

(1) Isabela Moniz era la seconda o terza moglie di Bartolomeo Perestrelo; è stato anche supposto che Felipa fosse loro figlia naturale.

(2) Bartolomeo Perestrelo tentò una prima volta di colonizzare Porto Santo negli anni seguenti il 1419-20, ma con scarsi risultati, se dopo una paio di anni tornò in patria. Avuta in seguito l'assicurazione della «capitanìa» ereditaria (che ottenne formalmente nel 1446 e gli fu confermata nel 1449), vi si stabilì, ma, malgrado ogni sforzo fatto per migliorare la produttività dell'isola, si trovò ben presto in condizioni di quasi povertà. Anche dal punto di vista della storia della navigazione, Porto Santo non rivestì mai quell'importanza che alcuni studiosi vollero attribuirle, come è logico, data la modesta distanza da Madera (50 Km. circa).

(3) Vedi LUZZANA CARACI I., *Colombo vero e falso. La costruzione delle Historie fernandine*, Sagep Editr., Genova, 1985.

(4) Per questo riferimento, come per i precedenti e successivi, vedi TAVIANI (P.E.), *Cristoforo Colombo. La genesi sulla grande scoperta*, 2 voll., Ist. Geogr. De Agostini, Novara, 1974; *I viaggi di Colombo. La grande scoperta*, 2 voll., Ibidem, 1984.

ILARIA LUZZANI CARACI

LA CULTURA NAUTICA DI COLOMBO

Anche se oggi nessuno studioso serio mette più in dubbio l'origine genovese di Colombo, pure, al di là delle prese di posizione ufficiali, non mancano tentativi di attribuire allo Scopritore del Nuovo Mondo una patria diversa. Di questi tentativi alcuni sono così grossolani che non meritano considerazione⁽¹⁾; altri, più raffinati, ricorrono a argomentazioni molto varie per riproporre in modo equivoco questioni che la storiografia moderna ha dimostrato ormai prive di fondamento. A titolo di esempio si può ricordare il recente *Cristóbal Colón* di Luis Arranz⁽²⁾, un volumetto che pur senza alcuna pretesa scientifica è però destinato a diffondere in tutti i paesi di lingua spagnola la storia di Colombo. Ebbene, nelle prime pagine di questo volumetto si insinua con molta disinvoltura che l'identità tra il Cristoforo Colombo figlio di Domenico, al quale fanno riferimento i documenti genovesi e liguri, e il Cristoforo Colombo Ammiraglio del Mar Oceano, Scopritore del Nuovo Mondo, sia soltanto un'«opinione» degli studiosi italiani. Come se non solo le esplicite attestazioni dei cronisti cinquecenteschi, ma anche ben note e inequivocabili testimonianze, quali il documento Assereto, le lettere di Colombo a Nicolò Oderigo, quelle ai protettori del Banco di San Giorgio o l'atto notarile dell'11 ottobre 1496, da cui risulta che i fratelli di Giovanni Colombo, un parente dello Scopritore, si erano impegnati a sostenere insieme le spese del suo viaggio in Spagna «ad inveniendum dominum Christoforum de Columbo armiratum regis Ispanie», non esistessero neppure⁽³⁾!

C'è da sperare che il preannunciato quarto volume della *Nuova Raccolta Colombiana*, nel quale il dott. Aldo Agosto, direttore dell'Archivio di Stato di Genova, si accinge a ripubblicare tutti i documenti genovesi e liguri relativi a Colombo e alla sua famiglia, dissuada altri dal riproporre simili assurdità. Ma non mi faccio troppe illusioni, poiché spesso avviene che anche coloro che accettano la genovesità anagrafica di Colombo, vittime di anacronistici malintesi nazionalistici, sono portati a rifiutare o a sottovalutare poi quella culturale.

Come tutti sanno, già all'indomani della scoperta del Nuovo

Mondo vi fu chi negò l'originalità del progetto di Colombo. Amarezze, disillusioni, e anche un certo rancore nei confronti della gestione autoritaria e contraddittoria del potere da parte di uno sconosciuto «extranjero», sono probabilmente all'origine della cosiddetta «leggenda del pilota anonimo», che il Las Casas raccolse per primo dalla viva voce dei coloni dell'Hispaniola già all'inizio del Cinquecento⁽⁴⁾, ma che venne divulgata da Ovideo, López de Gómara e Garcilaso de la Vega⁽⁵⁾.

In seguito si è continuato, quasi senza interruzione, a fantasticare su chi potesse aver suggerito a Colombo l'idea di «buscar el Levante por el Poniente», l'idea geniale che inaugurando rotte transoceaniche a latitudini medie aprì all'Europa le porte di un continente ricco di inattese risorse, e col passar del tempo fece dell'Atlantico la via preferenziale dei traffici internazionali. Direi che la maggior responsabilità delle illazioni che sono state fatte in proposito risalgono alle *Historie della vita e dei fatti dell'Ammiraglio don Cristoforo Colombo*, opera apparsa a Venezia nel 1571 sotto il nome di suo figlio Fernando, ma che oggi sappiamo essere in gran parte frutto di una compilazione postuma⁽⁶⁾. Infatti, parlando delle ragioni che avevano indotto Colombo a formulare il suo progetto, le *Historie* indicano un gran numero di motivazioni⁽⁷⁾, in pratica tutte quelle che una persona mediocrementemente colta poteva immaginare nel Cinquecento: dall'autorità dei dotti dell'antichità e del Medio Evo, all'esperienza nautica dei contemporanei di Colombo; dai calcoli matematici e cosmografici su cui probabilmente egli aveva fatto affidamento, alla mai esistita corrispondenza con il fisico fiorentino Paolo dal Pozzo Toscanelli. Nelle intenzioni dell'autore delle *Historie* tutte queste motivazioni dovevano forse servire a testimoniare la cultura, la saggezza e la lungimiranza di Colombo. Invece il loro numero e la loro eterogeneità finirono per creare confusione e generare dubbi. Così è stato possibile ogni tipo di illazione, e si è perso di vista ciò che invece sarebbe stato più opportuno studiare, ossia il complesso e articolato substrato delle concezioni cosmografiche e delle conoscenze nautiche di Colombo. Le une e le altre infatti, pur ricollegandosi a quella base unitaria comune alla cultura e alla scienza dell'Europa della seconda metà del Quattrocento, presentano caratteristiche peculiari, poiché derivano dalle particolari esperienze che egli ebbe modo di fare nei diversi ambienti in cui trascorse gli anni che precedettero il suo primo grande viaggio.

Anche se entro limiti non ancora ben precisati, in questa parte della vita di Colombo possiamo distinguere tre periodi. Durante il

primo, dalla nascita fino ad almeno il 1473 (quando cioè Colombo aveva poco più di vent'anni), egli visse a Genova e in Liguria⁽⁸⁾, alternando negli ultimi anni la sua attività di «lanerius» a viaggi per mare⁽⁹⁾; durante il secondo, che va perlomeno dal 1479-80 all'inizio del 1485⁽¹⁰⁾, Colombo fu in Portogallo; durante il terzo, dal 1485 in poi, in Spagna.

Le diverse esperienze vissute da Colombo in questi tre periodi influirono tutte sulla genesi del suo progetto e sulla sua cultura nautica, ma in misura differente a seconda dei tempi e dei luoghi. Perciò una analisi corretta delle premesse teoriche e tecniche della scoperta del Nuovo Mondo deve tener conto di tali esperienze, ma deve soprattutto valutarne la diversa incidenza.

