

Stjepan Bačić

Sveučilište u Zadru

INDIJSKI OCEAN KAO SJECIŠTE I STJECIŠTE POMORSKI PUTOVA U 16. STOLJEĆU

Glavna karakteristika svjetske povijesti s kraja 15. i tijekom 16. st. bila su pomorska putovanja brojnih istraživača čija su otkrića uvjetovala ekspanziju i širenje europske civilizacije u dotad nepoznate krajeve svijeta. Upravo je to bilo vrijeme kada su „nove“ zemlje i njihovi stanovnici postali nezaobilazni dio duhovnog i materijalnog svijeta koji će ubuduće s Europom dijeliti zajedničku sudbinu. Novootkrivene zemlje i narodi stvorili su potpuno drugačiju sliku svijeta od one koja je do tada postojala. Naime, brojne prepreke u putovanjima koje su do tada postojale, bilo „fizičke ili političke prirode“¹, postaju više-manje nadvladane, pa se slobodno može reći kako je „pojava novih naroda i zemalja nužno donijela rješenja mnogobrojnih problema, često različitih od onih koja su davno prihvaćena i utvrđena.“² Moglo bi se reći kako se „do 1500. g. svijet nametao Europi, a od 1500 g. Europa se nametnula njemu.“³ Poznato je kako je zapadna Europa oko 1500. g., zasjenjena Kineskim Carstvom pod vladavinom dinastije Ming te Osmanskim i Sefevidskim Carstvom još uvijek bila na periferiji civiliziranog svijeta. Kina je već tada brojila preko 100 milijuna stanovnika, i po bogatstvu i po stanovništvu daleko je prednjačila, dok je najekspanzivnija među velikim svjetskim religijama bio islam, koji je još uvijek aktivno stjecao obraćenike u središnjoj i jugoistočnoj Aziji i među narodima subsaharske Afrike.

Posljedice geografskih otkrića bile su ogromne za Europu. Jedine dvije države koje su u početku, zahvaljujući otkrićima, uspjele stvoriti svoja kolonijalna carstva bile su Portugal i Španjolska. Kolonijalni imperij Portugala nastao je na temelju velikih putovanja Bartolomea Diasa i Vasca da Game, a posebnu ulogu u tome imali su admirali Francisco de Almeida i Alfonso d'Albuquerque koji su se uspješno borili, ne samo protiv lokalnih moćnika u Indiji, već i protiv flota muslimanskih država u Aziji i Africi, koje su se opirale uspostavljanju portugalske vlasti na Indijskom oceanu.“

Stoga se s pravom može tvrditi kako je Indijski ocean postao zapravo sjecište i stjecište pomorskih putova krajem 15. i tijekom 16. st. na kojem su tadašnje velesile (od Europljana ponajprije Portugalci i Španjolci) nastojale svim sredstvima uspostaviti potpunu prevlast radi ostvarivanja vlastitih ciljeva koji su najvećim dijelom bili lukrativnog karaktera.

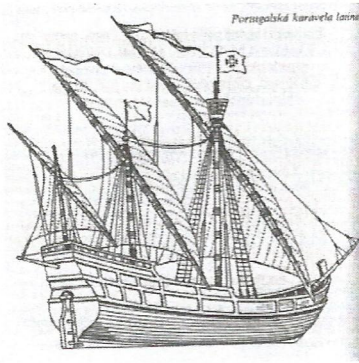
1 Pod fizičkim preprekama smatraju se dotadašnja neistražena oceanska prostranstva prema Zapadu, ali i težak kopneni put prema Dalekom istoku koji je od polovice 15. st. Europljanima bio otežan, a poslije i onemogućen zbog političkih prilika koje su izazvale borbe s Osmanlijama.

2 Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, doba otkrića, ur. I. Goldstein, Zagreb: Europapress holding, 2008., str. 189.

3 The Times – Povijest svijeta, ur. Seid Serdarević, Zagreb: Hena com, 2002., str. 154.

RAZMATRANJA I PRIPREME PORTUGALACA ZA PLOVIDBU PREMA ORIJENTU

Još početkom 15. st. europski pomorci odlučili su dokazati kako postoji pomorski put oko Afrike koji bi ujedno postao alternativni pravac prema Orijentu, a kojim bi se izbjeglo ionako teško putovanje kopnom zbog sve jačeg nadiranja osmanlijske sile. Mnoga saznanja ranijih pomoraca, poput Feničana, bila su izgubljena. Stoga je važnu ulogu u proučavanju umijeća kartografije, planiranju putovanja te opremanju ekspedicije imao portugalski princ Henrik koji je još „1416. g. u Sagresu osnovao školu za navigaciju.“⁴ Međutim, svaka ekspedicija, kao i bilo koji drugi čovjekov pothvat, ovisila je o kvaliteti oruđa. Budući da su Portugalci imali iskustva u gradnji ribarskih brodova, oni su već tada bili projektirali jedrenjak tipa *karavela*⁵ od oko 150 tona koji je bio spor, ali izrazito pogodan za plovidbu.



Slika 1. Karavela s latinskim jedrima (Izvor: http://www.d20.cz/data/C/1427_41.jpeg)

Pretpostavlja se kako su Portugalci nosili sa sobom nekakvu vrstu kompasa budući da su osobine magnetskog željeznog oksida već odavno bile poznate u Europi i Aziji. Potrebno je navesti kako je „astrolabij“⁶ također više od tisuću godina bio u upotrebi, a „u to doba počeo se upotrebljavati i na moru.“⁷ U to doba najviše su se koristile „portulanske karte“⁸ koje su predstavljale svojevrstne registre luka duž obale, određenih s međusobnim udaljenostima i smjerovima, dok su rtovi i pličine često uvećavane kako bi se naglasio oprez zbog moguće opasnosti. Mreže geometrijskih linija koje su ih ispunjavale pomagale

4 F. Debenham, *Otkrića i istraživanja, povijest čovjekovih putovanja u nepoznato*. Split: Marjan tisak, 2005., str. 62.

5 Konjunktura brodarstva najviše se osjetila u drugoj polovici 15. st. s razvojem jedrilija. Upravo su karavele imale impozantna jadra pogodna za prelasko oceana. Karavele su imale križna i latinska jadra.

6 Astrolabij je sprava koja je služila u navigaciji za određivanje geografske širine i vremena. Sastojao se od teškog metalnog kruga kojeg je trebalo usmjeriti prema Suncu ili zvijezdi kako bi se odredila njihova visina nad horizontom. Nakon očitavanja upotrijebila bi se tablica s jednostavnim podatcima o položaju navedenih zvijezda, te bi se u bilo koji određeni datum mogla izračunati geografska širina i vrijeme.

7 F. Debenham, 2005., nav. dj., str. 62.

8 Portulani svoje porijeklo vuku od antičkih peripla. Pisani su u obliku vodiča za plovidbu od luke do luke, a informacije koje donose izričito služe u tu svrhu. M. Pavić, 2006., *Istočni Jadran u talijanskim tiskanim geografskim priručnicima XVI.-XVIII. stoljeća: doktorska disertacija*, Zadar, 2006., str. 5. Osim navedenog portulani su davali i informacije o načinu uplovljavanja u luke, njihovom kapacitetu, dubini unutar njih, kakvoći dna i sidrištima.

su pomorcu da odredi kurs, no u većini slučajeva nisu imale ljestvice geografske širine i dužine. Upravo zbog toga grješke se nisu mogle izbjeći što nije igralo veliku ulogu pri plovidbi Sredozemnim morem, no sada izlaskom na Atlantski i Indijski ocean posljedice su bile mnogo ozbiljnije.

