

LUIGI AVONTO

I COMPAGNI ITALIANI DI MAGELLANO

con un'appendice sul
"Roteiro" di un pilota genovese

sotto gli auspici di

ACADEMIA NACIONAL
DE LETRAS DEL URUGUAY
MONTEVIDEO

ACCADEMIA ARCHEOLOGICA
ITALIANA
ROMA

1992

V centenario colombiano



ediciones "El Galeón"



ediciones "El Galeón"

Nato nel 1946, Luigi Avonto ha dapprima conseguito la laurea in Lingue e Letterature Straniere presso l'Università "L. Bocconi" di Milano (1969) e successivamente la laurea in Lettere presso l'Università degli Studi della stessa città (1972) ed è stato per vari anni docente di ruolo di Lingua e Letteratura Inglese.

Parallelamente all'attività didattica, ha svolto un'intensa attività di ricerca in campo storico, producendo numerose monografie, saggi e articoli che hanno incontrato ampi consensi da parte degli studiosi e del pubblico, sia in Italia che all'estero.

Dal 1977 al 1984 è stato Direttore responsabile, iscritto all'Ordine dei Giornalisti, della rivista "Bollettino Storico Vercellese", una delle più prestigiose pubblicazioni specializzate dell'area subalpina. Fra gli studi più importanti da lui editi in quel periodo si ricordano, in particolare, i seguenti:

il monumentale volume *Da Vercelli, da Biella tutto intorno*, V. vol. della collana "Andar per castelli", ed. MILVIA, Torino 1980, opera di considerevole importanza nella bibliografia italiana concernente i castelli e le antiche fortificazioni, ed il volume *I Templari in Piemonte. Ricerche e studi per una storia dell'Ordine del Tempio in Italia*, "Biblioteca della Società Storica Vercellese", 1982, riconosciuto dalla critica specializzata come uno dei più importanti studi sui Templari finora realizzati in Italia.

Vincitore, nel 1983, del concorso indetto dal Ministero degli Affari Esteri in Roma per l'assegnazione agli Istituti Italiani di Cultura operanti all'estero, Luigi Avonto è stato nominato Addetto presso l'Istituto Italiano di Cultura di Melbourne (Australia), ed ha successivamente prestato servizio negli Istituti di Cultura di Barcellona (Spagna) e Montevideo (Uruguay).

LUIGI AVONTO

I COMPAGNI ITALIANI
DI MAGELLANO

con un'appendice sul
"Roteiro" di un pilota genovese

sotto gli auspici di

ACADEMIA NACIONAL
DE LETRAS DEL URUGUAY
MONTEVIDEO

ACCADEMIA ARCHEOLOGICA
ITALIANA
ROMA

1992

V centenario colombiano

Colección **HISTORIA 3**
"EL GALEON" - Roberto Cataldo
Librería Anticuaria
Maldonado 1400 - Tel. 90 39 58
Casilla de Correo 458

© LUIGI AVONTO
DERECHOS RESERVADOS DEL AUTOR

ediciones  "El Galeón"

Avonto, Luigi

I compagni italiani di Magellano: con un'appendice sul "Roteiro" di un pilota genovese / Luigi Avonto; sotto gli auspici di Academia Nacional de Letras de Uruguay y Accademia Archeologica Italiana. - Montevideo: El Galeón, 1992. -- 419 p.; 24 cm. -- (Colección HISTORIA; 3)

Bibliografía: p. 405-19

ISBN: 9974-553-04-0

1. VIAJES DE DESCUBRIMIENTOS
2. EXPEDICIONES
3. MAGALLANES, FERNANDO DE (Biog.)

CDU 910.4 MAGALL (26) = 50 (1.450)
CDD 910.908.851

*AI MARINAI DI IERI E DI OGGI
E A TUTTI COLORO CHE AMANO IL MARE*

“Deliberai... far experientia di me et andare a vedere quelle cose che potessero dare alguna satisfatione a me medesimo et potessero partorirne qualche nome appresso la posterità”.

(Relazione di Antonio Pigafetta.
Dedica a Philippe de Villiers
de l'Isle-Adam)

*”Io son Leon Pancaldo savonese
Ch’il mondo tutto rivoltai a tondo:
Le grand’Isole incognite e il paese
D’Antipodi già viddi; e ancor giocondo
Pensava rivederlo; ma comprese
L’invitto Re di Portugal che al mondo
Di ciò lume daria; però con patti
Ch’io non torni mi diè duo mil ducatti”.*

(Leone Pancaldo su se stesso. Dalle
Memorie di Savona del cronista G.
Verzellino)

“Uno di questi è il ‘maestre’, che si chiama Giovan Battista, il quale è l’uomo principale che essi avevano, poiché, dopo che uccisero Ferdinando Magellano, fu lui che condusse questa flotta alle Molucche”.

(Dalla lettera del capitano
Antonio de Brito al re di
Portogallo, 11 febbraio 1523)

PREMESSA

Come tutti sanno, è inevitabile che ogni prefazione o prologo ad un libro sia l'ultima cosa ad essere scritta da un autore. La presente premessa non fa eccezione ad una consuetudine tanto radicata quanto ovvia e mi consente, a conclusione di questo volume, di gettare uno sguardo d'insieme al lavoro compiuto, ripercorrendo mentalmente i momenti che mi hanno condotto alla sua realizzazione.

È un'opera, questa sui compagni italiani di Magellano, che nasce da studi, ricerche e riflessioni di lunghi anni sui profondi cambiamenti prodotti nel mondo dall'età delle grandi scoperte geografiche, scoperte alle quali l'Italia del Rinascimento, con i suoi dotti ed esperti di cosmografia, i suoi cartografi, mercanti e uomini di mare, attivissimi in tutti i centri più importanti dell'Europa del tempo, diede senza dubbio un contributo non solo considerevole, ma decisivo. Si tratta di un contributo che non è stato ancora pienamente valutato dagli studiosi, sia italiani che stranieri, tant'è vero che a tutt'oggi mancano lavori di sintesi che possano validamente orientare nelle loro ricerche quanti sono interessati all'argomento.

Nei lunghi anni di studio dedicati alle ricerche sull'età delle grandi scoperte geografiche, ed in particolare all'indagine sull'apporto italiano allo straordinario ampliamento della conoscenza del mondo cui si assiste tra la fine del XV secolo e i primi decenni del XVI (si pensi, tanto per fare qualche nome fra i più noti, a Colombo, Vespucci, Giovanni e Sebastiano Caboto, Verrazzano), la grande spedizione di Magellano, che per la prima volta nella storia dell'umanità circumnavigò il globo, sempre attirò la mia attenzione non solo per l'arditezza dell'impresa e per i giganteschi risultati conseguiti dal punto di vista geografico, ma soprattutto perché in essa scorgevo, da un lato lo sviluppo ed il coronamento finale della stessa concezione che spinse Colombo ad un'impresa divenuta paradigmatica per tanti altri navigatori - quella di *buscar el Levante por el Poniente* -, dall'altro la fusione, per così dire, delle conoscenze pratiche e delle abilità tecniche dei popoli dell'Europa occidentale in equipaggi che mai in seguito furono così internazionali, quasi conferma, sul piano pratico più immediato, per quanto probabilmente fortuita, di quella tendenza all'universalismo che il regno del giovane Carlo d'Asburgo sembrò per un

certo tempo sviluppare fra il 1519, anno appunto dell'elezione di Carlo ad imperatore e della partenza della spedizione di Magellano, ed il 1530, anno in cui i trionfi imperiali, in certo qual modo annunciati dalla simbolica presa di possesso del mondo da parte della nave *Victoria*, parvero sul punto di realizzare concretamente il sogno della monarchia universale (1).

Quanto all'ultimo aspetto poc'anzi accennato, quello della composizione internazionale degli equipaggi di Magellano, all'interno dei quali risulta senza dubbio particolarmente rilevante la presenza dell'elemento italiano da me studiato nel presente volume, uno storico spagnolo, Juan Gil, ha recentemente osservato che le vicende che portarono all'arruolamento dei tecnici di navigazione e dei marinai necessari per una spedizione di tale portata rivelano "una alarmante carencia de técnica en España" fin dai primi tempi delle grandi imprese nautiche dell'età delle scoperte, carenza che alla lunga sarebbe risultata "profundamente perjudicial para sostener un imperio ultramarino" (2). Ed infatti, se proprio in quel momento la carica di "piloto mayor" di Spagna fu assegnata non ad uno spagnolo, ma ad uno straniero, l'italiano Sebastiano Caboto (5 febbraio 1518), successore di Amerigo Vespucci nel prestigioso ufficio, ed il comando della spedizione che doveva raggiungere le Isole delle Spezie per la via d'Occidente

(1) Per l'idea di monarchia universale e la tendenza all'universalismo, ispirate al giovane Carlo V dall'italiano Mercurino Arborio di Gattinara, Gran Cancelliere dell'imperatore e suo educatore politico, cfr. J. M. HEADLEY, *The Emperor and His Chancellor*, Cambridge University Press, 1983, e L. AVONTO, *Mercurino Arborio di Gattinara e l'America. Documenti inediti per la storia delle Indie Nuove nell'archivio del Gran Cancelliere di Carlo V*, Biblioteca della Società Storica Vercellese, Vercelli 1981. Sull'utilizzazione dell'immagine della nave *Victoria* nel simbolismo della propaganda imperiale asburgica e nelle opere degli assertori della monarchia universale, cfr. F. AMBROSINI, *Paesi e mari ignoti. America e colonialismo europeo nella cultura veneziana (secoli XVI-XVII)*, Venezia 1982, pp. 70-71.

(2) J. GIL, *Mitos y utopías del Descubrimiento, 2: El Pacífico*, Madrid 1989, p. 18.

fu affidato ad un portoghese come Ferdinando Magellano, sul piano pratico più immediato dell'effettiva attuazione della grande impresa il governo di ben tre delle cinque navi della flotta fu conferito a "maestres" italiani, mentre, dopo la scoperta dello stretto, l'attraversamento dell'immensa e sconosciuta distesa d'acqua del Pacifico fu realizzato utilizzando l'abilità e l'esperienza marinara di piloti italiani alla guida di due delle tre superstiti navi.

Non solo, ma senza il considerevole apporto della componente italiana della spedizione anche sotto il profilo della piena adesione spirituale alla medesima, senza cioè quella curiosità tipicamente rinascimentale che spinse un gentiluomo come Pigafetta ad arruolarsi come semplice combattente al seguito di Magellano pur di "far experientia" diretta di quel che aveva letto e sentito raccontare dai dotti circa le meraviglie che si trovavano navigando nell'oceano, noi oggi conosceremmo ben poco di quella che fu senza dubbio una delle più grandi imprese marinare di tutti i tempi: ben due su tre dei superstiti diari di viaggio, grazie ai quali possiamo oggi conoscere le vicende della spedizione di Magellano, furono infatti scritti da partecipanti italiani al grande viaggio, uno da Pigafetta, l'altro da un anonimo pilota ligure della nave capitana *Trinidad*, che, come chiarisco in questo libro, va quasi certamente identificato con il savonese Leone Pancaldo, protagonista, dopo la grande spedizione, di tante altre avventurose e drammatiche vicende che ho potuto ricostruire attraverso lo studio di una documentazione incredibilmente sparsa fra Italia, Spagna e Portogallo, con appendici sino all'Argentina e al Paraguay.

Lo studio della spedizione di Magellano suggerisce inoltre talune importanti considerazioni di altro genere, alle quali ritengo qui opportuno accennare brevemente. Come ha potuto recentemente accertare Juan Gil nel suo pregevole lavoro dedicato alla scoperta del Pacifico, il viaggio di Magellano fu "un triunfo de la Banca burgalesa" (3), ossia un successo dei mercanti-banchieri di Burgos - in particolare di Cristóbal de Haro - in aperta concorrenza con quelli genovesi di Siviglia - i Grimaldi, i Centurione, gli Spinola e vari altri - i quali erano stati sino a quel momento gli unici stranieri ad intervenire nei traffici delle Indie, esercitando una sorta di monopolio bancario. Ciò fu reso possibile da una serie di

(3) J. GIL, *Op.cit.*, p. 14.

circostanze che avevano alterato il panorama internazionale. Anzitutto, il re di Portogallo aveva avviato misure restrittive nei confronti dei mercanti di Burgos, cominciando con il loro principale rappresentante, Cristóbal de Haro, il quale passò pertanto in Castiglia proprio nel 1518. In secondo luogo, al trono di Spagna era salito nel 1517 un adolescente cresciuto nelle Fiandre, Carlo d'Asburgo, il futuro imperatore Carlo V, ben presto assillato dalla necessità di continui ingenti prestiti per l'attuazione della sua politica. Era l'occasione propizia - scrive il Gil - perché si aprissero nuove porte al denaro dei Függer o dei Welser, o perché potesse ristabilirsi in Spagna l'equilibrio commerciale rotto dall'irresistibile polo di attrazione di Siviglia. Fu così che i banchieri di Burgos, con l'appoggio di quelli tedeschi, cercarono di combattere la supremazia del Sud, cercando di strappare ai genovesi il mercato da loro controllato.

Nulla di più ovvio che di lì a poco, dopo il ritorno della *Victoria* in Spagna (1522) e la fondazione della *Casa de Contratación de la Especiería* in La Coruña, della quale Cristóbal de Haro venne nominato *factor*, i mercanti-banchieri genovesi di Siviglia cercassero immediatamente di reagire per scongiurare il nuovo pericolo che veniva a minacciare i loro interessi. Il 2 dicembre 1524, alcuni potenti mercanti residenti a Siviglia, in massima parte genovesi (Franco Leardo, Leonardo Cataño, Pero Benito de Basiñana, Juan de Riberol, ecc.), si impegnarono pertanto ad investire somme cospicue per inviare, al comando del "piloto mayor" Sebastiano Caboto, una nuova spedizione alle Molucche per lo stretto di Magellano, spedizione sfortunata che salpò nell'aprile del 1526 e che, per motivi non ancora ben chiariti, finì invece per cambiare meta fermandosi al Río de la Plata ed avviando l'attività di esplorazione del bacino di quell'immenso fiume.

Vorrà il lettore perdonare questa che potrebbe apparire una semplice digressione, ma è proprio tenendo conto degli avvenimenti poc'anzi accennati che possono risultare più comprensibili talune importanti vicende degli ultimi anni dell'esistenza di un compagno italiano di Magellano come Leone Pancaldo, il quale, proprio su incarico della potente compagnia di mercanti genovesi di Valencia costituita da Urbano Centurione e Francesco Pozzobonello, ai quali si erano uniti altri genovesi, quali Giovanni Pietro Vivaldi, mercante in Siviglia, Nicola Fieschi, mercante in Cadice, Pietro Antonio Achino e Pietro Benito Grillo di Bassignana, ebbe il comando di una spedizione a scopo commerciale che

partendo da Cadice doveva raggiungere, attraverso lo stretto di Magellano, il Perù da poco scoperto e delle cui ricchezze tanto si favoleggiava a quel tempo in Spagna.

Orbene, questa vicenda della vita di Leone Pancaldo, alla quale non ho mancato di dedicare spazio nel presente volume, non solo conferma la piena ripresa di iniziativa, nei confronti dei loro concorrenti del Nord, da parte dei mercanti, armatori e banchieri genovesi del Sud della Spagna per nulla spaventati dal recente insuccesso della spedizione di Caboto, ma ci fa assistere anche alla realizzazione di una spedizione privata, autorizzata dalla Corona, che non esiterei a definire come una vera e propria spedizione *genovese*, dal momento che genovesi furono gli ingenti capitali in essa investiti dai menzionati mercanti di Valencia, Cadice e Siviglia e quasi interamente costituiti da genovesi persino gli equipaggi delle due navi che sotto la guida del savonese Pancaldo avrebbero dovuto raggiungere il Perù attraverso lo stretto di Magellano in cui Leone già aveva navigato 16 anni prima con il grande capitano portoghese.

L'impresa, senza dubbio degna di nota, fallì, proprio all'imboccatura dello stretto, per l'imprudenza del giovane capitano della nave che avrebbe dovuto seguire di conserva la capitana di Pancaldo, cosicché Leone e i suoi uomini dovettero invertire rotta e portarsi al Río de la Plata, ove si unirono alla spedizione di Don Pedro de Mendoza. Per un caso fortuito, dunque, questa spedizione organizzata dai mercanti genovesi di Valencia, capitanata dal ligure Pancaldo e costituita in massima parte da marinai parimenti liguri, sarebbe divenuta quella che alcuni storici rioplatensi hanno suggestivamente definito come "la primera expedición genovesa al Río de la Plata", ricerca di salvezza, quest'ultimo, per lo sfortunato Pancaldo e per i suoi uomini e in certo qual modo anticipazione profetica della meta che tre secoli dopo sarebbe stata prescelta da innumerevoli altri liguri ed italiani d'ogni regione che si trasferirono proprio al Río de la Plata in cerca di un avvenire migliore.

Prima di concludere, vorrei ancora rammentare un'esperienza particolarmente stimolante che ho potuto compiere nel corso degli anni in cui è venuta in me maturando l'idea di dedicare un volume ai compagni italiani di Magellano. Durante la mia lunga e paziente ricerca sull'argomento, ricerca condotta nel poco tempo libero dagli impegni di lavoro in ben tre diversi continenti, nei quali ho a lungo soggiornato in questi ultimi otto anni a seguito dei trasferimenti connessi alla mia attività professionale, ho avuto oc-

casione di ripercorrere, a volte soltanto dall'alto di un aereo, altre volte durante viaggi a scopo di piacere e di studio, non poche delle terre avvistate e descritte nei loro diari di viaggio da due illustri connazionali che seguirono Ferdinando Magellano: Antonio Pigafetta e Leone Pancaldo. L'emozione è stata intensa ed alcune delle testimonianze visive da me raccolte sui luoghi da loro visitati hanno trovato spazio in questo libro insieme alle riflessioni che esse mi hanno suggerito. I documenti d'archivio, le relazioni di viaggio e la vasta bibliografia consultati, hanno per lo più trovato risponde e conferme nelle visite a diversi dei luoghi ricordati in quest'opera, fatto, questo, che ha contribuito a rendere per me vive e parlanti tante carte sepolte sotto la polvere degli archivi e delle biblioteche. È dunque con grande soddisfazione - soprattutto per aver assolto ad una promessa fatta a me stesso, oltre che agli studiosi e agli amici che per anni mi hanno dimostrato il loro apprezzamento per il lavoro che stavo compiendo - che posso finalmente licenziare alle stampe, in occasione del V centenario dell'impresa di Colombo, diretta progenitrice di quelle di Magellano e di tanti altri navigatori dell'età delle grandi scoperte geografiche, questo volume dedicato ad alcuni dei numerosi navigatori e marinai italiani che con il loro desiderio di conoscenza, il loro spirito di avventura ed il loro personale sacrificio contribuirono enormemente, a bordo di piccole e fragili imbarcazioni, alla conquista di quelle rotte oceaniche che nel breve volgere di alcuni decenni doveva dischiudere all'umanità la conoscenza di porzioni immense del nostro pianeta, rimaste per lunghi secoli sconosciute agli uomini dell'antichità. Voglio sperare che il mio lavoro non sia stato invano e al tempo stesso mi auguro che altri studiosi intendano proseguire le ricerche e approfondire le indagini intorno alle numerose questioni qui da me sollevate.

Concludendo, desidero esprimere il mio più vivo ringraziamento al Dr. Arturo Sergio Visca, Presidente dell'*Academia Nacional de Letras del Uruguay* (Montevideo), e al Prof. Leo Magnino, Presidente dell'*Accademia Archeologica Italiana* (Roma), le due prestigiose istituzioni sotto i cui auspici questo libro vede ora la luce. La mia più sincera gratitudine va inoltre agli Accademici tutti dell'"Academia Nacional de Letras del Uruguay", ed in particolare all'Accademica Dott.ssa Lisa Block de Behar, nonché alle Direzioni dell'*Archivo General de Indias* di Siviglia, della *Biblioteca Nacional* di Lisbona, della *Biblioteca Nacional* di Montevideo, della *Biblioteca Reale* di Torino e della *Società Sa-*

vonese di Storia Patria di Savona per avermi facilitato la consultazione di documenti d'archivio e materiale bibliografico di non agevole reperimento.

Un ultimo ringraziamento voglio infine riservare a mia moglie e a mia figlia per aver incoraggiato la mia ricerca e per la comprensione da loro dimostrata nelle non poche occasioni nelle quali non ho potuto dedicare loro il mio tempo libero durante la stesura di questo volume.

L'AUTORE

Montevideo, 8 gennaio 1992

INTRODUZIONE

LA PARTECIPAZIONE ITALIANA ALLA SPEDIZIONE DI MAGELLANO

Trattare dell'epoca delle grandi scoperte geografiche inaugurata da Cristoforo Colombo e proseguita per quasi tutto il primo cinquantennio del XVI secolo, significa, in certo qual modo, ripercorrere le varie fasi di un processo nel quale il contributo italiano all'attività di scoperta ed esplorazione di nuove terre si rivelò sempre decisivo, un processo che, come giustamente scrive J. H. Parry, uno dei maggiori specialisti mondiali di storia delle esplorazioni, fu nelle sue parti essenziali "un'impresa sudeuropea, una combinazione di conoscenze e giudizio italiani e di determinazione e abilità iberiche" (1).

A queste osservazioni potremmo far seguire quelle di simile tenore di un illustre studioso spagnolo, Juan Marichal, il quale, definendo il carattere storico dell'espansione del suo Paese nelle terre d'oltre Oceano a partire dal 1492, ha di recente affermato che fu una Spagna *italianizzata* quella che poté, secondo le parole del grande storico messicano E. O'Gorman, "inventare l'America" (2).

È ormai accertato, infatti, che i centri principali dell'erudizione cosmografica dei secoli XV e XVI si svilupparono in Italia e che nelle città commerciali e marinare dell'Italia settentrionale operarono le scuole più aggiornate di cartografia pratica. Roma stessa, benché priva di particolare importanza commerciale, fu "una grande camera di compensazione di pettegolezzi geografici, grazie all'andirivieni internazionale di ecclesiastici" (3), mentre umanisti italiani valutarono la natura e i significati delle nuove scoperte e stampatori italiani attivi nelle maggiori città della penisola ne pubblicarono i risultati, contribuendo così, in modo determinante, a diffondere fra un pubblico sempre più ampio ed interessato la conoscenza di terre e di genti prima d'allora completamente sconosciute (4).

Come navigatori al servizio delle maggiori potenze europee del tempo, gli italiani giocarono inoltre un ruolo pratico di prim'ordine nelle esplorazioni. Gli stati italiani si mostrarono poco direttamente interessati al problema e le grandi case mercantili italiane assunsero, per lo più, solo il ruolo di finanziatori; ma il governo spagnolo si servì spesso di italiani e così fecero anche potenze dell'Europa settentrionale quali l'Inghilterra o la Francia. Persino il governo portoghese, benché molto restio ad affidare le proprie

navi a comandanti stranieri, consultò esperti italiani e non di rado li impiegò in mare (5).

Della prima generazione dei grandi navigatori ed esploratori dell'America, Colombo era genovese, Vespucci fiorentino, Giovanni Caboto genovese naturalizzato veneziano. Della seconda generazione, Sebastiano Caboto, figlio di Giovanni, era un personaggio cosmopolita che non nascondeva la sua ascendenza italiana (6), Verrazzano un fiorentino. L'elenco di questi italiani di statura veramente eccezionale coincide quasi con quello dei più importanti viaggi di scoperta e di esplorazione dell'America, in seguito ai quali si inaugura l'età moderna.

Senza dubbio la combinazione di conoscenze e giudizio italiani e di determinazione e abilità iberiche di cui parla il Parry è più che mai evidente nelle grandi spedizioni transoceaniche comandate da navigatori italiani che misero il loro sapere cosmografico e la loro perizia marinara al servizio di Spagna e Portogallo (7), ma il contributo italiano alla grande attività di scoperta ed esplorazione che caratterizza il periodo compreso tra la fine del XV secolo e la prima metà del XVI fu certamente importantissimo dal punto di vista qualitativo anche in occasioni nelle quali i nostri connazionali ricoprirono un ruolo subordinato a bordo di navi comandate da capitani spagnoli o portoghesi. È il caso, ad esempio, di una delle maggiori imprese marinare di tutti i tempi, la spedizione di Magellano, la quale non solo ricevette un considerevole apporto di esperienza pratica da parte di piloti e marinai italiani che vi presero parte in buon numero, ma fu resa possibile, per quanto riguarda la sua stessa concezione teorica, dai risultati delle precedenti navigazioni che il fiorentino Amerigo Vespucci aveva compiuto lungo l'estesissimo tratto di costa atlantica dal Brasile al limitare della Patagonia con il preciso disegno di accertare le possibilità di raggiungere l'Asia per la via del Sud-ovest (8).

Tralasciando quest'ultima questione, della quale avrò occasione di occuparmi più a fondo in altra sede (9), è mia intenzione, in questo studio, soffermarmi più semplicemente sul contributo dato da una nutrita schiera di nostri ardimentosi connazionali alla memorabile impresa di Magellano, contributo che, a parte qualche rara eccezione, è stato fino ad oggi quasi completamente ignorato dagli studiosi (10). Se si esclude il rilievo, peraltro non sempre adeguato, dato alla partecipazione del vicentino Antonio Pigafetta alla spedizione che per la prima volta circumnavigò il globo,

rilievo più che giustificato avendo egli scritto un resoconto del viaggio che costituisce una delle poche fonti a nostra disposizione per la conoscenza delle vicende della spedizione, assai scarse ed imprecise sono infatti le notizie sui compagni italiani di Magellano che si possono ricavare dagli studi attualmente disponibili, a cominciare dagli stessi dati riguardanti il loro numero e la loro provenienza regionale.

In realtà, la mancanza di ricerche specifiche sulla composizione degli equipaggi della flotta di Magellano costituisce una lacuna di non lieve entità negli studi dedicati alla spedizione capitanata dal grande navigatore portoghese, lacuna che appare tanto più evidente quando si pensi che "nessuna flotta, partita per compiere delle scoperte, ha mai avuto equipaggi così internazionali" (11).

È bene ricordare, proprio a questo proposito, che Magellano incontrò in Spagna non poche difficoltà nel reclutamento dei marinai necessari per la sua impresa. Egli chiese pertanto alle autorità spagnole di poter arruolare un maggior numero di portoghesi e non soltanto i cinque prescritti nelle capitolazioni con il sovrano. All'ultimo momento, però, alcuni marinai portoghesi furono lasciati a terra e sostituiti da altrettanti spagnoli a causa delle rivalità e delle diffidenze dei nemici di Magellano, i quali temevano che egli avesse deliberatamente arruolato un contingente di portoghesi per assicurarsi un sostegno sicuro a danno degli spagnoli.

Dopo la componente spagnola, largamente maggioritaria per ovvie ragioni, quella italiana fu senza dubbio la più numerosa a bordo delle cinque navi allestite per la spedizione: molti liguri, anzitutto, in quanto ritenuti "i più prestigiosi marinai d'Europa" (12), ai quali dobbiamo aggiungere un piccolo gruppo di siciliani e persino due marinai - un bresciano ed un capuano - provenienti da località italiane che non potevano certo vantare tradizioni marinare. Non dobbiamo poi dimenticare un altro personaggio, anch'egli italiano, arruolatosi poco prima della partenza della flotta e destinato a divenire famoso come cronista del primo grande viaggio intorno al mondo: il vicentino Antonio Pigafetta, il quale, pur non essendo uomo di mare, si imbarcò, come egli stesso scrive, per "far esperienza di me e andare a vedere quelle cose, che ... potessero partorirne qualche nome appresso la posterità" (13).

Vi erano infine alcuni greci e levantini (nove in tutto), tre irlandesi, un inglese e quattro o cinque negri, questi ultimi schiavi

degli ufficiali superiori. I cannonieri erano quasi tutti tedeschi, fiamminghi e francesi, dal momento che gli artiglieri dell'Europa settentrionale erano reputati migliori degli spagnoli.

Nel complesso, dall'esame dei ruoli di bordo degli equipaggi delle cinque navi di Magellano, risulta chiaramente che l'equipaggio della piccola *Santiago* era costituito per più della metà da stranieri, quelli della nave capitana *Trinidad* e della *Victoria*, l'unica che riuscì a compiere l'intero giro del mondo, erano misti e, se considerati insieme, costituiti per circa il 48% da stranieri, mentre gli equipaggi della *Concepción* e della *San Antonio* erano formati in massima parte da spagnoli (82% circa degli uomini complessivamente imbarcati sulle due navi).

Dai calcoli da me effettuati sulla base delle liste di arruolamento esistenti presso l'*Archivo General de Indias* di Siviglia, e in special modo di un elenco particolarmente accurato del quale tratterò fra poco, risulta, per la precisione, che su 265 individui che si imbarcarono sulle cinque navi messe a disposizione di Magellano (14), 95 erano stranieri, pari a quasi il 36% dei partecipanti. Di questi 95 stranieri, 25 individui erano portoghesi, mentre 26 erano italiani. I nostri connazionali rappresentavano pertanto circa il 10% di tutti coloro che parteciparono alla spedizione, preceduti soltanto dalla componente spagnola (circa 64%) e seguiti da quella portoghese (poco più del 9%) e da quella francese (19 individui per lo più provenienti dalla Bretagna e dalla Normandia e rappresentati complessivamente circa il 7%).

Se però consideriamo che la nave *San Antonio*, il cui equipaggio, come si è detto poc'anzi, era costituito in massima parte da spagnoli, disertò in prossimità dello stretto di Magellano e fece ritorno in Spagna il 6 maggio 1521, il numero degli spagnoli che fecero il loro ingresso nell'Oceano Pacifico dopo la scoperta dello stretto subisce una notevolissima diminuzione, in quanto 45 dei 57 individui imbarcati alla partenza sulla *San Antonio* (quasi il 17% di tutti i partecipanti alla spedizione) erano appunto spagnoli.

Dagli scarni dati statistici finora presentati, la partecipazione della componente italiana alla spedizione di Magellano risulta dunque tutt'altro che trascurabile, a cominciare dal numero stesso dei partecipanti, inferiore soltanto, come si è visto, a quello della componente spagnola, la quale, trattandosi di una spedizione organizzata dalla Spagna, fu ovviamente la più numerosa.

A questa constatazione relativa all'apporto numerico della componente italiana, dobbiamo poi aggiungere altre considera-

zioni, ben più importanti, circa l'apporto qualitativo dato dai nostri connazionali alla spedizione: anzitutto, la vivacissima relazione della grande impresa scritta da Antonio Pigafetta, relazione che rappresenta una delle poche fonti disponibili per lo studio della spedizione di Magellano; quindi, il *Roteiro* di un pilota genovese, ossia il giornale di rotta della spedizione redatto da uno dei marinai italiani di Magellano - secondo alcuni il genovese Giovan Battista de Punçorol (Ponzoroni), secondo altri il savonese Leone Pancaldo (15) -, che acquista valore di testimonianza pressoché unica nell'ultima parte per gli eventi verificatisi dopo la morte di Magellano, lo sfortunato viaggio della nave *Trinidad* e la cattura del suo equipaggio da parte dei portoghesi; l'alta responsabilità di comando affidata al genovese Giovan Battista de Punçorol, il quale, dopo la morte di Magellano a Mactán e la destituzione per inettitudine del portoghese João Carvalho, che alle Molucche aveva assunto il comando della spedizione come *capitán mayor*, nel settembre del 1521 fu chiamato per elezione a ricoprire uno dei tre posti di governatore della flotta insieme a Gonzalo Gómez de Espinosa e a Juan Sebastián de Elcano (16); l'elogio stesso, infine, che del suddetto Giovan Battista de Punçorol, di Leone Pancaldo e di altri marinai italiani fece il capitano portoghese Antonio de Brito nella sua celebre lettera dell'11 febbraio 1523 con la quale comunicò al re di Portogallo varie informazioni sulla cattura dell'equipaggio della nave *Trinidad* e sulla detenzione di quest'ultimo nelle Isole delle Spezie (17).

Alla luce di tutte queste considerazioni, non si comprendono, dunque, le ragioni della perdurante assenza, proprio in Italia, di studi moderni e documentati sulla partecipazione italiana al primo grande viaggio intorno al mondo che valgano ad accertare i dati già noti, a correggere vistosi errori e non lievi inesattezze in cui incorsero in passato studiosi stranieri ed italiani, a colmare, almeno in parte, le attuali lacune delle informazioni relative ai compagni italiani di Magellano e a mettere in giusta luce il ruolo che essi ricoprirono nella celebre spedizione (18).

Una delle vie da percorrere per ovviare alle carenze sopra accennate è la ricerca paziente, negli archivi iberici, di eventuali documenti inediti e l'attenta rilettura di quelli già noti, ma solo parzialmente e non sempre bene utilizzati, lavoro, questo, che può rivelarsi non di rado altamente proficuo per l'ulteriore progresso degli studi. Tale è stato appunto il tipo di ricerca che alcuni anni or sono mi ha condotto a rivedere accuratamente un importante ruolo

degli equipaggi della spedizione di Magellano esistente presso l'*Archivo General de Indias* di Siviglia, documento assai poco utilizzato finora, in quanto solo parzialmente ed in rare occasioni esaminato da qualche altro studioso e comunque non in relazione a studi specifici sui compagni italiani di Magellano.

Questa lista originale, opportunamente raffrontata con altri documenti della spedizione già resi noti dal Navarrete, dal Pastells e da altri studiosi (19), e particolarmente con la trascrizione che di essa stessa fece José Toribio Medina (20), si è rivelata di grande utilità, in quanto la lettura diretta del manoscritto non solo consente di correggere talune gravi inesattezze riscontrabili anche in autori di recenti studi sul grande viaggio, ma permette di acquisire numerosi dati ed informazioni proprio a proposito dei compagni di Magellano e di emendare, al tempo stesso, i non pochi errori di trascrizione in cui incorse il Medina e che risultano talora fuorvianti ai fini di una corretta ricostruzione sia dei dati anagrafici essenziali dei compagni italiani di Magellano, che degli altri membri della spedizione in genere.

Si tratta di un fascicolo, redatto in spagnolo, di 16 fogli manoscritti, numerati da 42 a 57, contenente la relazione delle paghe da darsi agli equipaggi delle cinque navi allestite per la spedizione di Magellano, nel quale figurano minuziosamente elencati, nave per nave, coloro che si arruolarono agli ordini del navigatore portoghese per andare alla scoperta delle Isole delle Spezie per la rotta occidentale (21).

Il fascicolo non è datato, ma da alcuni riferimenti interni si desume chiaramente che esso fu redatto nell'imminenza della partenza della flotta da Siviglia per Sanlúcar de Barrameda, da dove le navi dovevano poi avviarsi verso il mare aperto. Il documento elenca infatti le paghe spettanti agli ufficiali e ai singoli membri degli equipaggi a partire dal 10 agosto 1519, data in cui, come è noto, ebbe appunto inizio la discesa delle cinque navi di Magellano lungo il fiume Guadalquivir per raggiungere Sanlúcar. Su questo documento fondamentale, che costituisce un sicuro punto di partenza per effettuare ricerche su coloro che si imbarcarono sulle cinque navi allestite per l'impresa, opportunamente integrato da altre fonti edite ed inedite, si basano appunto i dati da me sopra esposti circa la consistenza della partecipazione italiana alla spedizione, nonché varie informazioni, in non pochi casi del tutto nuove, sui 26 compagni italiani di Magellano che illustrerò nelle pagine successive del presente volume.

Prima di passare all'illustrazione particolareggiata delle notizie da me raccolte sui singoli italiani che presero parte alla spedizione, mi sia però consentito di ricordare succintamente le ragioni che indussero la Spagna ad organizzare l'impresa e i momenti più salienti del memorabile viaggio intorno al mondo, momenti che sarà opportuno tener presenti per una miglior comprensione degli avvenimenti in cui furono coinvolti alcuni dei nostri connazionali elencati nell'importante documento poc'anzi citato.

Come è noto, fin dal 1512 i portoghesi erano arrivati alle Molucche partendo da Malacca. Non si era trattato di una spedizione militare, ma semplicemente di un viaggio compiuto a scopi commerciali da Antonio de Abreu, Francisco Serrão (ricordato come Serrano nei documenti spagnoli) e Simão Afonso Bisagudo, i quali si erano recati alle Isole delle Spezie per verificare le possibilità di rifornire direttamente le navi portoghesi di chiodi di garofano, macis, noce moscata ed altre preziose spezie ricercatissime sui mercati europei, senza più dover ricorrere agli intermediari cinesi o arabi.

Per qualche tempo il progetto aveva avuto successo. I portoghesi, infatti, seguendo l'esempio dei mercanti di Malacca, avevano avviato a Banda, a Ternate e in altre isole lo scambio di tessuti, monete e metalli con spezie, e alcuni di loro, come Francisco Serrão, si erano anche insediati nella zona a titolo del tutto personale per meglio seguire i traffici.

Nel 1518 una missione ufficiale portoghese a carattere pacifico, capeggiata da Tristão de Meneses, si era recata alle Molucche per meglio rafforzare i vincoli commerciali con gli isolani. A quell'epoca i viaggi alle Isole delle Spezie, anche soltanto da Malacca, richiedevano tempi lunghissimi. Basti pensare che da Malacca a Banda e ritorno, le navi a vela del tempo impiegavano circa otto mesi, mentre per recarsi da Malacca a Ternate e ritorno ne erano necessari almeno tredici. Il regime dei monsoni costringeva infatti a lunghe soste e imponeva partenze e arrivi a tempi determinati. Così, da Goa a Ternate si impiegavano sei mesi e mezzo e al ritorno bisognava attendere il monzone a Malacca: il che significava circa tredici mesi. Se poi si considerano tre mesi e mezzo di sosta forzata a Ternate, si raggiungevano complessivamente ventitre mesi.

Per il viaggio da Lisbona a Ternate, i tempi erano ancor più lunghi. Occorrevano infatti sette od otto mesi da Lisbona a Goa,

altri sei mesi di sosta a Goa sino all'arrivo del monzone e ben ventitre mesi per il viaggio di andata e ritorno alle Molucche. Quindi bisognava attendere nuovamente a Goa per altri nove o dieci mesi ed infine viaggiare ancora per sette od otto mesi per raggiungere Lisbona. In totale oltre quattro anni! (22). Più che naturale, dunque, scrive M. Milanese, che ad un portoghese come Magellano, che era già stato a Malacca ed era in amicizia con quel Francisco Serrão che insieme ad altri suoi connazionali era impegnato nei commerci con le Molucche, venisse in mente "l'idea di sperimentare nuovamente il progetto di Colombo, alla ricerca di una rotta più breve per le Isole delle Spezie" (23).

Non si conoscevano con esattezza né la longitudine di quelle isole, assai difficile da calcolare con gli strumenti del tempo, né l'estensione di quel Mar del Sud che le separava dal Nuovo Mondo e che Balboa aveva scoperto nel 1513. Se a ciò aggiungiamo che Magellano, come già Colombo, aveva sopravvalutato l'estensione longitudinale dell'Asia e che, secondo l'opinione più diffusa fra i cosmografi del tempo, era quasi certo dell'esistenza di un passaggio dall'Oceano Atlantico al Mar del Sud - quest'ultimo ritenuto molto meno esteso che nella realtà - il progetto di ricercare per la via del Sud-ovest una rotta più breve per le Isole delle Spezie diventa pienamente comprensibile.

Dopo l'arrivo dei portoghesi a quelle isole favolose, si era subito presentato il problema della loro appartenenza per diritto. È noto infatti che la base della legittimità del possesso delle nuove terre era allora costituita dalla linea di divisione o di demarcazione fra Spagna e Portogallo idealmente tracciata da Papa Alessandro VI all'indomani della scoperta colombiana e successivamente modificata dal trattato di Tordesillas fra le due potenze (1494), nel quale si stabiliva che un meridiano, o *raya*, fissato a 370 leghe ad ovest dell'isola di San Antón, nell'arcipelago del Capo Verde, e corrente da polo a polo, dovesse determinare la divisione fra le terre spettanti al Portogallo e quelle spettanti alla Spagna.

Nella realtà, tale divisione era però tutt'altro che semplice: prolungando all'altro emisfero il meridiano fissato dal trattato di Tordesillas, le Molucche sarebbero venute a trovarsi nella zona spagnola, o in quella portoghese? L'incertezza sulla misura delle miglia e sulla posizione esatta delle Molucche lasciava fortemente dubbiosi i cosmografi del tempo circa la risposta da dare ad un siffatto interrogativo.

Ricevute lettere dell'amico Serrão, e confrontati i dati da lui

fornitigli e le distanze, Magellano si persuase erroneamente che le Molucche dovessero trovarsi più a ponente di quel che realmente erano, fuori, cioè, dell'emisfero spettante al Portogallo e quindi nella zona che il trattato di Tordesillas aveva assegnato alla Spagna.

Non è dato di sapere se i calcoli in base ai quali Magellano ritenne che le Molucche si trovassero nella zona spagnola fossero suoi o dell'amico e maestro Ruy Faleiro, astronomo di grande reputazione. È certo, comunque, che il navigatore, contrariato dal re di Portogallo per ragioni a tutt'oggi non ancora chiarite (24), decise di proporre a Carlo I di Spagna, il futuro imperatore Carlo V, il progetto di occupare in suo nome quelle ricche isole navigando sempre nella zona spettante alla Spagna, ossia per la rotta occidentale.

Al fine di evitare accuse di tradimento, Magellano rinunciò con atti pubblici alla cittadinanza portoghese (25) e nel 1518 passò in Spagna con Faleiro, offrendo al governo spagnolo di guidare una spedizione alle Isole delle Spezie. La spedizione doveva raggiungere le Molucche girando a Sud dell'America meridionale, le cui coste erano già state riconosciute per lungo tratto da Amerigo Vespucci.

Dopo lunghe e difficili trattative, il governo spagnolo decise di allestire cinque navi - la *Trinidad* (nave capitana), di 110 "toneles" (26) di stazza (pari a 132 tonnellate), la *San Antonio*, di 120 "toneles" (144 tonnellate), la *Concepción*, di 90 (108 tonnellate), la *Victoria*, di 85 (102 tonnellate), e la *Santiago*, di 75 (90 tonnellate) - e ne affidò il comando a Magellano.

Il 10 agosto 1519 la flotta, guidata da piloti fluviali, scendeva il Guadalquivir per raggiungere Sanlúcar de Barrameda; da qui, dopo una sosta di oltre un mese per rifornimenti supplementari, il 20 settembre essa poteva finalmente prendere il mare.

La traversata dell'Atlantico, pur con qualche intoppo alla navigazione nella zona delle "calme" al largo della costa della Sierra Leone, fu abbastanza rapida e Magellano fece alcune soste lungo la costa brasiliana, trattenendosi poi ad esplorare per qualche tempo il *Río de Solís*, attuale Río de la Plata (27), che alcuni in Spagna ritenevano trattarsi dell'agognato stretto che avrebbe potuto condurre al Mar del Sud. Poi sopravvennero varie difficoltà. Il 31 marzo 1520, raggiunta una località dell'attuale Patagonia denominata *Puerto de San Julián*, posta a 49° 30'S, Magellano decise di svernarvi nell'attesa di riprendere la ricerca di un passag-

gio al Mar del Sud con l'arrivo della primavera australe. Fu questo appunto, come scrive C. Errera, "il primo sverno che la storia delle scoperte ricordi" (28).

Durante il terribile inverno, Magellano si trovò a dover fronteggiare enormi difficoltà: fu costretto infatti a razionare i viveri agli equipaggi; quindi dovette reprimere con determinazione ed estrema durezza un grave tentativo di ammutinamento messo in opera da Juan de Cartagena, capitano della *San Antonio*, e da altri spagnoli suoi rivali (29); infine una delle navi della sua flotta, la *Santiago*, fece naufragio per il maltempo al Río de Santa Cruz e andò perduta, anche se tutto l'equipaggio, tranne un uomo che annegò, poté esser tratto in salvo e ridistribuito a bordo delle restanti navi.

Il 24 agosto 1520 la navigazione riprese, ma soltanto il 21 ottobre fu scoperta l'imboccatura dello stretto, che Magellano battezzò di *Todos Santos* perché appunto nel giorno di Ognissanti (1° novembre) si poté accertare che si trattava di un vero e proprio stretto. Il difficile percorso di esso, che mise a dura prova l'abilità del comandante e dei suoi piloti, durò 38 giorni.

Poco dopo l'ingresso nello stretto, la nave *San Antonio*, pilotata da Esteban Gómez, defezionò e tornò in Spagna con tutto il suo equipaggio, ove giunse il 6 maggio 1521.

Il 28 novembre le navi di Magellano, ridotte a tre soltanto, uscirono finalmente nel Mar del Sud, che il comandante chiamò Pacifico non essendosi imbattuto in tempeste per circa quattro mesi durante la navigazione dell'immensa distesa d'acqua (30).

Magellano, conscio di essere disceso troppo a sud, risalì dapprima al largo delle coste occidentali dell'America meridionale fino a circa 37° di latitudine S, poi si avviò nell'oceano aperto che attraversò seguendo una lunghissima diagonale, lungo la quale non si incontrarono che due isolotti disabitati. Nessuno allora sospettava l'enorme vastità dell'Oceano Pacifico.

La traversata fu terribile e gli equipaggi subirono le torture della fame, della sete, dello scorbuto e di altre malattie alle quali non potevano opporre alcun rimedio. Vari marinai morirono, finché, il 6 marzo 1521, la spedizione raggiunse l'isola di Guam, la maggiore dell'attuale arcipelago delle Marianne.

Le navi avevano deviato dalla rotta per le Molucche, che erano sull'equatore, e Magellano procedette quindi ad Ovest e raggiunse l'arcipelago da lui denominato di S. Lazzaro - le attuali Isole Filippine - del quale prese possesso in nome del re di Spagna.

Poco dopo, però, in un conflitto con gli indigeni nella piccola isola di Mactán, prossima a quella di Cebu, il 27 aprile 1521 il grande navigatore cadde ucciso, dopo essersi valorosamente battuto per coprire la ritirata ad alcuni marinai che erano scesi a terra con lui.