Intanto è fuori di dubbio che quando Colombo arrivò in Spagna, nei primi mesi dell'85, fuggendo nascostamente dal Portogallo⁽¹¹⁾, aveva già elaborato un progetto di navigazione transatlantica. Questo progetto infatti si configurava come alternativo a quello che i Portoghesi stavano allora tentando di realizzare per arrivare alle Indie circumnavigando l'Africa.

Nella primavera dell'84, poco prima quindi del passaggio di Colombo in Spagna, era tornato a Lisbona Diogo Cão, reduce dal suo primo viaggio. È ormai quasi certo che quando, qualche mese prima, il navigatore portoghese aveva raggiunto il Cabo do Lobo⁽¹²⁾, aveva creduto d'essere arrivato molto vicino alla cuspide meridionale dell'Africa, forse addirittura d'averla toccata. È logico pensare che questa sua convinzione, specialmente se tradotta in una carta geografica, abbia reso un pessimo servizio a Colombo. Anche senza voler andare troppo in là con la fantasia infatti, è chiaro che se il re João II aveva mostrato in precedenza qualche interesse per il suo progetto, ora che poteva ritenersi sicuro d'aver aperto la via orientale alle Indie, non aveva più motivo di dare ascolto a Colombo.

Il trasferimento del Genovese in Spagna fu dunque prima di tutto una conseguenza delle speranze suscitate in Portogallo dall'illusione di Diogo Cão, speranze che fecero perdere interesse al suo progetto, se pure in precedenza ne aveva avuto. Che poi Colombo abbia dovuto lasciare nascostamente il Portogallo perché a conoscenza di segreti che non si volevano divulgare è più che probabile⁽¹³⁾. Quel che è certo comunque è che a quel momento doveva aver già una idea abbastanza precisa di ciò che si proponeva di fare, e doveva aver elaborato, magari in forma ancora imperfetta e in base a punti di riferimento forse diversi⁽¹⁴⁾, i relativi calcoli in termini di spazio e di tempo.

Un secondo dato di cui occorre tener conto è che durante il

suo soggiorno in Portogallo egli visse nell'ambiente dei mercanti e dei navigatori di Lisbona. Anche a questo proposito non possiamo fare a meno di sperare che la fatica della prof. Luisa D'Arienzo, che sta elaborando il quindicesimo volume della *Nuova Raccolta* dedicato al tema de *La presenza degli Italiani in Portogallo nel periodo colombiano*, ci permetta in un prossimo futuro di far meglio luce sui contatti che Colombo poté avere in quell'ambiente in un periodo tanto determinante della sua vita. Ma già ora le fonti di cui possiamo disporre ci assicurano che durante tale periodo Colombo compì diversi viaggi per mare, tra i quali almeno uno lungo le coste dell'Africa fino alla Mina, ossia il castello di São Jorge da Mina, fatto costruire da João II nel 1482. Infatti, oltre ai precisi riferimenti a questo castello che si trovano in due postille agli esemplari dell'*Historia rerum* di Enea Silvio Piccolomini e all'*Imago Mundi* di Pierre D'Ailly posseduti da Colombo⁽¹⁵⁾, frequenti accenni alla Guinea sono presenti, oltre che in altre postille⁽¹⁶⁾, nel *Giornale di Bordo* del primo viaggio e nella *Lettera al Santángel*⁽¹⁷⁾. Inoltre fu a Madera e alle Azzorre, e si guadagnò da vivere — come testimonia il Las Casas⁽¹⁸⁾ — costruendo carte nautiche.

Che questi stretti contatti con i navigatori lusitani possano essere stati per lui fecondi di esperienze e di felici intuizioni è comprensibile. Ma non abbiamo la matematica certezza che il progetto di Colombo sia nato proprio in Portogallo, anche se è più che logico pensare che sia stata proprio la constatazione degli sforzi compiuti dai Portoghesi per raggiungere l'Oriente a far sorgere in lui l'idea di una via alternativa. È certo invece che tale idea trovò conforto proprio in Portogallo più tardi, nel 1488, quando al ritorno di Bartolomeu Dias Colombo dovette constatare — come testimonia una notissima postilla⁽¹⁹⁾ — che questi aveva percorso ben 3100 leghe per raggiungere il Capo di Buona Speranza, mentre, stando ai suoi calcoli, sarebbero bastate meno di 6500 miglia per arrivare alle Indie da occidente, tale essendo la distanza che immaginava tra Lisbona e Quinsay.

È d'altra parte da escludere che Colombo abbia imparato a navigare in Portogallo, come spesso si sente dire. Ci vogliono ben più di tre, o anche sei, anni di vita di mare⁽²⁰⁾, anche se intensissima, per fare dal nulla un navigatore come Colombo. Se dunque è giusto attribuire alla fase portoghese della sua vita un ruolo determinante nella sua formazione nautica — come, a differenza di tutti i suoi conterranei, riconosceva anche il Las Casas⁽²¹⁾ — l'influenza lusitana sulla preparazione nautica di Colombo non deve essere sopravvalutata, o considerata la sola.

Un ultimo dato di fatto incontestabile infatti è che quando Colombo arrivò nella Penisola Iberica aveva già navigato abbastanza a lungo, forse una decina d'anni, stando alle sue dichiarazioni più prudenti⁽²²⁾. Questa esperienza egli l'aveva compiuta a bordo di navi genovesi, sia nel Mediterraneo sia nell'Atlantico⁽²³⁾. Inoltre, anche a voler ridimensionare entro limiti più credibili la cosiddetta «impresa di Tunisi» e il viaggio a Tule di cui parlano le *Historie* e l'*Historia de las Indias* del Las Casas sulla base di una incerta documentazione (forse messa insieme all'epoca dei Pleitos), non v'è dubbio che anche questi abbiano un fondo di verità e siano da considerare in una certa misura come una testimonianza delle dimensioni che l'esperienza nautica di Colombo aveva raggiunto prima del suo trasferimento nella Penisola Iberica⁽²⁴⁾.

* * *

In effetti, l'impresa di Colombo costituisce il corollario e la logica conclusione di un insieme complesso di viaggi ed esplorazioni il cui significato va ben al di là di quello che si è voluto attribuire alle pur eccezionali esperienze di singoli navigatori, ai tentativi attuati nel corso dei secoli per ampliare l'orizzonte dei traffici mercantili del Mediterraneo, o alle premesse e ai progetti da cui aveva preso le mosse l'opera del Principe Enrico di Portogallo.

Credevo che se non ci fosse stato Colombo, qualcun'altro avrebbe avuto il coraggio, prima o poi, di attraversare in longitudine l'Atlantico, non solo perché la curiosità per l'ignoto e lo spirito d'avventura sono una costante nella storia delle esplorazioni, ma perché il perfezionamento delle tecniche e dei mezzi di navigazione rendeva ormai fattibile, entro ragionevoli margini di rischio, una impresa consimile. Ma non v'è dubbio che per progettare e realizzarla occorsero a Colombo una forte convinzione e una particolare preparazione, anche e soprattutto di carattere nautico, tale cioè da dargli sufficiente sicurezza per superare l'antica paura dell'aperto oceano.

Quando si esamina nel suo complesso la documentazione giunta fino a noi per trarne spunto di riflessione su questo tema, imponendoci di lasciare da parte i consueti pregiudizi sulle priorità e i postulati della tradizione agiografica, è relativamente facile individuare i diversi influssi che contribuirono a fare di Colombo un grande navigatore e a rendere possibile la sua impresa.