Još prije ekspedicija Bartolomea Diasa i Vasca da Game „portugalski princ Henrik“⁹ bio je usredotočen na pronalazak puta prema istoku, koji bi ustvari išao oko Afrike, što je zapravo i bio razlog njegovih učestalih slanja karavela u tom pravcu. „Otprilike u isto vrijeme kad je princ Henrik umro (1460. g.) veliku izbočinu Afrike upravo su bili obišli Da Cadamoto, koji je 1455. g. došao do Gambije, i Diego Gomez koji je onamo stigao 1460. g.“¹⁰ Zahvaljujući kompanijama koje su bile osnovane duž afričke obale, kao i trgovini afričkim robovima portugalsko se gospodarstvo dosta brzo razvijalo pa je Portugal, ubrzo nakon obilaska južnog kraja Afrike, za što je najviše zaslužan Diego Cam, i otkrića puta prema Indiji, postao snažna trgovačka i pomorska sila koja će nastojati svim sredstvima uspostaviti svoju dominaciju na Indijskom oceanu.

PORTUGALSKI MOREPLOVCI I ISTRAŽIVAČI NA INDIJSKOM OCEANU KRAJEM 15. I POČETKOM 16. STOLJEĆA

„U Indiji su Europljani zadržani na distanci 250 godina po dolasku Vasca da Game 1498. godine.“¹¹ Europska prisutnost na tim prostorima kao i na prostorima zapadne Afrike i jugoistočne Azije bila je ograničena na trgovišta duž obale. Kulturni utjecaj i širenje kršćanstva slabo je napredovalo. Potrebno je napomenuti kako se na istoku ukrštavalo nekoliko pomorskih naroda. „Indijsko, perzijsko i arapsko brodovlje plovilo je sjevernim Indijskim oceanom, dok kinesko brodovlje, koje je u prošlosti povremeno plovilo do istočne Afrike, od 1480. g. obično nije išlo na zapad dalje od Malacce“¹², međutim, dijelilo je plitka mora Malajskog arhipelaga najčešće s lokalnim javanskim brodovima. Južnim dijelom Indijskog oceana nije se plovilo, najvjerojatnije zbog nepovoljnih klimatskih i oceanografskih uvjeta i straha od leda, dok su javanski dodiri s Madagaskarom odavno prestali.

Od velikih geografskih otkrića pa nadalje europski pomorski istraživači povezali su sva odvojena područja pomorskim komunikacijama i otvorili sva mora europskim brodovima. U tom procesu otkrivanja potkraj 15. st. i tijekom 16. st. mogu se izdvojiti dva niza u kojima se pokušalo naći pomorski put do južne Azije, sa svrhom uspostavljanja izravne trgovine mirodijama. „Jedan niz, s polazištem iz Portugala, ploveći jugoistočnim putem te upošljavajući lokalne istočne pomorce, uskoro je dosegno željena odredišta i to ulaz u Indijski ocean (1488.), Malabar (1498.), Malaccu (1511.), i Molučko otočje (1512.).“¹³ Drugi niz započeo je iz Španjolske prema ploveći zapadnim i jugozapadnim putem, ali je imao manje uspjeha što se tiče izravnog cilja, no bio je bogatiji slučajnim otkrićima.

9 Portugalski princ Henrik bio je izrazito neprijateljski raspoložen prema Maurima. Nastojao ih je morem zaobići s boka te zajedno s etiopskim princem uništiti islam.

10 F. Debenham, 2005., nav. dj., str. 65.

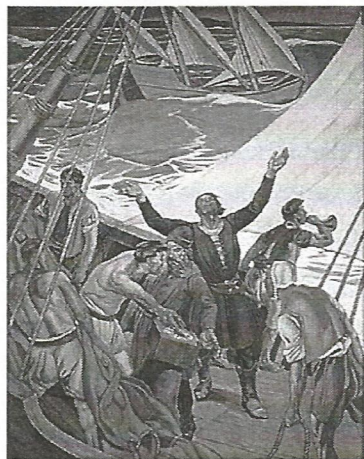
11 The Times – Povijest svijeta, nav. dj., str. 155.

12 Isto, str. 156.

13 Isto.

BARTOLOMEO DIAS I VASCO DA GAMA

Bartolomeo Dias de Novaes drugi je čovjek nakon Diega Cama koji zaslužuje da ga se uvrsti u popis istraživača. Krajem 15. st., točnije 1486. g. „Dias je od portugalskog kralja Ivana II. dobio zaduženje da nastavi s istraživanjem zapadnih afričkih obala, s glavnim ciljem traženja pomorskog puta do kraljevstva legendarnog svećenika Ivana.“¹⁴ Tako je on 1487. g. krenuo iz Lisabona s „flotom od tri mala broda“¹⁵, te je nakon što je prošao vrh Padrao nastavio uz obalu prema jugu, „gdje se mogao iskrcati u različitim mjestima (Sierra Parda, Angra das Vacunas) na otvorenom moru.“¹⁶ Nakon prolaska zaljeva Luderitz zahvatila ga je „oluja koja ga je trinaest dana nosila prema jugu prije nego što je uspio okrenuti prema istoku nadajući se da će naići na kopno.“¹⁷ Budući da nije uspio, odlučio je promijeniti smjer i otploviti prema sjeveru te je stigao do ušća velike rijeke nazvane „Rio de Infante.“¹⁸ Kako mu je posada otkazala poslušnost uskoro se uputio kući. No, iznenadio se kad je vidio kako je ploveći uz obalu dotakao krajnju točku Afrike koju je nazvao Olujnim rtom kojem je portugalski vladar poslije promijenio ime u Rt dobre nade. Dias se vratio u Lisabon potkraj 1488. g. gdje je dočekan s velikim počastima na dvoru te priznat kao otkrivač krajnje točke Afrike. Sljedećih godina držao se po strani, no ipak je 1497. g. sudjelovao u ekspediciji Vasca da Game gdje se brinuo za izgradnju i opremanje flote brodova. „Godine 1500. zapovijedao je jednim od brodova ekspedicije Pedra Alvaresa Cabrala, no upravo kad se ekspedicija spremala prijeći Rt dobre nade, Diasov brod se, zahvaćen olujom, potopio“¹⁹, a Dias je poginuo.



*Slika 2. Bartolomeo Dias s posadom u oluji nadomak Rta dobre nade
(Izvor: <http://www.navodi.com/Saveti/Moreplovci/BartolomeoDijas-1.jpg>)*

14 Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, doba otkrića, nav. dj., str. 196.

15 Riječ je o dvije karavele i jednom pomoćnom brodu namijenjenom za prijevoz hrane.

16 Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, doba otkrića, nav. dj., str. 196.

17 F. Debenham, 2005., Nav. dj., str. 66.

18 Riječ je zapravo o ušću rijeke Great Fish, sjeveroistočno od današnjeg grada Port Alfred u Južnoafričkoj Republici.

19 Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, doba otkrića, nav. dj., str. 196.