La perdita del comandante determinò un naturale smarrimento. Numerosi altri uomini, fra i quali tre capitani della flotta, furono trucidati, pochi giorni dopo, dagli isolani di Cebu (31) nel corso di un banchetto offerto da Humabon, signore del luogo; una delle tre navi superstiti, la *Concepción*, dovette essere bruciata per difetto di equipaggi; le due restanti, ossia la *Trinidad* e la *Victoria*, approdarono a Tidore l'8 novembre 1521. Ivi Gonzalo Gómez de Espinosa, Juan Sebastián de Elcano e il "maestre" genovese Giovan Battista de Punçorol, che erano stati eletti governatori della flotta dopo la destituzione di João Carvalho, "capitán mayor" per breve tempo dopo la morte di Magellano, stipularono trattati di amicizia ed accordi commerciali con il sovrano dell'isola e con i signori delle terre vicine e caricarono spezie sulla *Trinidad* e sulla *Victoria* (32). Edificarono inoltre una "factoría" nella quale custodire le spezie date dagli indigeni in cambio di tessuti e metalli, con l'intenzione di fare del luogo una base stabile per i futuri traffici della Spagna nella zona, e vi lasciarono alcuni uomini a custodirla. Dopo di che, decisero di ripartire per la Spagna, ma, essendosi scoperto che la nave *Trinidad* imbarcava acqua a causa di una grossa falla nella chiglia, furono costretti a far sbarcare il carico per provvedere alle necessarie riparazioni.

Trattandosi di un danno piuttosto grave, che richiedeva un lavoro di almeno tre mesi per la riparazione, fu allora deciso che la *Victoria*, capitanata da Elcano, salpasse subito per la Spagna seguendo la rotta del Capo di Buona Speranza, mentre la *Trinidad*, una volta eseguite le riparazioni, avrebbe tentato di riattraversare il Pacifico per giungere al Darién.

Il 21 dicembre 1521 la *Victoria* salpò pertanto da Tidore con 47 uomini dell'equipaggio e 13 indigeni delle Molucche. Dopo lunga e difficile navigazione, la nave poté finalmente raggiungere le isole del Capo Verde, possedimento portoghese, e, trovandosi a corto di uomini e viveri per le gravi perdite subite durante il viaggio, il capitano Elcano decise di inviare a terra alcuni marinai per acquistare schiavi da utilizzare a bordo alle pompe e provviste per l'equipaggio. Non avendo denaro, gli uomini di Elcano offrirono ai portoghesi un certo quantitativo di spezie in cambio di schiavi e vettovaglie, ma il governatore del luogo, insospettitosi per la

provenienza delle spezie offerte, fece arrestare i marinai spagnoli che si trovavano a terra e diede ordine di catturare la nave. La *Victoria* riuscì comunque a sfuggire alla cattura e il 6 settembre 1522 approdava finalmente a Sanlúcar de Barrameda con a bordo 18 uomini superstiti, i primi ad aver compiuto l'intero giro del globo.

Quanto alla *Trinidad*, dopo tre mesi di sosta forzata per le riparazioni delle avarie, il 6 aprile 1522 essa era finalmente salpata da Tidore al comando di Gonzalo Gómez de Espinosa, con 50 uomini a bordo ed un prezioso carico di spezie, e aveva cercato di riattraversare il Pacifico per raggiungere il Darién.

Superate le isole di Gilolo (Halmahera) e Morotai, la nave era entrata nel mare delle Filippine, aveva fatto scalo a Komo per rifornimenti, quindi aveva puntato la rotta per un certo tempo verso est per nord, ma a causa dei venti contrari era stata costretta a virare verso nord. Molti uomini si erano nel frattempo gravemente ammalati e, allorché la nave giunse ad una delle isole del gruppo delle Marianne, tre marinai disertarono. Quando la navigazione riprese, la *Trinidad* fu nuovamente ostacolata dai venti contrari, dalle tempeste e dalla temperatura fredda, cosicché il capitano Gómez de Espinosa si vide costretto a fare ritorno a Tidore. La nave impiegò sei settimane per arrivare ad un'isola delle Molucche detta *Benaconora*, nei pressi di Gilolo o Morotai, ove approdò verso la fine di ottobre del 1522. Quasi sette mesi erano trascorsi dal momento della partenza da Tidore e nel frattempo erano deceduti una trentina di uomini dell'equipaggio e molti dei superstiti si erano ammalati di scorbuto.

Durante la navigazione della *Trinidad* nel Pacifico, una flotta portoghese di sette navi, comandata dal capitano Antonio de Brito, il quale era andato per i mari orientali alla ricerca delle navi di Magellano, aveva frattanto raggiunto il porto di Tidore, aveva catturato la piccola guarnigione spagnola rimasta a custodia della "factoria" ivi edificata e aveva sottomesso il signore del luogo alla sudditanza del Portogallo.

Avuta notizia dei nuovi eventi dagli uomini di un'imbarcazione di passaggio in quei paraggi e trovandosi in condizioni disperate, il capitano della *Trinidad*, Gómez de Espinosa, pregò i marinai incontrati di prendere a bordo, dietro compenso, un suo messaggero affinché potesse recarsi dal de Brito a chiedergli soccorsi (33). Ma il capitano portoghese, anziché soccorrere la *Trinidad*, inviò una nave a catturarla.

Fatti prigionieri i superstiti della *Trinidad*, quasi tutti infermi, e lo stesso capitano Gómez de Espinosa, i portoghesi li condussero a Ternate, ove il capitano de Brito aveva iniziato la costruzione di un forte per meglio garantire la presenza portoghese nella zona.

Dopo quattro mesi di prigionia a Ternate, i superstiti della *Trinidad* furono avviati a Banda nel febbraio del 1523. Alcuni di loro furono però trattenuti a Ternate poiché il de Brito aveva bisogno di uomini per la costruzione del forte.

Da Banda i prigionieri furono quindi avviati a Malacca e trattenuti in quel luogo per vari mesi: alcuni morirono in prigionia negli ultimi mesi del 1524. I superstiti furono condotti a Cochin, in India, ove, dopo dieci mesi di prigionia e di maltrattamenti, due di loro, gli italiani Leone Pancaldo e Giovan Battista de Punçorol, riuscirono a fuggire e si imbarcarono di nascosto su una nave portoghese in partenza per l'Europa. Scoperti durante il viaggio e arrestati, i due furono fatti sbarcare in Mozambico, dove vennero consegnati alle autorità portoghesi. Poco dopo Giovan Battista morì di stenti, mentre alcuni mesi più tardi Leone Pancaldo riuscì a fuggire a bordo di un'altra nave portoghese diretta a Lisbona.

Nuovamente scoperto, Pancaldo fu arrestato e, una volta giunto a Lisbona, gettato in carcere. Soltanto nel 1527, a quasi otto anni dalla sua partenza con Magellano, l'avventuroso marinaio italiano veniva rimesso in libertà e poteva fare ritorno in Spagna.

Sorte simile toccò ad altri tre superstiti della *Trinidad*, il capitano Gómez de Espinosa, il marinaio Ginés de Mafra e il cannoniere tedesco Hans Vargue. Dopo lunga prigionia a Ternate, Malacca e Cochin, costoro furono condotti prigionieri a Lisbona e gettati nel cosiddetto "Limonero", il carcere pubblico della città. Qui il tedesco Hans morì, mentre gli altri due furono rilasciati nel 1527 dopo sette mesi dal loro arrivo a Lisbona (34).

Quanto ai risultati della spedizione di Magellano, nonostante le enormi perdite umane subite e malgrado si dovesse ben presto riconoscere che la nuova via alle Isole delle Spezie non era certo vantaggiosa, essi si possono considerare giganteschi dal punto di vista geografico. La prima circumnavigazione del globo, condotta a termine dalla nave *Victoria*, accertò infatti che le dimensioni della terra erano molto maggiori di quanto comunemente si ritenesse; lo stretto, da allora definitivamente consacrato al nome di Magellano, era stato finalmente scoperto; si era riconosciuta l'enorme estensione del Pacifico, erano state scoperte le isole Filippine e,

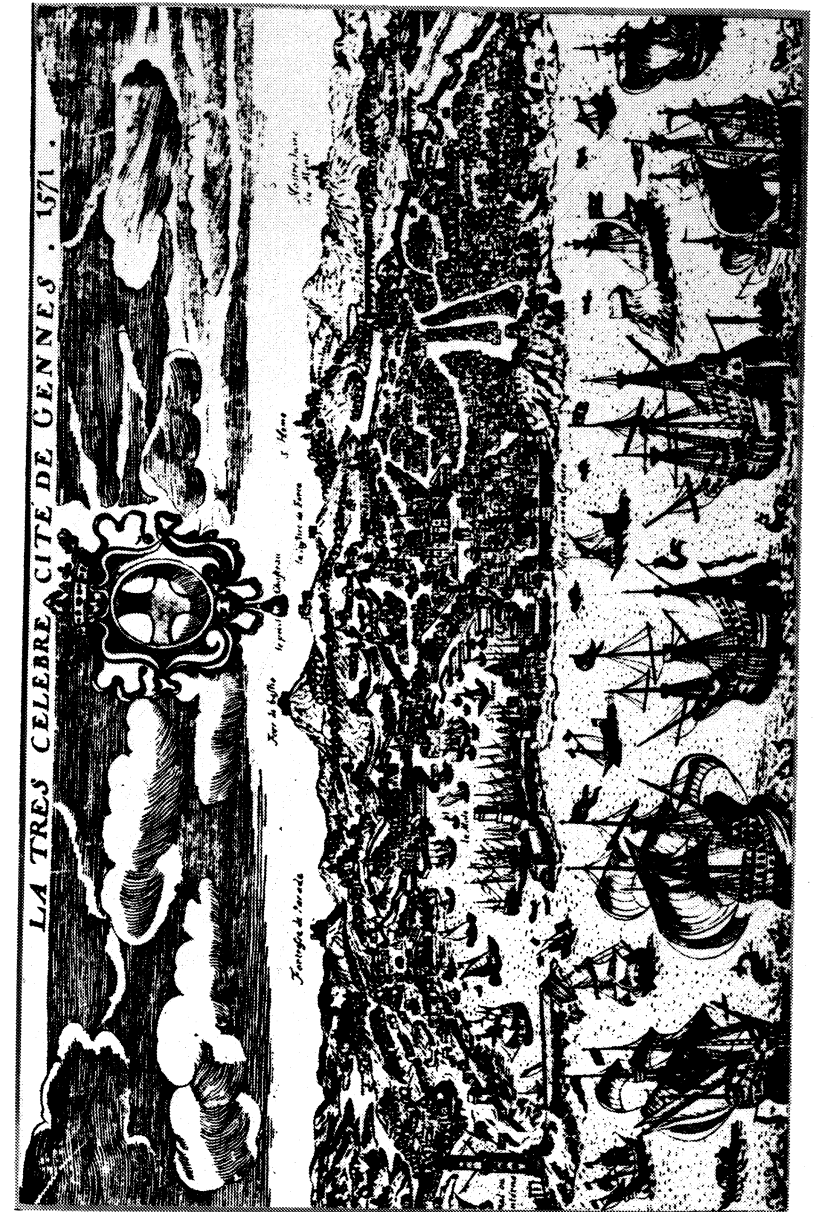
soprattutto, era stata data concreta dimostrazione della sfericità della terra.

Dal punto di vista economico, infine, nonostante la perdita di tre delle cinque navi, le spese di tutta la spedizione erano state coperte, con un certo margine di guadagno, dal solo carico di spezie portato dalla *Victoria* e venduto a Siviglia.

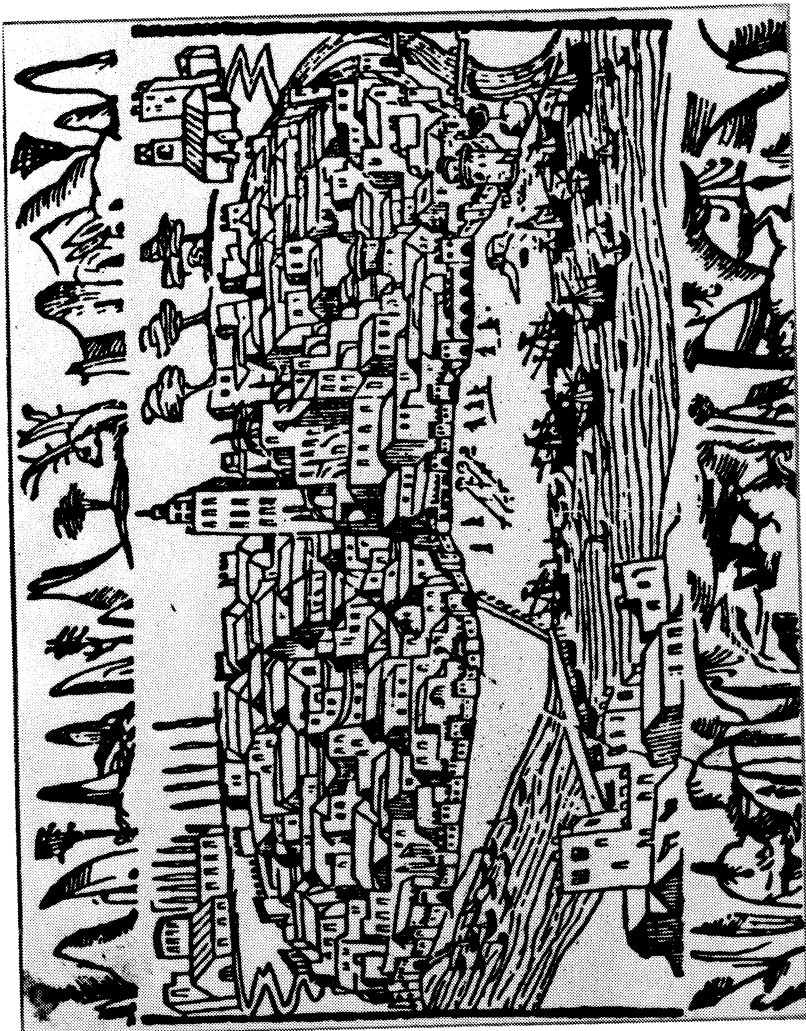
Passando ora alle notizie biografiche dei singoli compagni italiani di Magellano ai quali sono dedicate le schede che seguono, ritengo opportuno ribadire che il ruolo degli equipaggi contenuto nell'importante manoscritto dell'*Archivo General de Indias* al quale ho già avuto modo di fare riferimento (35), costituisce senza dubbio una sicura base di partenza per condurre ricerche su coloro che seguirono il grande navigatore portoghese. Ovviamente, esso non è però da solo sufficiente ad illustrare i personaggi considerati, in quanto da numerosi altri documenti relativi alla spedizione emergono ulteriori informazioni che si rivelano in non poche opportunità di considerevole interesse per la ricostruzione degli eventi in cui furono coinvolti coloro che parteciparono al memorabile viaggio. Per questo motivo, ho ritenuto necessario effettuare un paziente lavoro di confronto e verifica dei dati forniti dall'importante documento base sopra citato, ricorrendo anche, per quanto possibile, oltre che alle fonti d'archivio, alla bibliografia straniera ed italiana esistente sulla spedizione di Magellano.

Come ho già avuto modo di avvertire, nel corso della mia lunga indagine ho potuto pure riscontrare, mediante un accurato controllo direttamente effettuato sugli originali esistenti presso l'importante archivio savigliano, che vari elenchi di partecipanti alla spedizione (liste di arruolamento, liste d'imbarco, elenchi di marinai deceduti durante il viaggio, rendiconti di spese, ecc.) editi dai maggiori studiosi del viaggio di Magellano - ossia, Martín Fernández de Navarrete, José Toribio Medina, Pablo Pastells - contengono numerosi errori di trascrizione che ho ritenuto necessario emendare, dandone il dovuto riscontro nelle note, soprattutto quando le storpiature delle trascrizioni edite, in parte imputabili alla scarsa conoscenza dell'onomastica e della toponomastica italiane da parte dei suddetti autori, impedivano una corretta interpretazione dei nomi e delle località d'origine dei compagni italiani di Magellano oggetto del presente studio.

Durante questo paziente lavoro di controllo delle fonti documentarie, ho potuto fra l'altro ritrovare un importante documento inedito sfuggito a quanti mi hanno preceduto nello studio della



1. Genova e il suo porto in un' incisione del 1571. Da questa città e da altre località liguri proveniva il gruppo più numeroso di compagni italiani di Magellano.



2. Siviglia ed il suo porto sul Guadalquivir nel sec. XVI. Da qui partì la flotta di Magellano il 10 agosto 1519 per raggiungere Sanlúcar de Barrameda e prendere il mare.

spedizione (36), documento che si è rivelato particolarmente utile per acquisire ulteriori informazioni, finora del tutto ignorate, su alcuni compagni italiani di Magellano e sui rapporti fra loro esistenti. Non mancherò pertanto di farne cenno a tempo debito nelle schede riservate alle notizie biografiche dei singoli marinai italiani che parteciparono alla spedizione.

Dalla mia lunga e paziente indagine, è inoltre emerso, proprio a proposito dei compagni italiani di Magellano, un dato estremamente interessante che vale qui la pena di riferire. Mentre numerosi altri compagni stranieri di Magellano risultano coniugati con donne spagnole e residenti da tempo in Spagna, quando non già naturalizzati, per quanto concerne i 26 italiani che seguirono il grande navigatore non emergono invece particolari motivi che possano accreditare una loro notorietà in Spagna anteriormente all'organizzazione della spedizione, sì da giustificare il loro arruolamento, ad eccezione della perizia marinara che essi poterono evidentemente far valere. I loro vincoli con le località italiane di provenienza risultano infatti quanto mai stretti, dal momento che essi vengono sempre registrati non come "estantes" o "vecinos" di città spagnole - come è appunto il caso di numerosi altri marinai stranieri arruolati per la spedizione - ma come residenti delle diverse località italiane da cui essi provenivano e nelle quali abitavano le loro consorti o i loro familiari.

Del resto, per i marinai di professione, ed in particolare per quelli della Liguria, che costituirono il nucleo più importante e numeroso dei compagni italiani di Magellano, i viaggi a scopi commerciali fra i porti italiani e quelli spagnoli o portoghesi erano allora frequentissimi, tanto più quando si ricordi che proprio nel Sud della Spagna, come pure a Lisbona, erano da secoli attivissime ricche e potenti colonie genovesi, fiorentine e di altre città italiane (37).

Senza dubbio, questi nostri connazionali si erano distinti per la loro perizia marinara in occasione di precedenti viaggi a fini commerciali fra i porti italiani e quelli iberici sì da trovarsi in un ambiente del tutto familiare anche in questi ultimi, e dovevano inoltre, con ogni probabilità, essere già ben noti ad altri loro correghionali da tempo residenti a Siviglia o in altre città spagnole. Risulta pertanto pienamente comprensibile il loro ingaggio nella flotta di Magellano, pur trattandosi di stranieri non residenti in Spagna.

L'esperienza del mare e l'abilità professionale doveva

certamente costituire un'ottima carta di presentazione, tanto più quando si pensi alla speciale considerazione e prestigio di cui tradizionalmente godevano i nostri marinai, e soprattutto i liguri, in vari paesi d'Europa. Basti ricordare, a questo proposito, che nel 1513 il re Emanuele di Portogallo, nazione solitamente restia a ricorrere all'impiego di stranieri sulle proprie navi, aveva inviato un suo agente a Savona, certo Lopo Carvalho, con il compito preciso di contrattare numerosi marinai del luogo per le necessità della marina portoghese (38).

Tornando ancora brevemente al tipo di indagine che mi ha consentito di redigere il presente studio, desidero infine aggiungere che il lavoro di controllo e confronto delle fonti manoscritte da me effettuato mi ha talora condotto a riscontrare alcune varianti dei nominativi dei compagni italiani di Magellano e dei nomi dei luoghi dai quali essi provenivano, che non devono certo stupire se si tengono presenti le seguenti considerazioni: la comprensibile difficoltà, per gli scrivani spagnoli, di trascrivere con esattezza i nomi degli stranieri che si arruolarono per la spedizione e quelli dei rispettivi luoghi di provenienza; le abbreviazioni, non sempre chiare, con cui venivano espressi a quel tempo nomi, cognomi e località; l'uso, allora molto frequente, di cognominare le persone dalla regione o dal luogo d'origine; il fatto che i documenti nei quali figurano nominativi di marinai che presero parte alla spedizione furono redatti in epoche diverse, alcuni nel 1519, al momento della partenza, altri nel 1522, quando la *Victoria* ritornò in Spagna, altri ancora nel 1523, 1524 e 1525, quando alcuni superstiti della spedizione furono in varie occasioni ascoltati come testimoni dalle autorità spagnole, altri, infine, nel 1527, allorché fecero ritorno in Spagna i pochi superstiti della *Trinidad* messi in libertà dai portoghesi.

Non va poi dimenticato un fatto che ho già più volte sottolineato nelle pagine precedenti, e cioè che non pochi autori hanno ulteriormente contribuito ad aggravare confusioni ed errori, trascrivendo scorrettamente, e storpiando talora anche gravemente, i nomi registrati nei documenti d'archivio. Ne consegue che i nomi di taluni personaggi e località risultano corrotti o alterati in vari modi. Per limitarci soltanto a qualche esempio sufficientemente indicativo, in certi documenti il celebre cronista della spedizione, il vicentino Antonio Pigafetta, viene detto Antonio Lombardo, ad indicare la sua provenienza dall'Italia settentrionale, parte della quale era allora appunto denominata Lombardia, mentre in altri

egli è ricordato come Antonio de Plegaphetis; similmente, il cognome del marinaio della *Trinidad* Francesco Piora, di Savona, compare come Piora in un elenco e come Picora in un altro; quello di un "sobresaliente" (combattente) di Pieve Ligure della nave *Concepción* figura come Coto in taluni documenti e Cota o Costa in altri; il cognome del pilota savonese Leone Pancaldo viene talora storpiato in Pancado e il "maestre" siciliano della *Victoria* compare a volte come Antonio Salamón, altre come Antonio Salabón e altre ancora come Antonio Salomón. Identiche considerazioni valgono, ovviamente, per i nomi dei luoghi d'origine di coloro che presero parte alla spedizione.

Desidero infine sottolineare che le informazioni che seguono sui compagni italiani di Magellano sono, nella maggior parte dei casi, del tutto nuove, poiché, a parte i pochi studi editi contenenti notizie peraltro frammentarie e non sempre esatte sui tre personaggi più importanti del gruppo, vale a dire Antonio Pigafetta, Leone Pancaldo e Giovan Battista de Punçorol, non sono stati finora pubblicati, sugli altri italiani che seguirono Magellano, dati che valgano a meglio lumeggiare i singoli individui e gli avvenimenti in cui essi furono coinvolti (39).

Ciò premesso, possiamo ora passare all'illustrazione delle notizie raccolte sui 26 italiani che parteciparono alla spedizione, i quali sono stati da me elencati sulla base della loro distribuzione sulle cinque navi e dei gradi o mansioni loro attribuiti a bordo, così come risultano dal più volte citato documento dell'*Archivo General de Indias* di Siviglia contenente i ruoli degli equipaggi al momento della partenza della flotta nel 1519.

Le variazioni intervenute successivamente alla partenza nella distribuzione degli equipaggi a bordo delle cinque navi per effetto delle emergenze che la spedizione dovette di volta in volta affrontare, riguardano solo in minima parte i partecipanti italiani, quasi tutti imbarcati sulla capitana *Trinidad* e sulla *Victoria*. I pochi casi in cui avvennero trasbordi di marinai italiani da una nave ad un'altra nel corso della spedizione, sono stati comunque da me indicati nelle schede relative ai personaggi interessati.

Nelle schede che si riferiscono ai 26 compagni italiani di Magellano, suddivisi nave per nave, ho ritenuto opportuno trascrivere anzitutto, per ciascun individuo, i dati anagrafici forniti dall'importante manoscritto dell'archivio sivigliano contenente i ruoli di bordo delle cinque navi, integrare quindi le informazioni ivi contenute con opportuni chiarimenti ed osservazioni e far

seguire infine, ogni qualvolta è stato possibile, tutte quelle notizie desumibili da altre fonti che valessero a meglio lumeggiare i singoli personaggi.

I COMPAGNI ITALIANI
DI MAGELLANO

NAVE "TRINIDAD" (40)

1) JUAN BAPTISTA de PUNÇOROL, "maestre" (41)

"Juan Baptista de Punçorol natural de Çestre que es en la ribera de Genova, marido de Blanca, ha de aver de sueldo a razon de tres mill mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de seis meses adelantados dies y ocho mill mrs." (42)

L'estratto del ruolo di bordo qui trascritto, ci informa che Giovan Battista *de Punçorol* era nativo di Sestri, senza però fornire ulteriori precisazioni che consentano di stabilire se tale località debba essere identificata con Sestri Levante o con Sestri Ponente (43).

Anche gli altri documenti relativi alla spedizione, nei quali il suo cognome viene variamente registrato come *de Ponçero*, *Ponçerón*, *Ponçorón*, *Ponçolón*, oltre che come *Punçorol* (44), tacciono al riguardo e, di conseguenza, gli studiosi che si sono interessati alla questione hanno avanzato le più svariate congetture, emendando il cognome di Giovan Battista nel tentativo evidente di trovare assonanze con una qualche località che potesse essere ritenuta almeno come luogo d'origine della sua famiglia, se non come luogo di nascita del "maestre". Ad esempio, il Navarrete (45) propone *Poncevera* (Polcevera, il noto torrente) seguendo l'antico cronista spagnolo Antonio de Herrera (46), il Canale *Polcevera* (47), l'Harrisse (48) non fa che ripetere il Navarrete al pari della "Raccolta Colombiana" (49), l'Hugues si ricollega al Navarrete e all'Harrisse ed emenda in *Porcevera/Polcevera* (50), il Jachino accetta anch'egli la designazione "*di Polcevera, di Sestri (Ponente)*" (51), il Medina propende per *Poncevera* come forma "la más correcta", pur avvertendo che essa non compare nei documenti della spedizione concernenti Giovan Battista (52), e il Dell'Amore ripropone "Poncevera, di Sestri" (53).

Più ingegnosamente il Manfroni suggerisce di leggere *Poncuron* e collega questo ipotetico cognome a Ponte Curone, "che, come è noto, è paese sul torrente Curone, tra la Scrivia e la Staffora. Sarebbe questo una specie di cognome, tolto dal paese d'origine della famiglia" (54). Il che, continua lo studioso, "non impedisce affatto che Giovan Battista sia nato a Sestri, forse Sestri Levante,

vicino al valico d'Appennino, donde i suoi possono essere discesi al mare" (55).

Abbandonando ogni malsicura assonanza con il torrente o la valle Polcevera, o con il paese di Ponte Curone, e attenendoci invece all'unica indicazione certa del luogo di nascita di "maestre" Giovan Battista - *Çestre*, ossia Sestri -, osserviamo anzitutto che vi sono forti probabilità che esso corrisponda a Sestri Ponente, dal momento che altri due marinai, fra l'altro imbarcati sulla stessa nave del "maestre", la *Trinidad*, vengono ricordati nei documenti relativi alla spedizione come nativi di *Çestre de Poniente*, vale a dire Sestri Ponente, località già allora importantissima per l'attività marinara e cantieristica, data la sua prossimità a Genova. Se poi pensiamo che in due lettere scritte da Giovan Battista insieme a Leon Pancaldo dalla prigionia, rispettivamente indirizzate ad un dignitario ecclesiastico di cui non si conosce il nome (56) e all'imperatore Carlo V (57) il "maestre" si firma chiaramente *Batista de Ponçoron e Baotista de Ponçoron* e teniamo presente al tempo stesso che proprio a Sestri Ponente è documentata l'esistenza, sino a tutto il secolo XVIII, di una famiglia *Ponzoroni* (58), l'ipotesi che Giovan Battista sia appunto nato a Sestri Ponente sembra ricevere un'ulteriore e decisiva conferma. In ogni caso, l'esistenza in Sestri Ponente di un'antica famiglia Ponzoroni sembra escludere un collegamento del cognome del "maestre" con quelli di Poncevera, Polcevera o Poncuron, proposti dagli studiosi poc'anzi ricordati.

Quanto alla data di nascita di Giovan Battista, solitamente ignorata da tutti gli studiosi che si sono interessati a questo personaggio, si hanno buone ragioni per ritenere che essa risalga al 1469, dal momento che in una sua risposta alle domande dell'interrogatorio nel quale Magellano lo presentò come teste a Siviglia nell'agosto del 1519 per spiegare agli ufficiali della *Casa de Contratación* perché era stato costretto ad arruolare stranieri, lo stesso "maestre" dichiarò di avere cinquant'anni "poco más o menos" (59).

Dalle indicazioni fornite dall'estratto del ruolo di bordo che lo riguarda, risulta inoltre che Giovan Battista de Punçorol era sposato con certa Bianca, della quale non viene purtroppo menzionato il cognome.

Come meglio vedremo più avanti, con lui si era arruolato un figlio, Domenico (*Domingo*), marinaio della nave *Santiago*.

A bordo della *Trinidad*, Giovan Battista, il quale percepiva una paga di 3000 maravedi al mese, ricopriva uno dei più alti gradi.

Nella sua qualità di "maestre", ossia nostromo capo, o vice comandante, egli era infatti il terzo ufficiale della nave dopo il capitano Ferdinando Magellano e dopo il "piloto de Su Alteza" (60) Esteban Gómez.

Dato il suo grado, egli era certamente il più anziano dei nocchieri, incaricato di dirigere i marinai nelle guardie e nell'esecuzione dei servizi, come la manovra delle vele, gli ormeggi e gli ancoraggi.

Il termine "maestre" designava anticamente, in senso generico, l'uomo o l'ufficiale di fiducia del comandante per i servizi marinareschi. Il Punçorol doveva pertanto possedere una lunga esperienza marinara, come è del resto attestato dalla lettera che l'11 febbraio 1523 il capitano portoghese Antonio de Brito scrisse al re di Portogallo per metterlo al corrente della cattura degli uomini della *Trinidad*.

In tale lettera il de Brito, dopo aver informato il suo sovrano che "maestre" Giovan Battista "andou ja em naos de Vosa Alteza" (61), afferma infatti di aver inviato i prigionieri a Malacca, ma di aver trattenuto presso di sé a Ternate quattro di loro in quanto gli erano particolarmente necessari, ed in primo luogo "o mestre, que se chama João Bautista, que he o principal omen que elles traziam, porque depois que matarão a Fernão de Magalhaes, elle foi ho que trouxe esta armada a Maluco" (62).

Da queste informazioni, si desume pertanto che non solo Giovan Battista possedeva lunga esperienza marinara per aver navigato in precedenza su navi portoghesi (63), ma era stato colui al quale si doveva se dopo la morte di Magellano la flotta spagnola era riuscita a giungere alle Molucche.

Dalla già citata dichiarazione del Punçorol rilasciata nell'interrogatorio di Siviglia dell'agosto 1519, apprendiamo inoltre che egli dovette essere fra i primi ad arruolarsi per la spedizione, poiché in tale occasione il "maestre" affermò che conosceva Magellano "podía haber entonces diez meses" (64). Egli doveva essersi dunque arruolato verso l'ottobre del 1518 e, grazie alla sua perizia ed esperienza marinara, doveva essere riuscito a guadagnarsi ben presto la più ampia stima e fiducia del capitano generale. Ne fanno fede alcuni documenti nei quali "maestre" Giovan Battista compare più volte ricordato come esecutore di importanti incarichi affidatigli da Magellano. Ad esempio, dalle sue risposte all'interrogatorio di Siviglia dell'agosto 1519, risulta che il Punçorol aveva ricevuto da Magellano l'incarico di reclutare marinai per la flotta

e che a tale scopo si era recato a Cadice per ben due volte, sebbene il *contador* della *Casa de Contratación*, Juan López de Recalde, evidentemente in combutta con gli avversari di Magellano, gli avesse impedito di pubblicizzare il bando di arruolamento che portava con sé, con il pretesto che si doveva dare precedenza al reclutamento dei marinai per la flotta di Andrés Niño diretta al Darién. Di fronte a queste difficoltà, Magellano aveva dovuto autorizzare il Punçorol ed altri "maestres" suoi colleghi affinché potessero arruolare stranieri in mancanza di spagnoli, a condizione che si trattasse di persone esperte, in grado di disimpegnare con competenza le mansioni loro affidate a bordo. Considerate le circostanze, appare logico pensare che Giovan Battista avesse arruolato fra i marinai stranieri che si potevano allora incontrare nei porti andalusi, non pochi dei suoi corregionali, alcuni dei quali egli probabilmente già conosceva di persona.

La fiducia di cui doveva godere il Punçorol presso Magellano, il quale gli anticipò fra l'altro, di tasca propria, 7110 maravedi (65), appare inoltre pienamente confermata dalla lettura del documento inedito dell'*Archivo General de Indias*, che già ho avuto occasione di citare altrove (66). In tale importante documento, che registra le spese fatte per l'allestimento della flotta tra la fine del 1518 e i giorni immediatamente precedenti la partenza per Sanlúcar de Barrameda (10 agosto 1519), "maestre" Giovan Battista viene più volte ricordato in relazione a varie importanti incombenze connesse con l'organizzazione della spedizione. Fin dai primissimi mesi del 1519 egli risulta infatti impegnatissimo non solo nel sovrintendere ai lavori di allestimento della nave capitana *Trinidad*, di cui era "maestre", ma lo vediamo disimpegnare con grande competenza anche l'incarico di seguire i lavori che si stavano effettuando per l'allestimento delle altre navi di Magellano, ed in particolare della *Santiago*.

A queste importanti incombenze, dobbiamo poi aggiungere quelle connesse con la sorveglianza da effettuarsi sui marinai arruolati, dal momento che la relazione registra rimborsi spese a favore del Punçorol per essersi recato in due occasioni a Cadice a riprendere alcuni marinai e mozzi, già arruolatisi per la spedizione, i quali si erano assentati dalle navi *Trinidad* e *Victoria* (67).

Come si vede, dunque, anche in queste occasioni il capitano generale preferì servirsi di Giovan Battista, anziché ricorrere al "maestre" della *Victoria*, dalla quale pure si erano assentati alcuni uomini, o ai "maestres" delle altre navi.

Come è stato giustamente osservato, le difficoltà abituali per l'equipaggiamento di una qualsiasi nave in partenza si moltiplicarono per quello di una flotta così importante come quella di Magellano "a causa della furfanteria dei fornitori e degli scaricatori di porto" (68), oltre che per gli ostacoli frapposti da quanti avversavano il progetto di Magellano. Per ovviare a questi inconvenienti, era quindi necessaria una costante sorveglianza, che Magellano affidò di preferenza al Punçorol, in quanto la relazione inedita dell'*Archivo General de Indias* registra vari pagamenti a favore del "maestre" genovese per spese connesse al rifornimento delle navi della flotta. Ad esempio, il 5 luglio 1519, quando fervevano gli ultimi preparativi nell'imminenza della partenza, "maestre" Giovan Battista ricevette la somma di 1173 maravedi per il mantenimento di cinque marinai addetti ai battelli che in quella stessa giornata dovevano recarsi a Malaga per effettuare, sotto la sua supervisione, acquisti di viveri e utensili per la nave *Santiago* (69). Non solo, ma sempre al Punçorol fu affidato in quello stesso periodo persino il disbrigo di dettagli meno importanti, quali l'acquisto di una partita di scope per le cinque navi (70).

Nel complesso, l'impressione che si ricava dalla lettura di questo interessantissimo documento è quella che fra i cinque "maestres" della flotta di Magellano Giovan Battista avesse un'indubbia preminenza, quasi fosse il "maestre" capo dell'*armada* delle Molucche (71). E del resto, se pensiamo che dopo la morte di Magellano a Mactán, il Punçorol fu appunto chiamato a ricoprire uno dei tre posti di governatore della flotta, disimpegnando l'ufficio della direzione tecnica della spedizione con tale competenza da meritarsi anche l'ammirazione del capitano portoghese Antonio de Brito, questa ipotesi appare del tutto logica o quanto meno assai verosimile.

Magellano lo volle al suo fianco come "maestre" della *Trinidad* ed il Punçorol accompagnò il capitano generale per tutto il viaggio fino alla tragica giornata di Mactán, allorché, in seguito alla deposizione di López Carvalho dal comando della flotta, il 21 settembre 1521, il "maestre" genovese divenne, secondo le parole dello storico cileno José Toribio Medina, "el verdadero conductor de ella, tanto por considerársele el más hábil de los marinos que quedaban, ... como porque, quizás, había navegado antes por los mares de la India" (72).

Quanto al ruolo di primo piano disimpegnato da Giovan Battista durante la permanenza della flotta alle Molucche, si

possiedono alcune interessanti testimonianze che meritano senz'altro di essere qui riferite.

Dal cosiddetto "Libro de las paces e amistades" fatte nel 1521 con vari signori delle Molucche dai capitani Gonzalo Gómez de Espinosa e Juan Sebastián de Elcano e dal "maestre" Giovan Battista, governatori della flotta, - libro pubblicato in ampio estratto dal Medina (73) - risulta, ad esempio, che il Punçorol prese parte attivissima a tutti gli incontri e le trattative con i signori di quei luoghi per assicurare il predominio spagnolo nelle isole ed avviare floridi traffici commerciali con gli abitanti. Il successo riportato in tali trattative dai tre massimi responsabili della spedizione fu tale, che Juan Sebastián de Elcano, una volta raggiunta la Spagna al comando della *Victoria*, inviò da Sanlúcar de Barrameda una lettera all'imperatore Carlo V nella quale poté scrivere entusiasticamente di essere portatore "de las paces y amistades de todos los reyes y señores de todas las sobredichas islas, prometiendo obedecerles como a su rey y señor, firmadas de sus propias manos" (74).

Ancor più interessante, poiché in questo caso è Giovan Battista in persona a fare relazione degli avvenimenti di cui fu protagonista alle Molucche, risulta il testo di una lettera che egli scrisse da Tidore il 21 dicembre 1521 ad un "nobile signore" del quale non si conosce purtroppo il nome (75).

La lettera, scritta nell'imminenza della partenza della *Victoria* per la Spagna (76), mentre gli uomini della *Trinidad* attendevano alle riparazioni della grossa falla che si era aperta nella chiglia della loro nave, è stata inspiegabilmente ignorata da tutti gli studiosi che si sono interessati alla spedizione di Magellano e dallo stesso José Toribio Medina, il quale, pur conoscendola, si limitò a tradurla dall'italiano allo spagnolo e ad inserire la sua versione, senza alcun commento, nell'appendice documentaria al fondamentale volume ch'egli dedicò al grande viaggio (77).

Come si è detto poc'anzi, non è dato purtroppo di conoscere con esattezza chi fosse il "nobile signore", designato anche come "Vostra Signoria", al quale il Punçorol scrisse la lettera, ma il fatto che questa sia stata redatta in italiano per un personaggio d'alto rango, che, a quanto pare di capire dalla lettura del testo, risiedeva alla corte di Carlo V ed era sicuramente al corrente della spedizione, mi induce ad avanzare l'ipotesi che possa trattarsi di Pietro Martire d'Anghiera, italiano anch'egli, autore delle celebri decadi *De Orbe Novo* ed uno dei consiglieri reali maggiormente coinvolti in quegli anni nell'organizzazione delle spedizioni spagnole di

scoperta ed esplorazione delle nuove terre d'oltremare. Le aspettative di Pietro Martire d'Anghiera per i vantaggi che sarebbero potuti venire alla Spagna dalla spedizione di Magellano alle Molucche, sono del resto ben documentate sin dal momento in cui si stava organizzando il grande viaggio. Basti pensare che nel settembre del 1518, quando i preparativi della spedizione erano ancora agli inizi, egli aveva scritto una lettera ad Eleonora d'Austria, sorella di Carlo V, nella quale aveva in questi termini manifestato il suo entusiasmo per il progetto di Magellano: "...intercetteremo agli Orientali (78) e al re di Portogallo il commercio delle spezie e quello delle pietre preziose" (79).

Non solo, ma si ricordi anche che al rientro in Spagna della *Victoria* proprio Pietro Martire d'Anghiera interrogò a lungo i marinai superstiti per ottenere da loro quelle informazioni sulla spedizione che costituiscono il capitolo VII della V decade del *De Orbe Novo*.

Ma torniamo alla lettera di "maestre" Giovan Battista, dalla quale si possono desumere notizie di indubbio interesse ai fini di una più esatta ricostruzione della sua biografia.

La missiva, piuttosto concisa, in quanto scritta sotto l'urgenza dei preparativi della partenza della *Victoria* da Tidore e delle riparazioni da eseguire per mettere la *Trinidad* in condizioni di riprendere al più presto il mare, si apre con un rapidissimo accenno alla morte di Magellano e all'inettitudine di João de Carvalho, il pilota portoghese che aveva preso il comando della spedizione dopo la scomparsa del capitano generale.

Quindi Giovan Battista, senza mostrare la ben che minima preoccupazione di evitare un'eventuale accusa di ammutinamento, afferma di aver deciso, d'accordo con Juan Sebastián de Elcano e con l'appoggio di tutti i marinai della flotta, di togliere il comando al Carvalho per scongiurare il fallimento della spedizione ed il grave danno che sarebbe potuto derivarne al sovrano.

Deposto il Carvalho, Elcano fu nominato capitano della *Victoria* e Gonzalo Gómez de Espinosa capitano della *Trinidad*, e, quanto al Punçorol, egli stesso precisa che "me feciero governor dell'armata", in altre parole incaricato del governo, ossia della direzione tecnica, della flotta. Sotto il suo abile "governo", al quale si dovette, secondo la testimonianza del capitano portoghese de Brito, se la spedizione poté continuare dopo la morte di Magellano, l'*armada* spagnola riuscì a raggiungere le Molucche.

Quanto all'appoggio che Giovan Battista scrive di aver

ricevuto da tutti i marinai della flotta nella vicenda della deposizione di Carvalho, lungi dal costituire soltanto una sorta di giustificazione per evitare le eventuali conseguenze di quello che fu senz'altro un atto di ammutinamento contro un capitano incapace, esso attesta invece il grande prestigio di cui godeva il "maestre" genovese fra i membri della spedizione, prestigio del resto puntualmente confermato dalla testimonianza del de Brito - tanto più disinteressata in quanto proveniente, in questo caso, da un nemico - secondo la quale egli era "o principal omen" fra quelli che erano giunti alle Molucche dopo la morte di Magellano.

La lettera del Punçorol prosegue quindi accennando rapidamente ai contatti avuti con gli abitanti delle Molucche, ed in particolare con il sovrano di Tidore, e si sofferma poi sugli accordi e i trattati stipulati con questo e con altri signori di quelle isole per assicurare la presenza spagnola in quella ricca zona a scapito di quella portoghese.

Accanto al Giovan Battista abile marinaio, emerge qui un Giovan Battista non privo delle qualità del fine diplomatico, in quanto egli sottolinea di aver stipulato - unitamente ad Elcano e a Gómez de Espinosa - trattati di alleanza e di commercio in nome di re Carlo con i principali signori delle isole, facendo leva sui loro sentimenti anti-portoghesi e promettendo loro aiuto nel caso di minacce o di ostilità da parte della potenza rivale, con lo scopo preciso di attirarli nell'orbita spagnola.

Il "maestre" genovese passa poi a descrivere i principali prodotti e le grandi ricchezze delle Molucche - chiodi di garofano, noce moscata, macis, cannella, riso, oltre all'oro, che in quelle isole si poteva facilmente ottenere in cambio di utensili di ferro - e ci informa quindi sulla grave avaria sofferta dalla *Trinidad*, in seguito alla quale, per non perdere troppo tempo e portare subito in Spagna notizie sull'esito della spedizione, era stata presa la decisione di mandare avanti la nave *Victoria* per la rotta dell'India e del Capo di Buona Speranza e di tentare con la *Trinidad*, una volta effettuate le necessarie riparazioni, di riattraversare il Pacifico e raggiungere il Darién.

Da qui - prosegue Giovan Battista, dimostrandosi ben informato delle caratteristiche fisiche di quelle terre americane che allora si stavano ancora esplorando - l'equipaggio della *Trinidad* avrebbe potuto raggiungere la costa atlantica per via di terra, impiegando animali da soma per il trasporto del ricco carico di spezie, e tentare successivamente di passare in Spagna per mare: un

progetto, questo, che oltre ad anticipare quelli che negli anni successivi verranno presentati alla corte spagnola nel tentativo di assicurare in modo stabile, attraverso l'istmo del Darién, una via di comunicazione fra l'Atlantico e il cosiddetto Mar del Sud economicamente più conveniente della lunga rotta seguita da Magellano, sembra in certo qual modo rivelare uno scetticismo di fondo, da parte del "maestre" genovese, sulla possibilità di utilizzare lo stretto appena scoperto come passaggio veramente vantaggioso al Pacifico e alle Isole delle Spezie (80).

A conclusione della lettera (81), evidentemente affidata alla nave *Victoria* affinché fosse recapitata al suo destinatario in Spagna, Giovan Battista raccomanda al "nobile signore" il proprio figlio (82), il quale si accingeva a lasciare Tidore con Elcano, e gli invia in dono un pappagallo con l'assicurazione di portarne un altro con sé sulla *Trinidad* nel caso esso dovesse morire durante il viaggio a bordo della *Victoria*.

Non un rozzo marinaio, dunque, il nostro Giovan Battista, ma un espertissimo navigatore, ben informato delle scoperte e delle esplorazioni che si andavano compiendo ai suoi tempi, dotato di notevole spirito pratico e di grande determinazione ed autorevolezza nei momenti più difficili, attento osservatore dei luoghi visitati e certamente ben noto ed ascoltato anche alla corte spagnola, come sembra lecito dedurre da questa interessantissima lettera alla quale non è mai stato dato il dovuto risalto.

Quanto alle successive vicende in cui si trovò coinvolto il "maestre" genovese, ricordiamo che il 6 aprile 1522, ultimate le riparazioni della *Trinidad*, egli salpò da Tidore con i suoi compagni nel tentativo di riattraversare il Pacifico per raggiungere il Darién. La nave, comandata da Gonzalo Gómez de Espinosa, il quale, pur avendo qualche rudimento di navigazione, non era però marinaio di professione (83), era appunto governata dal Punçorol nella sua qualità di "maestre" e aveva come pilota un altro italiano, Leon Pancaldo, del quale tratterò diffusamente nell'apposita "scheda" a lui dedicata.

Come ricorda il capitano portoghese de Brito nella sua lettera dell'11 febbraio 1523 al re di Portogallo, la stagione favorevole per la navigazione era ormai trascorsa (84) e la nave fu ben presto costretta a lottare costantemente contro i venti contrari.