Come ho detto, quando egli si trasferì in Spagna aveva già elaborato il suo progetto. Ma in Spagna il contatto con i francescani della Rábida prima e le sue letture poi gli fornirono un più saldo supporto scientifico⁽²⁵⁾, che gli fu utilissimo nel momento della

contrattazione con la Corte. Probabilmente fu alla Rábida che Colombo trovò anche lo scopo per nobilitare il suo progetto e renderlo più degno agli occhi dei re Cattolici. Questo scopo — l'incetta dell'oro dell'Oriente per finanziare la riconquista di Gerusalemme — era indubbiamente anacronistico, ma poteva ancora avere il suo fascino in un paese che stava lottando contro l'Islam⁽²⁶⁾. Eliminati dal territorio nazionale i tradizionali nemici della Fede, si doveva concludere la profezia di Albumazar — a cui fa riferimento un'altra postilla, la C 544 — ed essi avrebbero dovuto essere annientati, cacciati quindi anche dai luoghi santi della Cristianità⁽²⁷⁾.

Quanto alle letture di Colombo, l'esame delle postille apposte a quei pochi libri che gli appartenevano e che sono giunti fino a noi mi convince sempre più che egli abbia cominciato a consultarli solo dopo il suo arrivo in Spagna, e per di più, che si sia dedicato sistematicamente alla loro lettura solo più tardi. Credo perciò che il valore determinante che è stato attribuito in passato a quelle letture per la genesi del progetto colombiano debba essere ridimensionato. Queste letture, d'altra parte, potevano contribuire ben poco ad accrescere le cognizioni nautiche di Colombo. Inoltre, nei «siete años decisivos» passati da Colombo in Spagna nell'attesa che i re Cattolici approvassero le sue proposte, non risulta che egli abbia compiuto viaggi per mare, se non forse nel 1488, per andare in Portogallo, dove peraltro avrebbe potuto recarsi anche per via di terra⁽²⁸⁾.

Non mi pare dunque che si possa in alcun modo parlare di un influsso della cultura nautica della Spagna — quale che fosse quando Colombo vi giunse — sulla genesi del suo progetto e sulla sua preparazione di marinaio. È probabile piuttosto che le rivalità ispano-portoghesi per la spartizione del mondo nelle due aree di influenza delimitate dalla *raya* del 1494 e le loro conseguenze abbiano finito per inquinare la verità storica, e che così sia nata la leggenda dell'esistenza di una marineria spagnola che sarebbe stata ad un alto livello tecnico-scientifico già prima della scoperta del Nuovo Mondo. Ma le testimonianze degli storici cinquecenteschi la contraddicono in pieno. Anche senza voler ricordare quella del Las Casas, che alcuni considerano poco obiettivo, basta citare Ovideo, il quale scrive:

«Es opinión de muchos (e aun la razón le enseña e amonesta que se crea) que Cristóbal Colón fué el primero que en España enseñó a navegar el amplísimo mar Océano por las alturas de los grados de sol y Norte, e lo puso por obra»⁽²⁹⁾.

Dunque Colombo in Spagna non imparò nulla di più di quel che già sapeva, ma semmai trasmise ai suoi compagni il frutto delle sue precedenti esperienze. Bisogna invece riconoscere che la Spagna seppe adattarsi con una rapidità eccezionale alla situazione creata dalla scoperta colombiana. L'allestimento della flotta del secondo viaggio — diciassette navigli con 1200-1500 uomini — fu veramente un'impresa grandiosa, realizzata in tempi record. I marinai che parteciparono a questo viaggio — in parte gli stessi del precedente, in parte nuovi — costituirono la forza emergente della nautica spagnola. Non a torto quindi vi è stato chi ha parlato di una scuola di piloti «colombiana», i cui fondatori sarebbero stati, oltre a Colombo, i fratelli Pinzón e altri compagni dello Scopritore⁽³⁰⁾.

Indubbiamente diverso fu invece il valore delle esperienze nautiche di Colombo nel «periodo portoghese»⁽³¹⁾. Ma non si deve esagerare. Certo, solo in Portogallo — o navigando con i Portoghesi — Colombo può aver concepito le due diverse rotte, di andata e di ritorno, del suo primo viaggio, che com'è noto presuppongono una approfondita conoscenza del regime dei venti al largo degli arcipelaghi atlantici.

Navigando con i Portoghesi lungo le coste della Guinea, Colombo compì anche altre osservazioni che utilizzò per il suo progetto; osservazioni che però necessitavano da parte sua una discreta preparazione tecnico-scientifica. Di queste osservazioni parlano alcune postille. Per esempio quella, notissima, che nella numerazione del De Lollis è indicata come C 480, ci dice che egli aveva accuratamente misurato «cum quadrantem et aliis instrumentis», non si sa bene se in uno o più viaggi⁽³²⁾, ma comunque più volte («saepe»), l'altezza del Sole lungo la rotta per la Mina, per confermare la lunghezza del grado di meridiano di Alfragano, di 56 miglia e 2/3, e per dedurne che «circuitus terre sub arcu equinociali est 20400 miliaria»⁽³³⁾.

Nella stessa postilla viene citato «magister Josepius, fixicus et astrologus», ossia José Vizinho, sulla cui autorità Colombo faceva molto affidamento. La sua misurazione della latitudine della Mina, effettuata per conto del re del Portogallo, fu accettata da Colombo, nonostante che ponesse la fortezza sull'equatore, anziché a 5° N come è in realtà⁽³⁴⁾. Di questa misura parla un'altra importante postilla, la B 860. Noto per inciso che in essa Colombo dice che il re del Portogallo aveva dato notizia «me presente» che il Vizinho aveva compiuto quell'osservazione «in die XI marcji» del 1485. Dunque, se la postilla dovesse rivelarsi sicuramente di mano di Colombo (ma l'attribuzione com'è noto è ancora incerta), si dovrebbe

ritenere che egli sia passato dal Portogallo in Spagna in una data più tarda di quella generalmente ammessa.

Tutto ciò che possiamo immaginare che Colombo abbia imparato in Portogallo non basta però a spiegare la straordinaria abilità da lui dimostrata in seguito. Spesso, quando ci si riferisce a questa, si parla di una «innata sensibilità», come se la capacità di comprendere e dominare il mare fosse una qualità naturale. In realtà nulla è così poco naturale come il rapporto tra l'uomo e il mare. Navigatori si diventa, non si nasce. E si diventa per esperienza.

Ci sono due episodi nei viaggi di Colombo, che mi hanno sempre colpito e che credo debbano far riflettere. Uno è quello dell'uragano che il 30 luglio 1502 distrusse la grande flotta che, lasciato il porto di Santo Domingo, stava attraversando il Canale di Mona, tra Haiti e Cuba; un uragano che Colombo aveva previsto fin dal giorno precedente⁽³⁵⁾. L'accusa di stregoneria che gli venne mossa in quella occasione dimostra che i non pochi piloti e marinai che il 29 luglio si trovavano nel porto di Santo Domingo pronti a partire non si erano accorti di nulla; non avevano dunque la sua stessa capacità di percepire in anticipo un cambiamento delle condizioni meteorologiche (in questo caso, una brusca caduta di pressione)⁽³⁶⁾. Eppure buona parte di quegli uomini aveva alle spalle una discreta esperienza dei mari americani e alcuni di loro probabilmente avevano già fatto conoscenza delle tempeste cicloniche dei Caraibi. Dunque la preveggenza di Colombo, la sua capacità di «sentire» il mare, era realmente qualcosa di eccezionale, anche se egli aveva visto due uragani: nell'agosto 1494, presso l'Isola Saona e poi l'anno successivo all'Hispaniola. Ma nel primo caso la forza della burrasca non era stata eccezionale, tant'è vero che solo alcuni tra i cronisti del secondo viaggio la ricordano⁽³⁷⁾; all'Hispaniola poi Colombo aveva assistito al passaggio dell'uragano da terra, in condizioni ben diverse da quelle in cui si trovava nelle acque di Santo Domingo nel luglio 1502.