Suparništvo Španjolske i Portugala u osvajanjima i dalje se nastavilo nakon „ugovora u Tordesillasu 1494. g.“²⁰ Sada je bio red na Vascu da Gami dovede Portugal u vodstvo time što će pronaći put na Istok i postaviti trgovačke postaje duž puta. Po nalogu kralja Manuela I. i izvješća koje je dobio od istraživača Pera da Covilha V. da Gama je organizirao svoju ekspediciju koja je krenula iz „Lisabona 8. srpnja 1497. s četiri broda.“²¹ Morao je prevaliti mnogo veći put od Kolumba što najbolje dokazuje podatak u kojem je naglašeno da su u jednom dijelu puta prešli čak „40 000 km, a da se 96 dana nije vidjelo kopno.“²² Tijekom puta ekspedicija je imala i brojnih problema prvenstveno zdravstvenih budući da su oboljeli od „skorbuta.“²³ Prvo mjesto na obali na koje se V. da Gama iskrcao nazvao je „Zaljevom svete Helene.“²⁴ Nakon toga plovio je još 1 300 km na sjever uz nepoznatu obalu, a probleme mu je stvarala i mozambička struja koja ga je dosta usporavala. „U Quelimaneu se prvi put susreo s istočnom civilizacijom“²⁵ i nije bio dobro primljen. Drangulije kojima je V. da Gama htio trgovati vrijeđale su lokalno stanovništvo „jer su došli u zemlju u kojoj su se kao darovi za zamjenu između bogatih i moćnih upotrebljavali zlato, bjelokost i dragocjeni nakit.“²⁶ Dolaskom u Mozambik i Mombasu kapetani su opet bili primljeni lošije od drugih. Bilo im je jasno kako su muslimanski trgovci i pomorci bili zapanjeni vidjevši kako su kršćani pronašli put u ocean kojim su stoljećima dominirali. Ipak, „poglavica u Malidiju bio im je nešto skloniji pa je V. da Gama pomogao naći indijskog vodiča koji ih je preko mora na istok do Calicuta doveo u 23 dana.“²⁷



Slika 3. Vasco da Gama prilikom dolaska u Indiju
(Izvor: <http://www.mtholyoke.edu/~li251/classweb/Da%20Gama.jpg>)

20 Tim ugovorom Papa je svijet podijelio tako da je na kartu ucrtan meridijan kao granica koja se protezala od južnog kraja Greenlanda do ušća Amazone. F. Debenham, 2005., nav. dj., str. 66.

21 Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, doba otkrića, nav. dj., str. 196. V. da Gama je plovio sa 180 ljudi na brodovima koji su težili oko 120 tona svaki.

22 F. Debenham, 2005., nav. dj., str. 66.

23 Skorbut je bolest koja nastaje zbog nedostatka vitamina pa je u uskoj vezi s nestašicom svježe hrane i povrća. Prvi znaci te bolesti ne mogu se lako prepoznati budući da je isticano kako vrlo često poprima oblik drugih bolesti, ali obično se pojavljuju mrlje po tijelu, natečene noge, pokvarene desni i jaki umor cijelog tijela.

24 Zaljev svete Helene leži 1 600 km sjeverno od Rta dobre nade kojeg je V. da Gama prešao 22. studenog teškom mukom zbog proljetnih oluja.

25 F. Debenham, 2005., nav. dj., str. 67.

26 Isto.

27 Isto.

Pri povratku kući Da Gami su oboljela i umrla još trideset i tri čovjeka od skorbuta pa je tako ostao sa samo njih šezdeset. To ga je nagnalo da u Malindiju spali jedan brod jer je s tako malim brojem ljudi bilo izuzetno teško upravljati svim brodovima. Tako su mu od prvobitna četiri ostala samo dva broda s kojima se nakon dugotrajnog putovanja vratio u rujnu 1499. g. u Portugal donijevši dragocjeni teret, a ujedno je Portugalu osigurao neosporno gospodstvo nad morskim putovima. Njegova izvješća navela su dvor na započinjanje borbu protiv arapskih trgovaca za monopol nad indijskom trgovinom. „Godine 1502. imenovan je admiralom Indije“²⁸, te je zapovjedio drugu ekspediciju u Indiju, bombardirao je Calicut i osnovao faktorijske u Cochinu i Canaroeu, a po povratku se povukao i to u trenutku kada je na vrhuncu moći bio Alfonso d'Albuquerque.

POKUŠAJI USPOSTAVLJANJA TRGOVAČKE I POMORSKE PREVLASTI NA INDIJSKOM OCEANU TIJEKOM 16. STOLJEĆA

Pedro Alvares Cabral, Francisco de Almeida i Alfonso d'Albuquerque

Kako bi nastavio Da Gaminovo djelo, Pedro Cabral je, godinu dana nakon njegova povratka, krenuo na put s velikom flotom od trinaest brodova i 1 200 ljudi čije mu je zapovijedanje povjerio kralj Manuel I. „Krenuo je iz Lisabona 9. ožujka 1500. sljedeći neuobičajenu rutu prema jugozapadu.“²⁹ Zbog vjetrova i struja koje su ga pratile pri plovidbi 22. travnja 1500. dospio je do obale Brazila kojeg je nazvao Terra della Vera Cruz ili Otok Pravog Križa. „Cabralova flota krenula je prema Indiji 2. svibnja, međutim prilikom prelaska Rta dobre nade potopila su mu se četiri broda.“³⁰ Među potopljenima, nedaleko od rta „Tormentoso“³¹ bio je i brod Bartolomea Diasa koji je tom prilikom izgubio život. Nakon otkrića Madagaskara i Somalije, Cabral je stigao u Gou, zatim Calicut i Cochin. Brodovi Cabralove flote, koji su uspjeli odoljeti svim nedaćama, vratili su se iz Indije natovareni vrijednim začинима i svilom.

Cabral se, dakle, 1501. g. vratio u Lisabon gdje je pripremao novu flotu za još jednu ekspediciju, ali pošto je zapovjedništvo bilo povjereno Vascu da Gami, „uvrijeđen se povukao na svoje posjede“³².

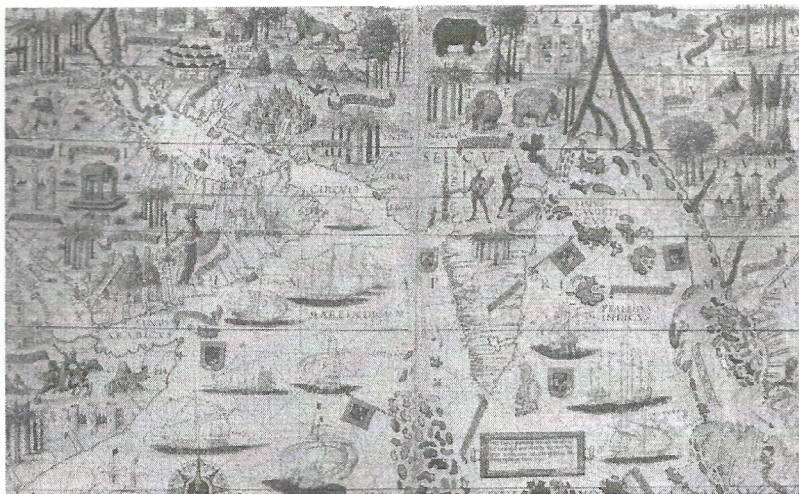
28 Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, doba otkrića, nav. dj., str. 202.

29 Isto, str. 204.

30 Isto.

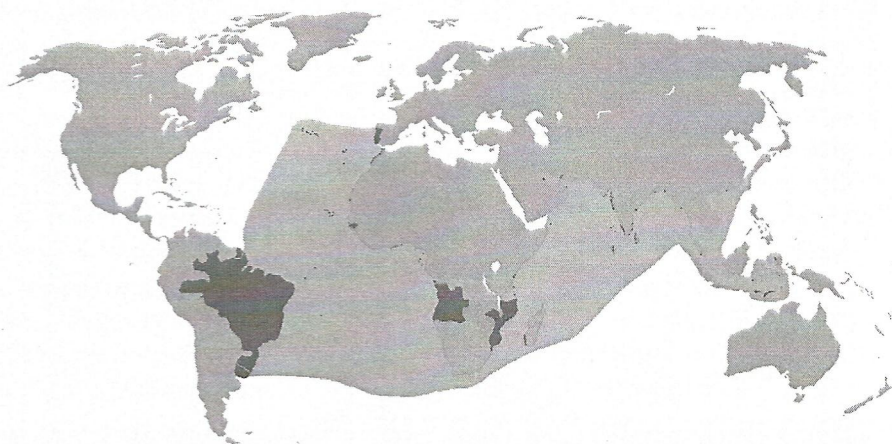
31 Diaz je prethodno tom rtu dao ime Tormentoso, što ustvari znači mučenički, patnički.

