'infermi et soccorrere le loro et le necessità d'altri poveri, il che è stato la causa in parte che molti non siano morti; la seconda era nel quietare le risse et dissentioni che tra marinari et soldati sogliono tanto frequentemente nascere, li quali erano subito pacificati; la tertia era nel predicare et insgnar la dottrina cristiana et [co]nfessare, nel che fu notabile l'emendatione, particolarmente de giuramenti ch'al principio tanto frequentemente si facevano, di che si deve solamente dar gratia a nostro Signore che move le volontà⁵⁰.

Capriotti, P.-A. Fabre, S. Pavone (eds.), *Eloquent Images. Evangelisation, Conversion and Propaganda in the Global World of the Early Modern Period*, Leuven University Press, Leuven 2022, pp. 63-80.

45. Scrive sempre de Tartre: «ci raccomandammo a Colui che comanda il mare e i venti» (*Lettere edificanti e curiose di missionari gesuiti dalla Cina*, cit., p. 14). Era cosa talmente comune il morire durante la navigazione che si portava con sé un lenzuolo per essere seppelliti in mare (cfr. Bartoli, *L'Asia*, I, cit., p. 38).

46. Ivi, p. 8.

47. *Lettera del Padre Nicolò Pimenta, visitatore della Compagnia di Gesù*, p. 119.

48. Bartoli, *L'Asia*, I, cit., p. 40.

49. La "messa secca" cominciò a praticarsi sulle navi portoghesi sin dal xv secolo ma venne approvata formalmente solo dal Concilio di Trento (1545-1563).

50. Alessandro Valignano al padre Francisco de Santos, Mozambique, 6 agosto 1574 in

5. La fede si fa scienza

Tempeste, naufragi e assalti della pirateria (spesso di altre potenze europee)⁵¹ ebbero anche altre conseguenze sulla vita delle missioni. In primo luogo, come si è detto, la morte degli stessi missionari che viaggiavano lungo le rotte oceaniche. Altrettanto grave però poteva rivelarsi la distruzione delle mercanzie vendute, ad esempio, dai lusitani nei porti d'Oriente, che avrebbero dovuto garantire il sostentamento delle residenze aperte dai religiosi. Gli assalti dei corsari e i naufragi comportavano inoltre la perdita di quelli che potremmo definire come i “ferri del mestiere” dei missionari e cioè i libri su cui fondare la propria opera di evangelizzazione. Spesso si trattava di testi dallo scarso valore, utili solo allo scopo della predicazione, ma talvolta venivano utilizzati anche come doni per principi e maggiorenti nella speranza che una conversione del vertice della società avrebbe portato con sé quella dell'intera comunità. Così nell'*Entrata della Compagnia di Gesù e della Christianità nella Cina* di Matteo Ricci si narra che durante un naufragio gli stessi marinai ne avevano approfittato per impadronirsi di beni non loro ma:

Volse Iddio farci ritornare alle mani la Bibbia Sacra di otto Tomi di Plantino, indorata e molto ben ligata che il Cardinale di Santa Severina aveva mandata ai Padri della Cina; perciocché, venendo dentro un cassone, quando si rompette la barca, fu il cassone natando per il fiume [in Cina i fiumi avevano una tale portata da essere spesso paragonati al mare]⁵². Là onde certi marinari delle barche vicine lo pigliorno e messero nella loro barca, pensando esservi dentro qualche cosa che potessero vendere. Ma quando apersero la cassa, videro libri che non intendevano [e] per questo la ritornorno al fratello Bastiano [gesuita] per due o tre giulij che gli dette di mancia. Stava puoco penetrata dell'acqua e così patitte puoco danno, e fu ricevuta da' nostri e da quei Christiani con grande festa il giorno dell'Assunzione della Madonna⁵³.