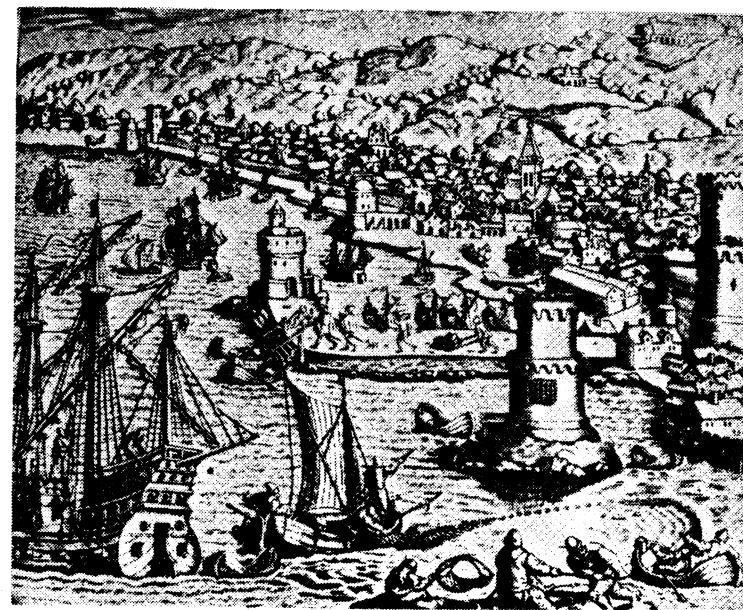
Durante lo sfortunato viaggio, il Punçorol e i suoi compagni scoprirono alcune isole delle Caroline Occidentali e delle Marianne e si spinsero poi fino alla latitudine di circa 43 gradi nord nel

tentativo di evitare la furia dei venti. A questa latitudine, la nave fu però investita da una terribile tempesta, durata dodici giorni (85), che spezzò l'albero maestro e fece a pezzi tutte le vele, cosicché, considerando che era stata percorsa soltanto una terza parte del viaggio da compiersi per raggiungere le coste di Panamá e che l'equipaggio era ormai decimato a causa degli stenti, del freddo e delle malattie, il capitano decise di tornare indietro. Con grande difficoltà la *Trinidad* poté raggiungere l'isola di Doy, a circa 30 leghe da Tidore (86), ai primi di novembre del 1522, dopo sette mesi di penose peregrinazioni e la perdita di 37 dei 54 uomini che avevano cercato di riattraversare il Pacifico. Da qui la nave raggiunse la vicina isola di Benaconora, ove, come già si è detto nella parte introduttiva del presente studio, di lì a poco gli sfortunati superstiti dell'equipaggio furono fatti prigionieri dai portoghesi del capitano de Brito, al quale Gómez de Espinosa aveva scritto per chiedere soccorsi, e condotti a Ternate.

Dopo diverse settimane di prigionia in questo luogo, nel febbraio del 1523 il capitano portoghese inviò i prigionieri a Banda nell'attesa di farli poi proseguire per Malacca, ma trattene presso di sé a Ternate per qualche tempo ancora quattro di loro, fra i quali il Punçorol, per impiegarli nell'allestimento di una piccola nave, la quale, al comando di Simão de Abreu, *alcaide* della fortezza di Ternate, avrebbe dovuto sperimentare una nuova rotta per Malacca che passasse per il Borneo, anziché per Banda, abbreviando la navigazione (87).

Da una seconda lettera del de Brito al suo sovrano, scritta da Ternate il 6 maggio 1523 - lettera che è praticamente una copia, con alcune varianti di un certo interesse, del primo avviso della cattura della *Trinidad* dato alla corte portoghese dallo stesso de Brito l'11 febbraio di quell'anno (88) - si desume che il Punçorol, il pilota Pancaldo e lo scrivano della *Trinidad*, Bartolomé Sánchez, anch'egli buon marinaio, erano ritenuti dal capitano portoghese particolarmente pericolosi per gli interessi del Portogallo, data la loro perizia marinara. Una volta disposto l'invio di questi prigionieri a Malacca, dopo la loro detenzione a Ternate e a Banda, egli informò infatti cinicamente Giovanni III di Portogallo di averli trattiene in quei luoghi con l'intenzione di farveli morire "porque he terra doentia" (89).

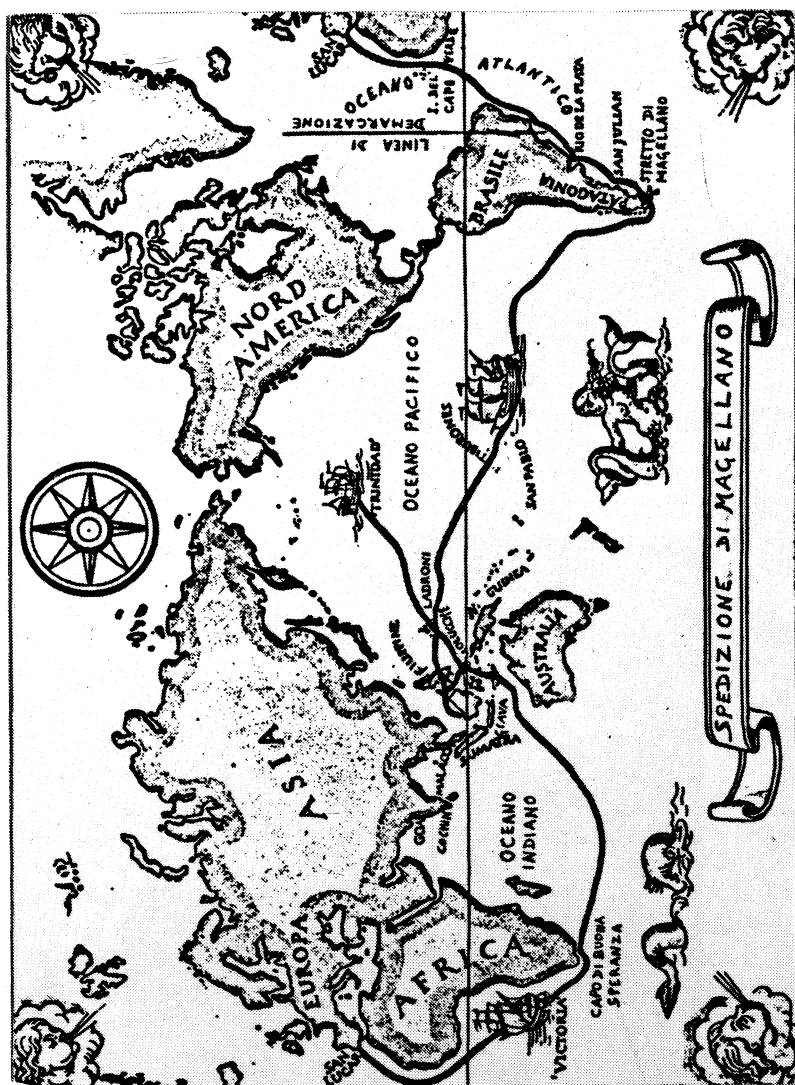
Prima di inviarli a Malacca - continua il de Brito - egli aveva però scritto a Jorge de Albuquerque che si sarebbe senz'altro reso un miglior servizio al sovrano facendo loro "cortar as cabeças" (90),



3. Il porto di Sanlúcar de Barrameda (barra del Guadalquivir) in un'incisione del 1594.



4. Antico ritratto di Ferdinando Magellano (Kunst-historische Museum, Vienna).



5. La spedizione di Magellano e il viaggio della *Trinidad*.

anziché mandarli in Portogallo, ma, non sapendo se il re avrebbe approvato una misura così drastica, aveva in ogni caso suggerito al capitano di Malacca di trattenerli in quel luogo il più a lungo possibile dal momento che anch'esso era "terra nam muito sadia" (91) !

Quel che accadde al povero Giovan Battista dopo la sua partenza per Malacca, lo conosciamo per bocca di Leone Pancaldo, suo compagno di sventura.

Nella dichiarazione da lui resa in Valladolid il 2 agosto 1527 dinanzi al vescovo di Ciudad Rodrigo e ad altri membri del Consiglio delle Indie incaricati di condurre l'inchiesta sulle peripezie della nave *Trinidad*, Pancaldo riferì infatti che dopo la detenzione a Ternate il Punçorol e gli altri prigionieri furono trasferiti a Banda, dove stettero circa quattro mesi. Da qui essi furono condotti a Malacca e consegnati a Jorge de Albuquerque, il quale li trattene in quel luogo per altri cinque mesi. Dopo di che, il Punçorol, Pancaldo ed altri loro compagni di sventura furono inviati a Cochin, in India, ove giunsero verso novembre del 1524 (92) e dovettero fermarsi per altri dieci mesi (93).

Trascorso questo lungo periodo senza riuscire ad ottenere licenza per imbarcarsi, il Punçorol ed il Pancaldo una notte fuggirono sulla nave *Santa Catalina*, senza sapere l'un dell'altro finché non si ritrovarono a bordo della stessa nave. Giunti in Mozambico, i due furono fatti sbarcare, ma, essendo stati scoperti dalle autorità portoghesi, vennero arrestati e messi in ceppi. Poco dopo il Punçorol e Pancaldo furono imbarcati sulla nave di certo Diego de Melo per essere ricondotti al governatore portoghese dell'India, ma non riuscendo la nave a salpare a causa della stagione ormai avversa alla navigazione, i due prigionieri furono nuovamente fatti scendere a terra, dove, di lì a poco, il Punçorol morì di stenti.

La morte del "maestre" genovese dovette avvenire tra la fine del 1525 e i primi mesi del 1526, poiché alla fine di ottobre del 1525 risalgono due lettere ch'egli scrisse insieme a Pancaldo rispettivamente ad un dignitario ecclesiastico della corte di Carlo V e allo stesso imperatore per chiedere soccorsi e dalla già citata dichiarazione resa da Pancaldo al Consiglio delle Indie sappiamo che Giovan Battista morì poco tempo dopo esser stato fatto sbarcare nuovamente in Mozambico dalla nave di Diego de Melo (94).

Quanto alle lettere poc'anzi citate, esse costituiscono due drammatiche e commoventi testimonianze delle indicibili soffe-

renze patite dai due valorosi marinai italiani nel corso della loro lunga e penosa odissea. La prima, indirizzata ad un'autorità ecclesiastica spagnola di cui non si conosce il nome, ma che con ogni probabilità va identificata con il vescovo di Burgos Juan Rodríguez de Fonseca (95), a quel tempo uno dei massimi responsabili dell'organizzazione delle spedizioni spagnole di scoperta, è datata da Mozambico, 20 ottobre 1525, mentre la seconda, diretta all'imperatore Carlo V e pure scritta da Mozambico, reca la data del 25 ottobre 1525. Salvo lievi varianti nelle formule di cortesia, dovute alla differenza di rango dei due destinatari, queste lettere, scritte in spagnolo, sono praticamente identiche e recano rispettivamente le firme *Batista de Ponçoron y Leon Pancado [sic] mestre y piloto e Baotista de Ponçoron y Leon Pancado maestre y piloto de la nao que fue tomada en Maluco* (96).

Entrambe furono reperite dal Peragallo nell'archivio della Torre do Tombo, in Lisbona, e da lui pubblicate nell'appendice al suo breve studio sul Pancaldo (97). Il fatto che lo studioso le abbia ritrovate in quell'importante archivio portoghese, autorizza a ritenere che esse non giunsero mai a destinazione, poiché dovettero essere sequestrate dalle autorità portoghesi, o in Mozambico stesso, o, qualora il Pancaldo fosse riuscito a portarle con sé a Lisbona, nella capitale portoghese durante la sua prigionia.

Circa il contenuto delle due missive, vale la pena di soffermarci almeno brevemente su alcune notizie di un certo interesse che esse ci forniscono e soprattutto sui particolari della fuga del Punçorol e del Pancaldo da Cochin a bordo della nave *Santa Catalina*.

Entrambe si aprono con una breve relazione delle peripezie della nave *Trinidad* dopo la partenza della *Victoria* per la Spagna e confermano pienamente quanto già conosciamo da altri documenti e specialmente dalle due lettere del capitano portoghese de Brito dell'11 febbraio e del 6 maggio 1523. In particolare, esse confermano che il peregrinare della *Trinidad* per il Pacifico durò per ben sette mesi, che a 500 leghe da Tidore furono scoperte in pieno oceano 14 isole "muy bien pobladas de jente desnuda, la qual jente es de la color de los de las Indias" (98), e che quando la nave ritornò alle Molucche erano ormai deceduti 37 uomini dell'equipaggio originario.

Quindi il Punçorol ed il Pancaldo passano a narrare i duri patimenti sofferti durante la prigionia a Ternate, a Banda e a Malacca, finché furono condotti a Cochin. Durante i terribili dieci

mesi trascorsi in questa località, i portoghesi li maltrattarono gravemente, privandoli persino del cibo, al punto che i due infelici marinai sarebbero sicuramente morti d'inedia se non fossero stati provvenzialmente soccorsi da "algunos estranjeros" (99).

Quanto alla loro fuga da Cochin a bordo della *Santa Catalina*, il Punçorol e il Pancaldo precisano che questa nave era diretta in Portogallo e che essi erano riusciti ad imbarcarvisi sempre grazie all'aiuto di "buenos amigos estranjeros". La sosta in Mozambico, durante la quale i due malcapitati furono scoperti e arrestati dalle autorità portoghesi del luogo, era stata causata dall'impossibilità di proseguire oltre data la stagione sfavorevole alla navigazione, e sorte identica era toccata all'altra nave portoghese che aveva cercato di riportarli prigionieri in India. Cosicché il Punçorol ed il Pancaldo prevedevano ora di dover rimanere per altri sette od otto mesi in Mozambico "adonde avemos miedo de morir, por ser ... la tierra muy dolentia agora en este tiempo" (100) ed anche perché ormai non potevano più contare sull'aiuto degli "ombres onrados que por su virtud nos davan de comer" (101).

Trovandosi in tali estremi, privi d'ogni difesa, laceri, affamati e senza denaro, ai due infelici non era rimasta altra alternativa che rivolgere una disperata supplica all'imperatore e al suo dignitario affinché li soccorressero al più presto per sottrarli ad una morte quasi certa.

La sorte del povero Giovan Battista in terra africana già la conosciamo attraverso la deposizione del suo compagno di sventura. Non mi resta, per quanto lo riguarda, che discutere della paternità del *Roteiro*, che alcuni studiosi attribuiscono al "maestre". Ma di questo tratterò diffusamente nell'appendice al presente lavoro, appositamente dedicata allo studio del problema.

2) “Maestre” (102) ANTONIO, “carpintero” (103)

“Maestre Antonio carpintero natural de Baragine ques en la ribera de Genova, hijo de Juan Luçiano y Batistina, vecinos de Baragine, a de aver de sueldo a çinco ducados por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados veynte ducados” (104).

Come si deduce dall’annotazione qui citata, questo maestro Antonio era un uomo d’arte in quanto “carpintero”, ossia maestro d’ascia o falegname, della *Trinidad*. Percepiva una paga mensile di 5 ducati, pari a 1875 maravedí. Gli furono corrisposti quattro mesi anticipati, ossia 20 ducati, pari appunto ai 7500 maravedí indicati a margine della voce del manoscritto che lo riguarda.

Le indicazioni fornite dal documento ci consentono di conoscere che era nativo di *Baragine*, cioè Varazze, in Liguria (105), e figlio di Giovanni Luciano (106) e di Battistina, entrambi di Varazze.

Maestro Antonio non va confuso con un altro Antonio, pure ligure, imbarcato sulla nave *Victoria* come mozzo, del quale dirò più avanti.

Come “carpintero” della *Trinidad*, il Luciano, dopo l’arrivo della spedizione alle Molucche, fu tra coloro che il 6 aprile 1522 salparono da Tidore nel tentativo di raggiungere le coste del Darién. Sopravvissuto agli stenti che decimarono gli uomini della *Trinidad* durante lo sfortunato viaggio, fu arrestato dai portoghesi del capitano Brito a Benaconora, allorché la nave fu costretta a ritornare alle Molucche. Condotta prigioniero a Ternate con gli altri superstiti, fu trattenuto in quel luogo dopo che i suoi compagni furono inviati a Malacca per essere consegnati a Jorge de Albuquerque. Nella sua lettera dell’11 febbraio 1523 al re di Portogallo, il capitano de Brito scrive infatti che quando inviò i prigionieri a Malacca, ne trattenne quattro presso di sé, fra i quali il “carpinteiro” della *Trinidad*, necessario “pera correger ho navio, em que os hei de mandar por Burnêo” (107).

La decisione di trattenere a Ternate il Luciano e gli altri tre suoi compagni - precisa il documento - era dovuta al fatto che il de Brito aveva bisogno di un buon maestro d’ascia per i lavori di allestimento di un’imbarcazione che andasse a Malacca passando, anziché per Banda, “por ho caminho de Burnêo, por onde elles [cioè gli spagnoli] vierão, porque de Burnêo a Malaca ha cem

legoas, e ... sempre navegam de Burnêo a Malaca muitos juncos, depois d'este caminho descoberto" (108).

Passando per il Borneo, si sarebbe risparmiato molto tempo alla navigazione dalle Molucche a Malacca e viceversa, poiché non sarebbe più stato necessario attendere i monsoni. Come ricorda infatti il de Brito, "por ho caminho de Banda ... em levar e trazer hum recado á mester hum anno e meo" (109), mentre la rotta passante per il Borneo avrebbe consentito di "partir de Malaca e vir a Maluco n'um mez" (110).

Il capitano portoghese intendeva in sostanza sperimentare, utilizzando la perizia artigiana di maestro Antonio e quella marinara dei suoi compagni, una nuova rotta dalle Molucche a Malacca, passando per il Borneo, la quale, per essere molto più rapida di quella già nota, avrebbe arrecato notevoli vantaggi ai traffici commerciali dei portoghesi in quei mari.

Che il "carpintero" trattenuto dal de Brito a Ternate fosse proprio maestro Antonio Luciano, risulta pienamente confermato dalle dichiarazioni rese a Valladolid nel 1527 da Leone Pancaldo e dal marinaio spagnolo Ginés de Mafra davanti al Consiglio delle Indie nel corso dell'inchiesta sulla sorte dei marinai della *Trinidad*. In tale circostanza, sia il Pancaldo, sia Ginés de Mafra, affermarono infatti che fra i membri dell'equipaggio con loro catturati dai portoghesi quando la nave giunse a Benaconora vi era appunto "maestre Antonio, carpintero", il quale, dopo che essi lasciarono Ternate per essere condotti a Malacca, fu trattenuto come prigioniero nella fortezza di Ternate insieme al "calafate" della *Trinidad* (111).

Il Luciano dovette quasi certamente morire a Ternate nel corso del 1523, poiché, nella sua "Relación de la gente que murió en la nao Trinidad", il capitano Gonzalo Gómez de Espinosa, dopo aver registrato la morte di quattro dei suoi marinai avvenuta appunto "en la era de mil e quinientos e veinte e tres, en fin del mes de febrero", aggiunge: "más dos hombres, calafate e carpintero, que el capitán Antonio de Brito me tomó" (112).

3) FELIPO, "calafate"

"Felipo calafate natural de Reco ques en la ribera de Genova, hijo de Felipo de Croa, ha de aver de sueldo a çinco ducados por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados veynte ducados" (113)

Come si apprende dal passo qui trascritto del ruolo di bordo, questo *Felipo* era il calafato della nave *Trinidad*, un operaio specializzato nel calafatare, ossia nel rendere impermeabile all'acqua, il fasciame esterno delle navi turando con stoppa catramata le commisure delle tavole e applicandovi successivamente catrame e pece.

I calafati genovesi erano altamente qualificati in questo lavoro e, pertanto, richiestissimi a quel tempo a bordo dei velieri delle principali nazioni europee.

Dal documento poc'anzi citato, si desume che questo calafato percepiva la stessa paga mensile di un "carpintero", fissata in 5 ducati al mese, pari a 1875 maravedí. Egli ricevette quattro mensilità anticipate, ossia 20 ducati, pari appunto ai 7500 maravedí indicati a margine della nota di spesa che lo riguarda.

Il suo nome di battesimo, identico a quello del padre, compare trascritto come *Felipo*, sia nel documento poc'anzi ricordato, sia in altri relativi alla spedizione. Evidentemente egli dovette dire il proprio nome in italiano allo scrivano spagnolo incaricato di redigere il ruolo di bordo, ma questi lo trascrisse sotto il condizionamento della forma spagnola *Felipe*, pur conservando la *o* finale italiana.

Nel documento sopra riferito, il cognome di questo personaggio, ricavabile da quello del padre, viene registrato come *Croa*, ma in altri documenti relativi alla spedizione esso compare trascritto come *Troa* (114). Risulta pertanto piuttosto arduo stabilire con sicurezza l'esatto cognome del calafato, anche se la forma *Croa* sembrerebbe la più probabile (115).

Dallo stesso ruolo di bordo, si ricava inoltre con chiarezza la notizia che Filippo de Croa era nativo di Recco, presso Genova, cosicché sono completamente da escludere, come storpiature degli scrivani spagnoli dell'epoca o come trascrizioni errate di taluni studiosi della spedizione di Magellano, sia *Leco* che *Rezo* ricordate come patria di questo personaggio (116).

Il calafato recchese viene anche ricordato nel documento

inedito dell' *Archivo General de Indias* che già ho avuto occasione di citare a proposito di Giovan Battista Punçorol. In tale rendiconto spese è infatti registrato, nel mese di luglio del 1519, poco prima della partenza della flotta di Magellano per Sanlúcar de Barra-meda, un pagamento di 375 maravedí a favore di "Felipe, calafate de la nao Trinidad por pez y estopa" (117), notizia che ci fa conoscere che egli dovette essere in quel momento particolarmente impegnato nelle ultime operazioni di calafatura della nave capi-tana.

Non si possiedono purtroppo altre notizie intorno a questo personaggio, ad eccezione di quella relativa alla sua morte, avve-nuta in seguito a malattia, mentre la flotta di Magellano svernava nella località patagonica di San Julián. La relazione delle persone decedute durante la spedizione registra infatti la morte del calafato sotto la data del 12 luglio 1520, quando la spedizione si trovava appunto ferma a San Julián nell'attesa dell'arrivo della primavera australe, mentre un altro documento pubblicato dal Medina la riporta al 13 luglio (118).

4) LEON PANCALDO, marinaio, poi pilota della *Trinidad*.

"León Pancaldo marinero, natural de Saona, marido de Salvaja Pancaldo, a de aver de sueldo a mill y dozientos mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs." (119).

Con Antonio Pigafetta e Giovan Battista Punçorol, Leone Pancaldo è senza dubbio una delle figure di maggior spicco non solo fra i compagni italiani di Magellano, ma anche fra tutti coloro che parteciparono alla grande impresa. Le vicende affascinanti della sua vita di navigatore indomito ed avventuroso, sempre pronto a sfidare i pericoli del mare e dell'ignoto - vicende che parrebbero romanzesche ed incredibili, se non fossero puntualmente documentate dai documenti storici e dalle testimonianze dei suoi contemporanei - ne fanno inoltre un personaggio estremamente simpatico e degno della massima considerazione, dal momento ch'egli sembra compendiare in sé lo spirito stesso della stagione più bella del nostro Rinascimento.

Sebbene non siano mancati studi di vari autori sull'interes-santissima figura del Pancaldo, non esiste a tutt'oggi una vera e propria biografia esaustiva di questo navigatore savonese, dal momento che gli studi finora disponibili, quasi tutti pubblicati fra la metà del secolo scorso e l'inizio di quello attuale, risultano per lo più frammentari, invecchiati e non sempre attendibili a causa di una conoscenza soltanto parziale, e non di rado imprecisa, delle fonti, lacune, queste, alle quali non ha certo potuto ovviare la vuota retorica campanilistica di taluni storici locali che si sono interessati alle vicende del loro illustre concittadino (120).

Scopo principale del presente studio è pertanto quello di riunire in un unico corpo gli sparsi dati emersi dalle passate indagini, controllandone rigorosamente l'attendibilità sulla scorta delle fonti documentarie ed integrandone e correggendone le risultanze, ove ciò si renda necessario, nella speranza di riuscire così ad agevolare il lavoro di chi intendesse in futuro dedicarsi al compito di redigere una monografia interamente dedicata alla vita affascinante di questo ardimentoso compagno italiano di Magel-lano, inspiegabilmente dimenticato dalla maggior parte dei mo-derni storici dell'età delle grandi scoperte geografiche.

La casata dei Pancaldo, che risulta documentata in Liguria fin da epoca molto antica, dal momento che certo Lazzarino de'

Pancaldi viene ricordato come teste in un atto del 2 maggio 1294 con il quale i podestà di Savona e di Noli fanno reciproco compromesso (121), compare ben presto in Savona, città ove nel XV secolo essa risulta suddivisa in almeno due rami principali. Il primo trae origine da certo Pagano, "untore", ossia conciatore di pelli, già morto nel 1472, il cui figlio, Pietro, ebbe numerosa discendenza. Il secondo, quello al quale appartenne Leone, fa capo a Giovanni, originario della castellania savonese della Stella, deceduto in età molto avanzata nella seconda metà del XV secolo. Costui ebbe due figli: Michele, che morì molto giovane prima del 1494, e Francesco (122), da cui Franceschina, morta nubile dopo il 1521 (123), Caterina, andata sposa a Benedetto Boagno, di Celle Ligure (124), e Manfrino, tessitore di panni (125).

Da Manfrino e da Battistina di Paolino de Reposano (oggi Reposeno), anch'essa appartenente a famiglia savonese che spesso ricorre negli atti notarili del tempo (126), nacquero una figlia, di cui si ignora il nome, e Leone.

La sorella di Leone, sposata a Bernardo Torcello, della castellania savonese di Quiliano, ebbe due figli, Pietro (127) e Francesca (128), andata sposa a Vincenzo Negro, del borgo savonese di Lavagnola.

Sul luogo di nascita di Leone Pancaldo, Savona, non vi è mai stata discussione, dal momento che tutti i documenti che si riferiscono al navigatore, ivi compresa l'annotazione del ruolo di bordo della *Trinidad* da me citata in apertura, concordano chiaramente nell'indicare la città ligure come sua patria. Per quanto concerne invece la data di nascita del Pancaldo, gli storici sono stati per lungo tempo incerti. Il suo primo biografo, G. B. Belloro, avanzò l'ipotesi che Leone fosse nato fra il 1488 ed il 1490 (129) e tale congettura, ripresa senza opportuna verifica dagli studiosi savonesi che si interessarono al Pancaldo fra la seconda metà del secolo scorso e l'inizio dell'attuale (130), oltre che dall'importante *Raccolta colombiana* pubblicata in occasione del IV centenario della scoperta dell'America (131), è stata accolta anche da opere più recenti quali l'*Enciclopedia Italiana Treccani* (132) e il *Grande Dizionario Enciclopedico UTET* (133), nonostante fossero ormai da tempo noti i risultati delle ricerche di Prospero Peragallo che indicavano come totalmente errata l'ipotesi del Belloro. In un censimento di Savona del 1531, conservato nell'Archivio di Stato di Genova e segnalato dal Peragallo, il Pancaldo è dato infatti come vivente nella parrocchia di S. Pietro e cinquantenne (134), notizia

che rende dunque certi che il navigatore savonese nacque intorno al 1481. Su questo argomento possediamo, comunque, un dato ancor più sicuro fornitoci dallo stesso Pancaldo. Nella deposizione da lui resa a Valladolid davanti al Consiglio delle Indie il 2 agosto 1527, egli dichiarò infatti di essere nativo di Savona e di avere 45 anni, età che riporta la sua nascita al 1482 (135).

Secondo il Bruno, autore all'inizio di questo secolo di una *Storia di Savona*, il padre di Leone, Manfrino, sarebbe stato "un povero bottaio" (136), affermazione che viene decisamente smentita dal Noberasco sulla base di documenti d'archivio inconfutabili, dai quali risulta invece, senza possibilità di dubbio, che egli era tessitore di panni (137).

Dalle ricerche del Noberasco, risulta che Manfrino possedeva "casa propria, tintoria, ceduta forse in affitto ad altri, in via Scarzeria, ... e villa a Viarasca (odierna Roviasca), alpestre frazione della castellania di Quiliano" (138).

Non possediamo, purtroppo, documenti relativi agli anni giovanili di Leone, cosicché non è possibile conoscere se egli fosse stato avviato al mestiere del padre. Similmente, non è dato di sapere dove avesse ricevuto i rudimenti di quell'istruzione che egli dimostra in varie occasioni di possedere, anche se è lecito supporre, con il citato Noberasco, che egli avesse frequentato per un certo tempo una delle fiorenti scuole cittadine di cui parlano gli statuti savonesi del Quattrocento, le quali, alla fine del secolo, "assunsero un indirizzo più pratico e conforme alle necessità mercantili della città" (139).

A Manfrino non dovevano certo mancare i mezzi per assicurare al figlio un sufficiente grado di istruzione, che Leone dovette poi sicuramente affinare mediante l'esperienza pratica di viaggi a scopi commerciali a quei porti mediterranei con i quali Savona aveva da lungo tempo stabilito scambi frequenti ed attivissimi. Come ricordano infatti alcuni biografi del Pancaldo, numerosi erano allora in Savona i maestri della lana e i tessitori di panno come Manfrino che traevano materia prima dalla Spagna e dalla Berberia, mandando i loro figli ad approvvigionarsi sul posto (140), e d'altra parte in un documento pubblicato dal Medina si ritrova l'interessante notizia che anteriormente al suo arruolamento nella spedizione di Magellano, Leone era stato più volte "en ambos reinos de Castilla e Portugal" (141). È certo, comunque, scrive il Noberasco, che "Leon Pancaldo, come Colombo, dovette rinvenire una spinta possente alla sua vocazione nel magnifico traf-

fico del porto natio, nel quale i legni italiani davansi la muta con quelli provenzali, catalani, maiorchini, biscaglino, fiamminghi, inglesi” (142). Quei marinai recavano notizie meravigliose delle grandi navigazioni e scoperte del tempo e cose ancor più favolose dovevano certamente raccontare taluni savonesi che parteciparono ai viaggi colombiani (143) come Michele Cuneo, figlio di quel Corrado che nel 1474 aveva venduto al padre di Cristoforo Colombo la casa della Valcada, sui colli che cingono il borgo savonese di Legino (144).

Questi racconti dovettero accendere la fantasia e lo spirito d'avventura del giovane Pancaldo, il quale, condotto in Spagna e Portogallo dai traffici paterni, fu certamente testimone del grande fervore marinaro che le recenti navigazioni transoceaniche avevano allora scatenato in quei regni. All'epoca del suo arruolamento nella flotta di Magellano, Leone doveva ormai possedere un'esperienza del mare ed una conoscenza della scienza nautica tutt'altro che trascurabili, dal momento che il grande navigatore lo volle con sé sulla capitana *Trinidad*, della quale divenne successivamente pilota, e che un documento del 30 settembre 1531, sul quale dovrò in seguito a lungo soffermarmi, ce lo descrive come abilissimo nel tracciare “cartas de navegar” (145).

Ciò indusse il Peragallo a supporre che non fu con Magellano che il savonese si cimentò ad attraversare per la prima volta l'Atlantico, ma che “in qualche precedente viaggio egli invece avesse posto piede nelle Indie occidentali” (146).

Tale supposizione parrebbe in certo qual modo confermata da un documento redatto in Savona il 30 marzo 1515, con il quale il Pancaldo, nominato con atto del 14 gennaio 1514 procuratore di Diego Colombo, figlio del grande scopritore e viceré delle Indie, sostituisce in propria vece, in tale funzione, Antonio Romana, che era da poco diventato suo suocero (147). Orbene, se pensiamo che la procura di Diego fu quasi certamente stilata a Santo Domingo, come farebbe ritenere il nome senza dubbio spagnolo del notaio che la rogò, certo *Benedictum Mugnos* (148), parrebbe lecito dedurre, con il Peragallo, che il Pancaldo l'avesse ricevuta sul posto dall'amico viceré, il quale non a caso scelse come suo procuratore il savonese dal momento che questi avrebbe dovuto con ogni probabilità rappresentarlo nel lungo processo intentato dai Cuneo all'avo di Diego per il mancato pagamento della proprietà della Valcada (149).

L'ipotesi non è da tutti accettata e non mancano coloro che

ritengono che la procura di Don Diego fosse piuttosto dovuta alla lunga e salda amicizia fra la sua famiglia e quella del Pancaldo (150). In tal caso, è probabile che il viceré delle Indie avesse inviato la procura a Savona al Pancaldo, chiedendogli per lettera di rappresentarlo. Sia in un caso, che nell'altro, la procura fatta da Diego Colombo è comunque una sicura testimonianza dell'amicizia e della fiducia che il figlio del grande scopritore nutriva per Leone, dal momento che atti simili non lasciano supporre altrimenti.

Gli stretti legami tra la famiglia di Don Diego e quella di Leone sono del resto chiaramente attestati dai rapporti che Domenico Colombo, avo di Diego, aveva intrattenuto in Savona con Manfrino Pancaldo, padre di Leone. Come ricorda il Noberasco, l'amicizia fra i due personaggi, entrambi membri dell'Arte della lana, trae certamente origine “dall'uniformità degli interessi e dallo spirito che reggeva la Corporazione” (151).

Ma vi è di più. Da un documento del 7 novembre 1491 apprendiamo infatti che Domenico Colombo fece quietanza a favore di certo Nicola Rusca e che l'atto fu stilato in Savona, in casa dello stesso Manfrino Pancaldo e di Germano Girinzana, entrambi tessitori e soci in affari (152).

Non è poi da escludere, vorrei aggiungere dal canto mio, che Leone Pancaldo avesse avuto occasione, durante i suoi viaggi in Spagna per ragioni commerciali, di incontrarsi con Diego Colombo, rinsaldando così l'antica amicizia fra le rispettive famiglie e guadagnandosi la piena fiducia del viceré delle Indie, documentata appunto dalla procura che questi fece a Leone affinché egli potesse rappresentarlo in Savona.

Nel 1514 il Pancaldo era certamente nella città natale, ove contraeva matrimonio con Selvaggia (153), figlia del già citato Antonio Romana, che l'atto del 1515, poc'anzi considerato, ricorda come “acimatorem pannorum”. La notizia si desume da un atto del 9 febbraio 1529, nel quale Leone dichiara di aver ricevuto in dote dalla moglie, “iam sunt anni quindecim elapsi”, vale a dire 15 anni prima, la somma di 1400 lire savonesi (154).

Poco dopo il suo matrimonio, il Pancaldo dovette quasi certamente assentarsi da Savona, forse per uno dei soliti viaggi d'affari, dal momento che, come già abbiamo visto, nel marzo del 1515 sostituì in propria vece, in qualità di procuratore di Diego Colombo, suo suocero Antonio Romana.

Nel dicembre del 1516 egli risulta comunque nuovamente presente in Savona (155), dalla quale, una volta perduti i genitori e

abbandonata l'attività paterna, doveva però nuovamente assentarsi, poco più di due anni dopo, per recarsi a Siviglia. Le notizie dei preparativi della grande spedizione di Magellano, che il Pancaldo doveva aver ricevuto grazie alle relazioni da lui contratte in Spagna o alle frequenti comunicazioni fra quel Paese e Savona, dovettero esercitare un forte impulso sulla sua indole avventurosa, cosicché nel 1519 lo ritroviamo appunto nella capitale andalusa pronto a partire, con altri suoi concittadini (156), per il grande viaggio che lo avrebbe reso celebre.

Come ci informa l'annotazione del ruolo di bordo che a lui si riferisce, a Siviglia Leone fu arruolato come marinaio e assegnato alla nave capitana *Trinidad* con una paga di 1200 maravedi al mese e quattro mensilità anticipate, pari a 4800 maravedi. Tale documento smentisce dunque categoricamente quanti in passato affermarono che il Pancaldo era stato assunto come pilota fin dall'inizio della spedizione (157), anche se non mancano certo, come meglio vedremo più avanti, testimonianze che autorizzano a ritenere ch'egli fosse considerato qualcosa di più d'un semplice marinaio. Imbarcatosi con questa qualifica, Leone doveva comunque meritarsi, nel corso della spedizione, il grado di pilota, fatto che non solo attesta la stima nutrita nei suoi confronti dai suoi superiori, ma conferma pienamente le notizie che da più fonti ci sono state tramandate circa la sua perizia marinara.

Non è dato purtroppo di sapere con precisione in quale circostanza egli ottenesse questa promozione, ma, come non si può accogliere l'opinione di coloro che vorrebbero il Pancaldo già pilota al momento della partenza da Siviglia, così non si può condividere, in mancanza di documenti probanti, neppure quella secondo la quale la suddetta nomina gli sarebbe stata conferita da Gonzalo Gómez de Espinosa nell'ultima fase dello storico viaggio (158). Vi sono, al contrario, alcuni indizi abbastanza precisi che farebbero pensare ad una promozione del Pancaldo da parte dello stesso Magellano, il quale, essendo imbarcato come il savonese sulla *Trinidad*, doveva certamente aver avuto modo di apprezzarne le capacità e la professionalità. A ciò si aggiunga che al momento della partenza della spedizione il Pancaldo aveva 37 anni e che, come attesta un documento che già ho avuto occasione di citare (159), egli aveva certamente potuto accumulare una ricca esperienza durante i viaggi in Spagna e Portogallo che lo avevano portato a contatto con gli ambienti più direttamente interessati ai grandi viaggi transoceanici e alle nuove scoperte geografiche.

Ma vi è di più. È noto infatti che subito dopo aver represso con determinazione e durezza l'ammutinamento messo in opera a San Julián da Cartagena, Quesada ed altri congiurati, Magellano procedette saggiamente a profondi rimaneggiamenti nella distribuzione degli incarichi più importanti e delicati a bordo delle sue navi. Va ricordato, a questo proposito, che proprio in quel periodo il pilota della *Trinidad*, Estéban Gómez, del quale il capitano generale doveva con ogni probabilità diffidare non poco (160), fu trasferito, con identico incarico, a bordo della *San Antonio*, nave con la quale il Gómez doveva successivamente disertare nello stretto per fare ritorno in Spagna. Non è improbabile che in tale circostanza il Pancaldo, rimasto fedele a Magellano durante la vicenda dell'ammutinamento di San Julián e dimostratosi degno di fiducia per le sue capacità, fosse promosso dal capitano generale al grado di pilota della *Trinidad*. Questa ipotesi parrebbe del resto confermata dal fatto stesso che, come risulta dalla dichiarazione resa dal Pancaldo il 2 agosto 1527 davanti al Consiglio delle Indie in Valladolid, il savonese era stato autorizzato a tenere il diario di bordo, compito che è appunto tipico del pilota e che Leone, secondo la sua stessa dichiarazione, assolse puntualmente impiegando - cosa insolita - l'italiano (161).

Come meglio si vedrà quando dovrò affrontare più in particolare il problema dell'attribuzione al Pancaldo di tale diario di bordo, noto con il titolo di "*Roteiro di un pilota genovese*", l'originale italiano dell'importantissimo documento al quale allude il Pancaldo è andato perduto in quanto esso fu sequestrato dai portoghesi del capitano de Brito in seguito alla cattura della *Trinidad*. Il diario ci è comunque pervenuto in una traduzione portoghese effettuata poco dopo il sequestro a bordo della nave di tutti i documenti della spedizione e consente anzitutto di conoscere che la rivolta di San Julián poté essere tempestivamente soffocata "per accortezza di detto capitano generale e aiuto e favore degli stranieri che con sé conduceva nella sua nave" (162), stranieri fra i quali si trovava appunto il Pancaldo. Giustamente, scrive il Noberasco, Magellano ricompensò la preziosa fedeltà degli stranieri e "il Pancaldo fu certamente nel novero dei premiati" (163), ottenendo la promozione a pilota della *Trinidad*.

Come osserva il Manfroni, l'ipotesi che il Pancaldo fosse elevato al grado di pilota in seguito agli eventi di San Julián parrebbe d'altronde rafforzata da una certa disuguaglianza fra le prime pagine del *Roteiro*, cioè fino alla ribellione contro Magel-

lano, e le successive: le prime sono infatti piuttosto scheletriche, come appunto devono essere le pagine di un giornale di pilota, mentre le altre sono alquanto più diffuse (164).

Tenendo conto di questa disuguaglianza, lo studioso così conclude: "si potrebbe congetturare che la prima parte sia da attribuire al pilota della nave capitana, Esteban Gómez, o ad un altro di altra nave: e che, avvenuta la ribellione contro Magellano e la punizione dei colpevoli, un italiano sia succeduto nell'ufficio di pilota ed abbia quindi continuato, con metodo diverso e maggiore ampiezza, il libro di bordo" (165).

Questo italiano, non può essere altri, a mio avviso, se non Leone Pancaldo, indicato come "pilota genovese" nell'accezione di "ligure", che l'aggettivo aveva assunto a quel tempo soprattutto in paesi lontani. L'unico genovese che potrebbe contendergli il titolo di autore del *Roteiro* è Giovan Battista Punçorol, ma già sappiamo dalla testimonianza del de Brito e dalle due lettere che Giovan Battista scrisse insieme al Pancaldo dal Mozambico che egli sempre rimase "maestre" e come tale si sottoscrisse, mentre Leone, ricordato come abilissimo pilota dal capitano portoghese, si firmò appunto con il titolo di "pilota" della *Trinidad* in entrambe le missive e nel 1527, a Valladolid, dichiarò di aver scritto il libro di rotta poi sequestratogli dai portoghesi in seguito alla cattura della nave.

A bordo della nave capitana il Pancaldo compì tutto il lungo viaggio da Siviglia alle Molucche e fu tra coloro che si trattennero a Tidore, dopo la partenza della *Victoria*, per provvedere alle riparazioni della *Trinidad* e tentare quindi l'attraversamento del Pacifico nell'intento di raggiungere l'istmo del Darién.

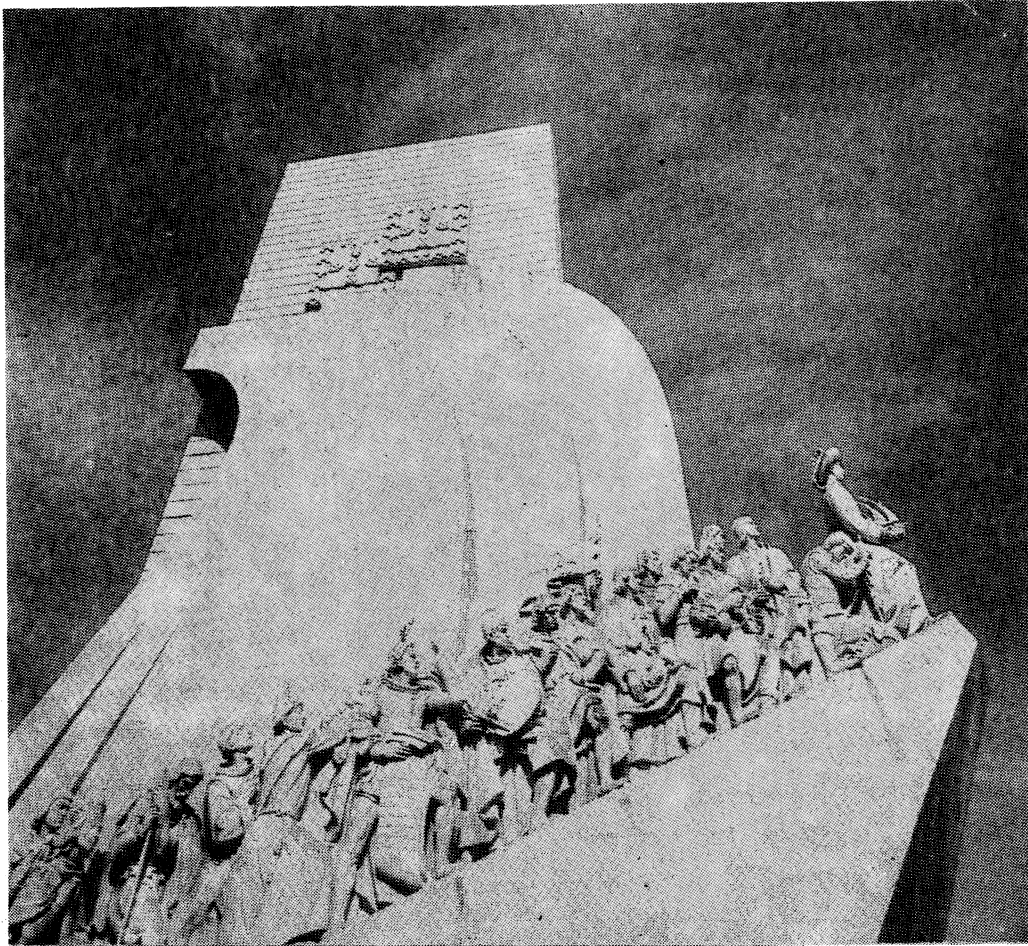
La sua sorte fu pertanto comune a quella del già ricordato Giovan Battista Punçorol, cosicché anche il Pancaldo fu fatto prigioniero dagli uomini del capitano de Brito allorché la *Trinidad* fu costretta a rientrare alle Molucche con l'equipaggio decimato dalle malattie e dagli stenti.

Proprio dal capitano portoghese doveva venire, come già si è visto nel caso di "maestre" Giovan Battista, il più alto elogio del Pancaldo, tanto più degno di nota in quanto pronunciato da un nemico.

Il de Brito, che nelle già citate lettere a Giovanni III di Portogallo dell'11 febbraio e del 6 maggio 1523 ricorda esplicitamente il Pancaldo come *pilota* della *Trinidad*, annovera infatti il savonese nel ristretto gruppo dei prigionieri di maggior spicco, i



6. La *Victoria* in un'antica xilografia. Nella cornice si possono leggere i seguenti versi scritti da Massimiliano Transilvano per celebrare l'impresa della nave: "Prima ego veivolis ambivi cursibus orbem / Magellane novo te duce ducta freto. / Ambivi, meritoque vocor *Victoria*: sunt mi / Vela alae, precium gloria; pugna, mare".



7. *Lisbona. Monumento ai "Descobridores".*

quali, per la loro perizia nautica, dovevano essere considerati come gli avversari più temibili degli interessi portoghesi. Nella seconda delle due lettere egli aggiunge inoltre di aver pensato di evitare futuri problemi al suo sovrano ordinando la condanna a morte del Pancaldo, del Punçorol, dello scrivano Bartolomé Sánchez e del capitano Gonzalo Gómez de Espinosa, ma, non potendo sapere se il re di Portogallo avrebbe condiviso tale misura, aveva deciso di trattenerli alle Molucche il più a lungo possibile nella speranza che il clima malsano e i maltrattamenti inflitti ponessero fine ai loro giorni. Identico consiglio aveva dato a Jorge de Albuquerque, capitano di Malacca, allorché aveva colà inviato i prigionieri, considerando il clima di quel luogo altrettanto malsano di quello di Ternate.

Come già si è detto a proposito di "maestre" Giovan Battista, dopo la detenzione a Ternate il Pancaldo fu tradotto con gli altri prigionieri a Banda, ove dovette trattenersi per quattro mesi. Da Banda venne trasferito a Malacca, rimanendovi per altri cinque mesi, per essere quindi avviato a Cochin, in India, ove giunse con i suoi compagni di sventura nel novembre del 1524.