32 Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, doba otkrića, nav. dj., str. 202.



Slika 4. Zemljovid Indije i dijela Indijskog oceana (Preuzeto iz: *Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa*, 2008.)

Dakle, portugalske ekspedicije osnivale su u Indiji stalne tvrđave tj. trgovačke postaje od kojih su se neke zadržale i do konca 20. st. Njihovo osvajanje bilo je izrazito okrutno i nehumano da ga se praktički može usporediti samo sa španjolskim osvajanjem u Novom svijetu. Kao dokaz tome svjedoči zapaljenje jednog hodočasničkog broda koji se vraćao iz Meke od strane Portugalaca. Zapadni narodi su vrlo brzo shvatili kako se tijekom otkrića moraju oslanjati na nadmoćnije pomorske snage. „U gusto napučenim civiliziranim zemljama (dok su Kinezi i Arapi vladali većim dijelom zemlje) bilo je nemoguće osvajati, zauzimati i širiti zauzete predjele.“³³ Sva njihova moć kao i budući pothvati u potpunosti su ovisili o njihovoj prevlasti na moru.



Slika 5. Portugalski imperij (Preuzeto iz: *The Times – Povijest svijeta*, 2002.)

33 F. Debenham, 2005., nav. dj., str. 68.

Prvi portugalski potkraljevi Da Gama, Almeida i Albuquerque znali su koliko je važno uspostaviti tj. zauzeti strateške trgovačke točke na Indijskom oceanu jer su upravo te točke omogućavale Portugalcima da drže u rukama ključ za svaki promet s Dalekim Istokom. Tu se prvenstveno misli na ulaz u Crveno more, otok Hormuz u Perzijskom zaljevu, Gou, Malaccu, pa čak i Ternate u istočno-indijskom arhipelagu.

Tako je Vasco da Gama, nadajući se kako će mu ovaj put ići od ruke, naredio novu trgovačku ekspediciju u Indijski ocean 1502. g. Međutim, kada su još jednom došli u Calicut kod indijskog hinduskog kralja (*zamorima*), kojeg je bio primio Cabral, ponovno su naišli na nesuradnju. „Najveći uzrok tome bio je Cabralov zahtjev da se iz Calicuta protjeraju svi muslimani.“³⁴ Stoga je *zamorim*, zajedno sa sultanom od Gudžarata i emirom od Jemena, zatražio pomoć kod egipatskog sultana al-Ghurija. Uskoro se 40 egipatskih brodova pojavilo pred Calicutom koji su napali portugalske brodove. „Osnovna taktika mameluka bila je prići portugalskim brodovima sa strane i strgati im vesla.“³⁵ Međutim, portugalski brodovi nisu imali vesla, ali su zato imali topove pa je pobjeda bila neupitna, tako da je Vasco da Gama naposljetku otplovio prema Portugalu s vrijednim teretom. Na taj način je procvatila trgovina između Indije i Portugala usmjerivši se na crvenomorsku rutu. „Portugal je slao bakar, olovo i afričko zlato u Indiju, a dopremao je papar, cimet, muškadni oraščić i žezlo.“³⁶ Kako bi još jednom konsolidirao portugalsku trgovinu da održi dobit Alfonso d'Albuquerque je 1504. g. ponovno porazio *zamorima* u kopненоj bitci u kojoj je poginulo 20 000 Indijaca. *Zamorim* se povukao u hinduski samostan dok je Albuquerque podigao utvrdu koja je dominirala Calicutom. Egipćani su također pokušavali ugroziti portugalske rute prema Indoneziji i Šri Lanki, međutim Portugalci su i njih uspjeli odbiti.

Francisco de Almeida također je sudjelovao u osvajanjima u Indiji i bio je prvi indijski potkralj (1505.-1509.), a poslije se preselio na Cochin. Tu i na otoku Angediva ojačao je portugalska utvrđenja.

Međutim, 1504. g. začini više nisu stizali u talijanske luke. Stoga je papa Julije II. tražio od portugalskog kralja Manuela da prekine portugalsku dominaciju na Indijskom oceanu pod izlikom da izlažu kršćanska dobra na Bliskom istoku muslimanskoj represiji. Stoga su Mlečani pomogli Egipćanima u izgradnji nove naoružane flote za borbu protiv Portugalaca. Tako je sultan al Ghuri 1505. g. poslao svoju modernu flotu da uspostavi dominaciju nad Indijskim oceanom. Portugalska flota pod vodstvom Lourenca de Almeide, sina Francisca de Almeide, bila je poražena kod Šri Lanke, a on ubijen. Međutim, talijansko i mamelučko slavlje nije puno trajalo jer je već 1506. g. Albuquerque s novom flotom krenuo prema Indiji, porazio mameluke i zamijenio Almeidu na mjestu indijskog potkralja, od 1509. do 1515. g. Također je zarobio emira od Hormuza i uspostavio kontrolu nad Perzijskim zaljevom. „Godine 1507. Šri Lanka je postala vazalna država prema Portugalu, međutim Egipćani i Indijci su ponovno napali portugalsku flotu i porazili je kod luke Chaul u blizini Bombaya.“³⁷ U veljači 1509., potaknut događajima kod Šri Lanke, Albuquerque je porazio egipatsko-perzijsku flotu u bitci kod Diua. Bitka je dokazala da su portugalski brodovi još uvijek dosta superiorniji. Tako su Portugalci ponovno uspostavili

34 M. Kearney, *The Indian Ocean in World History*, New York: Routledge, 2004., str. 107.

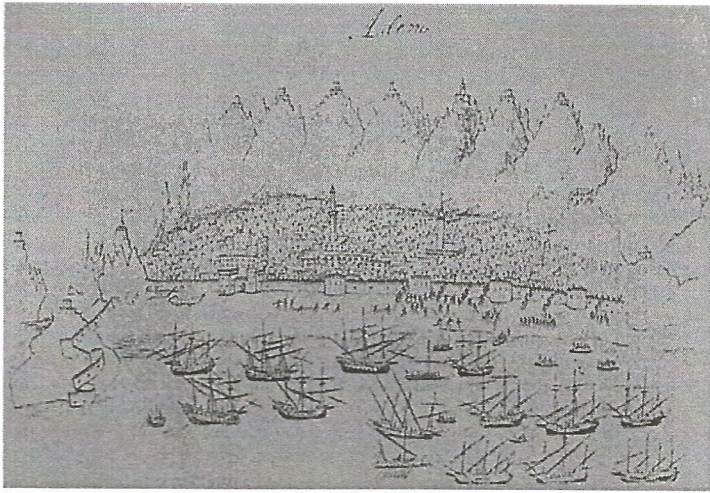
35 Isto.

36 Isto.

37 Isto, str. 108.

potpunu dominaciju na svim mjestima na ulazu u Indijski ocean. Godine 1511. Portugalci su zauzeli i Malaccu. S 800 vojnika osvojen je grad od 100 000 ljudi te je sagrađena portugalska utvrda. „Lokalni napadi javanskog kralja 1514. g. i sultana od Bintanga 1518. g. bili su odbijeni.“³⁸

Portugalski trgovci odlučili su preuzeti prevlast nad trgovinom na Javi i Molucima, dok je Timor postao trgovačko središte za jugoistočnu Aziju. Potrebno je spomenuti kako je Albuquerque 1513. g. napao Aden, no nije ga zauzeo, već je krenuo u opsadu Bab al-Mandeba.



Slika 6. Prikaz bitke kod Adena (Preuzeto iz: Chaudhuri, K.N., 1985.)