J. Wicki (a cura di), *Documenta Indica*, vol. IX (1573-1575), Monumenta Historica Societatis Iesu, Roma 1966, p. 389.

51. Sugli scontri tra navi portoghesi e navi olandesi cfr. A. Clulow, *Pirating in the Shōgun's Waters: the Dutch East India Company and the Santo Antonio Incident*, in “Bulletin of Portuguese – Japanese Studies”, 13, December, 2006, pp. 65-80; A. Murteira, *Dutch Attacks against the Goa-Macão-Japan Route, 1603-1618*, in C. X. George Wei (ed.), *The Formation of a Global City*, Routledge, London 2014, pp. 95-106.

52. In India e in Cina i naufragi sui grandi fiumi erano altrettanto frequenti. Cfr. ad esempio la relazione del naufragio di Nicolao Pimenta in *Nicolao Pimenta al Generale*, 1° dicembre 1600: *Relação breve das couzas da Christianidade de São Tome da Serra*, 1° dicembre 1600, in ARSI, Goa 48, fols. 7v-8r.

53. M. Ricci, *Della entrata della Compagnia di Gesù e Christianità nella Cina*, Quodlibet, Macerata 2000, pp. 449-50.

Nei porti, poi, potevano essere anche le autorità del luogo a intercettare oggetti e libri destinati ai missionari considerati come “pericolosi” proprio in quanto strumenti di conversione: questo accadde soprattutto in Giappone allorché intorno alla metà dei Seicento lo *shogunato* Togukawa adottò politiche anticristiane⁵⁴, ma anche nei porti europei dove spesso furono invece le autorità cattoliche, sollecitate dall’Inquisizione, a intercettare libri protestanti, destinati a essere bruciati sul rogo alla stregua degli stessi eretici. Nel corso della perquisizione di una nave cinese a Guangzhou, su cui alcuni gesuiti viaggiavano clandestinamente, salì ad esempio un ufficiale di giustizia che però cercava clandestine di sesso femminile: essi si nascosero nel letto lasciando fuori solo i piedi per far vedere che si trattava di uomini «perché le donne cinesi hanno piedi molto piccoli e sempre fasciati» e «Nostro Signore gli accecò gli occhi per non fargli vedere i brevii, i libri e altre cose che dimostravano che degli stranieri stavano sotto i suoi occhi»⁵⁵.

Uno spazio legato al mare fu poi quello delle navi negriere che trasportavano gli schiavi neri oltreoceano. Le navi che attraccavano nei porti del Nuovo Mondo furono considerate dai missionari altrettanti spazi di conversione non solo durante la navigazione ma anche una volta entrate in porto. Il gesuita Pietro Claver, a lungo attivo a Cartagenas de Indias, con «una logora vesticciola indosso, un divoto sacrificio sul petto, una lunga bacchetta in mano e due gran bisacce sopra le spalle [...] dove portava cotta, stola, rituale, olio santo, rosari, medaglie»⁵⁶, saliva sulle navi per occuparsi della salute spirituale degli schiavi.

Il *cursus honorum* dei gesuiti che si imbarcavano per i viaggi transoceanici prevedeva generalmente anni di studio nei collegi dove i religiosi apprendevano non solo le materie umanistiche ma, specie nel Collegio Romano o a Evora in Portogallo, affinavano le proprie conoscenze scientifiche. I viaggi per mare erano dunque anche un’occasione per redigere dei *Diari* ricchi di osservazioni naturalistiche. Gaspar Afonso nella sua *Relação da viagem da nau São Francisco*⁵⁷ che nel 1596 dall’Europa avreb-

54. Un episodio del genere è descritto molto bene in *Silence*, il film di Martin Scorsese su martiri giapponesi, dove sono gli stessi ex gesuiti che hanno abiurato la fede cattolica a venire investiti nel porto di Nanchino del compito di valutare la pericolosità religiosa o meno degli oggetti sbarcati dalle navi olandesi.

55. Ricci, *Della entrata*, cit., pp. 594-5. Il passo prosegue con il racconto delle traversie del viaggio avventuroso di Manoel Dias e Jerónimo Rodrigues da Shaozhou a Macao.