Nella deposizione resa al Consiglio delle Indie in Valladolid il 2 agosto 1527, lo stesso Pancaldo ci informa poi della disumana prigionia sofferta a Cochin per dieci mesi e della sua fuga da quel luogo, insieme al Punçorol, a bordo della nave *Santa Catalina*, diretta in Portogallo, fuga che, come sappiamo dalle già citate lettere che i due scrissero dal Mozambico in data 20 e 25 ottobre 1525, fu agevolata dall'aiuto di "buenos amigos estranjeros", che Leone ricorda nuovamente nella deposizione di Valladolid come "ginoveses ..., marineros de la nao, los cuales le daban secretamente de comer" (166).

Allorché la nave fece scalo in Mozambico, non potendo proseguire oltre il viaggio a causa del maltempo, i due infelici dovettero sbarcare, ma poco dopo furono scoperti dalle autorità portoghesi e messi in ceppi. Il Pancaldo e il Punçorol furono quindi imbarcati sulla nave di certo Diego de Melo per essere ricondotti al governatore portoghese dell'India, ma, non riuscendo essa a salpare a causa dell'avversa stagione, i due furono nuovamente riportati a terra. Come già sappiamo, "maestre" Giovan Battista, senza dubbio duramente provato dai patimenti a lungo subiti, morì di lì a poco, mentre Leone fu qualche tempo dopo protagonista di una nuova fuga. Giunse infatti la buona stagione e apprestandosi la nave di Diego de Melo a ripartire per l'India per ricondurvi il

Pancaldo, questi, per nulla rassegnato a tale sorte, una notte fuggì e riuscì a salire a bordo della nave di certo Francisco Pereiro, diretta in Portogallo. Nella sua deposizione del 2 agosto 1527, il pilota savonese fornisce ampi particolari su questo episodio, informandoci di essere rimasto nascosto nella stiva per tre giorni, senza nulla da bere, né da mangiare, ad eccezione di tre piccoli pani di miglio che aveva portato con sé al momento della fuga. Quindi, allorché si rese conto che la nave si trovava ormai a circa cento leghe di distanza dal Mozambico ed era improbabile che tornasse indietro per riconsegnarlo alle autorità portoghesi, Leone uscì dal suo nascondiglio. Arrestato e condotto al cospetto del capitano, il Pancaldo dichiarò di essersi nascosto sulla nave per andare “a morir entre cristianos” (167) e corse il serio rischio di essere gettato in mare dall'irato ufficiale.

Finalmente, forse impietosito dalle vicissitudini del prigioniero, o resosi conto della sua importanza per le autorità di Lisbona, il capitano decise di condurlo in Portogallo e a tale scopo ordinò allo scrivano di redigere un atto dal quale risultassero le circostanze in cui il Pancaldo era stato trovato a bordo della nave.

Giunto a Lisbona nel 1526, Leone fu consegnato alle autorità e gettato in carcere, da dove, per ordine del re, venne finalmente liberato nel 1527 in seguito alle proteste di Carlo V (168). Con lui furono rimessi in libertà altri due sopravvissuti della *Trinidad*, Gonzalo Gómez de Espinosa e Ginés de Mafra, i quali erano giunti a Lisbona separatamente dal Pancaldo, avendo ottenuto licenza a Cochín di imbarcarsi per il Portogallo. Una volta libero, Leone si portò in Spagna, ove dovette giungere nei primi mesi del 1527, dal momento che Gómez de Espinosa, presente con il pilota savonese a Valladolid nel luglio dello stesso anno per deporre nella contesa fra le corone di Spagna e Portogallo circa la demarcazione delle Molucche, affermò in tale circostanza che si trovava in Spagna da cinque o sei mesi (169).

In quell'occasione il Pancaldo, anch'egli ascoltato come teste sull'importante questione, dichiarò che “segund la capitulación e la raya de un polo a otro, e como se han de contar los grados e las leguas, este testigo, como hombre experimentado en el arte e cartas de navegar, sabe que las dichas islas de Maluco están dentro de los límites e demarcación de la Corona Real de España” (170).

Non vi è ragione alcuna di dubitare di questa definizione che il Pancaldo dà qui di se stesso come uomo “experimentado” nell'arte di navigare e disegnare carte, dal momento che la sua

dichiarazione fu resa in una circostanza particolarmente delicata e per di più alla presenza di altri testimoni, quali il capitano Gómez de Espinosa e Ginés de Mafra, che certamente lo conoscevano da lungo tempo per aver con lui navigato a bordo della *Trinidad*. Le affermazioni del pilota savonese sono del resto pienamente confermate, come meglio vedremo più avanti, dagli accordi con lui raggiunti qualche anno dopo dagli emissari del re di Portogallo affinché egli si astenesse dal mettere la propria esperienza marinara, e particolarmente la propria abilità nel tracciare carte, al servizio di altre potenze, fatto, questo, che offre dunque la certezza che il Pancaldo fu uomo veramente esperto di scienza nautica e navigatore fra i più apprezzati del suo tempo.

Dopo aver fornito il proprio parere circa la questione della linea di demarcazione e del possesso delle Molucche, il 2 agosto 1527 il Pancaldo comparve, con Gómez de Espinosa e Ginés de Mafra, davanti al Consiglio delle Indie riunito in Valladolid per riferire sulle vicende della nave *Trinidad* - circostanza nel corso della quale egli fece anche cenno di un suo diario di bordo da lui scritto in italiano e sequestratogli dai portoghesi - ma il povero reduce non ebbe certo conforti, né onori dalla Spagna per i patimenti sofferti e per la fedeltà dimostrata alla corona spagnola. Basti pensare che poco dopo gli ufficiali della *Casa de Contratación* di Siviglia osarono persino rifiutargli gli stipendi maturati nel corso della lunga e terribile prigionia, con il pretesto che nessuno avrebbe potuto dimostrare che egli fosse stato veramente al servizio di Carlo V durante tutto quel tempo !

È da supporre che di lì a poco il Pancaldo, desideroso di rivedere i propri familiari, dai quali era rimasto lontano per circa otto anni, lasciasse la Spagna per ritornare a Savona, ove dovette giungere sul finire del 1527.

Che cosa facesse nel 1528 non è noto, poiché i documenti tacciono sino al 9 febbraio 1529, data in cui, come già si è visto, egli riconobbe la dote ricevuta dalla moglie. Il 29 aprile di quello stesso anno Leone fece testamento (171). In esso dispose di essere sepolto nella chiesa di S. Francesco, nella tomba paterna, fece vari legati alla Cattedrale, agli ospedali di S. Paolo, della Misericordia, della “Domus Dei”, alla chiesa di S. Maria di Loreto, all'oratorio di S. Giuliano - chiesa dei lanaioli di Savona - e, da buon marinaio qual era, non dimenticò neppure la cosiddetta *Opera del porto*, la quale fu anzi da lui ricordata all'inizio dall'atto, subito dopo la Cattedrale cittadina. Infine, lasciò alla consorte la sua dote di 1400 lire

savonesi ed il proprio patrimonio, il quale, nel caso la donna fosse deceduta senza prole, doveva passare a Pietro Ferro, Vincenzo Cadamartori e Nicola Blaviso.

Ma quali erano le ragioni che avevano indotto l'intrepido navigatore a fare testamento ?

È ormai un dato di fatto assodato che proprio in quel periodo la Francia, per nulla rassegnata di fronte all'espansione coloniale della Spagna e del Portogallo e senza dubbio stimolata ad entrare in concorrenza con queste potenze dalle notizie della recente scoperta di una nuova via alle Molucche, stava preparando una spedizione di contrabbando a quelle isole favolose, per la quale occorreva una guida esperta ed autorevole. Dopo il suo ritorno in Europa, la fama del Pancaldo doveva essersi sparsa largamente nei principali porti del Mediterraneo e, fra i sopravvissuti della grande spedizione di Magellano, il savonese, che era stato pilota della *Trinidad*, era certamente l'unico che potesse ricordare le annotazioni del libro di rotta che aveva scritto e che i portoghesi gli avevano sequestrato.

Non si dimentichi, fra l'altro, che nei porti più importanti del Mediterraneo e nelle capitali europee più direttamente interessate alle nuove scoperte erano allora attivissimi gli informatori e le spie che costantemente aggiornavano i propri governi circa le novità più interessanti e gli spostamenti dei marinai più prestigiosi. Non deve pertanto stupire che poco dopo il suo rientro a Savona il Pancaldo ricevesse appunto un invito a mettersi a capo di una spedizione francese e facesse quindi testamento, dovendosi accingere ad una nuova impresa piena di incognite ed incertezze.

Alle ragioni poc'anzi indicate, che sarebbero di per sé già sufficienti a spiegare il perché importanti personaggi della Corte francese si fossero rivolti proprio al Pancaldo, dobbiamo poi certamente aggiungere quella della tradizionale alleanza politica fra Savona e la Francia, sulla quale la città ligure aveva a lungo potuto fare affidamento per difendersi dalle minacce dell'espansionismo genovese.

Come osserva inoltre il Noberasco, nel caso dell'accettazione dell'invito francese da parte del Pancaldo, dovettero probabilmente giocare anche profonde ragioni psicologiche. Nel corso della guerra tra il re di Francia Francesco I e l'imperatore Carlo V, Genova si era data all'Impero, mentre Savona era rimasta nell'orbita francese. Di conseguenza, allorché l'Asburgo prevalse, Genova, sua alleata, subito ne approfittò per attaccare, nel 1525, il

porto della rivale Savona, distruggendone i moli ed affondando le navi in esso ancorate. Per Savona si avvicinava la fine.

L'abbandono, nel 1528, di Andrea Doria e la morte del Lautrec segnarono il tramonto francese, ma anche la fine della libertà di Savona, la quale, attaccata dai genovesi, subì danni gravissimi. Nel Senato genovese si discusse persino se la città rivale dovesse essere distrutta. Prevalse l'opinione di risparmiarla, ma le strutture del porto, le mura e i forti di Savona vennero devastati e l'economia cittadina, gravemente indebolita, precipitò in una profonda recessione che indusse non pochi savonesi a chiudere le proprie attività commerciali e ad emigrare altrove (172).

La grave situazione politica ed economica che il Pancaldo aveva trovato al suo ritorno a Savona, potrebbe dunque averlo indotto, come appunto accadde nel caso di numerosi altri suoi concittadini, ad accettare l'invito rivoltagli di recarsi a Parigi per mettersi al servizio di Francesco I, tant'è vero, vorrei aggiungere, che il testamento poc'anzi citato del navigatore savonese contiene un chiaro indizio del suo stato d'animo di fronte alle distruzioni perpetrate dai genovesi contro quelle strutture portuali ch'erano state un tempo orgoglio della città, laddove il Pancaldo dispone un lascito all'Opera del porto, senza dubbio al fine di contribuire alla sua ripresa.

Fatto sta che poco dopo aver fatto testamento, Leone era a Parigi, certamente impegnato in trattative con il re di Francia in vista della spedizione che questi intendeva inviare alle Molucche.

Ma gli agenti portoghesi nella capitale francese vigilavano attentamente e la presenza del pilota savonese in quella città fu immediatamente segnalata al re di Portogallo dal suo ambasciatore João da Silveira.

Il sovrano portoghese, che non poteva certo tollerare nuovi concorrenti nel monopolio dei traffici con l'Oriente, subito incaricò il Silveira di avviare trattative con il Pancaldo per distoglierlo dall'impresa che il re di Francia stava progettando ed il 17 dicembre 1529 il savonese sottoscrisse in Parigi una privata convenzione con gli agenti portoghesi, della quale si ignorano i patti e che non ebbe seguito immediato, ma che dovette con ogni probabilità preludere a quella firmata nel 1531 in Savona (173), di cui mi occuperò fra poco.

Leone lasciò dunque Parigi e all'inizio del 1530 dovette rientrare a Savona. Un atto del 17 marzo 1530, ricordato dal Noberasco (174), ce lo mostra nella sua città, ove risulta ancora

presente nei primi mesi dell'anno successivo, dal momento che in un altro documento del 28 febbraio 1531 egli compare come debitore nei confronti di un suo concittadino, certo Pietro Facino, di venti fiorini, residuo di una somma maggiore spesa in filati, che non è dato di sapere se fossero destinati all'armamento di una nave o a provvista per scopi commerciali (175).

Nel mese di aprile del 1531 il pilota savonese era nuovamente a Parigi, ma gli agenti del Portogallo nella capitale francese erano al corrente d'ogni sua mossa e non intendevano certo perderlo di vista. Come infatti risulta da un'interessantissima lettera che Gaspar Palha, agente portoghese, scrisse a Giovanni III di Portogallo da Parigi in data 1° maggio 1531, l'Ambasciata portoghese nella capitale francese aveva da tempo informato il sovrano di quanto si stava progettando alla corte francese e già era al corrente della venuta del Pancaldo tre o quattro giorni prima del suo arrivo, grazie alle informazioni tempestivamente inviate all'ambasciatore João da Silveira da certo Giacomo Richelmo, mercante savonese che ben conosceva il navigatore. Il re di Portogallo aveva pertanto incaricato il Palha, agente scaltrissimo, di cercare il Pancaldo al suo arrivo a Parigi e di tentare in ogni modo di dissuaderlo dalla progettata impresa con la promessa di larghi compensi, sicuro com'era che senza l'aiuto del pilota savonese il progetto francese sarebbe andato a vuoto.

Il Palha si mise pertanto all'opera con zelo instancabile e grande astuzia, riuscendo a prendere contatti con il Pancaldo e ad intavolare con lui trattative, del felice esito delle quali fece appunto relazione a Giovanni di Portogallo con la lettera poc'anzi citata.

A seguito degli accordi raggiunti, il pilota savonese ricevette 100 scudi d'oro del sole come anticipo della somma di 1600 ducati pattuita con il Palha in cambio della propria rinuncia alla progettata spedizione francese e dell'impegno a non entrare al servizio di nessun sovrano, principe, collegio o corporazione per compiere viaggi per loro conto, astenendosi parimenti dal dare istruzioni e tracciare carte che potessero servire a tale proposito. Dopo di che, avuta assicurazione che entro la fine del mese di settembre di quello stesso anno il re di Portogallo gli avrebbe fatto avere la somma pattuita e sarebbe stato steso in Savona il contratto relativo all'accordo raggiunto, il Pancaldo rientrò in patria ad attendere il compimento dei patti.

La lunga lettera del Palha, di considerevole importanza per le dettagliate informazioni che essa ci fornisce intorno alle tratta-

tive condotte con il Pancaldo, è particolarmente interessante come testimonianza del prestigio di cui godeva il navigatore in Francia e della grande perizia nautica che gli si riconosceva sia da parte francese, che da parte portoghese. Scrive infatti l'agente del re di Portogallo che il Pancaldo era stato chiamato alla Corte francese da "pessoas que n'ella muyto podem" (176), ossia da certi gentiluomini d'alto rango "os quais queryam com elle fazer viagem a Jndja" (177) e che a tale scopo intendevano presentarlo al re di Francia. Fra questi potenti gentiluomini francesi in contatto con il Pancaldo, il Palha menziona il signore di Mont Brun, della provincia di Guascogna, quello di Moy, il duca d'Aubagne, il visconte di Dieppe (178), l'Ammiraglio di Francia (179), e aggiunge che dopo l'arrivo a Parigi del navigatore, a corte non si faceva altro che parlare di lui, al punto che lo stesso re di Francia, conversando un giorno a tavola con i suddetti signori, aveva affermato di aver già parlato con il Pancaldo in altra occasione (180) e che "nunca vjra homem tam esperto nem sabedor nas cousas de Jndja" (181).

L'agente portoghese scrive inoltre al suo sovrano che la spedizione che i gentiluomini francesi intendevano inviare in Oriente sotto la guida del Pancaldo "nom avya d'jr pelo camjnho per homde vam as naos de Vosa Alteza" (182), precisazione, questa, che lascia chiaramente intendere che essa avrebbe seguito la nuova rotta dello stretto di Magellano, nota al pilota savonese per averla percorsa con il grande navigatore alcuni anni prima. La minaccia che tale progetto rappresentava per il Portogallo non era dunque di poco conto ed il Palha, nell'esprimere a re Giovanni la più viva soddisfazione per il felice esito della propria missione, precisa infatti che la fretta con cui era stato costretto ad agire per raggiungere l'accordo con il Pancaldo era dovuta al timore tutt'altro che ingiustificato che altri potessero offrire al navigatore un contratto migliore del suo: "... creya Vosa Alteza que era tam buscado por esta cydade de homens, que lo queriam presentar a el rey, que depois que entrou em concertos comjgo, lhe foy neçesario mudar quatro vezes a pousada, e d'ella nom ousava de sayr; e eu lhe mamdava que asy ho fizese, por que se este chegara acabar d'asemtar com algem, nom fyzera partydo com Vosa Alteza por mujta mais soma que lhe dera. E esta foy a causa por que me eu dey a tanta presa n'este caso, ainda que me pareçese que aquy podja vyr pesoa muj çedo que ho fyzese mjlor" (183).

Ricevuta la relazione del Palha, il re di Portogallo fu così soddisfatto dell'operato del proprio agente a Parigi, che in una

lettera inviata il 27 giugno 1531 ad Antonio de Athayde, suo nuovo ambasciatore in Francia, ne scrisse in termini di “muito contentamento” (184), impartendo al tempo stesso istruzioni intorno al modo di stipulare il contratto definitivo e ai mallevadori da esigere per i 1600 ducati che si dovevano sborsare al Pancaldo. Il sovrano esprimeva inoltre il desiderio che il navigatore venisse indotto a stabilirsi “por maior seguridade” in Portogallo, ove avrebbe da lui ricevuto grazie e favori, e a tale scopo allegava alla sua lettera un salvacondotto da consegnare al Pancaldo nel caso avesse accettato il suo invito (185).

In altre due lettere del 7 e del 20 luglio 1531 (186), indirizzate allo stesso ambasciatore Antonio de Athayde, il re di Portogallo insisteva sulla necessità che il Palha si recasse al più presto a Savona per stipulare il contratto con il Pancaldo, cosicché lo scaltro agente partiva per la città ligure, ove, il 30 settembre 1531, al banco del notaio Ottobono Giordano, nella via dei Guanti, venivano finalmente sottoscritti dalle due parti gli accordi raggiunti a Parigi (187).

In base a tale convenzione, il Pancaldo, per sé e per i propri eredi, prometteva solennemente al re di Portogallo, rappresentato dal Palha, che non si sarebbe mai messo al soldo di alcun re, principe, persona, corpo o collegio, che non si sarebbe mai impegnato in alcun modo a navigare o ad armare navi per loro conto per qualsiasi direzione o isola, né per mezzo di carte, né in altra maniera, in pregiudizio e senza il consenso del suddetto sovrano, non avrebbe istruito, consigliato, scritto o fatto scrivere cosa alcuna da cui potesse venire detrimento al medesimo, né avrebbe navigato in alcun luogo o isola o istruito altri a farlo, né avrebbe mai tracciato “cartas de navegar” dalle quali potesse venire danno al re di Portogallo. Da parte sua, il Palha, a nome del sovrano, sborsava al Pancaldo, in presenza del notaio e di due testimoni, la somma pattuita di 1600 ducati d'oro in contanti, somma che in caso di inadempienza il pilota savonese avrebbe dovuto restituire con una penale del doppio. I fideiussori nominati nell'atto furono i seguenti: Galeazzo Perasso, Giuliano di Castrodelfino, Vincenzo Natarello, Andrea Regina, Acelino Salvago, Giacomo Cuneo, Antonio Grasso e Agostino Racella per 200 ducati ciascuno; Bernardo Grasso per 300; Vincenzo Achino, Genesio Achino, Giovan Battista Robia, Benedetto Achino, Giovanni Antonio Abate, Giovanni Giacomo Marucco, Giorgio Baram e Vincenzo Reinel per 100 ciascuno (188).

Firmato il contratto, il Palha tornava solo in Portogallo e consegnava al re una lettera del Pancaldo, scritta in spagnolo e datata 3 ottobre 1531, nella quale il pilota, dopo aver espresso al sovrano la propria soddisfazione per l'accordo raggiunto, declinava cortesemente il suo invito a stabilirsi in Portogallo con la moglie, adducendo a motivi del proprio impedimento la vecchiaia e il desiderio di trascorrere nel riposo e nella tranquillità i giorni che ancora gli rimanevano da vivere. Dichiarava, infine, che sua ultima volontà era di “nom poner más el pié en la mar” (189) e, dopo aver fornito al re consigli pratici per evitare incursioni nemiche o azioni di contrabbando contro i suoi possedimenti, concludeva con la richiesta di concessione di una “carta de cavaleiro” (190), dalla quale avrebbe ricevuto onoratissima distinzione.

Quanto ai consigli forniti dal Pancaldo al re di Portogallo per la difesa dei propri possedimenti, dobbiamo osservare che essi contengono un esplicito riferimento alla minaccia di spedizioni francesi di contrabbando alle Molucche, riferimento che offre piena conferma che il pilota savonese era stato appunto chiamato in Francia per guidare una spedizione di quel tipo alle Isole delle Spezie, seguendo la rotta a lui nota dello stretto di Magellano: “Señor, yo queria dar un aviso a Vuestra real Alteza, uno que yo queria yr con las naos que me armaría *en Fransia*: Señor, queria pasar *por el estrecho de Magalhanes* e yrme a las yslas de Bandá, y allí cargar las naos de nues moscadas y masis y clavo, y de allí pasara por la ysla de Timor, adonde tomara un poco de sándalo, y de allí me fuera a demandar el cabo de Buena Esperansa, sin que nao ninguna de Vuestra Alteza me topara por la mar; por que, Señor, yo me allara en fin de noviembre al cabo de Buena Esperansa, y las naos de Vuestra Alteza nom partem de la India si nom in janeiro, y por eso nom nos podiamos topar” (191).

Per evitare un simile pericolo, il Pancaldo suggeriva pertanto al re di Portogallo di far costruire “una tore en las yslas de Bandá, en un puerto que se llama Luitatan, en la qual tore mandará Vuestra Alteza poner media dozana de buenos tiros con quinze o veinte buenos ombres, la qual tore se puede muy bien fazer en la mar por ser más segura de toda gente” (192).

La vecchiaia addotta dal Pancaldo in questa lettera come motivo del suo impedimento a trasferirsi in Portogallo e la sua dichiarazione di non voler più “mettere piede in mare”, hanno sollevato dubbi e perplessità fra gli studiosi circa la sincerità di tali affermazioni.

Come poteva dichiararsi vecchio - si chiedono alcuni (193) - non avendo egli ancora toccato la cinquantina e potendo essere smentito dal Palha che lo conosceva personalmente? E come poteva affermare così recisamente di non voler mai più "poner el pié en la mar", quando poco tempo prima si era recato a Parigi per la progettata spedizione francese alle Molucche e non molti anni dopo lo vedremo solcare nuovamente l'oceano?

Al Peragallo e al Jachino le motivazioni addotte dal Pancaldo non parvero pertanto sincere ed in realtà il problema non è certo di facile soluzione. A ben considerare la questione è infatti altrettanto possibile l'ipotesi che Leone, declinando l'invito a trasferirsi a Lisbona col pretesto della propria vecchiaia e della necessità di riposo, intendesse semplicemente evitare il rischio di finire i propri giorni in quelle carceri portoghesi che ben conosceva, quanto la supposizione, avanzata dal Noberasco, che a quel tempo si fossero aggravati i postumi di qualche sua infermità contratta a seguito degli stenti patiti durante la spedizione di Magellano o in conseguenza della lunga e terribile prigionia nei malsani climi d'Oriente (194).

Dal canto mio, non escluderei neppure che il savonese, resosi conto di essere entrato in un ingranaggio troppo pericoloso, che lo poneva al centro di una lotta senza esclusione di colpi fra gli agenti francesi e quelli portoghesi (195), desiderasse in quel momento sottrarsi ad ogni pressione e ritirarsi a vita più tranquilla, adducendo a scusante una senilità incipiente che poteva forse essere resa credibile da un aspetto senza dubbio invecchiato dalle dure fatiche degli anni precedenti.

Il contratto con Giovanni III di Portogallo gli assicurava una certa agiatezza che non doveva probabilmente dispiacere a chi, come lui, aveva sopportato tanti patimenti, ma soprattutto gli consentiva di lasciar calmare, per così dire, le acque, allontanando da sé un'attenzione che doveva essersi fatta sempre più pesante e sempre più difficile da eludere (196) a causa della notorietà che egli si era guadagnato come pilota della grande spedizione alle Molucche e come protagonista di fantastiche vicende sui mari e nelle terre sconfinite d'Occidente e d'Oriente. Può darsi, dunque, che nel momento in cui aveva firmato il contratto, il Pancaldo, sottoposto a forti pressioni psicologiche - non ultime quelle dei familiari che per lunghi anni avevano atteso il suo ritorno in patria - fosse stato sincero nella propria promessa di non tornare mai più in mare, ma era inevitabile che, di lì a qualche anno, superate le incertezze

di quel delicato momento, prevalesse nel suo animo avventuroso, senza dubbio profondamente segnato dal ricordo della grande impresa alla quale aveva partecipato e dal fascino delle lontane terre visitate, il desiderio di uscire dalla tranquilla "routine" della sua nuova vita di agiato borghese stretta fra le mura di una Savona che doveva apparirgli sempre più angusta.

Più che ad insincerità, a riserve mentali od opportunismo, penserei dunque, nel caso della promessa fatta dal Pancaldo nel 1531 di trattenersi per sempre a Savona e di non riprendere mai più il mare, ad un complesso di profonde motivazioni d'ordine psicologico (dal desiderio di sottrarsi alle forti pressioni esterne, a quello di non contrariare i familiari con una nuova separazione, senza escludere neppure una certa preoccupazione per le proprie condizioni fisiche e l'illusione di una vita meno agitata) che non è certo facile ricostruire oggi con chiarezza, ma che dovette con ogni probabilità fargli ritenere possibile, in quel particolare momento di tensione, un suo definitivo ritiro dalla vita marinara, che doveva però rivelarsi di lì a poco del tutto illusorio alla prova dei fatti.

Cosa facesse il Pancaldo a Savona dopo la firma del contratto con il re di Portogallo non è ben noto. Per il 1532, la sua presenza nella città natale è attestata da due atti del 15 febbraio e del 30 luglio (197), ma non si sa precisamente a che cosa attendesse. Possiamo immaginare, con gli storici locali, che in quel periodo il navigatore, discretamente ricco per la cospicua somma ricevuta dal sovrano portoghese e per l'eredità paterna, facesse restaurare ed abbellire la casa che possedeva in via Scarzeria, dinanzi alla chiesa di S. Francesco (198), prospiciente l'antico pozzo di Terrino (199). Secondo la testimonianza dell'antico cronista savonese Verzellino, figlio della generazione che conobbe personalmente il Pancaldo, sulla facciata della propria dimora il navigatore aveva fatto eseguire un affresco raffigurante se stesso con l'astrolabio in mano ed altri emblemi marineschi, fra i quali si poteva distinguere anche l'arma del re di Portogallo. Inquadrata fra tali ornamenti, spiccava un'ottava composta dallo stesso Pancaldo ed allusiva alle proprie vicende, che il suddetto Verzellino così trascrisse:

"Io son Leon Pancaldo savonese,
Ch'il mondo tutto rivoltai a tondo:
Le grand'Isole incognite, e il paese
D'Antipodi già viddi e ancor giocondo
Pensava rivederlo, ma comprese

L'invitto Re di Portugal che al mondo
Di ciò lume daria, però con patti
Ch'io non torni mi diè duo mil ducatti" (200).

Lo stesso cronista afferma inoltre che il Pancaldo "intanto attendeva a gloriarsi in Savona delli passati disagi tra' suoi concittadini, che volentieri il sentivano nelle conversazioni delle loggie loro: e compose un libro di detti suoi viaggi, il quale pervenuto in mano di persona giovane, poco studiosa, si smarri" (201).

Altri storici locali ritengono però più probabile che il Pancaldo avesse scritto questa relazione dei propri viaggi già prima di recarsi a Parigi e che l'avesse poi consegnata al Palha in pegno dell'osservanza dei patti (202). Quest'ultima ipotesi, vorrei aggiungere dal canto mio, parrebbe in certo qual modo confermata dal fatto stesso che nel contratto del 30 settembre 1531 si fa esplicito riferimento alla condizione che il navigatore "nem screverá, nem fará escrever por onde possa vir, ou gerarse algun preuizo ao dito serenissimo rei, ou seu reino, senorio, iurisdicam" (203), parole che sembrano appunto escludere la possibilità per il Pancaldo, dopo la firma della convenzione, di scrivere, o far scrivere, qualsiasi cosa da cui potesse derivare pregiudizio agli interessi del Portogallo. I buoni rapporti del navigatore con il sovrano di quel Paese, sono del resto attestati, negli anni successivi alla firma del contratto, da tre atti rispettivamente datati 23 dicembre 1533, 3 gennaio e 3 febbraio 1534 (204). Nei primi due, il Pancaldo compare fra i testi di un accordo stipulato in Savona, mediante il quale certi Giuliano Forzano del fu Giovan Battista, e Giovanni Andrea Forzano, del fu Andrea, entrambi di Albisola e forse cugini, si impegnano con Simone de Serres, agente del re di Portogallo (205), a prestare servizio su navi reali portoghesi per compiere viaggi alle Indie Orientali.

Il fatto di ritrovare il pilota savonese fra i testimoni delle convenzioni riguardanti i due albisolesi, potrebbe indicare che esse furono stipulate con la mediazione dello stesso Pancaldo, senza dubbio profondo conoscitore dell'elemento marinaro della sua terra natale. Tale congettura sembrerebbe d'altronde ricevere piena conferma dal fatto che il navigatore viene espressamente ricordato come fiduciario del già citato Simone de Serres nell'ultimo dei tre documenti sopra menzionati, quello del 3 febbraio 1534, pure stilato in Savona, che contiene la testimonianza di certi Lodisio Gatto e Geronimo de Albertis, resa ad istanza dello stesso

Pancaldo, che quattro remi di una partita venduta all'agente portoghese da Giovanni e Bernardo de Carnaliis erano scadenti e mal finiti.

Come ricordano alcuni storici savonesi, fu certamente negli anni immediatamente successivi agli accordi da lui stipulati con il re di Portogallo che il Pancaldo poté acquistare, grazie all'agiata condizione economica di cui ora godeva, la bella casa di Lavagnola, sul Lavanestro, che dal suo nome fu detta "La Pancalda" e che doveva in seguito passare ad uno dei rami della ricca casata cittadina dei Pavese (206).

A questo punto, però, qualcora di nuovo e di molto importante interviene improvvisamente nella vita del pilota savonese. Al 23 aprile 1534 risale infatti un suo testamento, segnalato per la prima volta dal Noberasco e precedentemente ignorato da tutti gli studiosi del Pancaldo (207), che dovette con ogni probabilità essere redatto nell'imminenza di un suo viaggio, forse in Spagna, per ragioni commerciali, su invito di qualche ragguardevole personaggio delle ricche e potenti colonie genovesi stanziati in quel paese. Il nuovo evento nella vita del navigatore dovette essere costituito, a mio avviso, da un primo contatto con alcuni mercanti genovesi di Valencia, con i quali lo vedremo appunto di lì a poco impegnato, in vista dell'allestimento di una spedizione a nuove terre da poco scoperte, per il successo della quale era indispensabile poter disporre di una guida particolarmente esperta come la sua.

Non si dimentichi, a questo proposito, che proprio nel 1534 la Spagna stava attraversando un momento di particolare frenesia dovuto alle notizie della recente scoperta del Perù e alla fama delle sue enormi ricchezze, cosicché aspiranti "conquistadores", mercanti e avventurieri erano allora ansiosi di aprirsi il passo verso quella terra favolosa. Alcuni senza dubbio pensavano di poterla raggiungere seguendo la rotta dello stretto di Magellano e portandosi, come allora si diceva, "a espaldas de Castilla del Oro", progetto che la stessa Corte spagnola aveva del resto già abbozzato qualche anno prima nelle capitolazioni con Sebastiano Caboto laddove esse gli davano facoltà, una volta uscito dallo Stretto nel Pacifico, di inviare una nave della sua flotta alle coste di Panamá (208).

Al tempo stesso, "hidalgos" e mercanti, affascinati dai racconti dei reduci della spedizione di Sebastiano Caboto al Río de la Plata, che parlavano di una grande montagna d'argento e di terre ricchissime di metalli preziosi che si sarebbero potute raggiungere

risalendo il grande fiume (209), premevano sempre più insistentemente per essere autorizzati ad organizzare spedizioni anche a quei luoghi, richiesta che la Corte spagnola si decise ad esaudire proprio in quel periodo mediante la concessione, il 21 maggio 1534, di una licenza a Don Pedro de Mendoza affinché potesse risalire il Río de la Plata per 200 leghe all'interno verso il cosiddetto "Mar del Sur", conquistando le terre comprese nella zona assegnatagli. L'entusiasmo fu enorme, al punto che la spedizione di Mendoza, forte di 14 navi con a bordo oltre 2000 uomini, fu la più grande e potente che la Spagna avesse mai inviato nel Nuovo Mondo (210).

Alla luce di queste considerazioni, non è dunque un caso che il Pancaldo, proprio in quello stesso anno 1534, si assentasse da Savona, aderendo, con ogni probabilità, ad un pressante invito giuntogli da facoltosi personaggi che risiedevano in Spagna, così come non è certo un caso il fatto di ritrovarlo di lì a poco a capo d'una spedizione commerciale diretta al Perù attraverso lo stretto di Magellano, la quale, mancato per un soffio l'obiettivo, avrebbe finito per dirigersi proprio a quel Río de la Plata che costituiva allora l'altro grande polo di attrazione delle spedizioni spagnole al Nuovo Mondo.

Ed eccoci al 1535. Leone è nuovamente a Savona, ma questa volta, infervorato dal progetto di un'imminente importante navigazione, è deciso a riprendere il mare e si appresta pertanto, in considerazione della pericolosità e delle incognite del viaggio, a dettare nuove disposizioni relative alla propria situazione patrimoniale e ai propri affari in patria. Al 6 aprile 1535 risale infatti quello che doveva essere il suo ultimo testamento (211). In esso egli disponeva anzitutto di essere sepolto nel convento di S. Francesco di Savona, "in monumento domus verberatorum Sanctae Catharinae", confraternita alla quale apparteneva e che gli era così cara, che aveva per essa fatto eseguire un quadro oggi purtroppo perduto. Quindi, dopo aver destinato due scudi "auri solis" alla Cattedrale della sua città e all'Opera del porto (212), legava alla nipote Francesca, figlia del fu Bernardo Torcello di Rivalta, la somma di 40 scudi d'oro, devolubili, qualora non avesse avuto prole, all'Ospedale di S. Paolo, e disponeva che usufruttuaria di tutto il suo patrimonio fosse la moglie Selvaggia, allora incinta. Se però la consorte fosse rimasta vedova e si fosse risposata, non avrebbe avuto diritto a più di 250 scudi d'oro, computando in tale somma la sua stessa dote. Per il resto nominava erede universale "ventrem dictae Salvagiae uxoris suae ad presens pregnantis" e

stabiliva che se il nascituro fosse morto, la moglie sarebbe divenuta generale usufruttuaria. Nel caso Selvaggia fosse passata a seconde nozze o fosse morta, e similmente fossero deceduti il figlio o figli nascituri, Leone legava al già citato Oratorio dei battuti di S. Caterina metà della propria casa sita in Savona "in contrada Scarzaria sive porte villane" e l'altra metà alla chiesa e convento dei frati di S. Francesco. Faceva inoltre generosi lasciti al convento di S. Agostino e al monastero di S. Maria della Consolazione di Savona, a Giovanni Grasso, a Franchetta Crema e ad Isabella Abate, suoi figliocci, e costituiva infine come proprio erede universale l'Ospedale degli incurabili di S. Paolo.

Qualche giorno dopo, con atto del 10 aprile 1535 (213), il Pancaldo nominava propri curatori Bernardo Grasso e Giacomo Richelmo, personaggio, quest'ultimo, che già abbiamo avuto modo di conoscere al tempo del viaggio di Leone a Parigi, e di lì a poco si portava in Spagna per mettersi a capo di quella che sarebbe stata la sua ultima impresa: una spedizione commerciale al Perù attraverso lo stretto di Magellano.

La scoperta dell'impero incaico e delle sue favolose ricchezze aveva infatti suggerito ad alcuni mercanti l'idea di inviare a quelle lontane regioni del Nuovo Mondo spedizioni commerciali che consentissero di collocarvi, a prezzi elevati, le mercanzie di cui avevano necessità i "conquistadores" spagnoli. Al fine di realizzare una spedizione di questo tipo, i mercanti genovesi Urbano Centurione e Francesco Pozzobonello, entrambi stanziati in Valencia, si erano appunto associati fra di loro, avevano acquistato una vecchia nave, la *Santa Maria* (214), e l'avevano equipaggiata con marinai in gran parte liguri, nominando Leone Pancaldo come *patrón*, Leone Grimaldi come pilota e Juan Grao come "maestre".

Caricate a bordo preziose mercanzie ed alimenti, la nave si era diretta a Cadice per completare il carico ed effettuare le necessarie pratiche per la partenza presso la locale *Casa de Contratación*, con l'accordo che essa sarebbe stata seguita di conserva dalla nave *Concepción*, anch'essa carica di merci di grande valore, comandata dal genovese Giovanni Pietro Vivaldi.

Con atto stilato in Cadice il 1° agosto 1536, davanti al notaio Alonso de Medina, il Pancaldo aveva pertanto fatto consegna della *Concepción* al Vivaldi, il quale si era impegnato, dal canto suo, a seguire la nave capitana *Santa Maria* e a non separarsi da essa durante il lungo viaggio (215).

La spedizione dovette salpare da Cadice nel settembre del

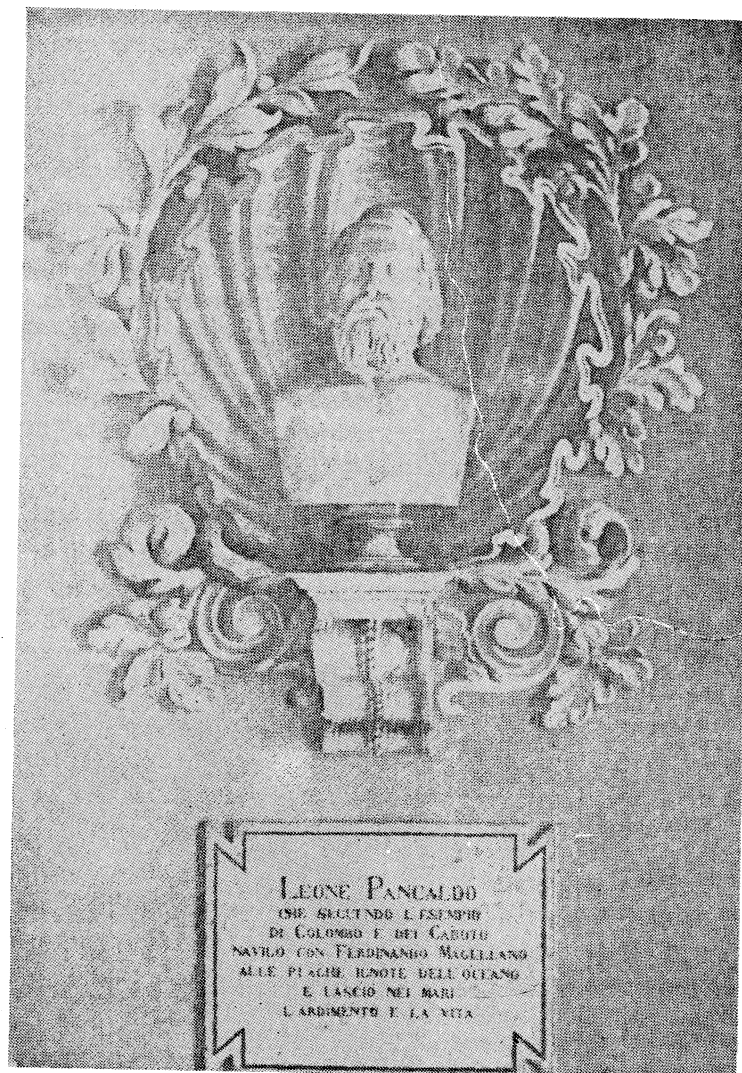
1536, poiché l'inventario delle merci imbarcate dal Pancaldo sulla capitana *Santa Maria* nell'imminenza della partenza (216) reca la data del 23 agosto 1536.

Questa importante notizia toglie ogni valore alle affermazioni finora formulate da tutti gli studiosi che si sono interessati a questa spedizione del Pancaldo, secondo le quali essa risalirebbe al 1537 (217). Tali affermazioni si basano infatti unicamente su un altro interessantissimo documento, di cui mi occuperò fra poco, dal quale si apprende che il 30 novembre 1537 una delle due navi, la *Concepción*, fece naufragio nei pressi dello stretto di Magellano, ma ciò non significa affatto che la spedizione fosse partita da Cadice in quello stesso anno.

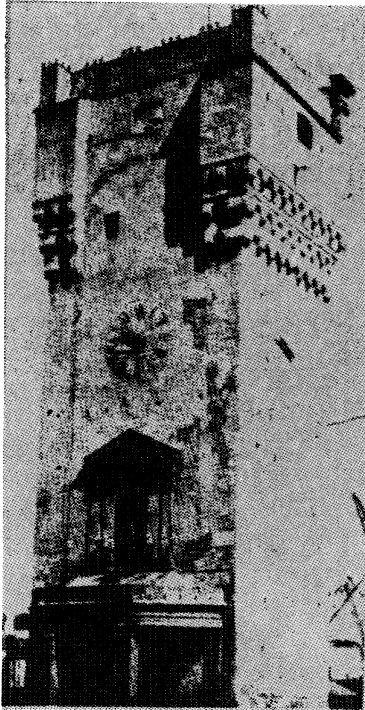
Se infatti pensiamo che il navigatore savonese dovette senz'altro seguire la rotta a lui nota della spedizione di Magellano, al punto che scelse persino di partire nello stesso mese in cui la flotta magellanica era salpata da Sanlúcar de Barrameda nel 1519, e se a ciò aggiungiamo che come Magellano nel precedente viaggio anch'egli dovette sicuramente sostare più volte lungo la costa brasiliana e patagonica e attendere in qualche luogo sicuro la fine dell'inverno australe per poter poi tentare la lunga e difficile navigazione nello stretto, appare praticamente impossibile che la spedizione del Pancaldo salpasse da Cadice nel 1537.

In identiche condizioni stagionali, la flotta di Magellano aveva impiegato circa 14 mesi - comprendendo le soste e lo sverno a San Julián - prima di fare il proprio ingresso nel Pacifico, ed un tempo di poco superiore dovette appunto impiegare anche il Pancaldo, pur non riuscendo a superare lo stretto, dal momento che l'arco di tempo compreso fra il settembre 1536, data della partenza della sua spedizione, ed il 30 novembre 1537, data del naufragio della nave del Vivaldi in prossimità dello stretto, è di circa 15 mesi (218).

Del resto, anche volendo ignorare il documento dal quale risulta che il Pancaldo effettuò il carico delle merci sulla propria nave il 23 agosto 1536 e supponendo ch'egli partisse nel 1537, come è stato finora sostenuto, dobbiamo pur sempre considerare che i primissimi mesi dell'anno non erano certo, a quel tempo, i più propizi per la navigazione nell'Atlantico. Di norma, infatti, le navi a vela dell'epoca che salpavano dalla Spagna nei primi mesi dell'anno, lo facevano intorno al mese di maggio, il che significherebbe, nel caso della spedizione del Pancaldo, un periodo di soli otto mesi per raggiungere lo stretto, che è pressoché impossibile



8. Busto di Leone Pancaldo e lapide a lui dedicata nella Sala dei busti del Palazzo Municipale di Savona (da C. Manfroni, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo cit.*, p. 281).



9. *Savona. L'antica "Torre di Pancaldo". Quattro dei compagni italiani di Magellano, fra i quali Pancaldo, provenivano da questa città.*



10. *Un antico ritratto del re Giovanni III di Portogallo. Con atto del 30 sett. 1531, Pancaldo si impegnò con questo sovrano a non più navigare.*

per le navi del tempo e soprattutto per quelle da carico.

Dal già citato inventario della *Santa Maria* del 23 agosto 1536, sappiamo che l'equipaggio di questa nave, agli ordini del Pancaldo, era costituito da 20 marinai, fra i quali erano compresi il "maestre" Juan Grao, il pilota Leone Grimaldi, lo scrivano Benito Grillo di Bassignana e gli altri ufficiali, da 20 mozzi e da 4 apprendisti ("pajes").

Alcuni di coloro che avevano seguito il navigatore erano savonesi, come Pietro e Giovan Battista Torcello (219), Pietro Antonio Achino, Nicola Feo, Tommaso Riso, Francesco Arecco. La nave era armata di sei grossi cannoni e di nove "versos" (220), e gli uomini disponevano di 50 archibugi, 12 dozzine di lance e dardi, 4 dozzine di partigiane (221) e 4 dozzine di rotelle (222), oltre che delle munizioni necessarie per le armi da fuoco.

Come ricorda espressamente il documento, la spedizione era diretta "a la provincia del Perú por el Estrecho de Magallanes", ove avrebbe potuto vendere le preziose mercanzie che trasportava "a riesgo y ventura de Urban Centurión e Francisco Poçobonelo e compañía de Valencia" (223), con la condizione di non commerciare in altre terre diverse dal Perú e di fermarsi soltanto alle Canarie e in quei luoghi ove fosse necessario fare provvista di acqua e legna.

Dopo uno scalo alle Canarie per provvedere al necessario rifornimento di acqua e cibi freschi, com'era abituale a quel tempo e come del resto prevedevano le condizioni che la *Casa de Contratación* aveva fatto inserire nel documento poc'anzi illustrato, la rotta della *Santa Maria* e della *Concepción* dovette proseguire verso l'arcipelago del Capo Verde, costeggiando poi la Guinea, come già aveva fatto la flotta di Magellano, ed entrando quindi nella zona delle calme equatoriali che rendevano estremamente lenta e faticosa la navigazione delle navi a vela del tempo in quel settore dell'Atlantico. Basti pensare, a questo proposito, che proprio in quella zona le navi di Magellano erano state ostacolate da calme durate per circa un mese, nel corso del quale non erano riuscite ad avanzare per più di tre leghe complessivamente, e che, una volta superata la zona delle calme, avevano dovuto affrontare venti contrari e forti tempeste durati per un altro mese (224). Superate analoghe difficoltà, le navi di Pancaldo dovettero puntare verso il Capo di S. Agostino, in Brasile, e, una volta avvistata terra, il capitano certamente ordinò di gettare le ancore in qualche punto sicuro della costa brasiliana per concedere agli equipaggi un lungo riposo e provvedere ai necessari rifornimenti di acqua, cibo e

legna.