Najveći dio portugalske trgovine sada je bio usmjeren u dvije glavne luke Gou i Cochin, a također se zahtijevalo da egipatski brodovi ne plove bez dozvole (tzv. *cartaz*). „To je ubrzo počelo vrijediti za sve brodove koji su trgovali u Aziji, a ukoliko netko ne bi imao dozvolu brod bi mu bio oduzet, a posada ubijena ili poslana kao roblje na galije.“³⁹

Godine 1515. Albuquerque je ponovno zauzeo Hormuz pa je emir u svom bijesu zapalio vlastitu palaču. Colombo i Šri Lanka su također bile okupirane 1517. g. „Također je odlučio da Goa na jugozapadnoj obali Indije postane središte portugalske uprave regijom, a emirovu plaču je uzeo za svoju rezidenciju.“⁴⁰ Albuquerque je također sklopio saveze s nekoliko značajnih vladara obalnih područja na Indijskom oceanu. Na taj način Portugal je postao dominantna sila na Indijskom oceanu sa strateškim trgovačkim lukama kao što su Sofala, iz koje se kontrolira izvoz zlata iz Zimbabvea, Diu, koja je značajna za tekstil, Cochin, koja je značajna za papar s Malabara i Colombo u kojoj dominira izvoz žitarica.

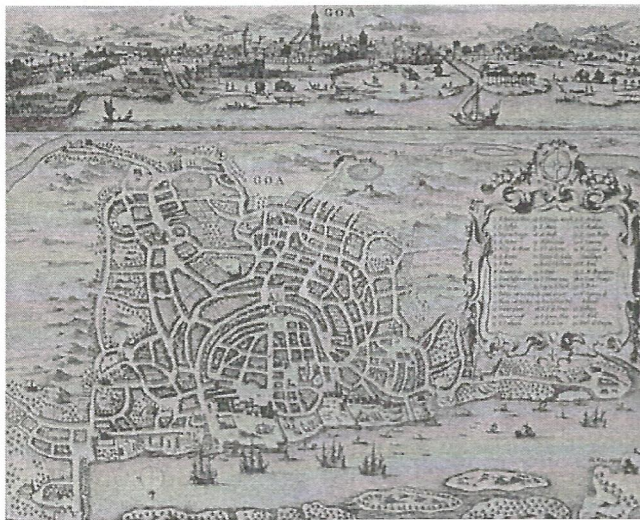
Iz svega ovoga vidljivo je kako su Portugalci pokušavali na sve načine spriječiti Arape i ostale narode u pokušajima uspostave vlastite dominacije nad Indijskim oceanom i njegovom trgovinom. Također su uspjeli odoljeti i mletačkim indirektnim pritiscima te su

38 Isto, str. 109.

39 The new Cambridge History of India, ur. G. Johnson, Universty of Cambridge: Cambridge University Press, 2008., str. 38.

40 M. Kearney, 2004., nav. dj., str. 110.

i oni sada morali kupovati začine u Lisabonu. Na kraju 1515. g. Albuquerque je opozvan natrag u Portugal čime je bio jako razočaran. Umro je nakon deset dana. „Otada je na Indijskom oceanu započelo novo razdoblje u kojem je portugalski militarizam, kolonijalizam i ekskluzivnu trgovinu zamijenila veća multinacionalna suradnja.“⁴¹ To je razdoblje trajalo od 1515. g. do 1560. g. kada je Goa dominirala u trgovini začинима i paprom, dok od 1560. g. pa do 1600. g. traje treće razdoblje u kojem počinje opadati portugalska prevlast na Indijskom oceanu.



Slika 7. Plan Goe (Preuzeto iz: Chaudhuri, K. N., 1985.)

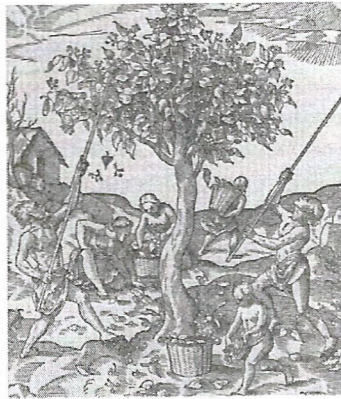
PORTUGALSKA TRGOVINA NA INDIJSKOM OCEANU U 16. STOLJEĆU

Već je istaknuto kako su Portugalci nakon otkrića pomorskog puta za Indiju, nastojeći da postanu dobavljači mirodija za Europu, vrlo brzo stekli osvajanjem ili zakupom trgovačke punktove i utvrđene baze na istočnoj obali Afrike, po sjevernim obalama Indijskog oceana i na Malajskom arhipelagu. Tako su već do polovice 16. st. imali više od 50 trgovačkih postaja od Sofale do Nagasakija. „Strateški su glavne baze bile: Mozambik, na istočnoj obali Afrike nasuprot Madagaskaru, Goa (1510.) na zapadnoj obali Indije, sjedište portugalskog generalnog guvernera na istoku, otok Hormuz (1515.) na ulazu u Perzijski zaljev, velika luka za pretovar u međunarodnoj trgovini mirodijama i Malacca (1511.), također veće tržište mirodijama, na prolazu koji je povezivao Indijski ocean s plitkim morima arhipelaga.“⁴² Riječ je, dakle, o izravnim portugalskim posjedima. Portugalski položaj istočno od Malacce bio je nestalan, a njihova aktivnost čisto trgovačka. „Svoju naseobinu u Macau prvi puta su zaposjeli 1557. g. sporazumom ili ravnodušnošću

41 Isto.

42 The Times – Povijest svijeta, nav. dj., str. 158.

kineskih službenika.⁴³ Odatle su trgovali do Nagasakija, gdje su bili dobro primljeni kao prijevoznici kineske robe budući da su kineske vlasti zabranile svojim podanicima direktnu trgovinu s Japanom. Na otoku Ternate postojalo je utvrđeno skladište koje je bilo sagrađeno s namjerom da se tu prikupljaju klinčići koji su se proizvodili na Molucima i nigdje drugdje u to vrijeme. Međutim, savez muslimanskih prinčeva protjerao je Portugalce i 1575. g. povratio to mjesto lokalnom vladaru. Kompletna trgovina s Dalekim istokom, a i trgovina zlatom iz sliva rijeke Zambezi preko Sofale priskrblijivala je platežna sredstva za tovare papra i drugih mirodija koji su svake godine otpremeni iz Goe u Lisabon za prodaju po zapadnoj Europi. „Iako Portugalci nisu držali monopol, njihova je moć bila dovoljna da velik dio trgovine u Indijskom oceanu usmjere kroz luke pod njihovom kontrolom pa tako narednih sto godina nisu imali pravog europskog suparnika⁴⁴, izuzev Španjolaca čiji je glavni interes ipak bila Amerika. Velike količine papra, koje su preko Indijskog oceana prevozili arapski, perzijski i indijski brodovi još su uvijek dolazili u Europu preko Crvenog mora, Kaira i Aleksandrije. Bitno je istaknuti kako su cijene za proizvode iz Azije bile određene, te su trgovci papra i ostale začine koje su dopremali morali prodati u Lisabonu, odakle su ih drugi trgovci, koji su bili pod ugovorom s kraljem, mogli prodavati drugdje u Europi.



Slika 8. Berba papra (Preuzeto iz: *Povijest, 8. knjiga – Humanizam i renesansa, 2008.*)

Pokušaji Portugalaca da se domognu Adena kao baze kako bi mogli kontrolirati crvenomorski put bili su uzaludni, no unatoč tome bili su dovoljno jaki na cijelom Indijskom oceanu da većinu tamošnje trgovine usmjeravaju preko svojih luka te da od lokalnih brodova utjeruju pristojbe ili carine pod prijetnjom potapanja ili pljenidbe.