Il fatto è che Colombo aveva alle spalle una lunga esperienza di navigazione nel Mediterraneo. In questo mare, a differenza di quanto avviene nell'Atlantico nord-orientale, i temporali estivi giungono spesso all'improvviso, preceduti da una brusca caduta di pressione, secondo una dinamica simile — fatte naturalmente le debite proporzioni — a quella dei cicloni tropicali. Chi oggi naviga nel Mediterraneo provvisto di sofisticati strumenti non ha certo bisogno di scrutare il mare per prevederne l'arrivo. Ma chi vi naviga a vela, con quel minimo di strumentazione che di solito si utilizza, impara presto a capire, quando il mare è ancora calmo, anzi

stranamente calmo, e l'aria neppure si muove, che sta per arrivare una burrasca.

Un secondo episodio è la traversata del Mar dei Caraibi dall'Isola Margarita all'Hispaniola nell'agosto 1498. Possiamo anche ipotizzare che Colombo abbia avuto allora una certa dose di fortuna, ma quanti, senza aver mai navigato e senza avere un'idea degli strumenti di cui Colombo poteva disporre, esprimono giudizi sommari riguardo alle sue capacità, farebbero meglio a riflettere su ciò che hanno scritto a questo proposito Charcot e Morison⁽³⁸⁾. In questa occasione Colombo dimostrò infatti non solo di saper usare alla perfezione gli strumenti nautici, indispensabili — dato che si spostava in direzione meridiana — per mantenere la rotta, ma anche di essere in grado di stimare con un margine d'errore relativamente modesto il difficile rapporto tra la forza del vento, quella delle correnti e il moto delle navi. Insomma, anche questo episodio dimostra che accanto ad una solida preparazione scientifica, nel 1498 Colombo poteva valersi di una grande pratica. Questa non era e non poteva essere semplicemente istintiva; era invece il frutto di una lunga esperienza di navigazione a stima, la tradizionale e tanto sottovalutata navigazione mediterranea con la quale per secoli si erano compiuti viaggi commerciali e esplorativi, e senza la quale, soprattutto all'inizio, anche la navigazione «scientifica» dei Portoghesi avrebbe potuto dare ben scarsi risultati.

In definitiva dunque, quando si parla della preparazione nautica di Colombo, si deve dare giusto spazio anche all'apporto della tradizione marinara della sua patria d'origine, tanto più radicata, in quanto è al suo interno che Colombo aveva compiuto il suo apprendistato. Questa tradizione si fuse in lui con le tecniche più moderne che Colombo aveva sperimentato con i Portoghesi, ma rimase un solido substrato, una base di partenza e un punto di riferimento costante, come dimostrano le rotte da lui scelte nei suoi viaggi transatlantici.

Già nel primo Colombo si diresse da Palos alle Canarie, così da raggiungere la latitudine lungo la quale aveva deciso di navigare verso ovest. Di qui si limitò a mantenersi sullo stesso parallelo, tranne in due occasioni: tra il 20 e il 24 settembre, quando per meglio sfruttare il vento volse per qualche lega la prua a NW o verso le due quarte intermedie, e dal 7 ottobre in poi, quando facendosi più frequenti gli indizi di terra, cambiò spesso direzione (tra SW e 1/4 NW), pur cercando di non allontanarsi troppo da quella che si era prefissa.

Questo modo di procedere «speronando la latitudine» estendeva

allo spazio atlantico una tradizionale, antica tecnica di navigazione mediterranea. Infatti, «nei viaggi d'altura nel Mediterraneo si procedeva con questo sistema già dall'alto Medio Evo» e «Colombo con le sue rotte, favorite dalla conoscenza della circolazione dei venti oceanici nell'Atlantico boreale» sviluppò questo sistema⁽³⁹⁾.

Per mantenere la sua rotta — perlomeno nel viaggio di andata — Colombo non ebbe bisogno degli strumenti nautici moderni che aveva imparato ad usare in Portogallo. Seguendo le tecniche tradizionali del Mediterraneo si servì solo della bussola e della carta nautica, sulla quale segnava di volta in volta il cammino percorso. Il quadrante, l'astrolabio e altri strumenti non meglio specificati li usò, ma solo per calcolare la latitudine di alcuni luoghi la cui indentificazione con quelli disegnati sulle carte di cui disponeva gli creava dei problemi.

Nel *Giornale di bordo* il quadrante è nominato una prima volta il 2 novembre, quando Colombo si trovava ancorato nel Rio de Mares, a Cuba ed era ossessionato dall'idea di stabilire la sua posizione rispetto alle terre del Gran Khan, presso le quali sperava di essere giunto⁽⁴⁰⁾. Il 21 dello stesso mese, quando si era proposto di raggiungere la favolosa Baneque, Colombo tentò di compiere in mare aperto un'altra osservazione col quadrante, ma sebbene ottenesse un risultato analogo a quello ottenuto la prima volta, non ne fu soddisfatto e ritenne che sarebbe stato meglio attendere d'arrivare a terra per controllare l'efficienza dello strumento⁽⁴¹⁾. Un'altra menzione di una misurazione di latitudine eseguita con il quadrante è nel *Giornale* alla data del 13 dicembre, quando Colombo si trovava nella Moustique Bay ad Haiti⁽⁴²⁾.

Com'è noto, in tutte e tre queste occasioni il *Giornale di bordo* riporta dei valori grossolanamente errati (ma oggi la maggior parte degli studiosi li ritiene alterati a bella posta per mantenere il segreto sulle terre che Colombo aveva visitato)⁽⁴³⁾; ad ogni modo è evidente che in tutti e tre i casi le osservazioni di Colombo non avevano nulla a che fare con il calcolo della rotta.

Un rapporto con questa vi è solo in un ultimo accenno che il *Giornale di bordo* fa al quadrante e anche, per la prima volta, all'astrolabio⁽⁴⁴⁾, sotto la data del 3 febbraio 1493. Qui è detto che Colombo «No pudo tomar el altura con el astrolabio ni quadrante, porque la ola no le dio lugar»⁽⁴⁵⁾. Egli si trovava allora a circa 100 miglia a sud del parallelo dell'Isola di S. Maria nelle Azzorre⁽⁴⁶⁾. Conoscere esattamente la latitudine sarebbe stato utilissimo in quel momento per lui, dato che la sua nave aveva proceduto con venti variabili, che l'avevano costretta a frequenti bordi. Ma il mare agitato

rese la misurazione impossibile: neppure in questo caso le moderne tecniche di navigazione gli furono dunque d'aiuto.