Dopo questo scalo, le due navi, sempre seguendo la rotta di Magellano, dovettero quindi riprendere la navigazione lungo le coste brasiliane facendovi occasionali soste fino a raggiungere i 35 gradi di latitudine sud in vista del Capo di S. Maria (attuale Punta del Este, in Uruguay) e dello sbocco dell'immenso Río de la Plata, zona che a quell'epoca si cominciava a conoscere sicuramente meglio che ai tempi di Magellano, grazie alla spedizione di Sebastiano Caboto del 1526-30.

Superato il Río de la Plata, la spedizione dovette proseguire verso sudovest, avvistando, alla latitudine di 42 gradi e mezzo, la grande baia che Magellano aveva battezzato di S. Matteo per esservi giunto il 24 febbraio, ricorrenza del Santo. In questi paraggi le due navi di Pancaldo fecero con ogni probabilità un ulteriore scalo, come già avevano fatto le navi di Magellano, per effettuare gli abituali rifornimenti, riprendendo poi la navigazione sempre più a sud lungo la costa patagonica.

Se ora consideriamo che la spedizione di Pancaldo era partita dalla Spagna all'incirca nello stesso periodo in cui 17 anni prima era salpata quella di Magellano e a ciò aggiungiamo che le navi del savonese impiegarono poco più di quelle del grande capitano portoghese per raggiungere l'imboccatura dello stretto, è probabile che la *Santa Maria* e la *Concepción* fossero giunte nei paraggi della baia di S. Matteo verso il mese di marzo-aprile del 1537, periodo in cui il freddo dell'inverno australe comincia a farsi sempre più intenso. Seguendo l'esempio del suo grande predecessore, è quindi assai probabile che il Pancaldo decidesse di svernare in qualche punto della costa patagonica non lontano dal *puerto de San Julián*, nell'attesa di riprendere poi la navigazione verso lo stretto con l'arrivo della primavera australe, in condizioni climatiche ed atmosferiche più favorevoli.

Non sappiamo, purtroppo, quale fu il punto scelto dal Pancaldo per lo sverno, ma possiamo essere praticamente sicuri che quest'ultimo, come già nel caso di Magellano, dovette protrarsi per diversi mesi, poiché non si potrebbe spiegare altrimenti il fatto di ritrovare le due navi della spedizione del savonese nei paraggi dell'imboccatura dello stretto nel novembre del 1537, vale a dire circa 15 mesi dopo la partenza da Cadice, in un'epoca dell'anno che coincide appunto con la primavera australe e con la stagione più propizia ad una ripresa della navigazione verso l'estremo limite meridionale del continente americano.

La mia ipotesi circa lo sverno della spedizione del Pancaldo in qualche punto della costa patagonica nei paraggi di San Julián, parrebbe del resto pienamente confermata dal ritrovare in alcuni versi dell'opera *Argentina y conquista del Río de la Plata*, del poeta-cronista Martín del Barco Centenera, fiorito nella seconda metà del XVI secolo, esplicite allusioni ad una sosta abbastanza prolungata delle navi del savonese nei pressi del cosiddetto *puerto de Leones* (225), sosta durante la quale il Pancaldo e i suoi uomini avevano più volte avuto contatti con i "giganti" della Patagonia già descritti dal Pigafetta nel suo celebre diario del viaggio di Magellano. Il poeta ricorda infatti la spedizione di Pedro Sarmiento de Gamboa (226) allo stretto e subito dopo aggiunge che costui

“Trató con *los gigantes de Pancaldo*
Que están por cima el puerto de Leones.
Acuérdome yo agora que *Gibaldo* (227),
Soldado genovés entre razones
Que conmigo tratava, y con *Grimaldo* (228)
De su nación, discretos dos varones,
Me dijo muchas veces que los viera
Desde el navío llegar a la ribera.

Pancaldo fué el primero que los vido,
Un genovés, astuto marinero.
Uno de ellos, decía, que metido
Había por de dentro del garguero
Una muy larga flecha, y no rompido
Según que la sacaba, hechicero
El Pancaldo le juzga, y Pero Antonio
Decía ser por arte del Demonio (229).

A este *Per-Antonio*, que de *Aquino* (230)
Se llamaba, le oí aquestas cosas,
De buen entendimiento, buen latino
Era, y me contaba milagrosas
E increíbles cosas del camino
Que Pancaldo llevó cuando preciosas
Y ricas joyas dió a mal despecho,
Pensando de pasar aquel Estrecho” (231).

Come è noto, le informazioni che Martín del Barco Cente-

nera fornisce nel suo poema, provengono solitamente da fonti dirette (232), ossia da testimoni che presero parte agli avvenimenti da lui cantati e che gli trasmisero per via orale le vicende da loro vissute. Ed il poeta-cronista, che visse a lungo nella zona del Río de la Plata, ove, come vedremo più avanti, dovevano appunto approdare il Pancaldo e i suoi uomini dopo il fallito tentativo di passare lo stretto, conobbe infatti diversi reduci della spedizione del navigatore savonese stabilitisi definitivamente nella regione rioplatense dopo il loro arrivo a Buenos Aires, dai quali dovette con ogni probabilità apprendere ampi dettagli sulla sfortunata impresa (233).

La mia ipotesi circa lo sverno della spedizione di Pancaldo in qualche punto dell'estremo sud della costa patagonica, che trova sostegno nelle esplicite allusioni di Martín del Barco Centenera, sembra inoltre ricevere un'ulteriore ed ancor più evidente conferma dalla testimonianza di un altro antico cronista rioplatense, Ruy Díaz de Guzmán, contemporaneo del precedente e autore dell'opera intitolata *La Argentina*, il quale, riferendo succintamente la vicenda della spedizione di Pancaldo, scrisse che il savonese e i suoi uomini, una volta giunti in prossimità dello stretto, furono costretti a "tomar tierra en aquella costa ... y hallaron ser poblada de gente muy corpulenta" (234), gente che non può essere identificata se non con i celebri Patagoni descritti da Pigafetta e successivamente ricordati dal Centenera nei versi sopra citati.

Dopo la sosta nei paraggi del *puerto de Leones*, nel novembre del 1537 le due navi ripresero la navigazione, ma il 30 di quel mese, all'altezza del Río Gallegos, in prossimità dello stretto, la *Concepción* di Giovanni Pietro Vivaldi, contravvenendo alla consegna di seguire la nave del Pancaldo durante tutto il viaggio, superava a vele spiegate la capitana *Santa Maria* e andava ad incagliarsi irrimediabilmente alla foce di quel fiume. Visto vano ogni tentativo di disincagliare la nave del Vivaldi, il Pancaldo prendeva a bordo della *Santa Maria* i naufraghi e parte del carico della *Concepción*, ma la spedizione era ormai definitivamente compromessa. In quelle condizioni, con una sola nave a disposizione, e per di più sovraccarica e sovraffollata, era ormai impensabile qualsiasi tentativo di passare lo stretto e raggiungere il Perù, cosicché il Pancaldo decise di tornare indietro e di dirigersi al Río de la Plata nella speranza di poter vendere agli spagnoli di Don Pedro de Mendoza le ricche mercanzie che trasportava (235).

La notizia di questo sfortunato esito dell'impresa del navigatore savonese è contenuta in un interessantissimo documento del 1538 con il quale il Pancaldo, una volta giunto a Buenos Aires, iniziò una causa contro il Vivaldi, davanti al "teniente de gobernador" Francisco Ruiz Galán per ottenere il risarcimento di 16.000 pesos d'oro, controvalore delle merci che erano andate perdute nel naufragio della *Concepción* al Río Gallegos per la manovra avventata che il suo capitano aveva effettuato "en quebrantamiento de lo que era obligado a cumplir en yr consigna e debaxo de la obediencia e gobernación de la dicha nao capitana" (236).

Prima di passare ad illustrare le successive vicende di questa spedizione del Pancaldo, non sarà inutile soffermarci, almeno brevemente, su una questione sollevata da alcuni studiosi che ad essa si interessarono tra la fine del secolo scorso e l'inizio dell'attuale: quella della sua legittimità in relazione al contratto sottoscritto dal navigatore con il re di Portogallo nel 1531.

Come si è visto, in quell'occasione il Pancaldo non solo si era impegnato a non più navigare e a non fornire consulenza di alcun genere in materia di navigazione, ma aveva addirittura espresso al sovrano lusitano la ferma volontà di non mettere mai più "el pié en la mar". Ora, queste solenni promesse contrastano evidentemente con il successivo comportamento del navigatore, dal momento che nel 1536 lo ritroviamo a capo della spedizione organizzata dai mercanti genovesi di Valencia. Di conseguenza, alcuni autori ritennero in passato - e la loro opinione pesa tuttora - che questo viaggio del Pancaldo fosse in realtà un viaggio di contrabbando, compiuto in chiara violazione dei patti da lui sottoscritti nel 1531.

La questione, sollevata dal Peragallo nel 1895 con un appello agli studiosi a presentare prove documentarie che potessero smentire i dubbi da lui avanzati circa la legittimità dell'ultimo viaggio del Pancaldo (237), fu ripresa nel 1900 dal Jachino, il quale volle vedere in quest'ultima impresa del navigatore "l'attuazione, con italiani, del contrabbando tentato in Francia nel 1530" (238). Altri, invece, e soprattutto gli storici locali savonesi, si schierarono in difesa del Pancaldo, ma le loro argomentazioni, prive com'erano di sostegno documentario, non valsero in alcun modo a dissipare i dubbi che si erano ormai accumulati sulla legittimità della spedizione del 1536-37 (239).

Dobbiamo tuttavia osservare che l'ipotesi del viaggio di contrabbando si basava essenzialmente sulla convinzione che la spedizione del Pancaldo fosse diretta alle Molucche, destinazione

assolutamente vietata al navigatore dagli accordi da lui sottoscritti nel 1531 con il re di Portogallo.

Al tempo in cui scrivevano il Peragallo e il Jachino, le notizie che si possedevano sull'ultimo viaggio del Pancaldo erano in effetti assai vaghe e frammentarie, cosicché il semplice fatto di ritrovare il navigatore a capo di una spedizione che aveva tentato di superare lo stretto di Magellano, aveva indotto i due studiosi a ritenere che il navigatore savonese avesse voluto ripetere la grande impresa del capitano portoghese per raggiungere, attraverso quella via, le Isole delle Spezie ed esercitarvi, in proprio, o per conto dei mercanti genovesi residenti in Spagna, un redditizio contrabbando. Essi ignoravano però l'esistenza, non solo del già citato documento del 23 agosto 1536, dal quale risulta inequivocabilmente che la spedizione capitanata dal Pancaldo era diretta "a la provincia del Perú por el Estrecho de Magallanes con liçençia de los señores de la Casa de Contratación de las Yndias" (240) e non alle Molucche, ma anche quella di numerose altre testimonianze contenute in atti di lite del 1538-39 di cui fu protagonista il Pancaldo dopo il suo arrivo al Río de la Plata, le quali smentiscono categoricamente qualsiasi ipotesi di un viaggio di contrabbando e concordano unanimemente nell'indicare il Perú, da raggiungersi attraverso lo stretto di Magellano, quale meta del viaggio (241).

Come il Pancaldo fosse riuscito a liberarsi degli impegni a non più navigare assunti con il re di Portogallo nel 1531 non è noto, ma è certo che questo suo ultimo viaggio, per il fatto stesso di essere stato organizzato con licenza della *Casa de Contratación*, come appunto specifica il documento sopra citato, e senza alcun pregiudizio per gli interessi del Portogallo o di altre nazioni, fu pienamente legittimo.

È probabile, a questo proposito, che il navigatore, non essendo diretto né alle Molucche, né ad altri possedimenti portoghesi, fosse stato appositamente autorizzato dal re di Portogallo a riprendere il mare, fermo restando il suo impegno ad astenersi da qualsiasi azione contraria agli interessi portoghesi. Del resto, se la spedizione allestita a Cadice nel 1536 fosse stata una spedizione di contrabbando ai danni del Portogallo, i preparativi non sarebbero certo passati inosservati agli agenti portoghesi che abbiamo visto più che mai vigili nei principali porti del Mediterraneo, tanto più che lo stesso Pancaldo, nella sua lettera del 3 ottobre 1531, aveva scritto al re di Portogallo che se avesse voluto fare una spedizione di quel tipo alle Molucche avrebbe appunto scelto la via dello

stretto di Magellano. Non solo, ma quel Giacomo Richelmo, che già conosciamo come informatore del governo portoghese in Savona, non avrebbe certo accettato nel 1535, alla vigilia della partenza di Leone per Valencia, l'incarico di suo curatore, né Bernardo Grasso, parimenti nominato curatore del Pancaldo nel 1535 e già suo fideiussore in occasione della firma del contratto del 1531, si sarebbe prestato ad una macchinazione che avrebbe potuto costargli la perdita della cospicua somma di cui si era fatto garante pochi anni prima. Anzi, è probabile, a questo proposito, che i suddetti personaggi fossero stati appositamente nominati dal Pancaldo come suoi curatori quasi a garanzia, nei confronti del re di Portogallo, dell'assoluta buona fede delle proprie intenzioni e della mancanza, in tutta l'operazione ch'egli stava preparando con i mercanti genovesi di Valencia, di qualsiasi secondo fine che potesse nuocere agli interessi portoghesi. Dobbiamo inoltre tener presente che la Corona spagnola, che aveva da poco ceduto al Portogallo le proprie pretese al possesso delle Molucche con il trattato di Saragozza del 1529 (242) e aveva suggellato gli accordi stringendo vincoli dinastici con quella portoghese (243), ben difficilmente avrebbe potuto tollerare che il Pancaldo, straniero, armasse proprio in un porto spagnolo, a Cadice, una spedizione di contrabbando che avrebbe potuto compromettere le buone relazioni da poco inaugurate fra i due Paesi. Tant'è vero che fra le condizioni che la *Casa de Contratación* di Cadice fece inserire nel già citato documento del 23 agosto 1536, allorché la spedizione si preparava a partire per il Perú attraverso lo stretto di Magellano, figura espressamente il divieto di "tocar en otra parte sino fuere en Canaria a tomar agua e leña ni reçibir otras mercaderías sin liçençia de los señores Juezes" (244), clausola senza dubbio diretta ad evitare qualsiasi possibilità di contrabbando e l'insorgere di eventuali problemi con il Portogallo.

Alla luce di queste considerazioni, la spedizione al Perú del 1536 era dunque stata allestita nella piena legalità, condizione che mi induce a supporre che i potenti amici genovesi che il Pancaldo aveva in Spagna e che lo avevano voluto a capo dell'impresa, fossero riusciti ad esercitare opportune pressioni sulle autorità spagnole affinché intervenissero presso il governo portoghese per far dispensare Leone dagli impegni assunti nel 1531, ottenendo per lui che il divieto di riprendere il mare rimanesse limitato ai soli viaggi diretti a possedimenti portoghesi.

Questa mia ipotesi parrebbe fra l'altro confermata dal ritrovare

nei massimi cronisti savonesi del Cinquecento, il Verzellino ed il Pavese, i quali conobbero i contemporanei del navigatore loro concittadino, l'affermazione che il Pancaldo aveva ottenuto regolare licenza a compiere il viaggio dal re di Portogallo, per ragioni dinastiche intesosi con la Spagna (245).

Quanto alla sfortunata spedizione del Pancaldo, già abbiamo visto che dopo il naufragio della *Concepción* al Río Gallegos ed il trasbordo del suo equipaggio sulla *Santa Maria*, essa si diresse al Río de la Plata nel tentativo di rimediare all'insuccesso vendendo il prezioso carico che trasportava agli spagnoli di Don Pedro de Mendoza.

Le successive vicende di Leone Pancaldo e dei suoi uomini nel Río de la Plata ci sono state tramandate dagli atti di diverse liti seguite fra il navigatore savonese e le autorità spagnole di Buenos Aires dopo l'arrivo della *Santa Maria* nel porto di quella città, atti che sebbene pubblicati in parte dal cileno José Toribio Medina nel 1908 (246), in parte dall'argentino Enrique de Gandía nel 1937 (247) e più ampiamente in una raccolta di documenti sulla spedizione di Pedro de Mendoza, edita nel 1941 dalla Commissione Ufficiale per le celebrazioni del IV centenario della prima fondazione di Buenos Aires (248), sono rimasti finora praticamente sconosciuti agli studiosi e particolarmente a quelli italiani.

Dagli atti di una lite seguita nel luglio del 1538 fra il capitano spagnolo Antón López de Aguiar e Leone Pancaldo, apprendiamo anzitutto che il 7 aprile di quell'anno il galeone *Santa Catalina*, comandato dall'Aguiar, si era imbattuto nella nave del savonese nelle acque del Río de la Plata, ad una distanza di otto o dieci leghe dall'isola di San Gabriel (249).

Il galeone spagnolo era partito dalla Spagna nel novembre del 1537 insieme alla nave *Santiago*, o *Marañona*, di Alonso Cabrera, per portare soccorsi alla spedizione di Mendoza, ma nel marzo del 1538, mentre le due navi si trovavano nei paraggi del Río de la Plata, era scoppiata una forte tempesta a causa della quale la *Santiago* si era perduta. López de Aguiar non sapeva che la nave del Cabrera aveva fatto ritorno verso il Brasile e la stava cercando nei paraggi dell'isola di San Gabriel, quando si imbattè nella *Santa Maria* di Pancaldo.

I documenti raccolti dal Medina sulla vicenda ci informano che al momento dell'incontro fra il galeone di Aguiar e la nave del savonese, quest'ultima si trovava nelle acque del Río de la Plata da quaranta giorni, cosicché, considerando che detto incontro

avvenne il 7 aprile 1538, possiamo calcolare agevolmente che il Pancaldo e i suoi uomini erano giunti nei pressi dell'isola di San Gabriel il 25 febbraio di quello stesso anno. Se poi ricordiamo che il naufragio della nave del Vivaldi al Río Gallegos era avvenuto il 30 novembre 1537, possiamo inoltre stabilire con esattezza che la *Santa Maria* aveva impiegato tre mesi per raggiungere il Río de la Plata.

Dopo l'arrivo della nave nei paraggi dell'isola di San Gabriel, il Pancaldo aveva ordinato che alcuni uomini risalissero il fiume con una lancia alla ricerca della gente di Don Pedro de Mendoza, ma, essendo essi rientrati qualche settimana più tardi senza aver trovato traccia alcuna degli spagnoli e della città che il Mendoza aveva qualche tempo prima fondato, il navigatore aveva allora deciso di ridiscendere personalmente il fiume con alcuni marinai a bordo della stessa lancia nella speranza che le ricerche in quella direzione dessero esito positivo.

Al momento dell'incontro fra il galeone di López de Aguiar e la *Santa Maria*, già erano trascorsi otto giorni dalla partenza del Pancaldo senza che si avessero sue notizie, cosicché Giovanni Pietro Vivaldi, al quale era stata affidata la nave durante l'assenza del suo comandante, pregò il capitano spagnolo di attendere con lui il ritorno del Pancaldo per poi proseguire insieme il viaggio fino al porto ove si trovavano gli uomini di Mendoza (250). L'Aguiar si trattenne in effetti col Vivaldi per tre giorni, ma al quarto, considerando vana l'attesa, levò le ancore e si portò con la sua nave all'isola di San Gabriel, da dove mandò a dire al Vivaldi che pensava di proseguire fino all'isola di Martín García (251) per cercare il Cabrera e per sondare il fondo del fiume alla ricerca di un canale sicuro per la navigazione della più grande e pesante *Santa Maria*. Non avendo trovato il Cabrera, il 19 aprile l'Aguiar tornò a San Gabriel e, messi in contatto col Vivaldi, venne da questi informato che nel frattempo era giunta notizia che la lancia sulla quale si trovava il Pancaldo era affondata e che il capitano e gli uomini che con lui si trovavano stavano venendo per via di terra verso l'isola di San Gabriel.

Secondo gli atti della lite poco dopo seguita fra López de Aguiar ed il Pancaldo, il Vivaldi avrebbe allora pregato il capitano spagnolo di attendere l'arrivo di Leone e gli avrebbe addirittura offerto "su persona e nao e mercaderías" (252) purché egli accettasse di condurli in salvo a Buenos Aires.

Lo spagnolo acconsentì nonostante il danno economico

derivatogli dall'attesa per il pagamento di stipendi ai propri marinai e per la perdita di un'ancora e di una gomina nel pieno d'una tempesta, ed il 24 aprile, giorno in cui Pancaldo riuscì a tornare a San Gabriel e riprese il comando della propria nave, la *Santa Catalina* e la *Santa Maria* poterono finalmente salpare insieme in direzione di Buenos Aires.

Il 28 aprile la *Santa Maria*, guidata dal galeone dell'Aguiar, si trovava ormai nel cosiddetto Riachuelo, il canale che conduce al porto di Buenos Aires, ma all'improvviso, forse per la mancata segnalazione da parte dei piloti della *Santa Catalina*, o per un'errata manovra del timoniere della *Santa Maria*, la nave di Pancaldo andava ad incagliarsi su un banco e l'equipaggio ed il prezioso carico dovevano essere evacuati e tratti in salvo a terra dall'Aguiar.

Al suo arrivo a Buenos Aires, Leone fu protagonista di varie vicende giudiziarie: il 1° luglio 1538 egli dovette anzitutto presentarsi davanti al "teniente de gobernador" Francisco Ruiz Galán (253) per difendersi dall'accusa del "tesorero" Garcí Venegas e del "contador" Felipe de Cáceres, ufficiali reali, di aver introdotto senza licenza due schiavi negri "contra las leyes ... e hordenanzas de los Reinos de España" (254); quindi, come già si è detto, mosse causa al Vivaldi per ottenere il risarcimento delle merci andate perdute in seguito alla sua imprudenza nel naufragio della *Concepción* al Río Gallegos, ed infine, il 20 luglio dello stesso anno, fu citato da Antón López de Aguiar davanti a Ruiz Galán per il mancato pagamento delle spese di pilotaggio da San Gabriel a Buenos Aires e di tutti gli altri compensi che il capitano spagnolo pretendeva per aver tratto in salvo gli uomini della *Santa Maria* e le merci che essa trasportava.

Della causa contro il Vivaldi non abbiamo purtroppo altre notizie, ad eccezione di quelle contenute nel già citato documento col quale il Pancaldo, rappresentato dal suo procuratore Melchor Ramírez, chiedeva il risarcimento delle merci andate perdute nel naufragio della *Concepción* al Río Gallegos. Esse sono comunque sufficienti a chiarire gli obiettivi della spedizione organizzata dai mercanti genovesi di Valencia, a stabilire con certezza che essa era stata affidata al comando del Pancaldo e che il Vivaldi, infrangendo la consegna di seguire di conserva la capitana *Santa Maria* si era reso responsabile della perdita della *Concepción* e delle merci in essa trasportate, oltre che del fallimento della spedizione stessa. Non solo, ma, come già ho avuto occasione di osservare, le informazioni desunte dall'atto menzionato consen-

tono anche, una volta messe in relazione con quelle fornite dagli altri documenti relativi alle vicende giudiziarie del navigatore dopo il suo arrivo a Buenos Aires, di stabilire i tempi di navigazione delle due navi da Cadice alla zona dello stretto di Magellano e da questa al Río de la Plata, dal momento che il documento contiene la notizia chiave che il naufragio della *Concepción* al Río Gallegos avvenne il 30 novembre 1537.

Quanto invece alle altre due cause di cui fu protagonista il Pancaldo davanti alle autorità spagnole di Buenos Aires, la documentazione che ad esse si riferisce è abbastanza completa e ben circostanziata e consente pertanto di ricostruire con esattezza lo sviluppo e la conclusione di entrambe le vicende.

Nella prima, quella relativa all'introduzione senza licenza di due schiavi negri di nome Vicencio e Marcián, che gli ufficiali reali Garcí Venegas e Felipe de Cáceres chiedevano fossero posti sotto sequestro e destinati al fisco come proprietà reale, il Pancaldo si difese con molta energia con un memoriale presentato a Francisco Ruiz Galán in data 6 luglio 1538 (255). In esso il navigatore protestava che i due schiavi non erano suoi, ma dei proprietari della *Santa Maria*, i quali li avevano a lui affidati per il servizio della nave e non come mercanzia; che egli si era impegnato a restituirli al suo rientro a Cadice e che a tal fine aveva dovuto pagare una cauzione alla *Casa de Contratación*. A tutto questo aggiungeva poi che il sequestro di Vicencio e Marcián sarebbe stato illegittimo poiché la terra in cui si trovavano non era ancora conquistata e la sua nave non era diretta al Río de la Plata, ma al Perù attraverso lo stretto di Magellano, e concludeva dichiarandosi disposto a pagare cauzioni per il possesso dei due schiavi se si fosse provato che essi spettavano alla Corona.

A seguito delle proteste del Pancaldo, Francisco Ruiz Galán decideva allora che le due parti avrebbero dovuto provare le loro ragioni mediante presentazione ed interrogatorio di testimoni, cosa che Garcí Venegas e Felipe de Cáceres fecero il 15 luglio 1538 (256), senza sostanzialmente riuscire a provare alcunché. I testimoni da loro presentati rilasciarono infatti dichiarazioni estremamente vaghe ed imprecise che rivelano unicamente la loro ignoranza dei fatti e la loro preoccupazione di non comprometersi a favore di nessuno dei contendenti.

Il 16 luglio fu la volta dei testimoni presentati dal Pancaldo in propria difesa, tutti membri della sua spedizione e fra i primi genovesi che dovevano di lì a poco stabilirsi definitivamente nel

Río de la Plata, unendosi agli spagnoli della spedizione di Mendoza: Benito de Basiñana, Esteban Çantana, Bartolomé Rabaño, Bautista Bafeo, Batista Parança, Antonio de Eçogna, Francisco Ravaño, Juan Pedro de Vivaldo, Tomás Farco, Lorenzo Fabiano (257). Costoro furono concordi nel dichiarare che gli schiavi erano stati consegnati al Pancaldo da Urbano Centurione e Francesco Pozzobonello per il servizio della sua nave e non come mercanzia; che il Pancaldo aveva per essi sborsato 1.000 ducati di cauzione agli ufficiali della *Casa de Contratación* prima della partenza da Cadice; che le persone che portavano schiavi con sé erano obbligate al pagamento di detta cauzione come garanzia che essi sarebbero stati restituiti al ritorno in Spagna; che la perdita degli schiavi introdotti nelle Indie poteva essere sancita solo nel caso di una loro vendita e pertanto il Pancaldo non avrebbe dovuto perdere i due che aveva condotto con sé; che la spedizione aveva come meta il Perù e che in ogni caso la zona del Río de la Plata non era ancora terra conquistata.

Dopo ulteriori proteste degli ufficiali reali e nuovi memoriali del Pancaldo a propria difesa, l'8 agosto 1538 Francisco Ruiz Galán si decideva finalmente ad emettere la propria sentenza. In essa si dichiarava senza esperienza per dare un giudizio su un caso che la legge non prevedeva e dichiarava perduti gli schiavi per il Pancaldo, dal momento che, anche riconoscendo come veritiere le dichiarazioni dei testimoni, il navigatore non aveva potuto esibire la licenza prescritta dalla legge. Non potendo comunque dare ragione a nessuna delle due parti, poiché neppure gli ufficiali reali erano riusciti a dimostrare le loro accuse, il Galán stabiliva che il Pancaldo sborsasse una cauzione di 100.000 maravedí "a contentamiento de los dichos oficiales de su Majestad" e disponeva al tempo stesso che questi ultimi pagassero al Pancaldo la somma che avrebbe stabilito il Consiglio delle Indie, la *Casa de Contratación*, o il giudice competente, qualora tali organismi avessero sancito la perdita degli schiavi in questione (258).

La causa tuttavia proseguì. Gli ufficiali reali non considerarono infatti idonei i fideiussori presentati dal Pancaldo per la suddetta somma di 100.000 maravedí, finché il 3 gennaio 1539, non avendo Leone tenuto in alcun conto la protesta di Garcí Venegas e Felipe de Cáceres e non avendo pagato la cauzione fissata da Ruiz Galán, si presentarono come mallevadori per prendere in deposito gli schiavi certi Juan Pavón, Francisco de Freytas, Francisco Merino e Diego de Gamaza. Costoro si impe-

gnavano a restituire gli schiavi, o, in loro mancanza, la somma di 100.000 maravedí, entro tre giorni dal ricevimento di un ordine in tal senso da parte del re, o del Consiglio delle Indie, o della *Casa de Contratación* (259), ma cinque giorni più tardi le due parti in litigio risolvevano, di comune accordo, che gli schiavi fossero venduti mediante asta pubblica per evitare che i due poveri infelici morissero di stenti e tutti perdessero il profitto che si poteva ricavare dalla loro vendita (260).

Così Vicencio fu venduto ad Antón López de Aguiar per 145 ducati e Marcián fu acquistato da Gregorio de Leyes per 65 ducati (261).

Più tardi, il 10 settembre 1539 (262), Urbano Centurione e Francesco Pozzobonello diedero procura a Giovanni Pietro Vivaldi, da poco ritornato in Spagna, e al genovese Francesco Lomellino, pure residente in Spagna, affinché essi potessero continuare in nome loro, davanti al Consiglio delle Indie, le liti di Pancaldo relative ai due schiavi negri e al debito nei confronti di Antón López de Aguiar per il mancato pagamento del pilotaggio della *Santa Maria* dall'isola di San Gabriel a Buenos Aires.

La prosecuzione di tali liti da parte dei due mercanti genovesi di Valencia era stata resa possibile dal ritorno in Spagna del Vivaldi, insieme ad Antón López de Aguiar, a bordo del galeone *Santa Catalina* (263). Il Vivaldi aveva infatti portato con sé una lettera del Pancaldo, datata 24 marzo 1539 e indirizzata ai proprietari della *Santa Maria*, con la quale il savonese conferiva a questi ultimi la procura necessaria per poter continuare entrambe le cause davanti al Consiglio delle Indie (264).

Quanto alla lite fra Antón López de Aguiar e Leone Pancaldo, essa fu iniziata dal primo in data 20 luglio 1538 (265) con una supplica diretta a Francisco Ruiz Galán affinché questi condannasse il savonese ed il Vivaldi al pagamento di 900 ducati d'oro, così ripartiti: 400 per gli stipendi dovuti ai marinai del galeone *Santa Catalina* (266) per il tempo trascorso nell'attesa del ritorno del Pancaldo a San Gabriel e 500 per il pilotaggio della *Santa Maria* dall'isola di San Gabriel a Buenos Aires e per il salvataggio degli uomini e delle merci che essa trasportava allorché la nave si era incagliata nel porto di Buenos Aires, oltre alla restituzione di un'ancora e di una gomina, valutate 50 ducati, che la *Santa Catalina* aveva perduto durante una tempesta nei pressi di San Gabriel.

A seguito della notifica della richiesta dell'Aguiar, il 27

agosto 1538 (267) Leone Pancaldo e Giovanni Pietro Vivaldi si presentavano davanti a Ruiz Galán e gli consegnavano uno scritto nel quale sostenevano tutto il contrario di quanto affermato dall'Aguiar. In esso riferivano l'episodio dell'incontro fra la *Santa Maria* e la *Santa Catalina* nei pressi dell'isola di San Gabriel e il loro successivo viaggio fino al porto di Buenos Aires, ma si difendevano asserendo di non aver mai pensato di sostare a lungo in quel luogo poiché ritenevano che i "conquistadores" sarebbero stati troppo poveri per acquistare le preziose mercanzie che la loro nave trasportava. Essi si erano lasciati convincere dall'Aguiar a seguirlo, ma la loro intenzione era semplicemente stata quella di accertarsi se gli spagnoli di Buenos Aires avevano mezzi sufficienti per comperare dette merci e, in caso contrario, di proseguire subito dopo il viaggio per Santo Domingo, ove avrebbero potuto sicuramente venderle con un buon profitto.

Il Pancaldo e il Vivaldi affermavano inoltre che l'Aguiar aveva atteso a San Gabriel di sua propria volontà, dal momento che anch'egli ignorava dove si trovava la città da poco fondata dagli spagnoli, e aggiungevano che il loro avversario aveva voluto mantenersi unito agli uomini della *Santa Maria*, più numerosi dei suoi (268), per potersi meglio difendere e ricevere soccorso in caso di necessità. Infatti, ben pochi degli uomini dell'Aguiar erano armati e le armi che ora portavano le avevano acquistate dal Pancaldo dopo l'arrivo a Buenos Aires.

Il Pancaldo e il suo collega sostenevano inoltre che la loro nave era andata ad incagliarsi su un banco all'entrata del porto, non per un'errata manovra della *Santa Maria*, come pretendeva la controparte, ma perché l'Aguiar, che li precedeva sondando il canale, non aveva segnalato il pericolo, fatto, questo, che aveva causato la perdita di merci per un valore di oltre 1000 ducati, oltre a quella della nave che era stato impossibile disincagliare. Se poi l'Aguiar aveva fornito vettovaglie agli uomini della *Santa Maria* durante il viaggio, i suoi uomini si stavano ora alimentando con quelle sbarcate dalla nave del Pancaldo dopo l'arrivo a Buenos Aires. Quest'ultima aveva infatti provviste sufficienti per raggiungere Santo Domingo, dal momento che aveva fornito viveri in buone quantità agli abitanti di Buenos Aires che ne avevano estremo bisogno.

La memoria difensiva presentata dal Pancaldo e dal Vivaldi tendeva inoltre a dimostrare che López de Aguiar non era mai stato al Río de la Plata e che, di conseguenza, il suo pilotaggio era stato

del tutto inefficace. Se ora egli aveva mosso causa contro di loro, ciò si doveva soltanto al fatto che essi avevano rifiutato di consegnargli le merci da lui richieste, e, se vi era qualcuno che doveva risarcire danni, questo era proprio l'Aguiar poiché il suo maldestro pilotaggio aveva fatto incagliare irrimediabilmente la *Santa Maria* e li aveva costretti a vendere le loro mercanzie a credito, senza sapere se avrebbero mai potuto ottenerne il pagamento dagli acquirenti, che versavano in condizioni di miseria estrema.

Il 27 settembre 1538 (269), su richiesta dell'Aguiar, il giudice procedeva all'interrogatorio di vari testimoni, i quali riconoscevano che il Pancaldo aveva sbarcato a Buenos Aires gran quantità di viveri e di articoli di lusso, ma asserivano che quando il Vivaldi si era incontrato con l'Aguiar all'isola di San Gabriel, gli aveva promesso 1000 ducati d'oro se avesse condotto in salvo la *Santa Maria* ed il suo equipaggio e che, secondo la consuetudine, un lavoro di pilotaggio si pagava sempre, anche se non vi era accordo previo sul prezzo, tenendo conto del valore delle merci e del numero e della qualità delle vite salvate.

La conclusione della causa fu che il Pancaldo non pagò nulla all'Aguiar. Infatti, sebbene Leone fosse stato condannato a risarcire alla controparte la somma di 150 ducati per il pilotaggio e le altre spese da questa sostenute (270), in realtà la sentenza rimase senza effetto, poiché, come già si è accennato in precedenza, il Pancaldo interpose appello al Consiglio delle Indie mediante procura affidata al Vivaldi al momento della sua partenza per la Spagna con la nave dello stesso Aguiar (271). Poco tempo dopo, inoltre, sia l'Aguiar che il Pancaldo morirono e la causa non ebbe ulteriore seguito.

Gli atti delle vicende giudiziarie in cui fu coinvolto il Pancaldo a Buenos Aires e vari altri documenti coevi relativi alle vicissitudini della città da poco fondata dagli spagnoli lasciano chiaramente intendere che il soggiorno del navigatore e dei suoi uomini nel Río de la Plata fu tutt'altro che piacevole. Al loro arrivo a Buenos Aires, essi avevano infatti trovato che la città edificata dagli spagnoli altro non era che un piccolo insediamento costituito da miserabili capanne dai tetti di paglia, abitate da un numero ridotto di "conquistadores", la cui esistenza era quotidianamente minacciata dalla fame e dall'ostilità degli indigeni della zona. A complicare la situazione si era inoltre aggiunto il vuoto di potere causato dalla partenza per la Spagna di Don Pedro de Mendoza (272), del quale avevano subito approfittato i suoi capitani Irala e

Ruiz Galán per disputarsi, senza esclusione di colpi, il governo della colonia.

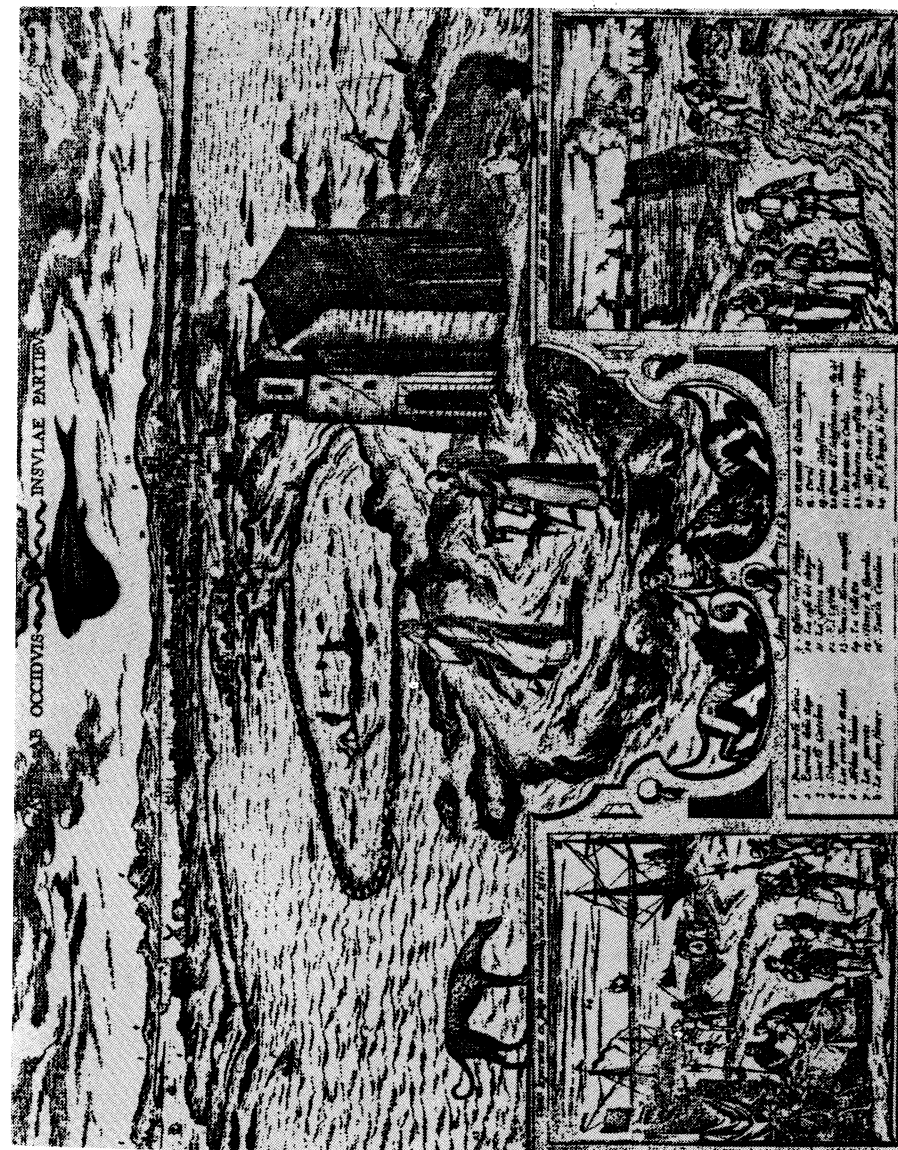
Quanto alle vicissitudini del Pancaldo e dei suoi uomini a Buenos Aires, dalle dichiarazioni rese in Spagna nel 1539 da Martín de Orue, sappiamo, ad esempio, che essi furono vittime del dispotismo di Ruiz Galán, il quale maltrattò in vari modi “ciertos mercaderes ... ginoveses que llevaron mercaderías y municiones a esa provincia, ... amenazándolos que los haría cavar y velar e servir como a los soldados del Real contra su voluntad porque no querían dar mercaderías que llevavan a quien él quería, ynpidiéndoles que no las vendiesen a quien ellos querían” (273).

L'estrema miseria in cui versavano gli abitanti di Buenos Aires, per i quali l'arrivo della *Santa Maria* fu certamente provvidenziale, dal momento che la nave portava viveri, armi, munizioni, indumenti d'ogni genere, tessuti, scarpe, oltre a numerosi articoli di lusso, costrinse inoltre il Pancaldo a vendere le proprie merci quasi tutte a credito, dietro obbligazione dei compratori a pagare alla scadenza illusoria “del primer oro o plata que se nos diere e repartiere a nos o qualquier de nos en el primer repartimiento o repartimientos que en esta conquista se hicieren” (274).

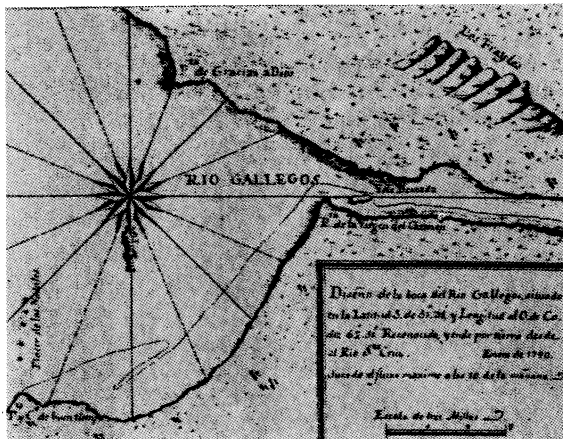
A causa di tutte queste disavventure, il navigatore dovette sentirsi così sconfitto dalla vita, da abbandonare definitivamente la propria nave nel Riachuelo di Buenos Aires senza neppure tentare di liberarla dal banco in cui s'era incagliata e di riprendere la via del ritorno.

Da varie dichiarazioni rilasciate il 15 febbraio 1539 dai piloti dell'*armada* di Don Pedro de Mendoza circa le buone condizioni del porto di Buenos Aires, consta infatti che la *Santa Maria* si perdette esclusivamente perché il Pancaldo “no la quiso remediar sino dexalla perder” e che “despues de encallada la pudiera bien sacar” (275), se soltanto lo avesse voluto.

Amareggiato dall'insuccesso della sua spedizione e certamente provato nella resistenza fisica dal peso degli anni e degli stenti a lungo patiti, l'intrepido e sfortunato navigatore, protagonista di tante incredibili avventure, di lì a poco moriva in circostanze oscure. Da una relazione degli eventi della spedizione di Don Pedro de Mendoza, inviata al re di Spagna da uno dei “conquistadores” del Río de la Plata, l'“escribano” Pero Hernández, si apprende infatti che alla fine del mese di luglio del 1540 Juan de Ortega, emissario di Domingo de Irala, partì da Asunción del Paraguay con alcuni uomini a bordo di due imbarcazioni con



11. La città di Cadice in un' incisione del 1564. Nel riquadro in basso a sinistra il porto e in quello a destra un bastione delle fortificazioni. Da questo porto Pancaldo partì nel settembre del 1536 al comando di una spedizione diretta al Perù attraverso lo Stretto di Magellano.



12. La foce del Río Gallegos (lat. 51° 38' Sud), in un disegno del 1790 (Archivo General Simancas, *Mapas y planos*, XIX, 6). Qui fece naufragio la nave *Concepción* di Giovanni Pietro Vivaldi, costringendo Pancaldo ad invertire rotta e a dirigersi al Río de la Plata. L'episodio trovò eco anche nella cartografia, dal momento che una carta dell'America meridionale delineata fra gli ultimi anni del XVI sec. e i primi del XVII, la quale accompagnava con ogni probabilità il ms. de "La Argentina" del cronista Ruy Díaz de Guzmán (cfr. J. F. Guillén y Tato, *Monumenta Cartographica Indiana*, I, cit., pp. 7-8), registra questo luogo come *Puerto de Pancaldo*, anziché Río Gallegos.



13. Costa della Patagonia nei pressi di Río Gallegos (cortesia Dr. Gianni Marocco, Ambasciata d'Italia, Montevideo).

l'incarico di raggiungere Buenos Aires per via fluviale e prendere possesso della città e che, quando giunse a destinazione, Leone Pancaldo era da poco deceduto: "a veynte e ocho dias del mes de Jullio del año pasado de mill e quinientos e quarenta años enbió Domingo de Yrala a Juan de Ortega con dos vergantines e çierta gente al puerto de Buenos Ayres para que tomase la posesyón e se fiziese obedecer en su nombre e así lo fizo. *E hallando muerto a Leon Pancaldo* mercader, depositó las mercaderías en un Pero Diaz del Valle" (276).

Il documento non indica, purtroppo, la data dell'arrivo di Ortega a Buenos Aires, ma calcolando che in precedenti occasioni il viaggio per via fluviale per portare rifornimenti da Asunción a Buenos Aires aveva richiesto circa un mese, possiamo ritenere, con buon grado di approssimazione, che l'emissario di Irala fosse giunto a destinazione intorno alla fine di agosto del 1540 e che il Pancaldo fosse morto verso la metà dello stesso mese.

Come ricorda il già citato Pero Hernández, quel che restava delle merci portate dalla *Santa Maria* due anni prima fu valutato oltre 10.000 ducati e depositato presso certo Pero Diaz del Valle per essere poi trasportato ad Asunción quando nel 1541 gli abitanti abbandonarono Buenos Aires e si trasferirono in Paraguay (277). Con questi ultimi si portarono allora ad Asunción anche gli uomini della spedizione di Pancaldo, i quali, come ricorda l'antico cronista rioplatense Ruy Díaz de Guzmán, furono aggregati ai "conquistadores" spagnoli e si stabilirono definitivamente in Paraguay (278).

Per quanto infine concerne il problema dell'attribuzione del *Roteiro* al Pancaldo, problema al quale ho avuto occasione di accennare in queste pagine dedicate al navigatore savonese, rimando all'appendice al presente lavoro, appositamente riservata allo studio della questione.

5) JUAN GINOVÉS, marinaio

“Juan Ginovés marinero natural de San Remo, marido de Bolantina, ha de aver de sueldo a mill y dozientos mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (279).

Il ruolo di bordo qui citato non fornisce il cognome di questo marinaio della *Trinidad*, ma si limita semplicemente a ricordare che egli era genovese (*Ginovés*), nativo di Sanremo, e marito di certa Bolantina (Violantina, o Valentina).

In un elenco di partecipanti alla spedizione di Magellano compulsato dal Navarrete, egli figura come *Sanremo Ginovés* (280), mentre in altri documenti sotto riferiti viene semplicemente nominato come *Sanremo*, cognome evidentemente desunto dal suo luogo di nascita.

Ciò nonostante, il suo vero cognome si può agevolmente ricavare da una relazione degli stipendi dovuti ai marinai della *Trinidad* dal momento della partenza della spedizione fino al 21 dicembre 1521, data in cui la *Victoria* lasciò Tidore per la Spagna, mentre la *Trinidad* dovette trattenersi in quel luogo a causa della grossa falla apertasi nella chiglia.