43 Isto.

44 Isto.

ŠPANJOLSKI INTERESI I DJELOVANJA NA INDIJSKOM OCEANU TE NJIHOVI ODNOSI S PORTUGALOM

Portugal nije bio u mogućnosti održati jednostranu dominantnu poziciju koju je prikrbio na Indiku te je malo-pomalo počeo osjećati španjolski utjecaj koji je postajao sve jači. Takav utjecaj upravo se počeo osjećati za vladavine Karla V. koji je vladao od 1516. do 1556. g. Ivan III. (vladao od 1521.-1557.), sin kralja Manuela i njegov nasljednik nije se tome mogao oduprijeti.

Španjolci su željeli naći jugozapadni prolaz oko „novog kopna“ jer su se željeli domoći bogatstava Indije i Kine. Cristobal de Haro, bogati zaposlenik njemačke Fugger banke, koji je također istraživao obale Južne Amerike pridružio se „kardinalu Juanu Rodriguezu de Fonseci“⁴⁵ kako bi financirali portugalskog vojnika i pomorca Fernanda Magellana koji je djelovao u službi španjolskog dvora. Uz dozvolu kralja i cara Svetog Rimskog Carstva Karla V., Magellan je otplovio u rujnu 1519. g. s pet dobro opremljenih brodova i 270 ljudi. Unatoč dugom putovanju i brojnim problemima, pa čak i smrti samog Magellana u okršaju na Filipinima, pothvat otplovljavanja svijeta nije bio neuspješan budući da se jedini preživjeli brod „Victoria“ pod zapovjedništvom Juana Sebastana De Elcana vratio u Španjolsku preplivivši Tihim oceanom i južni dio Indijskog oceana. Španjolske vlasti su bile očajne kad su saznale da ih golemi ocean razdvaja od novih otkrića i bogatstava Indije i Kine, te da je njihov udio u Novom svijetu pustoš Patagonije. Međutim, „dvostruko vjenčanje između Ivanove sestre Izabele i Karla V. te Ivana i Karlove sestre Kataline označavalo je novu dominaciju Španjolaca nad svjetskim dobrima.“⁴⁶ Na taj način Portugal je ujedno i prihvatio španjolsko vodstvo.

No, ipak španjolsko-portugalsko približavanje u Indijskom oceanu odvijalo se sasvim dobro u interesu obje države pod Karlom V. Tako su Portugalci nastavili blokirati plovidbu crvenomorskom rutom, dok su istovremeno prevozili velike količine začina preko Rta dobre nade do Lisabona, koje su se dalje izvozili na tržište u luci Antwerp „koja je bila pod Karlovom dominacijom.“⁴⁷ „Azijski izvozni proizvodi bili su plaćeni meksičkim i peruanskim zlatom.“⁴⁸ Sporazumom u Zaragozi 1529. g. molučki začinski otoci prepušteni su portugalskoj kruni od strane Karla V. Također je odlučeno da sve „zapadno od toga u pravcu sjever-jug pripada Španjolskoj, a sve istočno Portugalu“⁴⁹, izuzev Filipina. Sultan Bahadur od Gudžarata dopustio je Portugalcima 1535. g. da sagrađe utvrdu u luci Diu, a zauzvrat je tražio vojnu potporu. „Portugalci su uspostavili trgovačke veze s Japanom 1542. g., te su započeli izvoziti japansko srebro u zamjenu za kinesku svilu.“⁵⁰ Kineska luka Macao, na ušću Biserne rijeke kod Kantona ustupljena je 1557. g. Portugalcima od dinastije Ming u zamjenu za pomoć u borbi protiv pirata u Kineskom moru te uz plaćanje godišnjeg poreza. Polovicom 16. stoljeća Portugalci su također zauzeli Mozambik odakle su izvozili zlato. Pri tome su „španjolski Židovi mogli slobodno prolaziti i trgovati u por-

45 Kardinal Fonseca bio je moćni biskup Burgosa koji je organizirao Kolumbovu drugu flotu i druga putovanja.

46 M. Kearney, nav. dj., str. 112.

47 Isto, str. 113.

48 Isto.

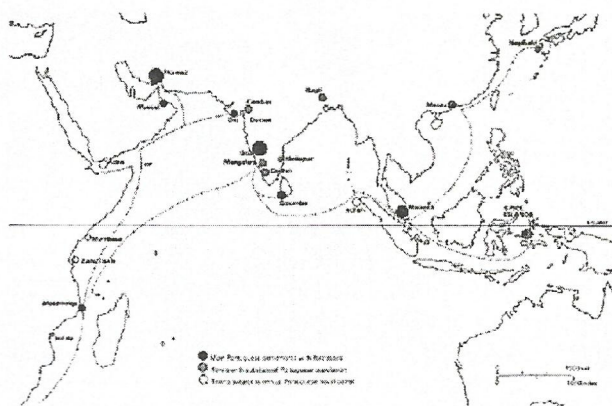
49 Isto.

50 Isto.

tugalskim kolonijama.⁵¹ Najpoznatiji među njima bio je Francisco Xavier koji je tijekom 1540. godine bio u misijama u Goi, Malacci, Kini i Japanu.

Međutim, Osmanlije su također željele pristup Indijskom oceanu i trgovini. Tako je osmanski kartograf i admiral Piri Reis naglasio važnost protjerivanja Portugalaca iz Indijskog oceana u svojoj knjizi iz 1521. g. Sultan Sulejman Veličanstveni bio je primoran uložiti ogroman napor kako bi zauzeo Jemen, što bi mu ujedno osiguralo prolaz iz Crvenog mora u Indijski ocean. Tako su Osmanlije uspjele uspostaviti trgovačke veze sa zapadnom Indijom i istočnom Afrikom uz pomoć flote u Indijskom oceanu. „Također su 1530. g. zauzeli Irak i uspostavili kontrolu nad lučkim gradovima Basrom i Kuvajtom.“⁵² Međutim, savezništvo Karla V. s iranskim šahom dovelo je do dugog tursko-iranskog rata te je djelomično zaustavilo osmanlijske pothvate na Indijskom oceanu, ali i u Mezopotamiji i Europi. Admiral Piri Reis zauzeo je arapsku obalu na Crvenom moru, 1547. g. osvojio Aden te je napao portugalski garnizon na Hormuzu 1552. g., ali se na kraju ipak povukao natrag u Crveno more. Krajem vladavine Karla V. trgovačka ruta iz Indijskog oceana prema Mediteranu opet je prolazila Crvenim morem, pa se tako Venecija opet našla u igri. Tijekom daljnjih godina Španjolska i Portugal su nastojali ojačati svoj položaj na Indijskom oceanu.

„Nakon španjolske kolonizacije Filipina 1564. g. te preuzimanja molučke trgovine začimima, portugalska Goa je organizirala svoje istočne trgovačke ispostave u Manili, Macau i Nagasakiju.“⁵³ Filip II. sin Karla V. u sukobu protiv Osmanlija uspio se održati na Indijskom oceanu, gdje je između 1585. i 1589. g. turski kapetan Amir Ali Bey pozivao muslimanske gradove-države u istočnoj Africi da mu se pridruže u zajedničkoj borbi protiv iberskih naroda. Međutim, 1589. g. velika portugalska flota koja je isplovila iz Goe napala je Beya i prodrla u Mombasu. Amir Bey je bio uhvaćen i time je tursko nadmetanje za kontrolom obale konačno završilo te su Portugalci izgradili utvrdu Jesus u Mombasi kako bi i dalje kontrolirali luku.