La menzione dell'astrolabio nautico⁽⁴⁷⁾ nel *Giornale di bordo* è importante, perché conferma — se pure ve ne fosse bisogno — che già nel 1492 la cultura nautica di Colombo non aveva nulla da invidiare a nessuno. Infatti, com'è noto, la presenza di astrolabi nautici a bordo delle navi portoghesi è ricordata per la prima volta dal Barros per il viaggio di Vasco da Gama. Abbiamo buone ragioni di credere che il suo uso si fosse già diffuso nella Penisola Iberica negli ultimi decenni del XV secolo. Ma il Barros testimonia che Vasco da Gama, quando «antes de chegar ao Cabo de Boa Esperança, foi a Baía que ora chamam de Santa Helena» e scese a terra, misurò «a altura do Sol» con un astrolabio astronomico di grandi dimensioni, perché «como do uso do astrolabio para aquele mister da navegação havia pouco tempo que os mareantes deste reino se aproveitavam ... não confiava muito de a tomar dentro neles [navi]»⁽⁴⁸⁾. E ciò anche se la spedizione portava altri astrolabi «de latão mais pequenos». Con questi, dice il Barros, «tão rusticamente començou esta arte, que tanto fruto tem dado ao navegar». Dunque, se all'epoca in cui Colombo tornava per la prima volta dal Nuovo Mondo, cioè cinque anni prima di questo episodio, i Portoghesi dovevano aver già cominciato ad utilizzare quello strumento, è evidente che doveva trattarsi di un uso ancora rudimentale.

Oswaldo Baldacci ritiene che Colombo avesse a bordo anche una taoleta de marteloio⁽⁴⁹⁾. Si tratta, come per la bussola e la carta nautica, di uno strumento tipicamente mediterraneo, noto e adottato almeno dal XIII secolo, che serviva a calcolare la deviazione dalla rotta e quindi le opportune correzioni da adottare in rapporto alle diverse direzioni del vento. Se così fu, la taoleta dovette rivelarsi utile a Colombo nel viaggio di ritorno; secondo il Baldacci anzi fu proprio la taoleta ciò che gli permise di stabilire con una approssimazione migliore di quella dei suoi piloti le distanze percorse.

Ma il substrato mediterraneo della cultura nautica di Colombo trova conferma anche in altri particolari di cui di solito non si parla. Si pensi al carattere e alla struttura del *Giornale di bordo*. Si tratta di un'opera che ha una fondamentale importanza nella storia della letteratura odepórica, sia per le notizie che contiene, sia per lo spirito che la pervade, sia per la sua capacità di coinvolgere emotivamente il lettore. Essa sfugge a qualsiasi schema di classificazione: non è infatti solo un diario di navigazione, né una relazione di viaggio, né una descrizione corografica o antropologica. È piuttosto un

insieme complesso e articolato di tutte queste cose e anche di altre, di non minore importanza ⁽⁵⁰⁾.

Lo studio della terminologia nautica usata nel *Giornale di bordo* da Colombo ha portato a conclusioni diverse, che interessano particolarmente l'argomento di cui ci stiamo occupando. Secondo Julio Guillén Tato, che scriveva nel 1951 ⁽⁵¹⁾, «Colón escribe según la parla navaresca o oceanica: la de las naos, que nuestros marineros de Cantabria, Galicia y de Cadiz hablaban por lo menos un siglo antes»; secondo un altro autore spagnolo invece «su visión del Océano es la de un navegante portugués: en él no ha ejercido apenas influjo la jerga de la Marina de Castilla» ⁽⁵²⁾, mentre più di recente Consuelo Varela sembra accettare una soluzione di compromesso, quando dice che «Colombo scrive con un miscuglio di lingue» ⁽⁵³⁾ e Giorgio Bertone, osservando che «la lingua della nave» ha la caratteristica d'essere aperta «a tutte le lingue delle nazioni marinare e alla lingua dominante» e di tendere a conservare i termini specialmente tecnici, afferma che i mediterraneismi di Colombo «possono essere ricondotti» nell'ambito della stessa Penisola Iberica, «al retaggio naturale e alla comprensibile influenza di una grande tradizione limitrofa» ⁽⁵⁴⁾. Come si può notare, lo studio della «parla marinera» del *Giornale di bordo* sembra seguire le sorti di quello, più generale, della lingua di Colombo, sul quale non vi è ancora chiarezza e riguardo al quale, comunque, le parole più sensate mi sembra siano state scritte da Mario Damonte, quando afferma: «Se i suoi [di Colombo] lusismi possono essere innegabili, resta ancora da controllare con attenzione questo affiorare qua e là di genovesismi» ⁽⁵⁵⁾.

In effetti, e tanto per riferirci a un particolare di cui si è molto discusso, tutti sanno che nel *Giornale* Colombo indica i venti e le direzioni di rotta secondo la terminologia atlantica: nord, sud, est, ovest, ecc. Ma nessuno ha notato che questo avviene in maniera esclusiva solo nel *Giornale di bordo*. Negli altri scritti colombiani compaiono insieme, o più spesso da soli, i nomi dei venti della rosa mediterranea: oriente o levante, poniente, austro o medio día, septentrión, che qualche volta diventa addirittura «tramontana» ⁽⁵⁶⁾. Forse questo comportamento, apparentemente strano, ha una ragione precisa, e cioè il carattere squisitamente tecnico del *Giornale di bordo*, scritto quando Colombo navigava con marinai e strumenti spagnoli e destinato ad essere letto e utilizzato da altri marinai spagnoli. Quando invece Colombo si rivolge a chi può capire un linguaggio meno gergale, si comporta in maniera completamente diversa.

Una caratteristica del *Giornale di bordo* che mi pare sin'ora sia stata ignorata è che oltre ad essere un diario di navigazione e una relazione di viaggio, il *Giornale* è anche un portolano, redatto secondo le norme tradizionali dei portolani mediterranei.

Quando Colombo giunge alle Indie e, superata l'emozione dell'impatto con un mondo diverso dalle sue aspettative e dell'incontro con popoli tanto strani, comincia a navigare da un'isola all'altra, il *Giornale* registra puntualmente gli spostamenti e i rapporti reciproci tra i vari elementi costieri con la classica tecnica dei portolani.

Gli esempi potrebbero essere tantissimi; ne scelgo uno a caso, quello che si legge sotto la data del 19 dicembre (per facilitare la comprensione traduco in italiano):

«Vide a S, alla quarta di SW un bel promontorio, al quale mise nome Cabo de l'Estrella, e gli sembrò che fosse l'estremo lembo di quell'isola verso sud; sarà stato a 28 miglia di distanza. Gli apparve poi un'altra terra, come un'isola non tanto grande, a 40 miglia a E. Ancora a E, alla quarta di SE, gli restava un altro promontorio... che distava circa 54 miglia; gli mise nome Cabo del Elefante. A E-SE vide un altro promontorio che chiamò Cabo de Cinquin; distava circa 28 miglia. Gli restava poi a SE una grande fenditura o insenatura o braccio di mare, che sembrava un fiume; volgeva alla quarta dell'E ed era distante 20 miglia...» ⁽⁵⁷⁾.

Dal 17 ottobre 1492 al 12 gennaio 1493 Colombo ispeziona o fa ispezionare dalle sue barche una quindicina di porti, sia insenature della costa, sia foci fluviali. Ebbene, di ognuno di essi egli dà una descrizione non solo precisa, ma tale da poter risultare leggibile e utile a chi dopo di lui vi dovesse pervenire ⁽⁵⁸⁾; anche in questo caso la loro descrizione si modella su quella classica dei portolani mediterranei. Mi limito a riportare solo un esempio, quello del porto di San Nicolás ad Haiti, la cui perfetta conformazione contribuì probabilmente ad accrescere l'entusiasmo di Colombo per quest'isola:

«Alla imboccatura dell'entrata è largo una lega e mezza, e si mette la prua a S-SE, sebbene, data la grande ampiezza, si può mettere la prua nella direzione che si vuole. Si procede in questo modo per due leghe a S-SE; la parte meridionale presso l'imboccatura ha la forma di una lingua di terra, e da lì si prosegue nello stesso modo fino in fondo, dove c'è una spiaggia bellissima...»