56. Longaro degli Oddi, *Vita del venerabil servo di Dio padre Pietro Claver*, Salomoni, Roma 1748, p. 31.

57. Della *Relação* esistono due versioni manoscritte: una più estesa nella Biblioteca di Evora (Cod. CXVI/9-96) e una più breve presso l’ARSI (*Lus.* 106, ff. 251-270). Il manoscritto di Evora è stato edito da Bernardo Gomes de Brito nel tomo II della sua *História Trágico-*

be dovuto portarlo con altri missionari in Giappone (la stessa nave su cui viaggiò Carlo Spinola), a causa della rottura del timone della nave, si trovò a sbarcare in Brasile ma durante la navigazione, seppure funestata da una serie di contrattempi, passata la linea equinoziale, ne approfittò per descrivere le rotte dei pesci «grande e pequeno, que de dia com grandes festas e danças seguem a nau»⁵⁸. Afonso si dilungava in racconti in cui l'osservazione diretta si legava anche a una dimensione fantastica come nel caso della descrizione di un animale terrestre che si trasformava in pesce, ma le sue descrizioni si dimostrano oggi sufficientemente accurate.

Una simile contaminazione tra realtà e immaginazione la troviamo ancora nelle lettere dei missionari del Settecento e dell'Ottocento, in cui il mare, per certi versi, continuava a rappresentare l'ignoto. L'osservazione dei fenomeni naturali durante le lunghe navigazioni dava adito, infatti, non solo alla redazione di mappe⁵⁹ e commenti di tipo scientifico da divulgare anche in Europa⁶⁰ ma anche a racconti dal tono fantastico. Il padre gesuita Pierre Martin riferiva delle stelle marine luminescenti che aveva potuto osservare durante il viaggio ma anche delle abitudini marinare delle popolazioni con cui si veniva a contatto durante le soste lungo la costa come la caccia alle balene⁶¹. L'attenzione verso la natura (le traversie dovute ad essa erano occasione di metafore sulla condizio-

Marítima, Lisboa, 1736. Cfr. D. Teixeira, *Os animais do Brasil no relato do Jesuíta Gaspar Afonso sobre a viagem da Nau "São Francisco"* (1596), in "Arquivos de Zoologia", 49, 2, 2018, pp. 113-51.

58. Cit. in Teixeira, *Os animais do Brasil*, p. 116.

59. Il gesuita Pedro Murillo Velarde y Bravo (1696-1753) realizzò una *Carta hydrographica y Chorographica de las Islas Filipinas* (1734), più nota come la *mapa de Murillo Velarde*, che aveva come intento quello di rivendicare il possesso spagnolo del mare della Cina Meridionale, conteso dall'impero celeste. Cfr. R. Hill, *Native Engravings on the Global Enlightenment: Pedro Murillo Velarde's Sea Map and Historical Geography of the Spanish Philippines*, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 2019, pp. 240-64. Sulle competenze nell'arte navale dei gesuiti cfr. anche M. Aranda, *The Jesuit Roots of Spanish Naval Education: Juan José Navarro's Translation of Paul Hoste for the Academia de Guardias Marinas*, in "Journal of Jesuit Studies", 7, 2020, pp. 185-203.

60. I gesuiti José Quiroga (1707-1784), José Cardiel (1704-1781) e Matthias Strobel (1696-1769), tra il 1745 e il 1746 intrapresero una spedizione navale lungo le coste della Patagonia con l'obiettivo di estendere le missioni gesuite nella regione meridionale del Río de la Plata. In realtà il loro era un obiettivo assai più ambizioso: quello di esplorare fino allo stretto di Magellano e Capo Horn. Della loro spedizione lasciarono mappe e resoconti, su cui cfr. M. Altic, *Jesuits at Sea: José Quiroga and José Cardiel – Two Complementary Views of Patagonia (1745-1746)*, in "Terrae incognitae", 29, 2, 2017, pp. 149-73. Cfr. anche M. P. Donato, S. Pavone, *Science, Empire, and the Old Society of Jesus, 1540-1773*, in *The Routledge Handbook of Science and Empire*, Routledge-Taylor and Francis, London 2021, pp. 107-23.