Slika 9. Portugalsko pomorsko carstvo oko 1580. g. (Preuzeto iz: *The new Cambridge History of India*)

51 Isto.

52 Isto.

53 Isto, str. 115.

No, uskoro će portugalska i španjolska prevlast nad Indijskim oceanom još više početi opadati posebice nakon poraza španjolske „Nepobjedive armade“⁵⁴ 1588. g. od strane Engleza. Ubrzo su i engleski i nizozemski brodovi započeli svoje pothvate prema Indijskom oceanu. „Kapetan James Lancaster zapovijedao je prvim engleskim pokušajem između 1591. i 1594. g., dok je Cornelis de Houtman koordinirao prvim nizozemskim pokušajem plovidbe na Indijskom oceanu između 1595. i 1597. g.

HRVATSKI PUTNICI U INDIJSKOM OCEANU U 16. STOLJEĆU

Od hrvatskih putnika za koje se može pretpostaviti da su plovili u Indiju uglavnom se ističu dubrovački pomorci, Juraj Hus Rasinjanin, ali i oni Hrvati koji su bili primorani služiti na osmanlijskim ratnim lađama. „Dosadašnja istraživanja Dubrovačkog arhiva o mogućim putovanjima Dubrovčana u Indiju rezimirao je Vinko Foretić u članku *Činjenice i pretpostavke*.“⁵⁵ Karmen Bačić ističe kako dosadašnja istraživanja nisu pokazala kako su Dubrovčani putovali u Indiju unaprijed odlučivši o tome, no postoji mogućnost kako su dubrovački kapetani na putu odlučivali da će tamo ići. Uglavnom su tamo odlazili trgovati, preuzevši brod s potpunom odgovornošću od njegovog vlasnika te su se vraćali nakon nekoliko godina sa zlatom i drugim teretom ili nikako. Pri povratku bi ih vlasnici brodova dočekali s velikim počastima gdje bi se u njihovoj kući pri svečanom obredu dijelilo zlato. Kapetani su bili jako cijenjeni u Gradu, „ali je prije svakog ulaska u vlasteosku kuću kapetan morao, simboličnim zamahom metle ispred praga, javno priznati da je niska roda.“⁵⁶ To spada u usmenu tradiciju ceha. Na taj način dubrovački brodovi su mogli prenositi teret drugih trgovaca, dočekavši ih u lukama Sirije i Egipta nakon što bi oni pristigli s robom kopnenim karavanskim putovima. Bačić ističe kako povjesničar Vinko Foretić spominje Dubrovčanina Vicu Bunu s otoka Lopuda koji je bio u službi španjolskih kraljeva dok je Portugal bio pod njihovom vlašću. Njegova nadgrobna ploča nalazi se u crkvi Sv. Trojstva na Lopudu, dok se u knjižnici Katedre za indologiju čuva fotografija te ploče. Latinski tekst koji je preveden na hrvatski objavljen je u knjižici *Jugoslaveni i Indija*. U natpisu piše „da je započeo tešku plovidbu po oba svijeta.“⁵⁷ To bi se ustvari moglo odnositi i na Indiju i Ameriku, „ali spominjanje Indije u singularu ne ukazuje na koju se to *Indiju* odnosi, američku ili indijsku.“⁵⁸

Međutim, Bune u svojoj oporuci pisanoj 1612. g. ističe „da je bio na različitim stranama svijeta u službi španjolske krune. U njoj spominje zajam od 6 000 dukata, koji je prije petnaest godina udijelio Diegu Sueru u Indiji u gradu Goi.“⁵⁹ Ta bi oporuka mogla svjedočiti o njegovoj prisutnosti u Indiji.

54 S. Beroša, *Svjetska povijest modernoga doba, (XVI.-XIX. stoljeće)*, s posebnim osvrtom na Apeninski poluotok. Zagreb: Profil, 2004., str. 59. Riječ je o snažnoj momarici španjolskog vladara Filipa II. koja je neslavno nastradala u oluji u La Mancheu.

55 K. Bačić, *Putnici u Indiju iz naših krajeva*. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 1999., str. 75.

56 Isto, str. 75-76.

57 Isto, str. 77-78.

58 Foretić upozorava na poteškoće u tumačenju dokumenata koje nastaju zbog jedinstvenog imena kojim se označavao novootkriveni kontinent smješten zapadno od Europe, i Indija koja se nalazi istočno od nje. Tako se uz singularni oblik Indija upotrebljavao i pluralni oblik Indije, a to je označavalo Ameriku ili otočje Srednje Amerike. U Aziji u užem smislu pod Indijom ili Indijama mislilo se na zemlju koja se i danas tako naziva, no u širem smislu pojam se proteže na veći prostor, prostor današnje Indokine i Indonezije, K. Bačić, 1999., nav. dj., str. 76-78.

59 Isto, str. 79.

U službi španjolskog kralja bio je i Petar Ohmučević, dubrovački plemić iz Slanog. Njegovih 12 brodova s 3 200 dubrovačkih mornara plovilo je i sudjelovalo u bitkama španjolske armade kraljeva Filipa II. (1556.-1598.) i Filipa III. (1598.-1621.). „Ti su brodovi plovili pod imenom *Notisquadra dell'Indie o dell'Oceano*.“⁶⁰ Međutim, „na temelju izvora iz 17. st., gdje se Ohmučevića imenuje generalnim kapetanom Indije krajem 16. st.“⁶¹, može se zaključiti kako je Ohmučević vjerojatno više bio vezan za putovanja oceanom u Ameriku, a ne u Indiju.

No, Hrvat koji je zasigurno putovao u Indiju u prvoj polovici 16. st. bio je Juraj Hus Rasinjanin iz sjeverne Hrvatske. Kao što je poznato 1537. g. obavljale su se u Egiptu pripreme za opremu armade koja će krenuti u pomoć vladarima Gudžerata u bitci protiv Portugalaca. Tako je sultan Sulejman Veličanstveni na nagovor indijskih i europskih poslanika na njegovu dvoru, naredio egipatskom Sulejman-paši Albancu da krene u boj u Indiju protiv Portugalaca. Sulejman-paša je shvatio važnost zadatka te je započeo pripreme velikih razmjera „koje su trajale skoro 3 godine“⁶² budući da je trebalo izgraditi brodove te mobilizirati posade svih brodova koje su se zatekle u egipatskim lukama. Tako se armada uputila na Diu očekujući još i pomoć indijskih vladara. Sulejman-paša je započeo snažnu bitku, no na glas da dolazi novo brodovlje Portugalaca naredio je povlačenje. Mornari na brodovima, veslači i vojnici bili su iz različitih krajeva Osmanlijskog carstva, među kojima je bio i Juraj Rasinjanin o čemu nam svjedoči njegov „opis hodočasničkih lutanja pod nazivom *Description peregrinationis Georgii Huszthii*.“⁶³

Jurja Rasinjanina je još kao mladića odvela Sulejmanova vojska „koja se vraćala krajem 1532. g. s pohoda na europske vladare Karla V. i Ferdinanda Habsburškog.“⁶⁴ Ratni zarobljenici iz njemačkih, slovenskih i hrvatskih krajeva bili su prodavani na Trgu robova u Carigradu gdje su oni fizički jači bili izabrani za veslače na galijama i druge teške poslove. Međutim, kada se doznalo da je Hus ipak obrazovan, bio je predan *muderisima* ili učiteljima, da oni načine od njega muslimanski obrazovana čovjeka.⁶⁵ Prvi pokušaj bijega 1535. g. mu je propao te je bio uhvaćen i vraćen „ustabaši Pervanu u nauk“⁶⁶. Već sljedeće godine kad je u Carigrad došao pomorski kapetan Sulejman-paša u vezi priprema za napad na Diu, Juraj Hus se prijavio uz ostale dobrovoljce kao trubač. Hus je ponovno razmišljao o pokušaju bijega, no nije mu se pružila prilika. Flota se prvi put zaustavila u gradu Adenu na ulazu u Indijski ocean za kojeg Hus tvrdi da je dobro utvrđen i branjen te da se nalazi na sigurnom mjestu. Hus kaže kako grad „s istoka opasuju strma i visoka brda u čijem je podnožju sagrađen grad, koji imade na zapadu vrlo zaštićenu luku.“⁶⁷ Na indijskoj vojni Rasinjanin se upoznao s mletačkim mornarima, većinom dalmatinskim Hrvatima, koji su bili prisiljeni služiti na osmanlijskim lađama, a čijim je patnjama i sam svjedočio. Nakon povratka neuspješne armade, riješivši se obveze prema svom kapetanu Juraj Hus je počeo praviti plan bijega u svoju zemlju koji mu je na kraju uspio.