Il fondale di questo porto è meraviglioso, perché fino alla distanza di una [...] da terra lo scandaglio o sonda di quaranta braccia non raggiunge il fondo. Oltre questa distanza la profondità è di 15 braccia e il fondo è molto pulito. Anche all'interno, dall'una

all'altra sponda, sino alla distanza di due passi da terra il porto è profondo 15 braccia e privo di pericoli; in tal modo tutta la costa si presta all'ormeggio, ed è sicura perché non si vede neanche una secca...»⁽⁵⁹⁾.

* * *

Aperta la via occidentale alle Indie, gli interessi di Colombo vennero polarizzati da altri problemi, sia di carattere scientifico — come quello della identificazione delle terre da lui toccate (un problema che sarebbe divenuto per Colombo sempre più assillante e drammatico) — sia pratici, quali i mezzi da usare per la colonizzazione, o quelli per la difesa dei propri diritti. È forse per questo che negli scritti d'epoca successiva, anche quelli relativi ai viaggi, gli accenni ad argomenti di tecnica nautica sono assai meno frequenti che nel *Giornale di bordo*.

D'altra parte, come testimoniano anche i due episodi del 1498 e del 1502 a cui abbiamo fatto riferimento, col tempo l'esperienza nautica di Colombo era divenuta più matura e completa. Sempre però egli rimase convinto dell'importanza fondamentale delle conoscenze empiriche per la preparazione tecnica degli uomini di mare, come dimostra la lettera ai re Cattolici del 6 febbraio 1502, una lettera che a torto e un po' superficialmente è stata definita «una de las típicas disertaciones científicas de que gusta tanto el Almirante»⁽⁶⁰⁾. In realtà nella lettera la scienza — quella di Colombo, naturalmente — ha uno spazio molto limitato. Emerge piuttosto la sua matura esperienza, capace di visioni d'insieme di largo respiro, la sua prudenza e, in una parola, la sua grandezza di marinaio.

Non senza ragione in una lettera del 1501 ai re Cattolici Colombo poteva proclamare orgogliosamente «En la marinería [Nuestro Señor] me fiso abundoso»⁽⁶¹⁾.

Note

(1) Ma vale la pena di ricordare un esempio recente: A. MASCARENHAS BARRETO, *O Português Cristóvão Colombo, agente secreto do Rei dom João II*, Amadora, Ed. Referendo, 1988, il cui titolo anticipa già la fantasiosa, incredibile, tesi del libro.

(2) L. ARRANZ, *Cristóbal Colón*, nella coll. *Protagonistas de América*, vol. I, Madrid, Historia 16, 1987.

(3) Si potrebbero ricordare altri documenti, ma quelli citati sono tra i più significativi e tra quelli che non possono in alcun modo essere contestati.

(4) B. de LAS CASAS, *Historia de las Indias*, 1. I, cap. XIV; cfr. l'ed. a cura di A. MILLARES CARLO, México, Fondo de Cultura Económica, 1981 (3ª ed.), vol. I, p. 70.

(5) Per la diffusione di questa leggenda e le sue varianti, cfr. J. GIL, *La tradición del piloto anónimo*, in *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetaneas*, a cura di J. GIL e C. VARELA, Madrid, Alianza Universidad, 1984, pp. 126-28.

(6) Mi sia permesso rinviare per tutta la questione al mio *Colombo vero e falso. La costruzione delle Historie fernandine*, Genova, Sagep, 1989.

(7) Quasi tutte e con le stesse argomentazioni riferite dal Las Casas (cfr. F. COLOMBO, *Le Historie della vita e dei fatti di Cristoforo Colombo*, a cura di R. CADDEO, Milano, Alpes, 1930, vol. I, pp. 41-80 e B. de LAS CASAS, ed. cit., vol. I, pp. 37-72); il confronto tra i due testi sembra provare che entrambi attinsero a una documentazione più antica, che però il Las Casas integrò in modo più sistematico. La responsabilità delle *Historie* è maggiore anche perché l'opera ebbe più precoce e larga diffusione.

(8) L'ultimo atto che attesta la presenza di Colombo in Liguria è infatti quello redatto a Savona il 7 agosto 1473 dal notaio Pietro Corsaro; cfr. *Raccolta di documenti e studi pubblicati della R. Commissione Colombiana*, Roma, Ministero Pubblica Istruzione, 1892-1896 (*Raccolta Colombiana*), parte II, vol. I, pp. 130-32.

(9) In un noto brano del *Giornale di bordo*, alla data del 21 dicembre, Colombo dichiara: «Yo e andado veynte y tres años en la mar», il che ci riporterebbe per la data d'inizio delle sue navigazioni al 1469. Però il seguito del brano: «sin salir d'ella tiempo que se aya de contar», considerato che tra il 1469 e il 1492 egli trascorse alcuni anni senza navigare, per definire e poi perorare in Spagna il suo progetto, credo debba far pensare a una data precedente. Del resto in una lettera

ai re Cattolici del 1501 Colombo scrive: «Muy altos Reyes: de muy pequeña edad entré en la mar navegando...» (cfr. *Raccolta Colombiana*, parte I, vol. II, p. 79), e diciotto anni (cioè quanti ne avrebbe avuti se avesse cominciato a navigare nel 1469) non possono certo essere considerati — e ancor più non avrebbero potuto esserlo nel '500 — una «pequeña edad» per un marinaio.

(10) Su questi limiti di tempo, cfr. G. FERRO, *Le navigazioni lusitane nell'Atlantico e Cristoforo Colombo in Portogallo*, Milano, Mursia, 1984, pp. 221-45.

(11) Di questa fuga parlano, ma in modo diverso, tanto le *Historie* attribuite a Fernando Colombo (cfr. ed. cit., vol. I, pp. 94-95 e 98-102), quanto l'*Historia de las Indias* del Las Casas (cfr. ed. cit., vol. I, pp. 155-56). Il Las Casas ha qualche incertezza sulla data dell'arrivo di Colombo in Spagna, mentre le *Historie* attribuiscono a João II un atteggiamento altezzoso e sprezzante nei confronti del Genovese, che mal si concilia con quanto sappiamo dei successivi rapporti di Colombo col sovrano portoghese. Di quest'ultimo si è conservata una lettera del marzo 1488 (vedila in *Cartas de particulares*, ecc., cit., pp. 142-43), in cui si dà assicurazione a Colombo che se vorrà tornare in Portogallo, non dovrà temere d'esser «preso, retenido, acusado, çitado nem demandado» per una non meglio specificata pendenza che aveva con la giustizia di quel paese. Fu probabilmente questa lettera che permise a Colombo di tornare a Lisbona per assistere nel dicembre di quell'anno all'arrivo a corte di Bartolomeu Dias. In quell'occasione Colombo si convinse dei vantaggi che offriva il suo progetto (cfr. più oltre la nota 19).

(12) A sud dell'attuale Benguela, in Angola, a poco più di 13° lat. S.

(13) Sui motivi della segretezza con cui Colombo lasciò il Portogallo si è molto discusso; le ipotesi più accreditate sono esposte in G. FERRO, op. cit., pp. 243-44.

(14) È evidente infatti che non avrebbe potuto scegliere come punto di partenza per la traversata dell'Atlantico le Canarie, ma sarebbe dovuto partire dalle Isole del Capo Verde (cfr. P.E. TAVIANI, *I viaggi di Colombo. La grande scoperta*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1984, vol. I, p. 9).