In tale relazione, questo marinaio risulta infatti ricordato come “Juan *Pariente*, natural de San Remo, ques en Génova, marido de Volantina, marinero, que fue en la nao *Trenidad* y quedó en ella” (281), sicuramente la stessa persona che compare nell’estratto del ruolo di bordo sopra trascritto, poiché tutte le informazioni in esso contenute concordano perfettamente con quelle qui fornite.

Il cognome di Giovanni di Sanremo era dunque *Parente*, dal momento che la forma *Pariente* registrata dal documento non è altro che la traduzione spagnola di quella italiana, la quale ultima è del resto documentata senza possibilità di dubbio, al plurale, in un’altra relazione di stipendi ove il marinaio sanremese risulta elencato come “Juan *Parenti*, ginovés” (282).

Egli non va confuso con un altro Juan Ginovés, che era di Porto Maurizio ed era imbarcato sulla stessa *Trinidad* come “paje” (apprendista), né con il Juan Ginovés di Savona imbarcato come mozzo sulla *San Antonio*, dei quali tratterò più avanti.

Va inoltre senz’altro corretto, sempre a proposito del marinaio

sanremese della *Trinidad*, un vistoso errore contenuto nell'elenco dei partecipanti alla spedizione redatto dal Medina, nel quale Juan Genovés "marinero de la *Trinidad* ..., natural de San Remo, casado con Bolantina" (283) figura come persona distinta da Juan Parenti, pure definito come "natural de San Remo que es en Génova, marido de Volantina, ... marinero en la *Trinidad*" (284), dal momento che ho potuto invece poc'anzi accertare che Juan Ginovés di San Remo e Juan Parenti sono senz'ombra di dubbio la stessa persona.

Come attesta il ruolo di bordo sopra ricordato, nella sua qualità di marinaio il Parenti (o Parente) fu arruolato con una paga mensile di 1200 maravedí e percepì quattro mensilità anticipate, pari appunto a 4800 maravedí.

Partecipò alla spedizione sempre a bordo della *Trinidad* e fu arrestato dai portoghesi a Benaconora e tradotto a Ternate dopo il fallito tentativo di riattraversare il Pacifico e raggiungere le coste del Darién.

Nella sua lettera dell'11 febbraio 1523 al re di Portogallo, il de Brito lo elenca infatti, chiamandolo semplicemente *S. Remo*, fra i 17 prigionieri catturati sulla *Trinidad* ed inviati a Malacca a Jorge de Albuquerque per essere successivamente avviati a Cochín (285).

La notizia è confermata dalle dichiarazioni rese a Valladolid il 2 agosto 1527 da Gonzalo Gómez de Espinosa, Leone Pancaldo e Ginés de Mafra, i quali ricordarono anch'essi il marinaio *San Remo* fra i loro compagni di prigionia a Ternate, precisando che egli era già morto da tempo (286).

Secondo il Medina, il Parenti sarebbe stato condotto a Malacca e da lì sarebbe fuggito a bordo di una giunca insieme a Juan de Campos, Diego Arias e Juan Navarro, trovando la morte durante un naufragio (287).

La notizia di questa fuga da Malacca è però priva di fondamento, poiché si basa su un'errata interpretazione, dovuta a lettura soltanto parziale, della risposta data da Ginés de Mafra alla domanda dell'interrogatorio di Valladolid diretta a conoscere quali marinai della *Trinidad* rimanevano ancora nelle mani dei portoghesi. Nella sua risposta, Ginés de Mafra dichiarò che "en Ternate ... quedaron Antonio, carpintero, y Antonio de Bazaza (288), y en Malaca Antonio Moreno, y que otros se fueron en un junco, y no parecieron, y que estos eran cuatro, el uno Juan de Campos, y Diego Arias, y Juan Navarro y San Remo, los cuales se embarcaron en Maluco" (289), ma il Medina, anziché prestare attenzione alla parte della deposizione in cui si dice chiaramente che San Remo e gli altri tre

suoi compagni erano stati imbarcati su una giunca *en Maluco*, si soffermò invece sul passo in cui si dice che Antón Moreno rimase a Malacca e che gli altri quattro "se fueron en un junco", interpretando queste parole come "se escaparon de allí en un junco" (290), ossia "fuggirono da Malacca su una giunca". Dall'attenta lettura della deposizione di Ginés de Mafra poc'anzi citata, risulta invece evidente che San Remo, Juan de Campos, Diego Arias e Juan Navarro furono imbarcati, separatamente dagli altri prigionieri, a bordo di una giunca *nelle Molucche* e da lì avviati a Malacca, ove, però, "no parecieron", ossia non ricomparvero più.

Che questa sia appunto l'interpretazione da dare alla testimonianza di Ginés de Mafra, ci viene del resto inequivocabilmente confermato dalla più volte citata lettera del capitano de Brito del'11 febbraio 1523 e dalla *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, redatta da Gonzalo Gómez de Espinosa. Nella prima, il capitano portoghese scrive infatti di non aver potuto inviare a Malacca tutti i prigionieri della *Trinidad* a bordo della sola caravella di Don García Manrique, perché in essa "ião mais Castelhanos que Portuguezes" (291), cosicché alcuni di loro dovettero partire da Ternate separatamente a bordo di una giunca; nella seconda l'ex capitano della *Trinidad* elenca esplicitamente, fra i propri marinai deceduti durante la prigionia, "otros quatro hombres que murieron en un junco cuando nos partimos de Maluco para Malaca, dos marineros e dos sobresalientes; los marineros se llamaban *el uno San Remo*, ginovés, e el otro Juan Navarro" (292), e precisa subito dopo che sia il Parenti che gli altri tre suoi compagni imbarcati sulla giunca "fallecieron en la era de mil e quinientos e veinte e tres, en fin del mes de febrero" (293).

Grazie a questa decisiva testimonianza di Gómez de Espinosa, sappiamo dunque con certezza che il Parenti e gli altri tre uomini con lui imbarcati sulla giunca a Ternate morirono verso la fine di febbraio del 1523, quasi certamente a causa di un naufragio, durante il loro trasferimento a Malacca, fatto che appunto spiega il perché essi "no parecieron" in quest'ultima località quando vi giunsero Ginés de Mafra e gli altri prigionieri trasportati dalla caravella di Don García Manrique.

6) FRANCISCO PIORA, marinaio

“Francisco Piora, marinero natural de Saona, hijo de Miguel Piora y Catalina Piora, ha de aver de sueldo a mill y dosientos mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (294).

Come risulta dall'annotazione del ruolo di bordo qui citata, il marinaio Francesco Piora era nativo di Savona e figlio di Michele e Caterina Piora.

Percepiva uno stipendio di 1200 maravedí al mese e ricevette quattro mensilità anticipate, pari a 4800 maravedí.

Il cognome di questo savonese, senza dubbio *Piora*, appartenente, secondo il Noberasco, “alla famiglia popolare dei Piora, poi *Piola*” (295), appare variamente storpiato non solo nei documenti spagnoli della spedizione, ma persino nelle opere di alcuni storici savonesi. I primi lo registrano infatti talora come *Picora* (296) e talora come *Piora* (297), mentre il Canale e il Jachino ricordano questo loro concittadino come Francesco *Sciara* ed il Bruno, addirittura, come *Sciarra* (298).

Sulla scorta di talune indicazioni fornite da un manoscritto savonese del XVII secolo, il già citato Noberasco afferma che questo marinaio potrebbe essere quel Francesco Piora “che figura negli obituari dei Battuti di Nostra Signora di Castello” (299), notizia che riferisco comunque a titolo di semplice congettura dal momento che il cognome Piora era allora così diffuso in Savona da rendere estremamente difficile una sicura identificazione del personaggio ricordato dal Noberasco con questo compagno savonese di Magellano.

A bordo della *Trinidad*, il Piora partecipò alla spedizione fino al momento in cui essa raggiunse Cebu, nelle Filippine, ove, secondo quanto scrive il Medina, egli avrebbe disertato due o tre giorni prima del tragico banchetto del 1º maggio 1521. L'affermazione dello studioso si basa su due documenti nei quali è riferito, peraltro in forma dubitativa, che il marinaio savonese “*según dicen, fuyó de la nao y estuvo dos o tres días en Zebú huído, y fué tres días antes que matasen a los que allí mataron*” (300). Il fatto di ritrovare il Piora nell'elenco dei 27 ufficiali e marinai della spedizione che furono uccisi a tradimento a Cebu il 1º maggio 1521

durante il funesto banchetto al quale erano stati invitati da Humabon, signore del luogo (301), mi induce tuttavia a ritenere che il marinaio savonese più che disertare, si fosse per breve tempo assentato dalla *Trinidad* per farvi quasi subito ritorno, giusto in tempo per partecipare al banchetto nel quale doveva trovare tragica fine.

Non sarebbe infatti diversamente conciliabile la diserzione del Piora qualche giorno prima del banchetto di Cebu con la testimonianza della sua morte durante il medesimo, fornita dall'elenco degli ufficiali e marinai che furono in quella circostanza assassinati a tradimento dagli isolani.

7) MARTIN GINOVÉS, marinaio

“Martín Ginovés marinero natural de Çestre de Poniente, hijo de Domingo Forte y Catalina Nariza ha de aver de sueldo a mill y dosientos mrs. por mes. Monta el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (302).

L'annotazione del ruolo di bordo qui trascritta, ci informa che questo marinaio della *Trinidad* era nativo di Sestri Ponente e figlio di Domenico Forte e Caterina Nariza. Il suo vero cognome, attestato anche da altri documenti relativi alla spedizione, era dunque *Forte*, anche se egli viene di solito più genericamente ricordato come *Martín Ginovés*, essendo ligure.

Quanto al cognome della madre di Martino, esso corrisponde certamente a quello di *Narice*, abbastanza frequente proprio a Sestri Ponente e dintorni (303). Va dunque senz'altro scartata, come storpiatura o errata trascrizione, la forma *Narcisa*, che si ritrova in un altro documento edito dal Medina (304). Lo stesso studioso, dopo aver giustamente ricordato che questo Martín Ginovés fu arruolato come marinaio della *Trinidad*, scrive però che in un elenco dell'equipaggio della *Trinidad* da lui pubblicato (305), egli viene detto “merino, o teniente de alguacil, que diríamos, cargos que no eran incompatibles” (306). Devo comunque avvertire che l'identificazione del Forte con il Martín Ginovés ricordato come “merino o teniente de alguacil” è del tutto errata, in quanto dovuta ad una svista dello studioso cileno. L'elenco da lui pubblicato e citato si riferisce infatti, non all'equipaggio della *Trinidad*, ma a quello della *Concepción*, sulla quale era appunto imbarcato come “merino” un altro Martín Ginovés che non va assolutamente confuso con questo (307), in quanto si tratta del savonese Martín de Judicibus, del quale mi occuperò più avanti.

Come gli altri marinai semplici, il Forte fu arruolato con una paga di 1200 maravedí al mese e ricevette quattro mensilità anticipate, pari a 4800 maravedí. Partecipò alla spedizione sempre a bordo della *Trinidad* e fu tra coloro che tentarono con questa nave di riattraversare il Pacifico e raggiungere le coste del Darién.

Allorché la *Trinidad* fu costretta a ritornare alle Molucche e a causa del maltempo dovette far sosta ad un'isola del gruppo delle Marianne detta Mao (308), il Forte fuggì a terra insieme al cambusiere

Alonso González e al mozzo Gonzalo Gallego e non fece più ritorno alla nave.

L'episodio, riferito nella *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, redatta dal capitano Gonzalo Gómez de Espinosa (309), avvenne alla fine di agosto del 1522.

Da alcuni documenti della spedizione di García Jofre de Loaisa, che Carlo V inviò nel 1525 alle Molucche per riaffermare le proprie pretese su quelle isole, si apprendono poi ulteriori particolari sulla sorte del marinaio genovese e dei suoi compagni di diserzione. All'inizio del mese di settembre del 1526, infatti, questa flotta, comandata da Toribio Alonso de Salazar, il quale era succeduto nel comando a Jofre de Loaisa e a Juan Sebastián de Elcano (310) dopo la morte di entrambi questi capitani, giunse all'isola di Mao e vi fece scalo per rifornirsi di acqua e legna prima di riprendere la navigazione verso le Molucche. Numerosi indigeni a bordo delle loro imbarcazioni vennero incontro alle navi ed uno di loro, con i capelli lunghi sino alla cintola, salutò gli spagnoli in perfetto castigliano. Era Gonzalo Gallego, il quale, dopo aver chiesto ed ottenuto da Salazar il perdono per la sua diserzione dalla *Trinidad*, si unì alla nuova spedizione e fu molto utile agli spagnoli dal momento che conosceva bene quei luoghi ed aveva nel frattempo appreso la lingua degli indigeni. Gonzalo raccontò di essere fuggito con i suoi due compagni a bordo della lancia della *Trinidad* durante la sosta della nave a Mao dopo il fallito tentativo di riattraversare il Pacifico e precisò inoltre che gli altri due marinai erano stati uccisi dagli indigeni, poco dopo la diserzione, a causa degli eccessi da loro compiuti nell'isola (311).

8) BAPTISTA GENOVÉS, marinaio

“Baptista Genovés marinero vecino de Genova, marido de Branquineta ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (312).

Di questo Battista genovese non è dato purtroppo sapere altro, se non che era di Genova e marito di certa *Branquineta* (Bianchinetta, Bianchina).

Si arruolò come marinaio e fu assegnato alla *Trinidad* con una paga mensile di 1200 maravedí. Gli furono corrisposte quattro mensilità anticipate, pari a 4800 maravedí.

9) TOMAS de NATIN, marinaio

“Tomás de Natín marinero, vecino de Çestre de Poniente, hijo de Juan de Natín vecino de Çestre de Poniente. Ha de aver de sueldo a mill dosientos mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (313).

Anche di questo marinaio non abbiamo altre informazioni ad eccezione degli scarni dati forniti dal ruolo di bordo. Il documento ci fa conoscere che Tommaso era di Sestri Ponente e figlio di certo Giovanni *de Natín*, ma non fornisce alcuna indicazione circa il nome di sua madre.

Come gli altri marinai semplici, percepiva una paga di 1200 mrs. al mese e ricevette la somma di 4800 mrs., equivalente a quattro mensilità anticipate.

Quanto al suo cognome, dobbiamo osservare che esso si trova erroneamente trascritto nelle principali raccolte documentarie relative alla spedizione di Magellano. In un elenco di partecipanti alla spedizione fornito dal Navarrete, questo marinaio figura infatti come Tomás *de Natia* (314) e la stessa storpiatura ricompare in altri documenti pubblicati dal Pastells (315) e dal Medina (316). Non solo, ma in un elenco edito da quest'ultimo autore, il nostro marinaio viene addirittura elencato come *Tomás de Martín* (317).

Dobbiamo tuttavia osservare che tutte queste varianti altro non sono che storpiature dovute ad errata trascrizione, dal momento che nei vari documenti della spedizione da me compulsati il cognome di Tommaso risulta chiaramente indicato come *Natín*. Che questa sia la forma corretta, è del resto inequivocabilmente confermato dal fatto di ritrovare proprio in Liguria, regione dalla quale proveniva Tommaso, il cognome *Natino*, o *Nattino*, documentato in varie epoche in numerose località liguri, fra le quali Sestri Ponente. Basti ricordare, a questo proposito, che un Oberto Natino ricopriva nel 1642 la carica di giudice della villa del Gazzo, presso Sestri Ponente (318), e che nel testamento fatto il 6 aprile 1535 da un ben noto compagno di Tommaso, il savonese Leone Pancaldo, figura fra le coerenze di certi beni un *Vincentius Nattinus*, ossia Vincenzo Nattino (319).

Non vi può dunque essere dubbio che il marinaio sestrese Tomás de Natín si chiamasse in realtà Tommaso Nattino.

10) JUAN GINOVÉS, “paje” (apprendista mozzo).

“Juan Ginovés paje natural de Puerto Moris ques en la ribera de Genova, hijo de Bartolomé Reco y Xaqueta vecinos de Puerto Moris, ha de aver de sueldo quinientos mrs. por mes. Pagáronsele adelantados dos ducados” (320).

Per la sua stessa qualifica di “paje” e per il fatto che egli ricevette soltanto due ducati di paga anticipata, pari a 750 maravedí (321), anziché i 2000 maravedí ricevuti da tutti gli altri “pajes” suoi colleghi come corrispettivo di quattro mensilità anticipate, questo Juan Ginovés doveva essere molto giovane, forse poco più che bambino.

Il ruolo di bordo sopra citato ci informa che egli era nativo di Porto Maurizio (l'attuale Imperia) e figlio di Bartolomeo Recco e Xaqueta (Jachetta, Giacometta), pure di Porto Maurizio. Il vero nome di questo giovinetto era dunque Giovanni Recco, mentre sono senz'altro da escludere, come storpiature dovute ad errata trascrizione, le forme *Rico*, *Rezo* e *Rua* che si ritrovano in alcuni documenti editi dal Pastells e dal Medina (322).

È probabile, data la sua giovanissima età, che si fosse imbarcato con qualche marinaio ligure suo parente o amico di famiglia.

Questo Juan Ginovés non va confuso né con il Juan Ginovés imbarcato sulla *San Antonio* come mozzo, nativo di Savona, né con il marinaio della *Trinidad* Juan Ginovés, alias Sanremo, del quale già si è detto.

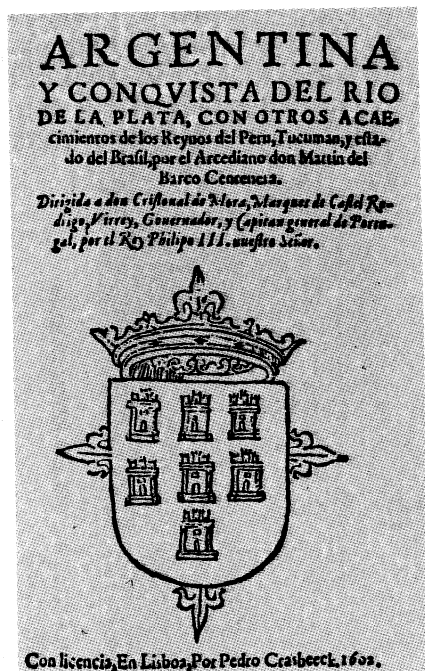
Partecipò alla spedizione sempre a bordo della *Trinidad* e morì su questa nave il 19 ottobre 1522, durante il viaggio di ritorno alle Molucche dopo il fallito tentativo di riattraversare il Pacifico e raggiungere le coste del Darién.

La notizia è contenuta nella *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, redatta dal capitano Gonzalo Gómez de Espinosa, ove il giovane apprendista mozzo viene però ricordato come “Juan Martínez, paje, ginovés” (323). Dobbiamo a questo proposito avvertire che il cognome *Martínez*, col quale egli qui figura, è certamente dovuto ad una svista o a confusione da parte di Gómez de Espinosa, poiché, come già ebbe ad osservare il Medina, questo apprendista mozzo sempre compare in tutti i

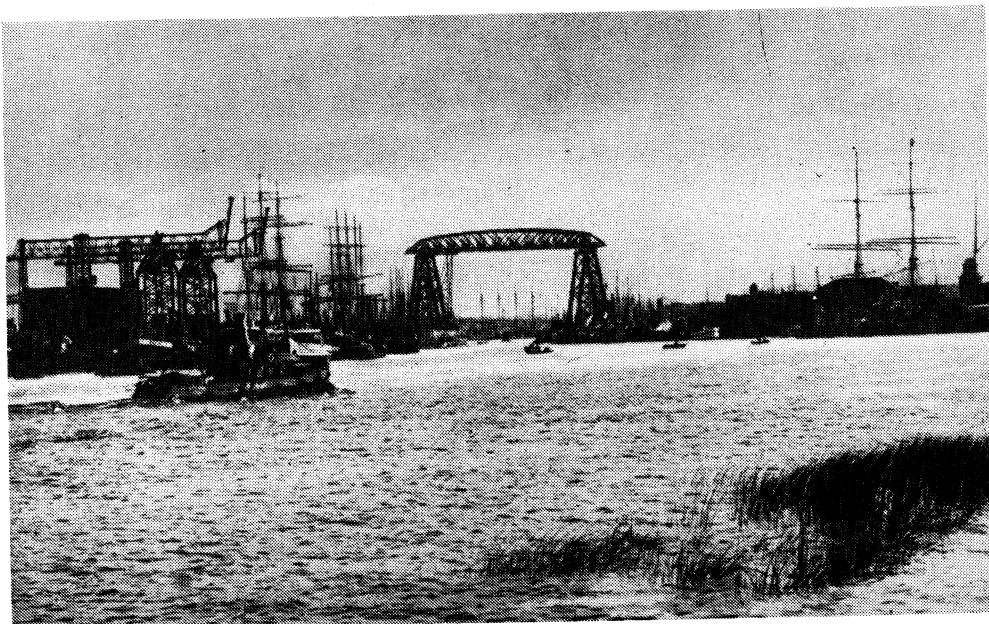
documenti della spedizione con il nome di *Juan Ginovés, pajé* e non vi fu, in tutta la flotta, altra persona di cognome *Martínez* all'infuori di un sivigliano, dapprima imbarcato sulla *Trinidad* come *sobresaliente*, il quale fece però ritorno in Spagna a bordo della *Victoria* (324).



14. Veduta aerea del Río Gallegos durante la primavera australe (cortesia Dr. Gianni Marocco).



15. Frontespizio dell'ed. di Lisbona (1602) del poema "Argentina y conquista del Rio de la Plata", di Martín del Barco Centenera, opera che contiene alcuni importanti riferimenti alla spedizione di Pancaldo del 1536-37.



16. Il Riachuelo, antico porto di Buenos Aires, in una foto del 1925. Qui si incagliò la nave di Pancaldo alla fine di aprile del 1538.

11) ANTONIO LOMBARDO [PIGAFETTA], "sobresaliente" (325), ossia soprannumerario.

"Antonio Lombardo criado del dicho capitán [Magellano], natural de Viçançon que es en Lombardia, hijo de Juan e Anzola su muger, ha de aver de sueldo a mill mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados quatro mill mrs." (326).

Questo Antonio Lombardo è il celebre cronista della spedizione, Antonio Pigafetta, il quale si arruolò come soprannumerario e fu assegnato alla nave capitana *Trinidad* in qualità di "criado", ossia di uomo di fiducia, del capitano generale Ferdinando Magellano.

Che il personaggio ricordato come Antonio Lombardo nell'annotazione del ruolo di bordo sopra riferita sia effettivamente Antonio Pigafetta, si deduce facilmente non soltanto dalla sua qualità di "sobresaliente" e di "criado" di Magellano, oltre che dal suo nome di battesimo, ma anche dalla sua città natale, *Viçançon*, cioè Vicenza, che il documento precisa trovarsi in Lombardia, come veniva allora sovente indicata buona parte dell'Italia settentrionale.

Lo stesso Antonio Lombardo è del resto chiaramente ricordato come *Antonio de Plegafetes* in un altro documento redatto poco dopo il suo ritorno in Spagna con la *Victoria* (327), mentre in due lettere da lui scritte al marchese di Mantova rispettivamente in data 2 febbraio e 16 aprile 1524 il suo cognome figura latinamente come *Plegapheta* (328).

Nel manoscritto della Biblioteca Ambrosiana di Milano contenente la sua celebre relazione del grande viaggio - manoscritto che fra quelli tramandatici "è ritenuto il più antico ..., se non proprio l'originale" (329) - il cognome dell'autore compare sotto la forma italiana di *Pigafeta*, la quale già nella supplica del 5 agosto 1524, con cui richiese alla Repubblica di Venezia il privilegio di stampa dell'opera, presenta la variante *Pigafetta* (330), che doveva in seguito predominare definitivamente.

Quanto al luogo di nascita dell'illustre personaggio, che il ruolo di bordo sopra citato ricorda come "Viçançon que es en Lombardia", già il Manfroni poté chiarire esaurientemente che si trattava senza dubbio di Vicenza. Lo studioso così si espresse in

proposito: "... quanto al *Bisanzio*, che è in Lombardia, è evidente che il cancelliere (*escribano*) trascrisse ad orecchio quel che, con la sua pronuncia veneta, l'arruolato gli dettò: *Visensa* deve egli aver detto, donde facilissima la trasformazione in *Visansa*, *Bisanza*, *Bisançio*" (331).

Non si può non concordare con questa giustissima osservazione del Manfroni, anche se, dal canto mio, devo rilevare che non è assolutamente necessario parlare di una trasformazione del nome della città in *Bisançio* o *Bisanzio* (secondo la caratteristica confusione della lingua spagnola fra *v* e *b*), poichè nel manoscritto originale contenente la citata annotazione che si riferisce a Pigafetta si legge chiaramente *Viçançio* e non *Bisançio*.

Questa stessa annotazione riveste inoltre grande importanza anche ai fini delle indagini sulla famiglia del celebre cronista della spedizione di Magellano. Come già ebbe ad osservare a questo riguardo il Medina (332), e dopo di lui il Manfroni (333), nulla infatti si sa intorno al ramo della famiglia Pigafetta al quale appartenne Antonio ed è soltanto grazie alle indicazioni fornite dal suddetto documento se oggi conosciamo con esattezza almeno il nome di suo padre, Giovanni, e quello di sua madre, Angela (Anzola). Tali indicazioni tolgono ogni validità alle congetture formulate in passato dall'Amoretti e da altri studiosi (334) intorno ai genitori di Antonio e impongono nuove ricerche dirette a far luce sulla biografia di uno scrittore illustre come il Pigafetta, del quale, fatta eccezione per la sua partecipazione all'impresa di Magellano e per pochissimi altri dati, ancor oggi conosciamo ben poco.

Non sarà inutile, a questo proposito, osservare che persino sul nome di battesimo di Pigafetta, Antonio, col quale egli abitualmente si firmava, non esiste unanime accordo, dal momento che un autore certamente non sprovveduto come Antonello Gerbi lo ricorda - pur senza citare alcuna fonte in merito - come "*Francescantonio* Pigafetta" (335) e che allo stesso modo i curatori di una recente traduzione spagnola dell'opera del vicentino scrivono, nella breve nota biografica a lui dedicata, che egli si chiamava "*Francisco Antonio* Pigafetta" (336).

Dal canto mio, ritengo doveroso, proprio a questo riguardo, portare a conoscenza dei lettori un particolare di estremo interesse che emerge dall'attenta lettura di un documento dell'*Archivo General de Indias* di Siviglia, che, sebbene pubblicato dal Medina fin dal 1920, non ha finora ricevuto alcuna attenzione da parte degli studiosi, a cominciare dallo stesso Medina (337), in relazione

alle ricerche sulla biografia di Pigafetta. Tale documento contiene invece, come meglio chiarirò fra poco, indizi abbastanza precisi che il primo nome di battesimo di Pigafetta fosse appunto Francesco ed il secondo Antonio, anche se egli preferiva evidentemente usare quest'ultimo, come appare dalla sua corrispondenza.

Il dato non è di secondaria importanza ai fini di nuove indagini sulla biografia del vicentino, dal momento che, come ho poc' anzi rilevato, nulla si sa a tutt'oggi di preciso sul ramo della nobile famiglia vicentina Pigafetta al quale appartenne il cronista della spedizione, cosicché anche il minimo dettaglio informativo potrebbe aprire ulteriori spiragli agli studiosi che intendessero intraprendere nuove ricerche genealogiche sull'illustre personaggio al fine di meglio lumeggiarne la biografia.

Ma veniamo al documento sopra accennato e all'interessante notizia relativa a Pigafetta che esso contiene nella parte in cui figurano elencati i membri dell'equipaggio della *Trinidad*, nave sulla quale era appunto imbarcato il cronista della spedizione. Tale elenco, a differenza di altri, ed in particolare del ruolo di bordo più volte citato nel presente studio, ove i "sobresalientes" e i "criados" vengono registrati per ultimi, si apre con il capitano generale Magellano, seguito dai suoi "criados" in quest'ordine:

"El señor capitán mayor
Duarte Barbosa
Alvaro de Mezquita
Luis Alfonso de Goes
Gonzalo Rodriguez
Francisco Lombardo
Nuño
Fernando
Francisco
Juan Martínez
Cristóbal de Ravelo
Diego de Santlúcar " (338)

Come si noterà, al quinto posto dopo il capitano generale figura appunto Pigafetta sotto il nome di *Francisco Lombardo*, anziché di Antonio, nome, quest'ultimo, che ritroviamo invece nel ruolo di bordo citato all'inizio della presente scheda, il quale dovette essere certamente compilato pochi giorni prima della partenza della spedizione.

Che si tratti della stessa persona non vi sono dubbi, dal momento che, seppure in diverso ordine, tutti gli altri "criados" di Magellano elencati insieme a Francisco Lombardo ricompaiono puntualmente nel ruolo di bordo ove Pigafetta è registrato con il nome di Antonio Lombardo, designazione, quest'ultima di Lombardo, che non figura per nessun altro personaggio menzionato nei due documenti.

Quanto poi al ruolo di bordo, la prova che esso fu compilato successivamente all'elenco in cui Pigafetta compare con il nome di *Francisco*, è fornita in modo inequivocabile dal fatto stesso che nel documento compare un numero di "criados" di Magellano decisamente superiore a quello del predetto elenco, certamente per effetto dell'intensificazione dell'attività di reclutamento degli equipaggi nell'imminenza della partenza della flotta, segno evidente, dunque, che quando Pigafetta si arruolò all'inizio del mese di maggio del 1519 (339) lo fece con il nome di Francesco e non con quello di Antonio col quale era solito firmarsi.

È probabile, a questo riguardo, che il vicentino, da poco arrivato in Spagna e non ancora noto agli ufficiali reclutatori, abbia preferito in tale circostanza fornire allo scrivano incaricato di redigere l'elenco il suo primo nome di battesimo, così come farebbe qualsiasi persona appena entrata in un paese straniero, e che in seguito, nell'arco dei tre mesi che precedettero la redazione del ruolo di bordo definitivo e la partenza della flotta, egli avesse ormai sufficientemente familiarizzato con il capitano generale e con gli ambienti legati alla spedizione, da essere registrato con il nome di Antonio, che egli presumibilmente usava con maggior frequenza nei suoi rapporti con amici e conoscenti.

Come si è già osservato, ad eccezione dei nomi di battesimo dei genitori del cronista della spedizione, non si hanno finora notizie di sorta sul ramo della famiglia Pigafetta al quale egli appartenne, anche se è certo che tale famiglia era ascritta alla nobiltà vicentina e che vari suoi membri si erano illustrati nelle armi e nei pubblici uffici (340).

Nella sua relazione, lo stesso Pigafetta si presenta, del resto, come "patricio vicentino et cavalier de Rhodi" (341), titolo, quest'ultimo, che compare anche nella sua corrispondenza e che conferma le nobili origini del personaggio, dal momento che sono ben note le rigorose prove di nobiltà che si dovevano sottoporre all'Ordine gerosolimitano per ottenerne l'ammissione.

Quanto all'anno di nascita dell'illustre personaggio, non

sono finora venuti alla luce documenti che consentano di stabilirlo con esattezza, cosicché gli studiosi oscillano fra il 1480 ed il 1490 sulla base di considerazioni pur sempre molto incerte in entrambi i casi.

Se teniamo però presente che quando Pigafetta si arruolò per la spedizione nel 1519 doveva essere nel pieno vigore della giovinezza, e non quasi quarantenne, come sarebbe stato se fosse nato nel 1480, l'ipotesi della sua nascita intorno al 1490 sembrerebbe più probabile. Tutto comunque si ignora della vita del cronista prima del 1519, anche se dalle affermazioni contenute nella dedica della sua opera a Philippe de Villiers de l'Isle-Adam, Gran Maestro dei cavalieri di Rodi, si può desumere che egli doveva essere entrato molto giovane al servizio di Mons. Francesco Chiericati, anch'egli vicentino, protonotario apostolico e predicatore di papa Leone X, avendo così l'occasione di perfezionare la propria cultura e di trattare con gli eruditi e gli uomini di lettere che frequentavano la casa del prelado.

Dalle letture dei libri che trattavano dei viaggi alle lontane terre d'Oriente e alle Indie e dalle conversazioni avute con quei dotti, nacque ben presto nel giovane Pigafetta il desiderio di viaggiare per vedere di persona le meraviglie di cui tanto si parlava (342), desiderio che doveva finalmente realizzarsi al suo arrivo in Spagna nel 1519, proprio nel momento in cui fervevano gli ultimi preparativi della spedizione di Magellano.

Nel dicembre del 1518 Mons. Chiericati era stato infatti nominato nunzio apostolico presso la corte di Carlo d'Asburgo ed era quindi partito per la Spagna portando fra il proprio seguito lo stesso Pigafetta.

Giunto a Saragozza ed avuta notizia della flotta che si stava allora allestendo per andare alle Molucche, Pigafetta si trasferì a Barcellona col proposito di richiedere al sovrano il permesso di unirsi alla spedizione, permesso che dovette facilmente ottenere grazie ai buoni uffici del Chiericati. È molto probabile che in tale occasione egli incontrasse per la prima volta Magellano, il quale era giunto nella capitale catalana verso la metà di aprile del 1519 per definire con Carlo V gli ultimi dettagli prima della partenza della spedizione (343). Fatto sta che Pigafetta, munito di lettere commendatizie per gli ufficiali della *Casa de Contratación*, da Barcellona si trasferì a Malaga per mare, proseguendo poi il viaggio via terra fino a Siviglia, ove ottenne senza difficoltà di essere arruolato fra i partecipanti all'impresa come "sobresaliente"

della *Trinidad* con uno stipendio di 1000 maravedí al mese e quattro mensilità anticipate.

Il fatto che Pigafetta fosse arruolato come semplice combattente, ha indotto vari studiosi a supporre che egli non fosse a quel tempo ancora insignito della dignità cavalleresca dell'Ordine di Rodi, dal momento che la modesta condizione di semplice soldato non sarebbe stata confacente al suo rango. D'altro canto, però, - osserva giustamente il Manfroni - "il Sanudo, autorevolissimo diarista veneziano, narrando la visita che fece al Senato il Pigafetta nel novembre 1523, cioè solo ad un anno di distanza dal ritorno dei pochi superstiti della spedizione magellanica, dà a lui il titolo di cavaliere di Rodi: *Venne in Collegio un vicentino, nominato il cavaliere errante, ferier [friere-frate] di Rodi, il quale è stato tre anni in India* (344). E lo stesso Pigafetta, nella prefazione alla sua *Relazione*, dice che nello stesso anno 1523 egli incontrò a Monterosi il Gran Maestro di Rodi e da lui ebbe invito ed eccitamento a scrivere il racconto del suo viaggio" (345).

Dal complesso dei due episodi qui ricordati, lo studioso ritiene dunque quasi certo che al momento del suo arruolamento per la spedizione nel 1519 Pigafetta già appartenesse all'Ordine di Rodi, poiché "chi conosce le regole di esso per l'ammissione, sa che il breve spazio di tempo corso fra il suo ritorno in Europa e l'incontro di Monterosi non poteva essere sufficiente a tutte le lunghe inchieste sulla nobiltà, all'alunnato da farsi a Rodi, ed alle cerimonie della vestizione, tenendo anche conto che dopo il ritorno, avvenuto nel settembre del 1522, il Pigafetta viaggiò in Portogallo, in Francia ed altrove" (346). Non solo, ma - vorrei aggiungere io - ancor meno sufficiente sarebbe stato il periodo di tempo intercorso fra la nomina del Pigafetta a cavaliere del prestigioso Ordine dopo il suo ritorno in Italia nel 1523 ed il conferimento, il 3 ottobre 1524, della commenda di Norcia, Todi ed Arquata dell'Ordine stesso (347), beneficio che senza dubbio presuppone una permanenza non troppo breve nel rango dei semplici cavalieri. Del resto, il fatto stesso che egli fosse stato accettato a far parte della spedizione in qualità di "sobresaliente", ossia di combattente, implica una certa dimestichezza del Pigafetta col mestiere delle armi, dimestichezza che un cavaliere gerosolimitano doveva allora sicuramente possedere. Il fatto, poi, che i documenti relativi alla spedizione lo ricordino anche come "criado" del capitano generale Magellano, ossia come addetto alla persona di questi, implica inoltre - osserva giustamente il Manfroni

- che egli facesse parte, per così dire, dello Stato Maggiore della spedizione (348), fatto, questo, che sembrerebbe confermato dagli incarichi di fiducia che il vicentino ricevette in più occasioni negli sbarchi a terra.

Alla luce di queste considerazioni, è pertanto probabile che al momento del suo arruolamento Pigafetta si fosse accontentato del modesto posto di "sobresaliente" pur di evitare l'opposizione degli ufficiali della *Casa de Contratación* alla partecipazione di troppi stranieri alla spedizione, opposizione che avrebbe potuto vanificare il suo desiderio di visitare terre lontane e di guadagnarsi fama che potesse giungere alla posterità (349).

A bordo della *Trinidad* il Pigafetta, che doveva certamente essere dotato di robusta costituzione dal momento che sempre godette di buona salute durante tutta la spedizione, compì il viaggio fino alle Molucche senza infortuni di sorta, ad eccezione di quello che gli occorre il 25 marzo del 1521 nei pressi di un'isola dell'arcipelago di San Lazzaro (attuali Filippine), quando corse il rischio di annegare per essere caduto in mare mentre pescava, e della ferita ricevuta poco dopo a Mactán, il 27 aprile, durante il combattimento nel quale Magellano perdette la vita.

Come ricorda lo stesso cronista, fu questa appunto la ragione che gli impedì di scendere a terra pochi giorni dopo per recarsi il 1º maggio al banchetto di Cebu, banchetto nel corso del quale sarebbe stato altrimenti ucciso dagli isolani come tutti gli spagnoli che accettarono l'invito.

Allorché fu deciso che la *Victoria* facesse ritorno in Spagna e la *Trinidad* si trattenesse a Tidore per le necessarie riparazioni prima di tentare la traversata del Pacifico verso le coste americane, il Pigafetta trasbordò sulla *Victoria* e fu tra i 18 superstiti che compirono per primi la circumnavigazione completa del globo giungendo a Sanlúcar de Barrameda il 6 settembre 1522.

Poco dopo l'arrivo in Spagna, Pigafetta fu tra i reduci della spedizione che si recarono a Valladolid su invito di Carlo V, occasione in cui, come egli stesso ci informa, donò all'imperatore non oro, né argento, ma un oggetto di gran lunga più prezioso: la sua relazione del viaggio, nella quale aveva annotato giorno per giorno gli avvenimenti di quella mirabile impresa (350). Come ha giustamente osservato Antonello Gerbi, è questa, senza dubbio, la più nobile testimonianza della superiorità che il celebre viaggiatore assegnava alle notizie sulle ricchezze, ai valori spirituali su quelli economici (351).

Riferendosi a questo stesso episodio, l'illustre studioso ricorda che Pietro Martire d'Anghiera era stato incaricato di interrogare i superstiti della *Victoria*, di raccogliere i diari e i documenti dei vivi e dei morti e di redigere la relazione ufficiale del viaggio. Pare certo, però, che Pigafetta avesse di proposito offerto la propria relazione all'imperatore, anziché consegnarla al Martire, per evitare che essa fosse arbitrariamente rifiuta nella prosa latina dell'umanista. Nota infatti il Gerbi che nel resoconto del grande viaggio contenuto nel libro VII della Decade V del *De Orbe Novo*, Pietro Martire, con ogni probabilità influenzato dall'animosità dimostrata dalle autorità spagnole nei confronti di Magellano, forse deluse dai risultati della costosa spedizione, appare "combattuto tra l'intenzione di magnificare l'impresa e quella di diminuire il Magellano" (352). Questi è infatti qualificato di traditore del suo precedente sovrano ed accusato di aver commesso soprusi e violenze contro spagnoli sotto pretesto di giustizia. Anche la scoperta dello stretto sarebbe dovuta al caso e la sua stessa eroica morte in combattimento nell'isola di Mactán "è commentata come una giusta punizione per la sua avidità di spezie!" (353). Sapeva forse Pigafetta, devotissimo alla memoria di Magellano, dell'animosità nutrita contro di lui dal cronista di Spagna? Indurrebbe a crederlo il fatto che non pare che il vicentino gli abbia comunicato le sue informazioni e che il Martire non lo menziona mai, limitandosi ad affermare che i 18 superstiti erano completamente illetterati. "O Pigafetta si finse tale" - conclude pertanto il Gerbi - "o Pietro Martire si vendicò della sua reticenza confondendolo tra i poveri relitti della ciurma ... di cui parlano i documenti del tempo" (354).

In ogni caso Pigafetta, a differenza di Elcano e di altri suoi compagni, non ricevette alcuna distinzione o ricompensa personale da parte di Carlo V, ma soltanto la concessione che gli fossero corrisposti senza indugi gli stipendi che gli si dovevano e la somma che fu stimata valere la sua "quintalada", vale a dire la percentuale di sua spettanza sul carico di spezie portato in Spagna dalla *Victoria*. Le sue spettanze gli furono liquidate a Valladolid il 10 novembre 1522, come risulta dalla seguente annotazione: "Antonio Lombardo, que fue por sobresaliente en la nao *Trenidad*, y vino en la nao *Victoria*, venció de sueldo tres años e veinte e ocho días, que a razón de mill por mes, monta 37.924 mrs., de los cuales se le quitan 4000, que se le dieron de paga quatro meses, y restansele debiendo 32.924 y 7040 que se le pone de su quintalada, lo cual se le pagó en Valladolid por mandato de los señores del Consejo de las

Indias, antes de ser hecha la cuenta de lo que había de haber de su sueldo y quintalada" (355). Dopo di che, secondo le sue stesse affermazioni (356), Pigafetta si recò subito in Portogallo a fare relazione al sovrano di quel Paese delle vicende di cui era stato testimone durante il viaggio, decisione per la verità non poco azzardata - commenta il Medina - dal momento che avrebbe potuto correre il rischio di essere imprigionato, come era appunto già accaduto ad alcuni dei suoi compagni arrestati dalle autorità portoghesi del Capo Verde durante lo scalo che la *Victoria* aveva fatto in quell'arcipelago sulla via del ritorno in Spagna (357).

Compiuta senza spiacevoli conseguenze la missione che aveva voluto imporsi, Pigafetta lasciò Lisbona e rientrò in Spagna per dirigersi in Francia e portare in dono a Maria Luisa di Savoia, madre di Francesco I, "alcune cose dell'altro emisferio" (358), fra le quali, forse, una copia della sua relazione della spedizione. Dalla Francia, passò quindi in Italia, a Mantova, ove giunse nel gennaio o febbraio del 1523 presentato da una lettera del suo antico protettore, Mons. Chiericati, ad Isabella d'Este, marchesa di Mantova (359). Da una lettera che il Pigafetta in seguito scrisse al marchese Federico in data 2 febbraio 1524 (360), si apprende che il cronista ricevette calorosa ospitalità alla corte dei Gonzaga e offrì al suo nuovo protettore di dedicargli la relazione del suo viaggio.

Una nota del diarista veneziano Marin Sanudo, che già ho avuto modo di ricordare, ci fa conoscere che nel novembre del 1523 il Pigafetta fu presentato al Doge di Venezia e al suo *Collegio*, dinanzi al quale parlò a lungo della spedizione alla quale aveva partecipato, suscitando la meraviglia dei suoi illustri ascoltatori (361).

Pare che subito dopo egli tornasse a casa sua, a Vicenza, ove - come scrive lo stesso Pigafetta nella già citata lettera del 2 febbraio 1524 a Federico Gonzaga - mentre stava attendendo alla redazione del suo libro lo raggiunse un pressante invito a nome del nuovo pontefice, Clemente VII, affinché si recasse a Roma (362). Nella stessa lettera il Pigafetta si scusava per non aver inviato la sua opera al Gonzaga, come promessogli in un primo tempo, dal momento che aveva motivo di ritenere che il papa volesse farla stampare "in nome suo", ma assicurava al marchese di Mantova che gli avrebbe fatto pervenire la prima copia che fosse stata stampata, o che gli avrebbe comunque inviato un'altra copia manoscritta della sua relazione "per satisfacer al debito mio promesso".

Subito dopo aver ricevuto l'invito del papa, Pigafetta parti

per Roma e durante il viaggio incontrò a Monterosi, nei pressi di Viterbo, il Gran Maestro dell'Ordine di Rodi, al quale il cronista doveva poi dedicare il suo libro.

Giunto a Roma, entrò a far parte della corte pontificia, ma in condizione certamente modesta e con remunerazione non troppo lauta, se dobbiamo credere ad una sua lettera del 16 aprile 1524 al marchese di Mantova (363), nella quale mostra indubbiamente di preferire il servizio di Federico Gonzaga a quello papale.

Il Pigafetta sperava di poter pubblicare il suo libro quanto prima, ma Clemente VII, che aveva il manoscritto presso di sé, non si decideva ad ordinarne la stampa. Come e perché il Pigafetta lasciasse il servizio papale, non è dato di sapere con precisione; è certo, comunque, che nell'estate del 1524 egli era a Venezia ove si adoperava per ottenere la licenza di stampare la sua relazione ed il "privilegio", cioè il divieto a qualsiasi altra persona di ristampare e vendere l'opera (364).

Ottenuto detto privilegio per vent'anni, altre difficoltà insorsero per la stampa, dal momento che il Pigafetta non aveva i 15 ducati che lo stampatore richiedeva come anticipo per iniziare il lavoro (365).

Egli faceva affidamento su una commenda del suo Ordine, che pare gli fosse stata promessa grazie ai buoni uffici del marchese di Mantova e che ottenne infatti il 3 ottobre 1524. Gli fu assegnata la commenda di Norcia, Todi e Arquata, non molto cospicua, ma comunque sufficiente ad una vita decorosa. Forse in segno di gratitudine per questa distinzione, o per mantenere una promessa fatta a Monterosi al Gran Maestro Philippe de Villiers de l'Isle-Adam, egli dedicò poi a quest'ultimo la sua opera (366).

Dopo l'anno 1524, si perde ogni traccia del Pigafetta, dal momento che - come giustamente osserva il Manfroni - "tutto ciò che dicono gli scrittori vicentini dei secoli scorsi, e quelli che più recentemente li copiarono, è pura congettura, senz'ombra di fondamento storico" (367).

Secondo lo studioso, è tanto probabile l'ipotesi che egli sia tornato a Vicenza a godersi la modesta pensione, quanto l'altra che si sia imbarcato sulle galee del suo Ordine per combattere contro i turchi. In questo caso, però, il fatto sarebbe avvenuto vari anni più tardi, e cioè dopo che Carlo V ebbe investito il Gran Maestro del feudo di Malta (1530), poiché l'anno stesso del ritorno del Pigafetta in Europa, Rodi era caduta in mano ai turchi e l'Ordine aveva trovato rifugio a Civitavecchia (368).