60 Isto, str. 80.

61 Isto.

62 Isto, str. 113.

63 Isto, str. 114. Opis hodočasničkog putovanja Jurja Husa objavio je Petar Matković u *Starinama*.

64 Isto, str. 116.

65 Isto.

66 Isto, str. 117.

67 Isto, str. 119.

Međutim, kada se sve rezimira, „izvješće Jurja Husa o Indiji, na čije se tlo nije iskrcao, ipak je samo sporedni dio njegove priče“⁶⁸ kojoj su glavna tema teške godine njegova života u zarobljeništvu i stalna pomisao na bijeg u domovinu.

ZAKLJUČAK

Istraživanja i otkrića na Istoku koja su se događala krajem 15. i tijekom 16. st. pružila su europskim narodima, prvenstveno Portugalcima i Španjolcima, nove mogućnosti, nova saznanja i što je najvažnije nova tržišta i izvore roba. To je za tadašnju Europu bila i materijalna i duhovna obnova za koju je bila već dovoljno sazrela.

Putovanja Portugalaca prema jugu Afrike i izlaz na Indijski ocean, omogućena su ponajprije određenim izumima i saznanjima bez kojih se ne bi pomorci i istraživači odvažili na takve pothvate. Portugalci su dolaskom u Indiju vrlo brzo postali svjesni koliko im je to područje, ali i svako ostalo otkriveno na Indijskom oceanu tijekom 16. st., značajno ukoliko žele steći status pomorske sile koji sa sobom nosi i golemi financijski prosperitet. Tako su oni tijekom čitavog 16. stoljeća nastojali kontrolirati sve punktove i strateške točke na Indiku stvarajući utvrde koje su im to omogućavale, tj. utvrde koje su ubrzo postale snažna izvozna središta roba među kojima su se prvenstveno isticali začini i mirodije. Portugalsko, a kasnije i španjolsko prisustvo na Indijskom oceanu tamošnjim narodima, prvenstveno arapskim trgovcima, koji su tamo već dugi niz godina samostalno trgovali, stvorilo je ogromne probleme što je rezultiralo brojnim bitkama za osvajanjem strateških mjesta iz kojih su se mogli kontrolirati pravci plovidbe, a time ujedno i čitava trgovina. No, premoć portugalskog brodovlja nad arapskim bila je značajna, iako se tijekom 16. st. arapsko brodovlje uspijevalo modernizirati opet zahvaljujući pomoći europskih naroda koji nisu bili zadovoljni trgovačkom dominacijom Portugala nad začinima i mirodijama koje su Europljanima bile izrazito značajne i koje se trgovalo isprva ponajviše u Lisabonu. Arapskim vladarima također je stizala pomoć i od Osmanlija koji su se također htjeli domoći strateških točaka i indijske robe. Posebno su bile značajne borbe za kontrolu crvenomorske rute koja je bila izrazito značajna za prijevoz robe s Istoka.

Od 60-ih godina 16. st. Portugalci ne uspijevaju više s tolikom snagom održati svoj utjecaj kao u prvoj polovici stoljeća za vrijeme potkraljeva Da Game, Almeide i Albuquerquea. Na to su također utjecali i događaji u Europi posebno nakon katastrofe španjolske „Nepobjedive armade“ otkada malo-pomalo Englezi i Nizozemci počinju izvršavati svoje prve ekspedicije prema Istoku.

Od hrvatskih pomoraca za koje se pretpostavlja da su plovili prema Indiji istakli su se dubrovački pomorci te oni koji su kao robovi dopremljeni u osmanlijsku flotu gdje su se protivno svojoj volji morali boriti protiv Portugalaca za osmanlijske interese. Među njima bio je i Juraj Hus iz Rasinja koji je na osmanlijskoj galiji imao ulogu trubača, a nastojao je ispuniti svoju obvezu kako bi se mogao vratiti u domovinu.

68 Isto, str. 126.

LITERATURA

- K. Bačić, *Putnici u Indiju iz naših krajeva*. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 1999.
- S. Beroša, *Svjetska povijest modernoga doba, (XVI.-XIX. stoljeće), s posebnim osvrtom na Apeninski poluotok*. Zagreb: Profil, 2004.
- K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean*. University of Cambridge: Cambridge University Press, 1985.
- F. Debenham, *Otkrića i istraživanja, povijest čovjekovih putovanja u nepoznato*. Split: Marjan tisak, 2005.
- M. Pavić, *Istočni Jadran u talijanskim tiskanim geografskim priručnicima XVI.-XVIII. stoljeća: doktorska disertacija*, Zadar, 2006.
- M. Pearson, *The Indian Ocean*. London: Routledge, 2003.
- Povijest, 8. knjiga – *Humanizam i renesansa, doba otkrića*, ur. I. Goldstein, Zagreb: Europapress holding, 2008.
- The new Cambridge History of India*, ur. G. Johnson, University of Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ur. John B. Hattendorf, University of Oxford: Oxford University Press, 2007.
- The Times – Atlas svjetske povijesti*, ur. Slavko Goldstein, Ljubljana-Zagreb: Cankarjeva založba, 1987.
- The Times – Povijest svijeta*, ur. Seid Serdarević, Zagreb: Hena com, 2002.

Stjepan Bačić:

INDIAN OCEAN AS INTERSECTION AND CONFLUENCE OF MARITIME ROUTES IN 16TH CENTURY

Summary

The consequences of geographic discoveries were of huge importance to Europe. Explorations and discoveries in the East which took place at the end of 15th and 16th century provided European nations, especially the Spanish and the Portuguese, with new possibilities, insights and, what is more, with new places of commerce and sources of goods. If it hadn't been for certain inventions and discoveries, the people of Spain and Portugal would never have braved such voyages nor ventures of that kind. The Portuguese colonial empire originated in the great voyages of Bartolomeo Dias and Vasco da Gama, while admirals Francisco de Almeida and Alfonso de Albuquerque were of special importance for the whole matter since they fought with great success, not only against local authorities in India, but also against the group of Arabic countries in Asia and Africa which were opposed to the establishment of the Portuguese dominion across the Indian Ocean.

Upon their arrival to India, the Portuguese very soon became aware of the importance of that territory, which was significant to them, along with every other territory discovered in the Indian Ocean during the 16th century, in the achievement of the status of maritime force, which implied huge financial wellbeing. However, Portugal wasn't able to maintain the uniform domination set over India and, consequently, Spanish influence, which grew more and more powerful during the reign of Charles V. (r.1516-1556), became increasingly important.

Therefore, it goes without saying that Indian Ocean actually became the intersection and confluence of maritime routes by the end of 15th century and during the 16th century through which the rulers of that time, especially Portuguese and Spanish leaders, did their uttermost to establish by all means the complete predominance in order to accomplish their own goals, which were, for the most part, of lucrative character.

Regarding maritime voyages of Croatian sailors across Indian Ocean, it is important to point out the presumption which indicates that some sailors from Dubrovnik navigated that route, while it is absolutely certain that Juraj Hus from Rasinja was a part of the crew on an Ottoman battleship on its route to India.