(15) La B 22, che è una annotazione piuttosto lunga a commento del cap. V dell'*Historia rerum*, si conclude così: «Sub linea equinociali perpendiculariter est castrum Mine serenissimi regis Portugalie, quem vidimus» (cfr. *Raccolta Colombiana*, parte I, vol. II, p. 294); la C 16, che commenta il cap. VI del *De mundo* del D'Ailly, recita invece: «Zona Torida, non est inhabitabilis, quia per eam hodie navigant Portugallenses, imo est populatissima, et sub linea equinoxialis est castrum Mine serenissimi regis Portugalie, quem vidimus» (*Ibid.*, p. 375). Il *quem* in luogo di *quod*, che si ripete in entrambe, ci conferma che il postillatore è lo stesso; la somiglianza delle due frasi poi fa pensare che siano state apposte in tempi molto vicini.

(16) Come la C 490 (*Ibid.*, p. 407), di cui si dovrà riparlare.

(17) Questi accenni sono ricordati in P.E. TAVIANI, *Cristoforo Colombo. La genesi della grande scoperta*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1974, vol. II, pp. 157-58.

(18) B. de LAS CASAS, *Historia de las Indias*, ed. cit., vol. I, p. 162.

(19) È la C 23 della numerazione del De Lollis (cfr. *Raccolta Colombiana*, parte I, vol. II, pp. 376-77), che però non è una vera e propria postilla, ma fa parte di una lunga annotazione che non ha relazione col testo. La frase iniziale «Nota quod hoc anno de 88, in mense decembri, apulit in Ulixiponam Bartholomeus Didacus, capitaneus trium caravellarum», e quella «in quibus omnibus interfui» che ricorre più oltre, interpretate letteralmente, avevano fatto pensare che Colombo avesse partecipato al viaggio, o comunque si fosse trovato presente al ritorno del Dias a Lisbona, e che la postilla fosse stata scritta nel 1488. In realtà, come ha dimostrato recentemente D. RAMOS, *El sigilo en la preparación del viaje de Bartolomeu Dias y el paralelo sigilo de la inicial negociación de Colón en España, con los efectos derivados* (comunicazione presentata al Congresso Int. «Bartolomeu Dias e a sua época», Porto, 21-24 sett. 1988), Colombo assistette all'arrivo del Dias a Beja, dove si trovava la Corte (a questo avvenimento bisogna quindi riferire l'inciso «in quibus omnibus interfui»). Quanto all'*hoc anno de 88*, se si tiene presente il modo in cui venivano compilate le postille, si può pensare che derivi dalla trascrizione di un appunto precedente, e che non abbia perciò alcun significato cronologico.

(20) Il documento Assereto, che è del 25 agosto 1479, ci dice che a questa data Colombo si accingeva a tornare in Portogallo, ma ancora per conto di armatori e mercanti genovesi. Quindi Colombo non può aver navigato con i Portoghesi prima del settembre 1479, e cioè per più di sei anni. Gli accenni alla Mina ci riportano poi, per il suo viaggio a questa località, a dopo il 1482.

(21) B. de LAS CASAS, *Historia de las Indias*, ed. cit., vol. I, p. 146.

(22) Ma vedi quanto si è detto alla nota 9.

(23) Sulle dimensioni di questa esperienza, cfr. P.E. TAVIANI, *Cristoforo Colombo*, ecc., cit., vol. I, pp. 46-110 e vol. II, pp. 60-122.

(24) Su questi viaggi, cfr. I. LUZZANA CARACI, op. cit., pp. 117-26.

(25) Sui contatti di Colombo con i francescani della Rábida esiste una vasta letteratura. Mi limito a ricordare le opere da cui è possibile trarre più interessanti spunti di riflessione: J. MANZANO MANZANO, *Cristóbal Colón. Siete años decisivos de su vida, 1485-1489*, Madrid, Ed. Cultura Hispánica, 1964; A. RUMEU de ARMAS, *La Rábida y el descubrimiento de América*, Madrid, Ed. Cultura Hispánica, 1968; D. RAMOS, *Por qué tuvo Colón que ofrecer su proyecto a España*, Cuadernos Colombineos, n. 3, Valladolid, Casa-Museo de Colón, 1973; P.E. TAVIANI, *Cristoforo Colombo. La genesi della grande scoperta*, cit.

(26) Cfr. G. PISTARINO, *Il Medioevo in Cristoforo Colombo*, in *Saggi e documenti*, VI, Coll. *Studi e testi*, serie storica, n. 8, Genova, Civico Ist. Colombiano, 1985, pp. 453-77 e I. LUZZANA CARACI, *La cultura di Colombo*, in «Atti IV Convegno Int. di Studi Colombiani», Genova, Civico Ist. Colombiano, 1987, vol. II, pp. 209-28.

(27) Senza voler mettere in dubbio la profondità religiosa di Colombo e il suo desiderio di farsi strumento di Dio per la riconquista della Casa Santa, non si può fare a meno di osservare però che questo scopo poteva avere per lui anche un valore strumentale, poiché era indubbiamente un ottimo argomento a sostegno delle sue teorie. Non per nulla nel *Giornale di bordo* Colombo scrive che avrebbe trovato «la mina del oro y la espeçería», in modo che entro tre anni i re Cattolici avrebbero

potuto realizzare la conquista di Gerusalemme, proprio dopo che il naufragio della *Santa Maria* aveva bruscamente compromesso i suoi progetti, rendendo fin troppo evidenti i rischi che comportava e avrebbe comportato in futuro l'impresa delle Indie (cfr. C. COLOMBO, *Il Giornale di bordo*, in *Nuova Raccolta Colombiana*, Roma, Min. Beni Culturali e Ambienti, 1988, vol. I, tomo I, p. 212).

(28) Se pensiamo poi alle argomentazioni che sarebbero state adottate dalla commissione esaminatrice che nel 1486 prese in esame il suo progetto e lo respinse, anche a voler credere che quelle argomentazioni non siano state né le sole, né le più importanti, è evidente che chi le sosteneva aveva una cultura nautica piuttosto antiquata, dalla quale Colombo non poteva imparare proprio nulla (cfr. I. LUZZANA CARACI, *Colombo vero e falso*, cit., pp. 213-21).

(29) G. FERNANDEZ de OVIEDO, *Historia general y natural de las Indias*, in «Biblioteca Autores Españoles», tomo CXVII, Madrid, 1959, vol. I, pp. 20-21.

(30) Questo tema è stato trattato da J. VARELA MARCOS in una comunicazione al Congresso Int. «Bartolomeu Dias e a sua época», Porto, 21-24 sett. 1988.

(31) Su queste esperienze, si veda G. FERRO, op. cit., pp. 225-235.

(32) Che queste misurazioni si possano riferire a un solo viaggio è sostenuto da A. MAGNAGHI, *Questioni Colombiane*, Napoli, Loffredo, s.d., p. 53.

(33) Che non è la stessa cosa di 24000 miglia, come vorrebbe dimostrare J. GIL, *Introducción a El libro de Marco Polo*, Madrid, Testimonio Compañía Editorial, 1986, p. 81.

(34) Su questo tema restano sempre valide le argomentazioni di A. MAGNAGHI, op. cit., pp. 39-64.

(35) Cfr. S. E. MORISON, *Admiral of the Ocean Sea. A life of Christopher Columbus*, Boston, 1942; trad. it. *Cristoforo Colombo. Ammiraglio del Mare Oceano*, Bologna, Il Mulino, 1967, pp. 598-601 e P.E. TAVIANI, *I viaggi di Colombo*, ecc., cit., vol. I, pp. 222-24.