61. *Choix des Lettres édifiantes écrites des missions étrangères ... par M****, Maradan, Paris 1808, pp. 517-23, 535-6.

ne dell'uomo alla perenne mercé di Dio) era ancora centrale negli anni Trenta dell'Ottocento. Il padre Joseph Bertrand, dalla nave che lo portava in India, dove avrebbe dovuto ricostruire la missione del Madurai, scrivendo al generale della Compagnia di Gesù Jan Roothaan descriveva estasiato il fenomeno della fosforescenza sulle onde, che dava la sensazione di assistere a fuochi di artificio e richiamava proprio una lettera di un antico missionario che secoli prima ne aveva parlato a sua volta⁶². La costanza delle esperienze marine era peraltro confermata anche dalla descrizione delle occupazioni a bordo della nave: si continuava a celebrare la messa, si leggevano le lettere dell'apostolo delle Indie Francesco Saverio ma si approfittava anche dei lunghi tempi morti per studiare l'inglese, la geografia e, in generale, le discipline scientifiche. In nave, peraltro, si modificavano anche i propri tratti somatici, avvicinandosi all'immagine che il missionario voleva dare di sé una volta sbarcato a terra. Sempre Bertrand riferiva in un'altra lettera di trovarsi a buon punto con il suo "travestimento"⁶³ poiché durante la navigazione gli era cresciuta la barba, aveva solo delle ciabatte e indossava «un sac qui se serre autour des reins par une coulisse et n'a d'autre ouverture que celle de deux jambes qui flottent comme deux jupons»⁶⁴.

I tempi stavano comunque cambiando e sulla nave si potevano ormai fare incontri che lo attestavano in maniera incontrovertibile. Il padre Puccinelli, arrivato in India nel 1857, poteva raccontare nel suo resoconto di viaggio che sulla nave aveva incontrato degli uomini che sostenevano «il cattolicesimo essere invenzione di preti, la preghiera una stupidità [...], laddove la filantropia, il socialismo, il progresso costituivano il vero culto dell'uomo». Continuando con la conversazione i viaggiatori si rivelavano essere massoni, uno presidente di una Loggia in Europa, l'altro sulla costa del Coromandel: «Ambedue costoro ripetevano essere ormai sorta l'epoca di finirla con Cristo, col Papa, e coi Gesuiti; e di rimirare per tutto fiorire la religione dell'umanità. [...] essi [...] non avere più bisogno di segreto o di mistero per compire la grande opera della totale emancipazione dei popoli dal giogo dello Scettro e dell'Altare!!!!»⁶⁵.

62. Il p. Bertrand al P. Gen. Roothaan, a bordo della nave 25-27 luglio 1837, in ARSI, N.C., *Missio Madurai*, vol. I, fasc. II, doc. II (una copia della lettera è anche nell'Archivio della provincia francese a Vanves [APFM, Vanves], FMD 21).

63. Sui travestimenti dei missionari gesuiti mi permetto di rimandare a S. Pavone, *Spie, mandarini, bramini: i gesuiti e i loro travestimenti*, in "Il Capitale culturale", VII, 2013, pp. 227-47.

64. Il padre Bertrand al p. Fuillot, Pondichery, novembre 1839, in APFM, Vanves, FMD 150/1: 1837-1847, n. 4.

65. Lettera di p. Puccinelli, Trichinopoli 8 marzo 1857, in ARSI, N.C., *Missio Madurai*, fasc. III, doc. 2. I puntini sono nel testo della lettera.

Con il procedere del XIX secolo il mare sembrava perdere per i missionari quelle caratteristiche che pur tra mille tempeste avevano contraddistinto la prima età moderna. I religiosi continuavano a spostarsi lungo le tratte transoceaniche con l'intenzione di non perdere il legame tra evangelizzazione e politiche imperialiste, ma la secolarizzazione della società europea non consentiva più di considerare la nave come spazio di conversione.