Quanto alla relazione che rese celebre Pigafetta nei secoli, su di essa esiste ormai una copiosissima bibliografia italiana e straniera che renderebbe superflua ogni ulteriore considerazione in questa sede. Mi limiterò pertanto, a conclusione di questa scheda sul cronista della spedizione, a fornire al lettore alcuni cenni essenziali sulle più importanti edizioni della sua opera.

Come è noto, la stesura originale italiana della relazione del vicentino è andata perduta, ma quella conservataci nel manoscritto della Biblioteca Ambrosiana di Milano del 1523 circa, conosciuto come *MS Ambrosiano L. 103 Sup.*, è con ogni probabilità la più vicina all'originale.

Questa copia manoscritta italiana fu pubblicata per la prima volta a Milano da Carlo Amoretti nel 1800 con il titolo: *Primo viaggio intorno al globo terracqueo*. Lo stesso studioso pubblicò inoltre, nel 1801, a Parigi, una versione francese della propria edizione italiana, che reca il seguente titolo: *Premier voyage autour du monde par le chevr. Pigafetta sur l'escadre de Magellan, pendant les années 1519, 20, 21 et 22*.

Oltre alla copia dell'Ambrosiana, esistono anche tre copie di una versione francese pressoché contemporanea (MSS Français 5650 e 24224, Bibliothèque Nationale, Parigi, e Philipps MS 16405, Beinecke Library, Yale University).

Un'edizione francese compendiata fu pubblicata fra il 1526 ed il 1536 da Jacques Lefèbvre (Fabre), umanista della corte di Francia, con il titolo: *Le voyage et navigation fait par les Espagnolz es isles Molluques*, Simon de Colines, Paris, s.d. Su di essa venne effettuata, forse dal Ramusio, la versione italiana uscita nel 1536 a Venezia presso lo Zoppini, insieme con la lettera-relazione dell'impresa di Magellano scritta da Massimiliano Transilvano. Questa versione italiana è intitolata: *Il viaggio fatto da gli Spagnoli a torno a'l mondo*. Essa fu poi ripubblicata nell'edizione del 1550 della raccolta *Navigazioni e viaggi* di G. B. Ramusio e in tutte le edizioni successive, compresa quella curata alcuni anni or sono, insieme alla lettera di Massimiliano Transilvano, da M. Milanese per l'editore Einaudi: G. B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, Torino 1979, vol. II, pp. 871-948.

Il testo della relazione di Pigafetta pubblicato dal Ramusio fu anche tradotto in inglese, con abbreviazioni, da Richard Eden in *The Decades of the Newe Wordle or West India ... by Peter Martyr*, G. Powell, London 1555, e integralmente nel secondo volume di Samuel Purchas, *Hakluytus Posthumus, or His Pilgrimes*, London

1625.

Come ho accennato poc'anzi, la prima edizione del manoscritto ambrosiano è quella dell'Amoretti, la quale contiene purtroppo molti errori ed errate interpretazioni del testo. Ad Andrea Da Mosto si deve invece l'edizione più autorevole del suddetto manoscritto, vera e propria edizione critica, intitolata: *Relazione di Antonio Pigafetta sul primo viaggio intorno al globo*. Essa è contenuta nella "Racolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana ...", parte V, vol. III, Roma 1894.

A questa edizione ha fatto seguito quella, pure molto buona, curata da C. Manfroni ed intitolata: *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, Milano 1928. In quest'ultima vengono corretti alcuni errori, di lettura o di stampa, dell'edizione Da Mosto e viene adottata l'ortografia moderna.

Sui manoscritti parigini è stata invece condotta l'edizione commentata di Jean Denucé, *Relation du premier voyage autour du monde par Magellan*, Anverse 1923 (1ª ed.), Paris 1956 (2ª ed.).

Il manoscritto Beinecke di Yale è stato pubblicato da Robert S. Skelton, *Magellan's Voyage. A Narrative Account of the First Circumnavigation*, 2 voll., New Haven 1969 (Il primo volume contiene la traduzione inglese con commento e note; il secondo, il facsimile a colori del manoscritto).

Quanto alle edizioni spagnole, la prima traduzione in questa lingua della relazione di Pigafetta contenuta nel manoscritto dell'Ambrosiana fu realizzata sulla versione francese pubblicata dall'Amoretti a Parigi nel 1801.

Tale traduzione spagnola fu pubblicata dallo storico cileno José Toribio Medina nel 1888 nel II volume della sua *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*.

Un'altra traduzione spagnola, basata invece sull'edizione italiana dell'Amoretti, si deve a Manuel Walls y Merino e fu pubblicata nel 1899 con il titolo: *Primer viaje alrededor del mundo. Relato escrito por el caballero Antonio Pigafetta*. Nel 1957 fu poi realizzata la traduzione di Félix Ros sulla base del manoscritto ambrosiano.

Ricordo infine che quasi tutti i manoscritti della relazione di Pigafetta contengono anche un "Trattato della sfera", o "Regola dell'arte del navigare", operetta assai modesta, la cui attribuzione al cronista è dubbia.

1) JACOME de MEÇINA, marinaio

"Jacome de Meçina marinero natural de Meçina, hijo de Juan Pinto y Poliçina de Velara, vecinos de Meçina, ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs." (370).

Come si apprende dalla nota del ruolo di bordo sopra trascritta, questo marinaio era nativo di Messina e figlio di Giovanni Pinto e Polissena de Velara (371). Il nome ed il cognome di quest'ultima appaiono assurdamente storpiati in *Poliana de Velata* in un documento trascritto dal Pastells (372), mentre in un altro pubblicato dal Medina il cognome della donna viene riportato come *Velaca* (373), forma che va anch'essa esclusa come errata trascrizione, dal momento che in tutti gli altri documenti relativi alla spedizione si legge chiaramente *Velara* e che questa è appunto la forma sotto la quale il cognome è tuttora diffuso in Sicilia.

Nella sua qualità di marinaio semplice della *San Antonio*, Giacomo di Messina, il cui vero nome era Giacomo Pinto, fu arruolato con una paga mensile di 1200 maravedí e percepì la somma di 4800 maravedí, pari a quattro mensilità anticipate.

Di lui non possediamo purtroppo altre informazioni, ad eccezione di quella relativa alla sua morte, avvenuta il 16 settembre 1520, a causa di infermità, mentre la flotta di Magellano si trovava ancorata in un punto della costa patagonica denominato Río de Santa Cruz (374).

2) LUCAS de MEÇINA, mozzo

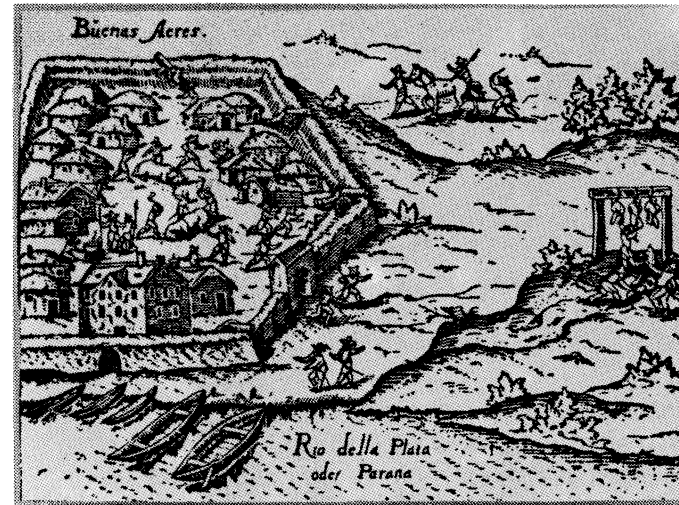
“Lucas de Meçina gromete, hijo de Antonio Salvatori y Vicentia vecinos de Meçina, ha de aver de sueldo a 800 mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 3200 mrs.”
(375)

Il ruolo di bordo qui citato ci informa che questo Luca di Messina era figlio di Antonio Salvatori e di Vincenza, entrambi di Messina.

Il suo vero nome, Luca Salvatori, era rimasto finora completamente sconosciuto a tutti gli studiosi della spedizione di Magellano. Il Navarrete aveva infatti elencato questo mozzo ricordando semplicemente che egli era originario di Messina (376), il Medina si era limitato ad osservare che la designazione *di Messina* indicava di per sé “su nacionalidad italiana” (377), mentre il Pastells, non riuscendo evidentemente a decifrare nel manoscritto il nome *Antonio* del padre di Luca, aveva così trascritto l’annotazione del ruolo di bordo che a lui si riferisce: “Lucas de Meçina, grumete, *hijo de Salvatori* e Vent.^a, vecinos de Meçina” (378), senza quindi rendersi conto che *Salvatori* era il cognome e non il nome del padre del mozzo messinese.

Come gli altri mozzi suoi colleghi, Luca era stato arruolato con una paga mensile di 800 maravedí ed aveva ricevuto quattro mensilità anticipate, pari a 3200 maravedí.

Di lui non si possiedono purtroppo altre notizie ed è quindi probabile, dal momento che era imbarcato sulla *San Antonio*, che abbia fatto ritorno in Spagna a bordo di questa nave il 6 maggio 1521.



17. La primitiva città di Buenos Aires, fondata nel 1536 da Don Pedro de Mendoza, ove giunsero Pancaldo e i suoi uomini nel 1538 (da una xilografia delle *Wahrhaftige Historien* di Ulrich Schmidel).



18. Il Riacho Caracarà nei pressi di Asunción del Paraguay.



19. *Asunción (Paraguay). Chiesa metropolitana. I superstiti della spedizione di Pancaldo si trasferirono in questa città per via fluviale nel 1541.*

3) JUAN GINOVÉS, mozzo

Nel ruolo di bordo più volte citato, a fianco del nome di certo “*Juan Gallego, gromete natural de Noya, hijo de Alvaro de Agra y Maria Hernandez, vecinos de Noya*” (379), si legge la seguente annotazione sul margine sinistro del foglio:

“En lugar de este entró *Juan Ginovés, natural de Saona, hijo de Luis Gravallo y Juana Natarca vecinos de Saona, porque a este [ossia, Juan gallego] le echaron fuera porque se alló que hera portugués*” (380).

Come è noto, a seguito dei sospetti e delle lagnanze dei rivali spagnoli di Magellano per aver egli arruolato troppi suoi compatrioti, alcuni portoghesi furono lasciati a terra e sostituiti all'ultimo momento con marinai spagnoli e di altre nazionalità. Il mozzo *Juan Ginovés*, qui ricordato, prese pertanto il posto del portoghese Juan Gallego - elencato in primo tempo nel ruolo di bordo della *San Antonio*, ma poi escluso per le ragioni anzidette - e fu arruolato alle stesse condizioni degli altri mozzi: paga mensile di 800 maravedí e quattro mensilità anticipate, pari a 3200 maravedí.

Il documento sopra riferito ci informa inoltre che questo mozzo era di Savona ed era figlio di Luigi Gravallo e di Giovanna Natarca, parimenti savonesi. Il suo vero nome era dunque Giovanni Gravallo, o Gravaglio, se il nesso *ll* con cui questo cognome si trova registrato nel manoscritto è l'adattamento spagnolo dell'italiano *gli*.

Sempre a proposito del cognome di questo compagno di Magellano, ritengo inoltre opportuno ricordare anche quanto ebbe a scrivere lo storico savonese Filippo Noberasco: “Avanzo l'ipotesi che in Gravallo debba leggersi Garabello, distinta famiglia del tempo, di cui un Giovanni fu, nel 1495, pubblico estimatore della città e che apparisce negli obituari della Confraternita dei SS. Pietro e Caterina” (381).

Quanto al cognome della madre di Giovanni, lo stesso studioso propone di leggere “Natarea o Natarella, nota e ricca famiglia savonese, molti membri della quale illustraronsi nei commerci e nelle navigazioni” (382).

Ci troviamo comunque, in entrambi i casi, di fronte a semplici ipotesi sulla validità delle quali risulta piuttosto arduo pronunciarsi.

Questo *Juan Ginovés* non va confuso con il "paje" Juan Ginovés (Giovanni Recco), di Porto Maurizio, imbarcato sulla nave *Trinidad*, né con il marinaio Juan Ginovés (Giovanni Parenti), di Sanremo, pure imbarcato sulla *Trinidad*.

Essendo stato assegnato alla *San Antonio*, la quale disertò nello stretto con tutto il suo equipaggio, il mozzo savonese dovette certamente ritornare su quella nave a Siviglia nel maggio del 1521, dal momento che il suo nome non figura negli elenchi di coloro che morirono durante la spedizione.

NAVE "CONCEPCION" (383)

1) ALONSO COTO, "sobresaliente", con qualifica di "criado del capitán" (ossia, uomo di fiducia del capitano della *Concepción* Gaspar de Quesada).

"Alonso Coto criado del dicho capitán, natural de la Pleve ques en Genova, hijo de Cristoval Coto y Benedita su muger, ha de aver de sueldo a ocho cientos mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 3200 mrs." (384).

Questo interessante personaggio figura nell'elenco dei "sobresalientes", ossia dei soprannumerari, assegnati alla nave *Concepción* (385).

Come si apprende dall'annotazione del ruolo di bordo che a lui si riferisce, egli era infatti "criado del dicho capitán", ovvero servitore, uomo di fiducia, del capitano della *Concepción* Gaspar de Quesada, poco prima menzionato nello stesso documento.

La nota sopra trascritta ci informa inoltre che Alonso Coto, ossia Alfonso Coto, era nativo di Pieve Ligure (386) e figlio di Cristoforo e Benedetta Coto. Percepiva una paga mensile di 800 maravedí, pari a quella di un mozzo ed inferiore a quella di un altro "criado" del capitano Quesada, Luis del Molino, il quale, forse perché più anziano, ne percepiva 1000 (387). Il Coto ricevette quattro mensilità anticipate, pari a 3200 maravedí.

Essendo elencato fra i "sobresalientes", egli si era certamente arruolato in qualità di combattente (388), come del resto attesta in maniera inequivocabile la relazione delle persone che morirono durante la spedizione, nella quale viene esplicitamente ricordato come "hombre de armas" (389).

Il suo cognome, che nel ruolo di bordo sopra citato e in una relazione degli stipendi maturati dai membri della spedizione fino al 21 dicembre 1521 (390) è scritto chiaramente *Coto*, in altri documenti figura come *Cota* (391) o *Cotta* (392). Non di rado, però, questo personaggio viene più genericamente ricordato come *Alonso Ginovés* (393), dal momento che era ligure.

Sebbene fosse alle dipendenze di Gaspar de Quesada, il quale aderì alla congiura di Juan de Cartagena e si ammutinò nella località patagonica di San Julián, il Coto rimase fedele a Magellano a differenza dell'altro "criado" di Quesada, Luis del Molino. Come è noto, quest'ultimo fu condannato a morte insieme a Quesada e ad altri congiurati, ma fu poco dopo graziato a condizione che eseguisse la sentenza capitale del suo padrone, cosa che non esitò a fare pur di salvare la propria vita (394).

Allorché la *Concepción* fu bruciata durante il viaggio dalle Filippine alle Molucche, non essendovi uomini sufficienti a governare le tre navi superstiti della spedizione, e l'equipaggio della nave dovette essere ripartito fra la *Trinidad* e la *Victoria*, il Coto passò a bordo della *Trinidad*.

Dopo l'arrivo a Tidore, egli fu assegnato, con altri quattro uomini (395), alla custodia della "factoría real", ossia del fondaco fortificato che gli spagnoli avevano deciso di costruire in quel luogo allo scopo di custodirvi le mercanzie ottenute commerciando con gli indigeni e gli articoli da barattare con spezie, oltre all'artiglieria e alle attrezzature di bordo della *Concepción*, le quali, prima della distruzione di questa nave, erano state caricate sulla *Trinidad* e sulla *Victoria*.

Al Coto fu inoltre affidato il delicato incarico di perlustrare le terre circostanti al fine di ottenere informazioni precise circa il commercio delle spezie e continuare i traffici con gli isolani.

Dalle dichiarazioni rese da Leone Pancaldo nel corso dell'inchiesta effettuata a Valladolid nel 1527 intorno alle vicende della *Trinidad*, apprendiamo che una ventina di giorni dopo la partenza della nave da Tidore, avvenuta il 6 aprile 1522, i portoghesi del capitano de Brito giunsero in quel luogo e, dopo aver fatto prigionieri i cinque uomini ivi lasciati da Gonzalo de Espinosa a custodia della "factoría" e delle mercanzie in essa immagazzinate, si impadronirono d'ogni cosa e rasero al suolo l'edificio. Il pilota savonese precisò al riguardo che i superstiti della *Trinidad* appresero la notizia al loro ritorno alle Molucche, dopo lo sfortunato tentativo di riattraversare il Pacifico (396).

Le notizie fornite da Pancaldo a proposito della cattura degli uomini lasciati a Tidore e della distruzione della "factoría" da loro custodita - notizie per noi particolarmente interessanti poiché si riferiscono, in questo caso, anche alla sorte del "sobresaliente" Alonso Coto - sono pienamente confermate dalla lettera del capitano de Brito al re di Portogallo dell'11 febbraio 1523, la quale è

ovviamente ancor più precisa e circostanziata circa l'episodio riferito dal pilota savonese.

In essa il capitano portoghese scrive di essere partito da Banda il 2 maggio 1522 e di aver raggiunto Tidore il 14 maggio, vale a dire 37 giorni dopo la partenza della *Trinidad*. Qui il de Brito fece subito prigionieri tre dei cinque uomini lasciati da Gonzalo Gómez de Espinosa a custodia della "factoría" e poco dopo catturò il quarto, che era riuscito in un primo tempo a fuggire (397). Quanto al quinto uomo, il capitano portoghese precisa che già lo portava con sé prigioniero da Banda in quanto costui aveva qualche tempo prima raggiunto quell'isola "n'um junco a saber a terra e o trato" (398) e dopo aver visitato la zona si era spinto sino ad un'altra isola detta Gouram. Il de Brito aveva pertanto dovuto inviare alcuni uomini a Gouram a bordo di una caravella con l'ordine di catturarlo e di condurlo a Banda, cosicché, quando il capitano portoghese giunse a Tidore, l'uomo era già nelle sue mani da diversi giorni.

Quanto a quest'ultimo prigioniero, dalle *Decadas da Asia* dell'antico cronista portoghese João de Barros, il quale ebbe modo di consultare vari documenti della spedizione di Magellano sequestrati agli spagnoli, sappiamo che egli altri non era che il nostro Alonso Coto.

Il Barros lo ricorda infatti come *Alonso de Acosta*, adattandone il nome alla lingua portoghese in cui scriveva, e ci fa conoscere che il de Brito lo condusse prigioniero con sé a Ternate dopo averlo catturato su una giunca durante il viaggio da Banda a Tidore del quale ho fatto cenno poc'anzi riferendo i particolari forniti sull'episodio dalla lettera dello stesso capitano portoghese (399).

Che il Coto fosse proprio l'uomo che s'era recato a Banda per avviare scambi commerciali con gli isolani ed era stato catturato nella vicina Gouram, risulta del resto pienamente confermato da un altro passo della stessa lettera del de Brito, nel quale quest'ultimo, elencando i prigionieri che stava per inviare a Malacca, ricorda espressamente "Alonso de Cotta, que hia ver o trato de Banda" (400).

Quanto alla sorte del "sobresaliente" genovese dopo la sua cattura da parte dei portoghesi, dalla dichiarazione che il capitano Gonzalo Gómez de Espinosa rese il 2 agosto 1527 in Valladolid davanti al Consiglio delle Indie, apprendiamo poi che da Tidore il Coto fu certamente condotto a Ternate, ove l'Espinosa, una volta giunto con gli altri superstiti della *Trinidad*, poté vederlo prigioniero in ceppi e "doliente", cioè infermo, insieme ad altri tre uomini da

lui lasciati a custodia della “factoría” di Tidore. Il quinto uomo della piccola guarnigione spagnola, il “lombardero” (artigliere) Pedro de Bruselas, era morto poco dopo la cattura da parte dei portoghesi (401).

Nella stessa circostanza, sia Leone Pancaldo che Ginés de Mafra confermarono la dichiarazione di Espinosa e aggiunsero che il Coto e gli altri tre suoi compagni della “factoría” di Tidore furono condotti prigionieri a Malacca insieme ai superstiti della *Trinidad*. Da Malacca il “sobresaliente” genovese fu inviato a Cochín, a bordo di una giunca, insieme a Luis del Molino e a Bartolomé Sánchez, scrivano della *Trinidad*, ma i tre dovettero con ogni probabilità perire durante un naufragio poiché non si seppe più nulla di loro (402).

Stando invece alla *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, redatta da Gonzalo Gómez de Espinosa, il Coto - ricordato nel documento come Alonso Ginovés - sarebbe morto il 6 febbraio 1524 insieme a Bartolomé Sánchez durante il viaggio verso Malacca a bordo di una giunca (403).

2) MARTIN de JUDICIBUS, “sobresaliente”, con qualifica di “merino” (ufficiale di polizia) della *Concepción*.

“Martín de Judicibus merino de la nao Concepción, hijo de Pedro de Judicibus y de Blanca Xerel ginoveses vecinos de Saona, ha de aver de sueldo a mill mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 4000 mrs.” (404).

Come Alfonso Coto, anche Martino de Judicibus, o Martino de' Giudici, fu arruolato in qualità di “sobresaliente” della *Concepción*.

Dall'annotazione del ruolo di bordo sopra citato, si apprende che egli era il “merino” della nave, ossia l'ufficiale di polizia, e che era figlio di Pietro de Judicibus e Bianca Xerel, genovesi, residenti a Savona.

È però quasi certo che la designazione di *genovesi*, riferita ai genitori di Martino, voglia semplicemente indicare che essi erano liguri, poiché a quel tempo, soprattutto all'estero, questi ultimi venivano genericamente designati come genovesi. Basti pensare, a questo riguardo, che il mozzo della *San Antonio* Juan [Giovanni Gravallo], pur essendo indicato nel ruolo di bordo inequivocabilmente come “nativo di Savona”, viene genericamente registrato come Juan *Ginovés* (405).

Nella sua qualità di “merino”, Martino percepiva una paga di 1000 maravedí al mese e ricevette quattro mensilità anticipate, pari a 4000 maravedí.

In alcuni documenti della spedizione, questo “sobresaliente” savonese viene talora semplicemente elencato come *Martín Ginovés* (406), ma non dobbiamo per questo confonderlo con un altro *Martín Ginovés*, marinaio della *Trinidad*, nativo di Sestri Ponente e di cognome Forte, del quale ho avuto modo di trattare nella scheda biografica a lui appositamente dedicata.

Fatta questa precisazione, è ora parimenti necessario mettere in guardia il lettore contro un'ipotesi formulata in passato dal Manfroni, e da qualche altro autore che ne seguì acriticamente le orme, circa l'origine spagnola della madre di Martino de Judicibus (407). Desidero a questo proposito osservare che l'ipotesi del suddetto studioso si basa essenzialmente sull'errata lettura del cognome della madre di Martino, *Xeres*, anziché *Xerel*, che lo

indusse di conseguenza a ritenere che la donna fosse originaria della città andalusa di Jerez, il cui nome si trova di norma registrato sotto la forma *Xeres* in innumerevoli documenti antichi.

Se però teniamo presente il fatto che il cognome della madre di Martino è sempre indicato, senza possibilità di equivoci, come *Xerel* in tutti i documenti della spedizione, mentre la forma *Xeres* non compare in nessun caso (408), e a ciò aggiungiamo che tutte le fonti documentarie concordano nel definire *entrambi* i genitori del “sobresaliente” come *genovesi* e “vecinos de Saona”, risulterà subito evidente la completa infondatezza dell’ipotesi avanzata dal Manfroni.

Sulla base di questi dati di fatto assolutamente incontrovertibili, viene pertanto a cadere anche un’altra ipotesi formulata dallo stesso Manfroni, il quale, supponendo spagnola la madre di Martino de Judicibus, giunse addirittura a dubitare che il “sobresaliente” - in tutti i documenti spagnoli sempre indicato come genovese - fosse nato in Italia e precisamente in terra ligure (409).

Alla luce di queste considerazioni, risultano pertanto parimenti infondate anche le congetture dello storico savonese Filippo Noberasco, il quale, evidentemente accogliendo l’ipotesi del Manfroni circa l’origine spagnola della madre del de Judicibus senza preoccuparsi di verificarla mediante l’attento controllo delle fonti documentarie disponibili, non ritenne arrischiato “supporre che Pietro [padre di Martino] potesse tor moglie in quella Spagna, dove i nostri negozianti e le nostre navi usavano con tanta frequenza” (410), per condurla quindi con sé a Savona.

La questione, che, come si è visto poc’anzi, trae origine esclusivamente dall’errata lettura del cognome della madre di Martino, non dovrebbe neppure porsi, poiché la forma *Xerel*, con cui questo è registrato nei documenti della spedizione, è certamente un adattamento grafico spagnolo del cognome italiano della donna. Tale adattamento rende estremamente arduo stabilire l’esatta grafia italiana del cognome di Bianca, ma nulla ha comunque a che vedere con la città di Jerez.

Rimane semmai in piedi soltanto la questione, alla quale già ho accennato, se i genitori di Martino fossero genovesi in senso stretto o savonesi, ma vi sono indizi che inducono a supporre, con alto grado di probabilità, che la designazione di “genovesi” con cui essi figurano nell’annotazione del ruolo di bordo che si riferisce al “merino” della *Concepción* vada interpretata in senso lato, e cioè soltanto nel senso di “liguri”, come già ho precisato, dal momento

che la famiglia de’ Giudici, de’ Giudice, o de Judicibus, “risulta spesso dai documenti savonesi del tempo e appare negli obituari dei Disciplinanti dei SS. Pietro e Caterina” (411), nonché negli elenchi degli artigiani di Savona attivi in questa città durante il XVI secolo (412).

Passando ora alle vicende nelle quali fu coinvolto Martino de Judicibus nel corso della spedizione, dobbiamo anzitutto osservare che egli rimase assegnato alla *Concepción*, con l’incarico di ufficiale di polizia, fino a quando, durante la navigazione dalle Filippine alle Molucche, questa nave dovette essere distrutta per difetto di equipaggi. In tale circostanza Martino fu trasferito, con lo stesso incarico che aveva sulla *Concepción*, a bordo della *Victoria*.

La notizia è fornita dalla relazione degli stipendi maturati dai membri della spedizione dal momento della partenza (10 agosto 1519), fino alla data del loro ritorno in Spagna o della loro morte durante il viaggio, relazione che contiene la seguente annotazione relativa al de Judicibus: “Martín de Judicibus, merino, que fue por merino en la nao *Concebición*, que se deshizo, y entró en el mesmo cargo de merino en la nao *Vitoria*, venció de sueldo tres años e veinte e ocho días” (413).

La precisazione contenuta in questo documento che Martino maturò tre anni e ventotto giorni di stipendi, rende inoltre certi che egli fu uno dei 18 superstiti della spedizione che riuscirono a ritornare in Spagna a bordo della *Victoria* comandata da Juan Sebastián de Elcano. La suddetta relazione degli stipendi maturati dai membri della spedizione precisa infatti che le paghe di coloro che avevano fatto ritorno a bordo della *Victoria* dovevano essere calcolate “desde el día que partieron de Sevilla, que fue a diez de agosto de mill e quinientos e diez e nueve años, hasta ocho de septiembre de quinientos e veinte e dos años, que la dicha nao *Victoria* tornó a Sevilla, de manera que se les debe *tres años y veinte e ocho días*” (414).

Il ritorno in Spagna del de Judicibus è comunque pienamente confermato, oltre che da altre fonti alle quali dovrò fra poco accennare, da un importante documento riferito dal Navarrete (415), in cui egli viene esplicitamente elencato fra gli eroici 18 superstiti rientrati a Siviglia a bordo della *Victoria* comandata da Elcano.

Con Antonio Pigafetta, Martino de Judicibus fu pertanto uno dei due compagni italiani di Magellano che fecero il primo viaggio

completo intorno al mondo.

A proposito del viaggio di ritorno della *Victoria*, è inoltre di un certo interesse ricordare un episodio nel quale si trovò coinvolto il “merino” savonese. Allorché la nave giunse all’isola di Santiago, nell’arcipelago portoghese del Capo Verde, ed il capitano Elcano decise di inviare a terra alcuni uomini per acquistare provviste per l’equipaggio e schiavi da utilizzare alle pompe, il de Judicibus, insieme allo scrivano Martín Méndez e all’“indio” Manuel, un indigeno delle Molucche preso a bordo al momento della partenza da Tidore, fu tra i primi a sbarcare nel possedimento portoghese. Di questa circostanza approfittò poi certo Simón de Burgos, portoghese ed anch’egli “sobresaliente” della *Victoria* (416), quando fu accusato di aver denunciato gli spagnoli alle autorità dell’isola di Santiago facendo arrestare 13 marinai scesi a terra nei giorni successivi. Da un documento del 22 aprile 1523 (417), risulta infatti che Simón de Burgos, una volta rientrato a Siviglia, cercò di sottrarsi all’accusa di aver denunciato i suoi compagni, fondando la propria difesa sul fatto che egli era sceso a terra due giorni dopo che il de Judicibus, il Méndez e l’“indio” Manuel già si trovavano nell’isola. In maniera indiretta, egli tentava evidentemente di attribuire a questi ultimi la colpa della cattura dei 13 spagnoli da parte del governatore portoghese dell’isola di Santiago, ma il suo meschino intento risultò vano poiché non riuscì ad eliminare i pesanti indizi ed i gravi sospetti che si erano accumulati sulla sua persona. Come giustamente sottolineò il Medina a questo riguardo, la cattura dei compagni di Simón de Burgos avvenne infatti precisamente quando Burgos scese a terra, vale a dire dopo tre giorni che la *Victoria* si trovava alla fonda nel porto dell’isola di Santiago (418).

Dalla testimonianza di Pietro Martire d’Anghiera riceviamo infine ulteriore conferma che il de Judicibus fu uno dei 18 superstiti della *Victoria* rientrati in Spagna dopo aver circumnavigato il globo. Nel capitolo VII della V Decade de *De Orbe Novo*, il celebre umanista scrive infatti di aver interrogato a lungo, fra i superstiti di quella nave, “un giovane genovese, di nome Martino” (419), il quale assistette a tutto e gli fornì preziose informazioni sulla spedizione, da lui utilizzate per la stesura della sua relazione del grande viaggio. Fra le notizie di particolare interesse fornitegli dal de Judicibus, Pietro Martire d’Anghiera si sofferma sulla spiegazione della causa del massacro degli spagnoli perpetrato dagli indigeni di Cebu, massacro che, secondo quanto gli riferì Martino, era stato causato dagli stupri commessi dai marinai ai danni delle donne del

luogo (420).

Dopo questa testimonianza di Pietro Martire d’Anghiera circa la presenza in Spagna del de Judicibus dopo l’arrivo della *Victoria*, si perde ogni sua traccia in quel paese. Come giustamente mise in rilievo il Medina, il fatto di non trovare il “merino” savonese fra coloro che furono chiamati in due occasioni a deporre sugli avvenimenti occorsi durante la spedizione, è indizio evidente che questo personaggio poco dopo il suo arrivo in Spagna decise di fare rientro in patria, così come fece anche Pigafetta (421).

NAVE "VICTORIA" (422)

1) ANTONIO SALAMON, "maestre" della nave (nostromo capo, vice comandante).

"Antonio Salamón vecino de la çibdad de Trapana ques en el Reyno de Çiçilia, maestre de la dicha nao, marido de Juana fija de maestro Ferrer, ha de aver de sueldo a razon de tres mill mrs. por mes. Recibió por el sueldo de seys meses adelantados 18.000 mrs., los quales le corren desde [spazio in bianco nel Ms.] agosto del dicho año de 1519" (423).

Questo personaggio ricopriva uno dei più alti gradi a bordo della *Victoria*.

Nella sua qualità di "maestre", ossia nostromo capo, o vice comandante, egli era infatti il terzo ufficiale della nave dopo il capitano Luis de Mendoza e dopo il "piloto de Su Alteza" Vasco Gallego ed era responsabile della direzione dei marinai nelle guardie e nei servizi più importanti, quali la manovra delle vele, gli ormeggi, gli ancoraggi. Doveva quindi possedere una lunga esperienza marinara.

Il ruolo di bordo poc'anzi citato ci informa che egli era di Trapani, in Sicilia (424), e marito di certa Giovanna, figlia di un maestro (425) Ferrer non meglio precisato. Era stato arruolato con uno stipendio di 3000 maravedí al mese, come il "maestre" della *Trinidad* Giovan Battista Punçorol, e, come questi, ricevette 18.000 maravedí, pari a sei mensilità anticipate.

In altri documenti relativi alla spedizione, il suo cognome figura anche come *Salomón* (426) e in un caso appare addirittura storpiato in *Salabón* (427).

La forma *Salamón* (Salamone), con cui egli viene ricordato nell'annotazione del ruolo di bordo sopra trascritta (428), è una variante abbastanza frequente del cognome *Salomone*, tuttora diffuso in varie parti dell'Italia meridionale e particolarmente in Sicilia (429), regione dalla quale appunto proveniva "maestre" Antonio. Nei documenti della spedizione da me consultati, essa sembra predominare rispetto alla forma Salomone, la quale compare

comunque con un alto indice di frequenza accanto alla precedente.

Di questo personaggio conosciamo anche l'anno di nascita: 1474. Esso si può infatti desumere da una sua risposta all'interrogatorio dell'agosto 1519, allorché comparve davanti agli ufficiali della *Casa de Contratación* di Siviglia come teste presentato da Magellano per chiarire le ragioni che avevano indotto il capitano generale ad arruolare numerosi stranieri nella flotta (430). In tale circostanza, "maestre" Antonio dichiarò di avere 45 anni, età che appunto riporta la sua nascita al 1474.

Dalle dichiarazioni da lui rese in quella stessa occasione, si può inoltre desumere che anch'egli, come il "maestre" della *Trinidad* Giovan Battista Punçorol, dovette entrare in contatto con Magellano verso l'ottobre del 1518, cosicché fu quasi certamente uno dei primi ad arruolarsi per la spedizione.

I documenti che si riferiscono ai preparativi per l'allestimento della flotta sembrano attestare la stima di Magellano per la sua perizia ed esperienza marinara, tant'è vero che il capitano generale lo scelse come "maestre" della *Victoria* e gli affidò l'incarico di reclutare uomini per la flotta (431).

Il documento inedito dell'*Archivo General de Indias*, che già ho avuto occasione di citare a proposito di Giovan Battista Punçorol (432), ci conferma, a questo riguardo, che il "maestre" siciliano fu particolarmente attivo nel seguire i lavori di allestimento della flotta e disimpegnò con competenza i numerosi incarichi affidatigli, ricevendo sovente, oltre ai normali stipendi, vari compensi aggiuntivi per prestazioni straordinarie (433).

Egli dovette inoltre sovrintendere non solo ai lavori di allestimento della *Victoria*, di cui era "maestre", ma anche a quelli della *Concepción*, dal momento che il documento poc'anzi ricordato registra alcuni pagamenti a suo favore per l'opera da lui prestata nell'allestimento di quest'ultima nave (434).

A bordo della *Victoria*, "maestre" Antonio prese comunque parte soltanto alla prima fase della spedizione, durante la quale la flotta si diresse verso il Brasile. Allorché le navi vennero a trovarsi di fronte alle coste della Guinea, egli fu infatti sorpreso in flagrante reato di sodomia ai danni di un mozzo (435), per la qual ragione, una volta raggiunta la baia di S. Lucia (436), in Brasile, fu condannato a morte in consiglio di guerra. Come si apprende dalla relazione delle persone che morirono nel corso della spedizione, la sentenza venne eseguita nello stesso giorno in cui fu pronunziata, e cioè il 20 dicembre 1519:

"En martes veynte días del mes de diciembre de 1519 años fue sentenciado a muerte Antón Salamón, maestre que fue de la nao *Victoria*, por sométeco, la qual sentencia fue ejecutada este dicho día en el puerto de Santa Lucia ques en la costa del Brasil. Justicióse en 20 de diziembre de 1519 años" (437).



20. Vicenza, città natale di Antonio Pigafetta, nel sec. XVI (Biblioteca Civica Bertoliana, Vicenza).

2) MIGUEL VENECIANO, marinaio

“Miguel Veneciano, marinero natural de Bresa, hijo de Francisco de Arguyeto y Maria vecinos de Bresa, ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (438).



21. Vicenza. Casa Pigafetta nell' antica via della Luna.

Come ci informa l'annotazione del ruolo di bordo qui trascritta, questo marinaio era nativo di Brescia e figlio di Francesco de Arguyeto e Maria, anch'essi bresciani.

Egli viene indicato come Michele *Veneziano* sia in questo che in altri documenti della spedizione (439), poiché a quel tempo la città di Brescia faceva parte della Repubblica di Venezia (440).

Quanto alla forma sotto la quale il suo cognome ci viene tramandato dalle fonti spagnole - *Arguyeto* (= *Arguieto*) - è molto probabile che essa sia un adattamento grafico dell'italiano *Arrighietto*, dal momento che il nesso spagnolo *gui* corrisponde all'italiano *ghi*.

Le forme *Arrighietto*, *Arrighetto* o *Arrighetti*, tuttora diffuse a Brescia e dintorni, sono alterati del cognome *Arrighi*, alla cui base è il nome personale *Arrigo* (441).

Questo marinaio bresciano, che con ogni probabilità aveva in precedenza navigato su navi veneziane, fu arruolato con una paga mensile di 1200 maravedí e ricevette quattro mensilità anticipate, pari a 4800 maravedí.

Di lui non si possiedono, purtroppo, altre notizie, ad eccezione di quella relativa alla sua morte, la quale risulta dalla relazione delle persone decedute nel corso della spedizione. Il documento ci informa, a questo riguardo, che Michele morì il 25 gennaio 1521, a causa di infermità, dopo aver apportato un codicillo al proprio testamento:

“Hizo codicilio Miguel Veneciano marinero. Viernes veynte e cinco días del dicho mes de enero falleció Miguel Veneciano marinero de la nao *Victoria*, el qual falleció de enfermedad /. A 25 de enero de 1521” (442).

La morte del marinaio bresciano fu certamente causata dalle fatiche e dagli stenti patiti dopo l'uscita dallo stretto durante l'attraversamento del Pacifico. Essa dovette avvenire in prossimità di una piccola isola deserta avvistata quello stesso 25 gennaio e battezzata da Magellano col nome di *San Pablo*, poiché in quel

giorno ricorreva la conversione dell'apostolo.

L'isola, oggi difficilmente identificabile, fu il primo lembo di terra avvistato dalla spedizione dopo circa due mesi dall'ingresso delle navi nell'immensa distesa d'acqua del Pacifico.

3) NICOLAS, genovese, marinaio.

“Nicolás, marinero natural de Genova, dixo que no tenía padre ni madre ni hermanos. Ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (443).

Di questo marinaio non è dato conoscere gran che, poiché l'annotazione del ruolo di bordo qui riferita ci informa soltanto che egli si chiamava Nicola, era nativo di Genova e al momento del suo arruolamento aveva dichiarato di non avere né padre, né madre, né fratelli.

Come gli altri marinai semplici, Nicola di Genova fu arruolato con una paga mensile di 1200 maravedí e ricevette la somma di 4800 maravedí, corrispondente a quattro mensilità anticipate.

Egli viene talora semplicemente elencato come “Nicolás, marinero” (444), mentre nella relazione degli stipendi dovuti ai partecipanti alla spedizione figura come “*Nicolás Ginovés ...* marinero que fue en la nao *Vitoria*”, deceduto il 6 febbraio 1521 dopo aver maturato 17 mesi e 26 giorni di stipendi (445).

Quest'ultima notizia è pienamente confermata dalla relazione delle persone decedute nel corso della spedizione, nella quale si precisa che il marinaio genovese, questa volta ricordato come *Nicolao ginovés*, morì a causa di infermità: “Miercoles seys días del mes de febrero del dicho año fallesció Nicolao ginovés marinero, el qual fallesció de enfermedad. /a 6 de febrero de 521” (446).

La sua morte avvenne pertanto pochi giorni dopo quella del suo collega Michele Veneziano, durante l'attraversamento del Pacifico alla ricerca delle Molucche.

4) NICOLAO de CAPUA, marinaio

“Nicolao de Capua, natural de Capua, hijo de Jacome Trangon e Milia de Licata vecinos de Capua, ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (447).

Anche di questo marinaio (448) non si possiedono molte notizie. Dall'annotazione del ruolo di bordo che a lui si riferisce, possiamo desumere che Nicolao era nativo di Capua e figlio di Giacomo Trangone e di Emilia (= *Milia*) di Licata (449), anch'essi capuani. Egli si chiamava pertanto Nicolao Trangone.

Quanto a questo cognome, tuttora diffuso sia a Capua che nel Napoletano nelle forme *Trangone* e *Trancone*, esso risulta erroneamente trascritto come *Tragon* in tutti i documenti della spedizione pubblicati dal Pastells e dal Medina, i quali non avvertirono nei manoscritti originali la presenza del segno indicante la *n* posta in sopralingua. Il Medina trascrisse inoltre erroneamente anche il cognome della madre di Nicolao, la quale figura come *Milia Delicata* nei documenti da lui pubblicati, anziché come *Milia de Licata* (450), cognome, questo, che la famiglia della donna dovette certamente derivare dal proprio luogo d'origine. Come è noto, infatti, a quel tempo era molto comune l'uso di cognominare le persone dai loro luoghi d'origine e Licata è appunto città e porto sulla costa della Sicilia meridionale, attualmente in provincia di Agrigento.

Il ruolo di bordo poc'anzi citato ci informa che Nicolao si arruolò come marinaio e fu assegnato alla *Victoria* con una paga di 1200 maravedí al mese, cosicché percepì la somma di 4800 maravedí, pari a quattro mensilità anticipate.

I documenti relativi alla spedizione non forniscono, purtroppo, altre informazioni intorno a questo marinaio ad eccezione di quella riguardante la sua morte, la quale, come si apprende dalla relazione delle persone decedute nel corso della spedizione, avvenne il 30 luglio del 1521:

“Martes treynta días del dicho mes de julio mataron en un junco a Nicolao de Capua marinero/. A 30 de julio de 521” (451).

La precisazione che Nicolao fu ucciso “en un junco”, rende certi che egli cadde durante un combattimento fra le navi spagnole,

che in quel giorno si trovavano alla fonda nelle acque di un'isola in prossimità della costa settentrionale del Borneo, e numerose giunche locali. Come ricorda infatti Pigafetta, in quella circostanza le imbarcazioni degli isolani si erano troppo avvicinate alla flotta, cosicché gli spagnoli, temendo di essere attaccati di sorpresa, aprirono il fuoco per primi.

Nel combattimento che seguì, durante il quale fu catturata una giunca in cui si trovava il figlio del signore di Luzón, capitano del re di Borneo (452), Nicolao di Capua fu certamente colpito a morte dagli avversari.

5) BENITO GINOVÉS, marinaio

“Benito Ginovés, natural de Arvenga, hijo de Ramonet Esquenago y Janquina, ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (453).

Questo Benito, ossia Benedetto, genericamente indicato come genovese per significare ligure, risulta anch'egli elencato nel ruolo di bordo della *Victoria* sotto la voce “marineros” (454), ed infatti percepiva una paga di 1200 maravedí al mese, come gli altri marinai semplici suoi colleghi. Ricevette pertanto quattro mensilità anticipate, pari a 4800 maravedí.

Dalla stessa annotazione sopra riferita, apprendiamo inoltre che egli era nativo di Albenga (455) e figlio di Raimondetto Schenago (graficamente espresso come *Ramonet Esquenago* dallo scrivano spagnolo) e di Bianchina (= *Janquina*), della quale non viene indicato il cognome.

Il vero cognome di questo marinaio dovrebbe dunque essere Schenago (456), senza la *E* epitetica caratteristica della lingua spagnola davanti ad *s* impura che ritroviamo nel documento poc'anzi citato.

Da una relazione degli stipendi dovuti ai marinai che rimasero con la *Trinidad* a Tidore al momento della partenza della *Victoria* per la Spagna, risulta che Benedetto, dapprima imbarcato sulla *Victoria*, trasbordò successivamente sulla *Trinidad* per ordine di Magellano (457), ma il documento non fornisce purtroppo alcuna indicazione che consenta di stabilire la ragione che determinò tale trasferimento ed il momento in cui esso avvenne. Considerando che il trasbordo del marinaio sulla *Trinidad* fu ordinato dallo stesso Magellano, abbiamo comunque la certezza che esso avvenne prima dell'arrivo della flotta alle Molucche, probabilmente a seguito della redistribuzione dei marinai a bordo delle navi resasi necessaria dopo la ribellione di Cartagena a San Julián o in conseguenza della morte di vari partecipanti alla spedizione durante la traversata del Pacifico per raggiungere le Isole delle Spezie.

A bordo della *Trinidad*, Benedetto prese parte allo sfortunato tentativo di riattraversare il Pacifico per raggiungere le coste americane e fu tra coloro che morirono di stenti durante il forzato

ritorno della nave alle Molucche.

La *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, redatta del capitano Gonzalo Gómez de Espinosa, ne registra infatti la morte sotto la data del 30 settembre 1522 (458).

6) ANTONIO *de BARESA*, mozzo

Analogamente a quanto già osservato a proposito del mozzo Juan Ginovés (Giovanni Gravallo, o Gravaglio), della *San Antonio*, anche questo Antonio fu arruolato come mozzo e assegnato alla *Victoria* in sostituzione di un portoghese che era stato escluso per le ragioni già spiegate nel caso precedentemente considerato (459).

Nell'elenco dei mozzi contenuto nel ruolo di bordo della *Victoria*, a fianco del nome di certo "Antonio portugués, natural de Amego, hijo de Juan Alfonso e Ysabel Gonçales" (460), leggiamo infatti la seguente annotazione sul margine sinistro del foglio: "Este Antonio portugués le echaron fuera por ser portugués y entró en su lugar Antonio gromete natural de Baresa ques en Genova, hijo de Blas de Loso y Jacomina su muger" (461).

Al mozzo portoghese escluso, subentrò pertanto il ligure Antonio alle stesse condizioni di tutti gli altri mozzi, vale a dire con una paga di 800 maravedí al mese e quattro mensilità anticipate, pari a 3200 maravedí. L'annotazione riguardante quest'ultimo ci informa che egli era nativo di "Baresa ques en Genova", ossia di Varese Ligure, e figlio di Biagio de Loso e Giacomina (462). Il suo vero cognome era dunque Loso.