(36) È proprio la rapidità eccezionale con cui varia la pressione che determina quei «segni» a cui fanno riferimento gli autori moderni, ma che anche gli antichi marinai conoscevano, ossia l'inquietudine degli animali, il colore del cielo, ma soprattutto il caratteristico aspetto del mare, che assume riflessi cupi e consistenza oleosa. Si veda a proposito di questi segni il curioso trattatello allegato al portolano di G. Azurri (G. AZURRI, *Carta di navigare*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1985, pp. 236-245).

(37) Cfr. I. LUZZANA CARACI, *Colombo vero e falso*, cit., pp. 329-333.

(38) «Notiamo ancora una volta che quel "mediocre navigatore" aveva un modo particolarmente esatto di trovare la sua strada, con una rotta nuova, nonostante una navigazione movimentata, in regioni che aveva appena scoperte» (G. B. CHARCOT, *Christophe Colomb vue par un marin*, Parigi, 1928; trad. ital. *Cristoforo Colombo visto da un marinaio*, Firenze, R. Bemporad e F., 1932, p. 279); «...da quando aveva lasciato le Isole del Capo Verde, non era più stato in grado di

verificare la propria posizione sulla base di una terra conosciuta... Con tutto ciò, egli aveva per tutto il tempo tenuto un così preciso computo della navigazione da trovarsi ora in condizione di fissare la rotta esatta per l'Hispaniola» (S. E. MORISON, op. cit., p. 566).

(39) O. BALDACCI, *Il segreto di Colombo: solo le rotte atlantiche del primo viaggio?*, in *Scritti in onore del Prof. Paolo Emilio Taviani*, «Annali della Fac. di Scienze Politiche», Univ. di Genova, XI-XIII (1983-86), tomo III, pp. 13-29.

(40) Cfr. C. COLOMBO, *Giornale*, ecc., cit., p. 90: «Aquí tomó el Almirante el altura con un cuadrante esta noche...».

(41) «Aquí se halló el Almirante en 42 grados de la línea equinocial a la parte del Norte, como en el puerto de Mares, pero aquí dize que tiene suspenso el cuadrante hasta llegar a tierra que lo adobe» (*Ibid.*, p. 116).

(42) *Ibid.*, p. 164.

(43) Cfr. A. MAGNAGHI, op. cit., pp. 125-152.

(44) L'accenno contraddice quanti sostengono che Colombo non avesse pratica di questo strumento (S. E. MORISON, op. cit., p. 192) o che, persino negli ultimi viaggi, non lo sapesse usare (J. GIL, *Introducción*, cit., p. 81). È vero piuttosto che se ne servì poco, preferendo sempre il quadrante (che in navigazione era più comodo). Del resto, se si pensa al margine d'errore che nei primi anni del Cinquecento aveva quello strumento, non si può dar torto a Colombo per averne fatto un uso limitato.

(45) C. COLOMBO, *Giornale*, cit., p. 264.

(46) S.E. MORISON, op. cit., p. 326.

(47) Che fosse un astrolabio nautico e non astronomico risulta chiaro dal contesto.

(48) J. de BARROS, *Da Asia*, Dec. I, 1. IV, cap. 2.

(49) O. BALDACCI, op. cit., pp. 21 segg.

(50) La bibliografia relativa al *Giornale di bordo* è cospicua e si accresce di giorno in giorno. Per un orientamento si rinvia all'elenco compilato da S. CONTI in appendice al II tomo del I vol. dell'ed. della *Nuova Raccolta* e alle schede della stessa autrice in *Un secolo di bibliografia colombiana, 1880-1985*, Genova, Cassa di Risparmio di Genova e Imperia, 1986.

(51) J.F. GUILLEN TATO, *La parla marinera en el Diario del primer viaje de Cristóbal Colón*, Madrid, Inst. Histórico de la Marina, 1951.

(52) J. GIL, *Prologo* a C. COLON, in *Textos y documentos completos*, Madrid, Alianza Universidad, 1982, p. XXIII.

(53) C. VARELA, *La lingua di Colombo e la lingua del «Giornale di bordo»*, in *Nuova Raccolta Colombiana*, cit., vol. I, tomo II, pp. 43-49.

(54) G. BERTONE, *Appunti sugli italianismi linguistici di Colombo*, in *Columbeis II*, Genova, D.AR.FI.CLE.T., 1987, pp. 19-29.

(55) M. DAMONTE, *Le lingue di Cristoforo Colombo*, in *Columbeis II*, cit., pp. 9-18.

(56) Ma questo termine è stato notato; cfr. G. BERTONE, op. cit., p. 27.

(57) Cfr. il testo originale in C. COLOMBO, *Giornale*, ecc., cit., p. 180.

(58) Gli esempi sono moltissimi. Ricordo le date sotto le quali nel *Giornale* si possono trovare i più evidenti: 17, 18, 28, 29 e 31 ottobre; 4, 24, 25 e 27 novembre; 5, 6, 7 e 20 dicembre; 5, 10 e 12 gennaio.

(59) Cfr. il testo originale in COLOMBO C., *Giornale*, ecc., cit., p. 148.

(60) Cfr. C. COLON, *Textos*, ecc., cit., p. 180, in nota.

(61) *Ibid.*, p. 252.

MARIA PIA GUERRIERI ROTA

LA PODESTERIA DEL BISAGNO AL TEMPO DEI COLOMBO

La collocazione di questa relazione in una giornata di studi dedicata a temi colombiani si giustifica non solo perché gli avi di Colombo abitarono Quinto (dove forse nacque lo stesso Cristoforo), né perché il padre esercitò nella giovinezza l'arte della tessitura nella periferia orientale della città di Genova, né perché la madre, Susanna Fontanarossa, era nativa di Ginestrato, ma anche perché dei quasi mille atti notarili consultati per questa ricerca, alcuni, ancora sconosciuti, si riferiscono ad attività del nonno e degli zii materni del Navigatore.

La Podesteria del Bisagno, una delle tre grandi Podesterie urbane, nel XV secolo si stendeva lungo la valle omonima, dalla foce del corso d'acqua fino alla displuviale con la val Trebbia, comprendendo i sobborghi esterni alle mura cittadine (San Vincenzo, Santo Stefano) e verso oriente tutta la fascia costiera fino a Nervi, con il sistema orografico della "montagna di Fascia" che sta alle sue spalle⁽¹⁾.

La sua vicinanza a Genova fu la causa della precoce antropizzazione del comprensorio, con un progressivo ampliamento dello spazio agricolo e degli insediamenti ad esso connessi, ma anche con una sempre più marcata vocazione ad ospitare servizi per il centro urbano vicino. Così il Giustiniani all'inizio del secolo successivo potrà scrivere che la valle "produce ottimi vini, perfetto latte, varii et preciosi frutti", tutte cose però di poco conto se paragonate "alla commodità di lavare panni et asciugarli, che porge la valle alla città, et ricevimento che fa di tutto il gietto che supera dalle fabbriche, che si fanno continuamente in la città"⁽²⁾.

La Genova medievale, con i suoi spazi angusti, aveva infatti trovato in quest'area ampia appena fuori le mura, una comoda sede per le tante attività che non potevano trovare posto entro la cerchia muraria. Così, oltre ai servizi elencati dal Giustiniani, nei sobborghi orientali si collocava tutta una serie di attività artigianali collegate soprattutto alla lavorazione della lana; alla Foce invece, oltre ai cantieri navali, erano il Lazzaretto, il carcere e la fossa comune dove trovavano posto più dei due terzi dei defunti genovesi (quelli che