Quanto al luogo di nascita di Antonio, va ancora osservato che il Medina, mal interpretando l'indicazione fornita dal ruolo di bordo laddove si dice che questo mozzo era di "Baresa ques en Genova", scrive che "su patria era Génova" (463), mentre è evidente che *Baresa*, trascritto dallo scrivano spagnolo che stilò il documento con la caratteristica confusione della sua lingua fra *b* e *v*, corrisponde invece sicuramente all'odierna Varese Ligure, località che il documento precisa essere "en Genova" al solo scopo di indicare che essa appartiene alla riviera di Genova, ossia alla Riviera Ligure.

In una relazione degli stipendi dovuti a vari partecipanti alla spedizione, Antonio viene poi erroneamente elencato con il cognome di *Varela* (464), che sta evidentemente per *Varesa* o *Baresa*, suo luogo d'origine.

A bordo della *Victoria*, questo mozzo ligure partecipò alla spedizione sino all'arrivo della flotta a San Julián, ove si suicidò gettandosi in mare dalla nave il 27 aprile del 1520:

"Viernes veynte e siete días del dicho mes de abril se echó de la nao *Vitoria* a la mar Antonio ginovés grumete de la nao *Vitoria* y se

ahogó, el qual paresció ahogado lunes veynte e un días del mes de mayo del dicho año, el qual se echó a la mar de la nao *Vitoria* según paresció por una pesquisa porque lo acusava un moço que era someteco, lo qual fue en el puerto de San Julian ques en la costa del Brasil./ Fallesció 27 de abril de 1520” (465).

Come si apprende dal documento poc’anzi citato, il suicidio dell’infelice giovane, il cui cadavere riaffiorò circa un mese dopo il tragico evento, diede luogo ad un’inchiesta, dalla quale risultò che egli era stato spinto all’insana decisione di togliersi la vita dalle accuse di omosessualità rivoltegli da un altro mozzo suo collega. Considerando che Antonio era mozzo sulla *Victoria* e che il “maestre” Antonio Salamón, imbarcato sulla stessa nave, era stato giustiziato pochi mesi prima nella baia di S. Lucia per il reato di sodomia commesso con la forza ai danni di un mozzo (466), il Medina avanza l’ipotesi, che ritengo senz’altro probabile, che il mozzo vittima del “maestre” fosse appunto stato il giovane ligure in seguito spinto al suicidio dal dilleggio dei suoi compagni (467).

NAVE “SANTIAGO” (468)

1) BALTASAR GINOVÉS , “maestre” (nostromo capo, vice comandante); in seguito pilota della *Victoria*.

“Baltasar Ginovès maestre, vecino de Puerto Moris ques en la ribera de Genova, marido de Carlota, ha de aver de sueldo a tres mill mrs. por mes. Recibió por el sueldo de seys meses adelantados dies y ocho mill mrs. (469).

Come Giovan Battista Punçorol a bordo della *Trinidad* e Antonio Salamón a bordo della *Victoria*, il Baltasar Ginovés ricordato nell’annotazione del ruolo di bordo sopra riferita ricopriva uno dei più alti gradi sulla *Santiago*, dal momento che era “maestre” di quest’ultima nave.

Anzi, in questo caso, essendo la *Santiago* la più piccola delle navi della flotta di Magellano (470), egli era addirittura il secondo ufficiale a bordo, anziché il terzo, dopo il capitano Juan Rodríguez Serrano, poiché questi fungeva anche da pilota.

Se poi si considera che ben tre delle cinque navi allestite per una spedizione sulle cui difficoltà ed incognite nessuno poteva farsi illusioni, erano governate da “maestres” provenienti da città marinare italiane, la prova della considerazione di cui godevano i nostri uomini di mare presso un capitano della statura di Magellano e presso il governo di una delle maggiori potenze europee del tempo non potrebbe essere più evidente.

Quanto a “maestre” Baltasar Ginovés, le notizie che su di lui si possono ricavare dal ruolo di bordo poc’anzi citato non sono molte. Il documento, infatti, ci fa soltanto conoscere che egli era di Porto Maurizio (attuale Imperia), era coniugato con certa Carlotta, della quale non viene specificato il cognome, ed era stato ingaggiato con uno stipendio mensile di 3000 maravedí, ricevendo sei mensilità anticipate, pari a 18.000 maravedí, come gli altri “maestres” suoi colleghi.

Ciò nonostante, da altri importanti documenti relativi alla spedizione si possono desumere ulteriori informazioni che consentono di conoscere qualcosa di più intorno a questo personaggio e alla sua

partecipazione all'impresa di Magellano.

Dall'interrogatorio dell'agosto 1519, nel quale egli fu presentato come teste da Magellano per spiegare agli ufficiali della *Casa de Contratación* di Siviglia i motivi che avevano costretto il capitano generale a ricorrere all'arruolamento di numerosi marinai stranieri, sappiamo anzitutto che il vero cognome di Baltasar, ovvero Baldassarre, era *Palca* e che questo "maestre" aveva allora 36 anni (471). Egli era dunque nato nel 1483 ed era certamente il più giovane dei tre "maestres" italiani scelti da Magellano per governare la *Trinidad*, la *Victoria* e la *Santiago*.

Considerando la sua giovane età ed il fatto che Magellano lo aveva ingaggiato con il grado di "maestre" della *Santiago*, Baldassarre doveva già possedere un'esperienza professionale di tutto rispetto, oltre a non comuni doti marinare. La fiducia che Magellano riponeva in lui è del resto chiaramente documentata dal fatto che al tempo in cui si stava allestendo la flotta per la spedizione, il capitano generale lo incaricò di recarsi a Málaga a reclutare marinai in quella città e gli affidò la somma di 20 ducati per le spese necessarie durante la missione (472).

Nonostante gli ostacoli frapposti al reclutamento da parte degli avversari di Magellano, ostacoli che in una precedente occasione avevano costretto al completo fallimento un'analoga missione affidata a Gonzalo Gómez de Espinosa nella stessa città di Málaga (473), Baldassarre riuscì a portare con sé a Siviglia sei uomini (474). Non è da escludere che in tale circostanza il Palca avesse arruolato anche alcuni marinai suoi corregionali, che ritroviamo poi con lui imbarcati sulla *Santiago*.

Baldassarre doveva inoltre essere in rapporti di amicizia con il "maestre" genovese Giovan Battista Punçorol, che abbiamo a suo tempo visto impegnato non solo nel sovrintendere ai lavori di allestimento della capitana *Trinidad*, di cui era "maestre", ma non di rado anche a quelli della *Santiago*.

Non escluderei, a questo proposito, che la scelta del Palca da parte di Magellano come "maestre" della *Santiago* fosse stata suggerita al capitano generale dallo stesso Punçorol, il cui figlio, Domenico (*Domingo* nei documenti spagnoli), forse proprio per gli amichevoli rapporti esistenti fra Giovan Battista e Baldassarre, entrambi liguri, fu assegnato alla *Santiago* alle dipendenze del giovane "maestre" di questa nave.

Le buone relazioni dei Punçorol con il Palca parrebbero d'altronde confermate dal ritrovare, qualche tempo prima della

partenza della flotta, nel documento inedito dell'*Archivo General de Indias* già altre volte ricordato nel corso del presente studio, un'annotazione dalla quale risulta che Domenico Punçorol aveva tale fiducia nei confronti di "maestre" Baldassarre da consentirgli di incassare in sua vece la somma di 430 maravedí, corrispondente al proprio stipendio della seconda metà del mese di giugno 1519 (475).

Si noti, a questo riguardo, che tale circostanza si verifica solo nel caso del Punçorol, mentre nessuna annotazione del genere compare per quanto concerne gli stipendi degli altri marinai e mozzi della *Santiago*.

Quanto alle vicende della spedizione nelle quali il Palca si trovò coinvolto, dobbiamo anzitutto ricordare che egli partecipò certamente ad una delle prime esplorazioni dell'estuario del Río de la Plata. Come è noto, nel gennaio del 1520 Magellano, trovandosi in prossimità dello sbocco del grande fiume (476) ed essendo ansioso di esplorarlo per accertare se esso fosse veramente il tanto agognato stretto, come alcuni in Spagna credevano, ordinò infatti alla *Santiago*, il veliero più leggero della flotta, di risalire il fiume per cercare un'uscita, mentre le altre navi rimanevano all'ancora in prossimità dell'attuale Punta del Este.

Stando al diario di viaggio di Francisco Albo, la *Santiago*, con tutto il suo equipaggio, si addentrò nell'estuario del fiume per circa 25 leghe e lo esplorò accuratamente per diversi giorni. Nel corso della ricognizione si accertò che la baia si restringeva e il livello delle acque si abbassava, segno, questo, che non poteva trattarsi dello stretto (477), tanto più che le acque si facevano salmastre e poi dolci.

"Maestre" Baldassarre fu inoltre certamente impiegato nell'esplorazione dei paraggi di San Julián, in Patagonia, poiché nel maggio del 1520, poco dopo aver represso l'ammutinamento di Cartagena e dei suoi complici, Magellano inviò la *Santiago* ad esplorare la costa più a sud alla ricerca dello stretto. Giunta al Río de Santa Cruz, la *Santiago* gettò le ancore, ma fu improvvisamente investita da una forte tempesta che spezzò gli ormeggi ed il timone prima che si potessero ammainare le vele.

La nave fu così trascinata alla deriva verso la spiaggia, ma tutti gli uomini dell'equipaggio, compreso il "maestre", con la sola esclusione di uno schiavo del capitano Serrano, riuscirono a salvarsi dal naufragio.

Dopo vani tentativi di riportare la nave al largo, il capitano

decise di mettere in salvo il carico sulla spiaggia e di mandare due marinai via terra a chiedere soccorso alla flotta ancorata a San Julián. Costoro impiegarono dieci giorni per raggiungere quel luogo, superando ostacoli durissimi a causa del freddo intenso e della fame, ma riuscirono a dare l'allarme. Magellano poté così inviare una scialuppa in soccorso a Santa Cruz e tutti gli uomini della *Santiago* furono condotti in salvo a San Julián (478). Quanto al carico messo al sicuro a terra, esso fu più tardi recuperato quasi al completo e ripartito sulle restanti navi della flotta.

Dopo la perdita della *Santiago*, il Palca fu assegnato alla *Victoria* con lo stesso grado di "maestre", finché nell'agosto del 1520, poco prima della partenza da San Julián, Magellano, ancora una volta dimostrando la fiducia e la stima che nutriva nei suoi confronti, lo promosse al grado di pilota della stessa nave.

La notizia si desume dalla relazione delle persone decedute nel corso della spedizione, dalla quale si apprende anche che il Palca morì a causa di infermità il 3 aprile 1521:

"Baltasar piloto. Este día fallació micer Baltasar piloto que hera de la nao *Vitoria* e maestre que fue del navío *Santiago*, de enfermedad. /A tres de abril de 1521" (479).

La sua morte avvenne pertanto nell'arcipelago delle Filippine una ventina di giorni prima che lo stesso Magellano cadesse in battaglia a Mactán.

2) JUAN GARCIA, calafato

"Juan Garçía calafate, vecino de Genova, hijo de Bartolomé y Dominga su muger, ha de aver de sueldo a çinco ducados por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados veynte ducados" (480).

L'annotazione del ruolo di bordo qui trascritta ci informa che il calafato (481) Giovanni García, o Garzia secondo la forma italiana (482), era di Genova ed era figlio di Bartolomeo Garzia e Domenica, della quale non viene indicato il cognome.

Anch'egli, come il calafato della *Trinidad*, Filippo (*Felipo de Croa*), percepiva una paga mensile di 5 ducati e ricevette quattro mensilità anticipate, ossia 20 ducati, pari ai 7500 maravedí indicati a margine dell'annotazione del ruolo di bordo che lo riguarda.

Il Morison menziona questo personaggio come "Joan Garcier di Genova" (483), ma si tratta senza dubbio di lettura errata, poiché sia negli elenchi da me consultati, sia nei documenti pubblicati dal Navarrete e dal Medina, il calafato genovese sempre figura come *Juan García*.

Il suo nome risulta ancor peggio storpiato nell'edizione del Pastells di due documenti della spedizione, nei quali il García figura rispettivamente come "*Joan Aga calafate*" (484) e "*Juan Gra, calafate, vecino de Génova*" (485), storpiature che, come ho potuto verificare mediante l'attento controllo dei manoscritti originali, sono dovute esclusivamente ad errata lettura da parte dello studioso spagnolo.

Essendo genovese, il Garzia viene talora semplicemente ricordato come *Juan Genovés* (486), ma la qualifica di "calafate" che sempre accompagna il suo nome impedisce qualsiasi confusione con i vari *Juan Genovés* che già abbiamo incontrato nel corso del presente studio.

Proprio a questo proposito, ritengo necessario apportare una correzione all'elenco dei partecipanti alla spedizione redatto dal Medina, nel quale "*Juan Genovés, calafate de la Santiago*" (487), figura come persona distinta dal calafato della *Santiago* "*Juan García, natural de Génova*" (488).

Si tratta invece, senza alcun dubbio, della stessa ed unica persona che svolgeva il lavoro di calafato a bordo di quella nave,

sulla quale non solo non erano imbarcati altri genovesi di nome Juan, ma non si trovavano altri calafati all'infuori del Garzia.

Quanto agli avvenimenti in cui si trovò coinvolto questo genovese nel corso della spedizione, dobbiamo anzitutto ricordare che egli scampò certamente al naufragio della *Santiago* al Río de Santa Cruz, in Patagonia, del quale già si è detto a proposito di "maestre" Baldassarre.

Come risulta da una relazione degli stipendi dovuti agli ufficiali e all'equipaggio della nave *Trinidad* fino al momento in cui la *Victoria* partì da Tidore per fare rientro in Spagna, dopo la perdita della *Santiago* al Río de Santa Cruz il Garzia fu trasferito, con la stessa mansione di calafato, a bordo della *Trinidad* (489) e rimase ad essa definitivamente assegnato. Egli prese dunque parte allo sfortunato tentativo di riattraversare il Pacifico per raggiungere le coste americane, ma il 10 agosto 1522 morì a bordo della *Trinidad* per gli stenti dovuti alle fatiche, al freddo e alla scarsità di acqua e di cibo. La notizia della sua morte si desume dalla *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, del capitano Gonzalo Gómez de Espinosa, nella quale il calafato genovese viene erroneamente ricordato come "Juan González, calafate" (490).

La morte del Garzia dovette avvenire in pieno oceano, quando la nave raggiunse i 42° di latitudine nord e fu investita da una terribile tempesta, durata dodici giorni, che costrinse il capitano Gómez de Espinosa a decidere il rientro alle Molucche. Dalla citata relazione del capitano della *Trinidad* risulta inoltre che il calafato genovese fu il primo della lunga serie di marinai che morirono durante quella navigazione.

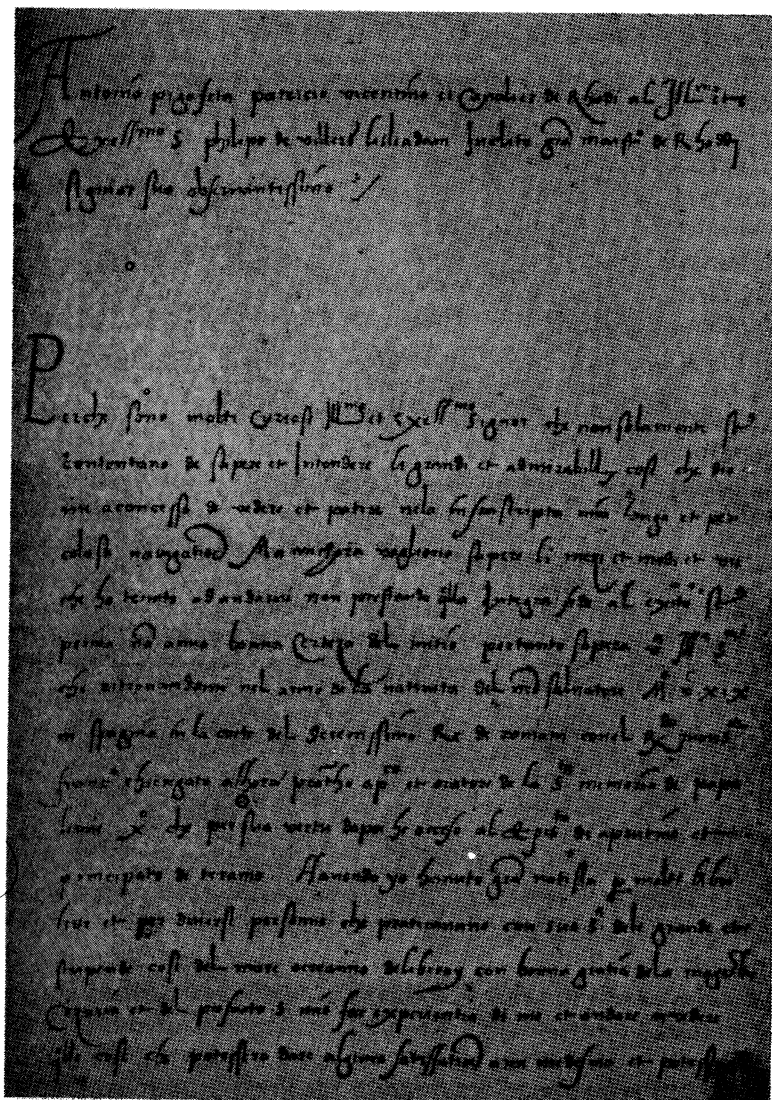
Secondo l'antico cronista spagnolo Antonio de Herrera, il suo cadavere fu sottoposto ad autopsia per accertare se la morte del Garzia fosse dovuta ad un'infermità causata da parassiti intestinali ai quali molti marinai attribuivano i propri malesseri, ma l'autopsia diede risultati negativi (491).

A conclusione di questa scheda, è forse di un certo interesse ricordare che un altro personaggio con lo stesso nome del padre del calafato di cui mi sono qui occupato, certo *Bartolomé García genovés*, marinaio, compare come teste in alcuni atti di lite del 1512 di Diego Colombo contro il "fiscal" del re circa i diritti a lui spettanti sulle Indie nella sua qualità di erede del grande scopritore.

Nelle sue deposizioni, il suddetto teste dichiarò di aver navigato con Cristoforo Colombo alla Terra di Paria e di aver



22. *Vicenza*. Busto di Antonio Pigafetta (Già nella chiesa di S. Bartolomeo ed ora al Civico Museo. Da C. Manfroni, cit., p. 8).



23. Prima pagina del Ms. della Biblioteca Ambrosiana di Milano contenente la celebre relazione di Pigafetta.

partecipato successivamente alla spedizione di Diego de Lepe, del quale era anche stato "criado" (492). Non è certo mia intenzione, in mancanza di documenti probanti, sostenere che il marinaio genovese Bartolomé García che seguì prima Cristoforo Colombo e poi Diego de Lepe sia lo stesso Bartolomé padre del calafato genovese che partecipò alla spedizione di Magellano, ma non mi pare azzardato supporre che questi personaggi, tutti genovesi con lo stesso cognome e legati a quell'ambiente marinaro ispano-genovese che nei primi decenni del XVI secolo appare proiettato verso i grandi viaggi di scoperta, possano essere in qualche modo in relazione fra di loro.

3) AGUSTIN BONE, marinaio

“Agustín marinero, natural de Saona, hijo de Andrea Bone y Batistina, vecinos de Saona, ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (493).

Come apprendiamo dall'annotazione del ruolo di bordo qui riferita, questo Agostino, marinaio, era nativo di Savona e figlio di Andrea Bone e Battistina, pure savonesi.

Agostino Bone fu arruolato come marinaio semplice con una paga mensile di 1200 maravedí e ricevette la somma di 4800 maravedí, corrispondente a quattro mensilità anticipate.

Il documento poc'anzi citato è l'unico dal quale si possa desumere il cognome di Agostino, poiché in tutti gli altri questo marinaio savonese della *Santiago* viene elencato con il solo nome di battesimo (494).

Secondo lo storico savonese Filippo Noberasco, egli appartenne alla famiglia dei Bona, la quale compare frequentemente negli obituari dell'Oratorio dei SS. Giovanni Evangelista e Battista della città di Savona e non va confusa con le altre, pure savonesi, dei Bono e dei De Bono (495).

Ad eccezione degli scarni dati offerti dal ruolo di bordo, non si possiedono altre informazioni intorno a questo personaggio. Per questa ragione, il Medina suppone che dopo il naufragio della nave *Santiago* al Río de Santa Cruz, Agostino sia stato assegnato alla *San Antonio* e abbia pertanto fatto ritorno in Spagna a bordo di questa nave nel maggio del 1521 (496), ipotesi che ritengo abbastanza verosimile dal momento che il marinaio savonese non figura negli elenchi di coloro che morirono durante la spedizione.

4) DOMINGO de PUNÇOROL, marinaio

“Domingo marinero, hijo de Juan Baptista maestre de la nao Trinidad, ha de aver de sueldo a 1200 mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 4800 mrs.” (497).

Di questo Domingo - Domenico in italiano -, solitamente ignorato da quasi tutti gli studiosi della spedizione di Magellano, non sapremmo praticamente nulla se non ci soccorresse l'annotazione del ruolo di bordo sopra citata, fornendoci la preziosa informazione che egli era figlio del “maestre” della *Trinidad*, ossia di quel Giovan Battista de Punçorol di cui già ho avuto occasione di occuparmi in questo studio (498).

La madre di Domenico si chiamava Bianca, come risulta dall'altra annotazione del ruolo di bordo relativa al “maestre” della *Trinidad*, ove quest'ultimo viene appunto definito “marido de Blanca” (499).

Non sappiamo con certezza se Domenico fosse l'unico figlio del Punçorol, ma è probabile che il “maestre” ne avesse altri, rimasti in patria, poiché nelle due lettere dal Mozambico del 20 e 25 ottobre 1525, rispettivamente indirizzate ad un alto dignitario ecclesiastico spagnolo e all'imperatore Carlo V, che già ho avuto occasione di illustrare (500), Giovan Battista e Pancaldo rivolgono un disperato appello ai due importanti destinatari affinché abbiano pietà di loro e li restituiscano agli affetti delle loro “mujeres y hijos” (501). Ora, siccome si sa con certezza che Pancaldo non aveva figli, è da supporre che mentre il termine di “mujeres” si riferisce alle mogli dei due compagni di sventura, quello di “hijos” vada invece riferito soltanto ai figli del Punçorol.

Quanto a Domenico, che seguì il padre in Spagna e si arruolò con lui per partecipare all'impresa di Magellano, devo anzitutto avvertire che in alcuni documenti relativi alla spedizione egli figura con il semplice nome di battesimo, *Domingo*, seguito dalla qualifica di “marinero” (502), mentre nella relazione delle persone decedute durante la spedizione egli viene menzionato come “Domingo Bautista” (503).

Come parrebbe logico, *Bautista* (Battista) dovrebbe essere il secondo nome di questo personaggio, ma non è da escludere che esso svolga qui, in certo qual modo, la funzione di cognome per

ricordare che egli era figlio del “maestre” della *Trinidad*, il quale, oltre che come “Juan Bautista”, viene a volte semplicemente elencato come “Bautista”.

All'epoca in cui si arruolò per la spedizione, Domenico doveva essere molto giovane, forse sotto i vent'anni, dal momento che nel documento inedito dell'*Archivo General de Indias* che ho più volte citato, egli viene ricordato con la qualifica di “grumete”, cioè mozzo (504), assegnato alla *Santiago*. Il fatto che nel ruolo di bordo già riferito, il quale fu compilato pochi giorni prima della partenza della spedizione, egli venga invece elencato come “marinero” della *Santiago* e che con tale qualifica egli venga sempre in seguito menzionato, lascia tuttavia supporre che nonostante la sua giovane età egli fosse stato in quel momento promosso marinaio forse anche per i buoni uffici del padre, molto stimato da Magellano.

Già si è detto dei probabili rapporti di amicizia fra Giovan Battista Punçorol ed il “maestre” della *Santiago* Baldassarre Palca, rapporti che sembrerebbero confermati dalla stessa assegnazione di Domenico a questa, anziché ad altre navi della flotta (505).

Come marinaio semplice della *Santiago*, egli percepiva la stessa paga degli altri marinai suoi colleghi, vale a dire 1200 maravedí al mese, e ricevette pertanto la somma di 4800 maravedí, pari a quattro mensilità anticipate.

Quando la *Santiago* naufragò al Río de Santa Cruz (22 maggio 1520), lungo la costa della Patagonia, Domenico riuscì certamente a porsi in salvo, poiché lo ritroviamo in seguito imbarcato sulla *Victoria*, al momento della partenza di questa nave da Tidore per la Spagna. La notizia che il giovane marinaio salpò da Tidore a bordo della *Victoria*, è contenuta nella lettera che suo padre Giovan Battista scrisse il 21 dicembre 1521, poco prima della partenza della nave, al non meglio precisato “nobile signore”, al quale, dopo aver fatto relazione degli eventi occorsi durante la spedizione, raccomandò appunto lo stesso Domenico (506).

Quanto scritto in quell'occasione da “maestre” Giovan Battista a proposito del figlio, viene confermato da una relazione degli stipendi dovuti a vari partecipanti alla spedizione di Magellano, relazione nella quale leggiamo testualmente:

“Domingo, marinero, hijo de Juan Bautista, maestre de la nao *Trenidad*, fue por marinero en la nao *Santiago* y tornó en la nao *Victoria*; venció de sueldo hasta que la nao se perdió, que fue a veinte y dos de mayo de mill quinientos veinte años, que son nueve

meses doce días” (507).

La notizia contenuta in questo documento che Domenico “tornó” a bordo della *Victoria*, non deve però intendersi nel senso che il marinaio sia effettivamente riuscito a ritornare in Spagna con quella nave, ma soltanto nel senso che egli si imbarcò sulla *Victoria* a Tidore per tornare a Siviglia. Tant'è vero che gli stipendi da lui maturati furono liquidati soltanto fino al giorno del naufragio della *Santiago* (22 maggio 1520), sulla quale Domenico era precedentemente imbarcato, anziché fino al giorno dell'arrivo della *Victoria* a Siviglia, come fu invece il caso dei 18 superstiti che riuscirono a raggiungere quella città l'8 settembre 1522.

Come ricorda infatti la relazione delle persone decedute nel corso della spedizione, Domenico morì di infermità a bordo della *Victoria*, dopo aver fatto testamento, il 14 giugno 1522, mentre la nave cercava di rientrare in Spagna al comando di Elcano:

“Sabado catorce días del dicho mes de junio fallesció Domingo Bautista, marinero, de enfermedad, el qual hizo su testamento. / A 14 de junio de 522” (508).

La sua morte avvenne pertanto lungo la costa africana, prima che la nave potesse raggiungere le isole del Capo Verde.

UN MANCATO COMPAGNO DI MAGELLANO ED UN PRESUNTO MOZZO ITALIANO

Nel documento inedito dell'*Archivo General de Indias* di Siviglia, che ho più volte citato nel corso di questo lavoro e che contiene il rendiconto di varie spese sostenute per l'allestimento della flotta di Magellano, si fa ripetutamente menzione di certo *Luis napolitano*, assegnato alla nave capitana *Trinidad* con la qualifica di "marinero", ossia marinaio.

Costui percepisce regolarmente i propri stipendi dai primi mesi del 1519 fino al mese di luglio dello stesso anno (509); il che, considerando che la flotta di Magellano partì da Siviglia il 10 agosto 1519, poco tempo dopo la riscossione dell'ultimo stipendio da parte del marinaio napoletano, lascerebbe supporre che quest'ultimo si sia effettivamente imbarcato per la spedizione.

Ciò nonostante, il nome di questo marinaio non compare in alcun modo nei ruoli di bordo compilati poco prima della partenza della flotta e tanto meno nei documenti redatti durante e dopo la spedizione, fatto, questo, che sembra quindi decisamente escludere la sua partecipazione all'impresa.

Due personaggi di nome *Luis* che si incontrano in due diversi elenchi di partecipanti, nulla hanno a che vedere con il marinaio napoletano, poiché sono entrambi qualificati come "grometes", cioè mozzi. Il primo, elencato con il solo nome di battesimo, risulta assegnato come mozzo alla nave *San Antonio* (510), senza che si abbiano in seguito altre notizie di lui, mentre il secondo, parimenti ricordato come mozzo della stessa *San Antonio*, era di Deza, in Galizia, ed era figlio di Martín de Vendaño e Catalina (511).

Stando così le cose, dobbiamo supporre che all'ultimo momento il marinaio *Luis napolitano* non sia partito per ragioni che non è dato di conoscere con esattezza. Se però consideriamo che in ben due occasioni, nel giugno del 1519, il "maestre" della *Trinidad*, nave alla quale era stato assegnato *Luis napolitano*, dovette recarsi a Cadice a riprendere alcuni marinai e mozzi che si erano assentati dalla stessa *Trinidad* e dalla *Victoria* dopo il loro arruolamento per la spedizione (512), l'ipotesi che egli si sia allontanato facendo perdere le proprie tracce diventa altamente probabile. Alternativamente, non è possibile pensare ad altra ragione che ad una sua esclusione all'ultimo momento, cosa che però accadde solo nel caso di marinai portoghesi, o alla sua morte

improvvisa prima che la flotta salpasse da Siviglia.

Osserviamo infine che la designazione di questo *Luis* come "napoletano", senza ulteriori precisazioni, autorizza a ritenere che egli fosse originario della città o del Regno di Napoli, escludendo ogni possibilità che il marinaio vada accomunato ad un piccolo gruppo di compagni di Magellano ricordati invece come originari di "Nápoles de Romania", città non italiana, ma greca, che gli studiosi della spedizione hanno quasi sempre confuso con la Napoli italiana, affermando così, erroneamente, che i marinai di "Nápoles de Romania" erano italiani, anziché greci (513).

Sempre a proposito di confusioni acriticamente perpetuate da non pochi autori in conseguenza di un mancato controllo delle fonti documentarie della spedizione, è opportuno segnalare e correggere un vistoso errore in cui incorse il primo grande studioso dell'impresa di Magellano, Martín Fernández de Navarrete.

Nella lista dei membri dell'equipaggio della nave *San Antonio*, da lui redatta sulla base dei documenti della spedizione, lo studioso spagnolo elencò infatti, sotto la voce "grometes" (mozzi), certo *Columbazo* (514), al quale assegnò erroneamente come patria la città italiana di *Bolonia* (515), vale a dire Bologna. Questa affermazione è stata purtroppo ripresa, senza opportuna verifica, dagli studiosi successivi, cosicché anche autori di indubbia preparazione e serietà, hanno ripetuto il primitivo errore del Navarrete, includendo nel gruppo dei partecipanti italiani alla spedizione un personaggio che italiano non era. Basti pensare che negli ultimi anni del secolo scorso il Peragallo, citando espressamente il Navarrete, ricordò il suddetto mozzo della *San Antonio* come "Colombano, di Bologna" (516) - fra l'altro con l'evidente tentativo di italianizzare un nome che non pareva affatto italiano - e che persino in un'opera recente di S. E. Morison troviamo scritto che fra i 10 mozzi imbarcati sulla *San Antonio* vi erano "tre italiani" (517), anziché due, affermazione senza dubbio dovuta al fatto che lo storico americano aggiunse ai due mozzi effettivamente italiani - e cioè Luca di Messina e Juan Ginovés (= Giovanni Gravallo, di Savona), dei quali si è detto nelle rispettive schede - il presunto bolognese *Columbazo* del Navarrete.

Ma vediamo di chiarire meglio la questione. Nel manoscritto originale del ruolo di bordo più volte citato, il personaggio in questione, elencato fra i membri dell'equipaggio della *San Antonio* alla voce "grometes", viene così registrato:

Colin Baça hijo de Pierrøs Baça y Rubleto Baça, vecinos de

Bolonya, ha de aver de sueldo a ochocientos mrs. por mes. Recibió por el sueldo de quatro meses adelantados 3200 mrs." (518).

Osserviamo anzitutto che lo stranissimo nome di *Columbazo*, che ritroviamo nel Navarrete, è senza dubbio dovuto ad errata lettura del documento originale, poiché in quest'ultimo non solo il cognome del mozzo figura inequivocabilmente come *Baça* e non *Baço*, ma risulta inoltre chiaramente separato dal nome di battesimo che lo precede: *Colin*.

Questa mia osservazione è del resto confermata dal fatto che lo stesso cognome *Baça*, poco dopo ripetuto a proposito dei genitori del mozzo, risulta parimenti separato dai nomi di questi ultimi - *Pierres* e *Rubleto* -, cosicché non possono esservi dubbi che il mozzo della *San Antonio* si chiamasse *Colin Baça*, e non *Columbazo* come vorrebbe il Navarrete.

Similmente, è da escludere come errata lettura anche la forma *Colanbaco* che ritroviamo nella trascrizione effettuata dal Pastells (519), il quale, altrove trascrivendo il nominativo del mozzo come *Colin Baço* (520), separa però correttamente il nome dal cognome, pur scambiando la *a* finale di quest'ultimo per *o*.

Quanto alla patria di questo personaggio, vi sono poi forti probabilità che la città di *Bolonya* indicata nel documento spagnolo non corrisponda affatto alla Bologna italiana, ma quasi certamente alla Boulogne francese, ossia Boulogne-sur-Mer, città della Francia settentrionale già allora assai importante per il suo porto sulla Manica.

Questa mia ipotesi parrebbe appunto confermata dallo stesso nome di battesimo del padre di Colin, che il documento spagnolo registra come *Pierres* e che nulla ha a che fare con l'onomastica italiana, ma piuttosto con quella francese. Anche il nome del mozzo, Colin, sembra del resto tradire, in maniera abbastanza evidente, la sua origine francese, mentre il cognome *Baça* dovrebbe essere l'adattamento grafico spagnolo di un cognome francese che risulta oggi piuttosto arduo definire con esattezza.

Devo infine aggiungere che un altro importante studioso della spedizione, José Toribio Medina, ricorda questo mozzo della *San Antonio* come *Colin Baso* (521), evitando così l'errore del Navarrete e di altri autori di fondere in un'unica parola il nome ed il cognome del personaggio. Lo studioso cileno cade però, a sua volta, in un altro errore di lettura del ruolo di bordo, dal momento che la patria del mozzo della *San Antonio*, chiaramente indicata nel

documento come *Bolonya*, viene da lui storpiata in *Colonia* (522) ed il mozzo Colin viene conseguentemente scambiato per tedesco. Ecco infatti quanto su di lui scrive il Medina: "Casi imposible resulta atinar con el nombre *alemán* a que responde el españolizado con que aparece en los documentos, y decimos alemán, porque consta que había nacido en *Colonia*, hijo de Pierres Baso y Rableta Baso" (523).

CONCLUSIONE

Giunto ora al termine di questo lavoro, che mi auguro possa in qualche modo stimolare in un prossimo futuro altri studiosi a condurre ulteriori indagini intorno ai numerosi e talora complessi problemi in esso sollevati, non mi resta che riepilogare schematicamente i dati essenziali relativi alla partecipazione italiana alla spedizione di Magellano emersi dalla mia ricerca, completandoli con un quadro riassuntivo di tutti i partecipanti italiani, che potrà rivelarsi di qualche utilità pratica per un più agevole riscontro dei singoli individui presentati nelle apposite schede biografiche.

Come si potrà rilevare dalla lettura di tale quadro riassuntivo, mi è stato possibile individuare, in molti casi per la prima volta, il cognome di 24 compagni italiani di Magellano su 26, fornire paternità e maternità - o per lo meno paternità - di 20 di loro e, in qualche caso, indicare anche lo stato civile ed il nome del coniuge. Di tutti e 26 gli italiani che parteciparono alla spedizione, ho infine potuto accertare il luogo d'origine.

Concludo dunque questo mio lavoro con la speranza che i dati anagrafici e biografici da me raccolti sui compagni italiani di Magellano possano in qualche modo servire come base per lo sviluppo di ulteriori indagini che valgano a meglio lumeggiare, se non tutti questi nostri marinai, almeno quelli fra loro che malgrado le lacune della documentazione finora disponibile sembrano rivelarsi degni della più attenta considerazione.

Per quanto riguarda infine il problema dell'attribuzione del "Roteiro di un pilota genovese", rimando invece all'apposita appendice con cui si conclude questo volume, seguita da un'appendice documentaria nella quale ho ritenuto opportuno presentare al lettore il testo portoghese dell'importantissimo diario di bordo, corredato della relativa traduzione italiana da me effettuata.

Ecco intanto, qui di seguito, i dati schematici più significativi concernenti la partecipazione italiana all'impresa di Magellano:

A) ITALIANI CHE PRESERO PARTE ALLA SPEDIZIONE:

26 individui su un totale di 265, pari a circa il 10% di tutti coloro che si imbarcarono con Magellano e rappresentanti la componente straniera più numerosa a bordo delle cinque navi della flotta.

B) DISTRIBUZIONE DEGLI ITALIANI SULLE CINQUE NAVI:

11 sulla *Trinidad*, 3 sulla *San Antonio*, 2 sulla *Concepción*,
6 sulla *Victoria*, 4 sulla *Santiago*.

C) GRADO, O MANSIONE, E STIPENDIO CON CUI FURONO ARRUOLATI I 26 COMPAGNI ITALIANI DI MAGELLANO:

- “maestre” (nostromo capo, vice comandante): 3 individui (1 sulla *Trinidad*, 1 sulla *Victoria* e 1 sulla *Santiago*), con stipendio di 3000 maravedí al mese;
- “carpintero” (mastro d’ascia): 1 individuo (sulla *Trinidad*), con stipendio di 1875 maravedí al mese;
- “calafate” (calafato): 2 individui (1 sulla *Trinidad* e 1 sulla *Santiago*), con stipendio di 1875 maravedí al mese;
- “marinero” (marinaio scelto): 13 individui (6 sulla *Trinidad*, 1 sulla *San Antonio*, 4 sulla *Victoria*, 2 sulla *Santiago*), con stipendio di 1200 maravedí al mese;
- “grumete” (mozzo): 3 individui (2 sulla *San Antonio* e 1 sulla *Victoria*), con stipendio di 800 maravedí al mese;
- “paje” (apprendista mozzo): 1 individuo (sulla *Trinidad*), con stipendio di 500 maravedí al mese;
- “sobresaliente” (soprannumerario; in genere combattente): 3 individui così ripartiti:
- 2 “criados” (uomini di fiducia, servitori) di capitani, rispettivamente arruolati con stipendi di 1000 e di 800

maravedí al mese (ossia, Antonio Pigafetta, sulla *Trinidad*, come “criado” del capitano generale Magellano e Alfonso Coto, sulla *Concepción*, come “criado” del capitano Gaspar de Quesada);

- 1 “merino” (addetto al servizio di polizia), con stipendio di 800 maravedí al mese (Martín de Judicibus, sulla *Concepción*).

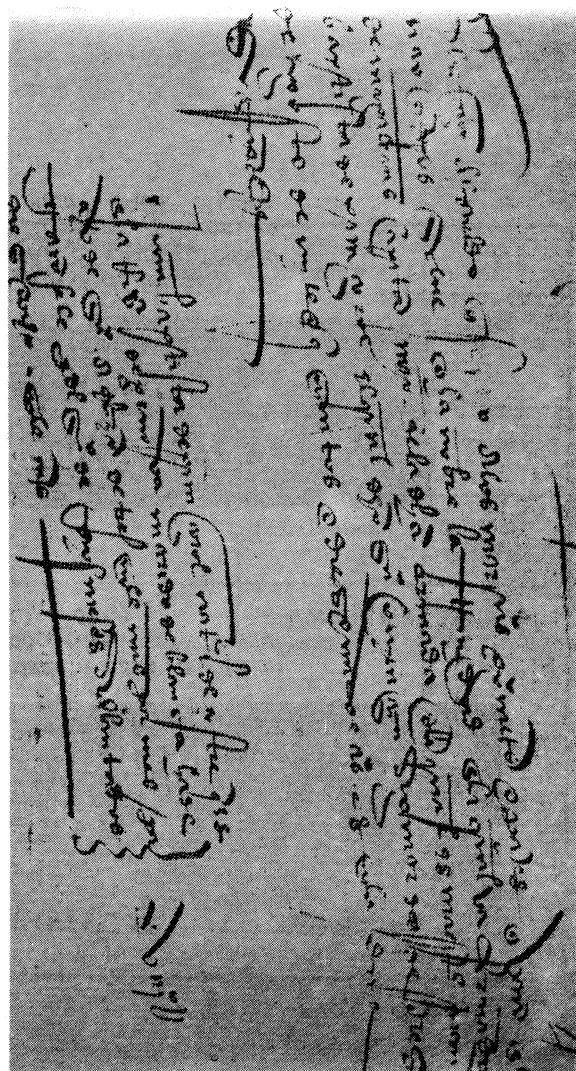
D) QUADRO RIASSUNTIVO DEI COMPAGNI ITALIANI DI MAGELLANO

GRADO O MANSIONE	NOME ABITUALE IN SPAGNOLO	NOME E COGNOME ITALIANI ACCERTATI	PATERNITA' E MATERNITA'	STATO CIVILE E NOME DEL CONIUGE	LUOGO D'ORIGINE	NAVE
"Maestre"	Juan Baptista (o Bautista) de Pungorol, o Ponçoron	Giovan Battista Ponzoroni		Coniugato con Bianca	Sestri, riviera di Genova (quasi certamente Sestri Ponente).	Trinidad
"Carpintero"	"maestre" Antonio	Antonio Luciano	figlio di Giovanni Luciano e Battistina		Varazze	Trinidad
"calafate"	Felipo	Filippo (de) Croa	figlio di Filippo de Croa		Recco, riviera di Genova	Trinidad
"marinero" (poi "piloto")	León Pancaldo (talora Pancado)	Leone Pancaldo	figlio di Manfrino (o Manfino)	coniugato con Selvaggia Romano	Savona	Trinidad
"marinero"	Juan Ginovés (talora Sanremo Ginovés, o semplicemente Sanremo)	Giovanni Parenti (o Parente)		coniugato con Violantina, o Valentina	Sanremo	Trinidad
"marinero"	Francisco Piora	Francesco Piora	figlio di Michele Piora e Caterina		Savona	Trinidad



25. **Cabo Frio (Brasile).** Resti dell'antico stabilimento commerciale ("Feitoria") costruito dai portoghesi nei primi anni del XVI sec. come centro di raccolta del legno tintorio di campeccio ("pau brasil") che abbondava nella zona.

24. Prima pagina del ruolo di bordo della nave capitana **Trinidad**. Dopo il titolo ("Relación del sueldo que se pagó a los marineros y grometes y pajes que van en la nao... Trinidad en la qual va Fernando de Magallanes capitán mayor de la dicha armada de la qual es maestre Juan Baptista de Pungorol..."), segue l'annotazione relativa a "Juan Baptista de Pungorol, natural de Çestre que es en la ribera de Genova, marido de Bianca", con indicazione dello stipendio a lui spettante (AGI, Siviglia, Ms Contratación 5090, f. 42r).



Leon pancaldo mariner natural de Saona el
 casado con Salvaja Pancaldo
 marido de Salvaja Pancaldo
 nacido en Saona

26. Annotazione del ruolo di bordo della *Trinidad* relativa a "Leon Pancaldo mariner natural de Saona, marido de Salvaja Pancaldo" (AGI, Siviglia, *Contratación* 5090, f. 42 v).

Antonio Lombardo criado del capitan natural de
 Viçanço. Es sobrante de la casa de Juan y Anzola su
 padre. Ha sido criado de don mill mrd y otros señores
 de la casa de don mill mrd y otros señores

27. Annotazione del ruolo di bordo della *Trinidad* (elenco dei "sobresalientes") relativa ad "Antonio Lombardo (Pigafetta), criado del dicho capitán (Magellano), natural de Viçanço que es en Lombardia, hijo de Juan y Anzola su muger" (AGI, Siviglia, *Contratación* 5090, f. 52r).

GRADO O MANSIONE	NOME ABITUALE IN SPAGNOLO	NOME E COGNOME ITALIANI ACCERTATI	PATERNITA' E MATERNITA'	STATO CIVILE E NOME DEL CONIUGE	LUOGO D'ORIGINE	NAVE
"marinero"	Martín Ginovés	Martino Forte	figlio di Domenico Forte e di Caterina Nariza (Narice)		Sestri Ponente	Trinidad
"marinero"	Baptista Genovés	Battista ...		Coniugato con Bianchinetta (o Bianchina)	Genova	Trinidad
"marinero"	Tomás de Natin	Tommaso Nattino (o Natino)	figlio di Giovanni Nattino		Sestri Ponente	Trinidad
"paje"	Juan Ginovés	Giovanni Recco	figlio di Bartolomeo Recco e Xaqueta (=Jachetta, Giacometta)		Porto Maurizio (Imperia)	Trinidad
"sobresaliente", "criado" del capitano generale Magellano	Antonio Lombardo	Antonio Pigafetta (probabilmente Francesco Antonio Pigafetta)	figlio di Giovanni e Angela		Vicenza	Trinidad
"marinero"	Jacome de Meçina	Giacomo Pinto	figlio di Giovanni Pinto e Polissena (de) Velara		Messina	San Antonio

GRADO O MANSIONE	NOME ABITUALE IN SPAGNOLO	NOME E COGNOME ITALIANI ACCERTATI	PATERNITA' E MATERNITA'	STATO CIVILE E NOME DEL CONIUGE	LUOGO D'ORIGINE	NAVE
"grumete"	Lucas de Meçina	Luca Salvatori	figlio di Antonio Salvatori e Vincenza		Messina	San Antonio
"grumete"	Juan Ginovés	Giovanni Gravallo (o Gravaglio)	figlio di Luigi Gravallo e Giovanna Natarca (o Natarea, o Natarella)		Savona	San Antonio
"sobresaliente", "criado" del capitano Gaspar de Quesada	Alonso Coto (talora Cota, o Cotta)	Alfonso Coto	figlio di Cristoforo Coto e Benedetta		Pieve Ligure	Concepción
"sobresaliente", "merino"	Martín de Judicibus	Martino de Judicibus	figlio di Pietro de Judicibus e Bianca Xerel		Savona	Concepción
"maestre"	Antonio Salamón (o Antón Salomón)	Antonio Salamone (o Salomone)		coniugato con Giovanna Ferrer	Trapani	Victoria
"marinero"	Miguel Veneçiano	Michele Arrighietto (Arguyeto in spagnolo), o Arrighetto	figlio di Francesco Arrighietto e Maria		Brescia	Victoria
"marinero"	Nicolás (talora Nicolás Ginovés)	Nicola ...			Genova	Victoria

GRADO O MANSIONE	NOME ABITUALE IN SPAGNOLO	NOME E COGNOME ITALIANI ACCERTATI	PATERNITA' E MATERNITA'	STATO CIVILE E NOME DEL CONIUGE	LUOGO D'ORIGINE	NAVE
"marinero"	Nicolao de Capua	Nicolao Trangone	figlio di Giacomo Trangone ed Emilia di Licata		Capua	Victoria
"marinero"	Benito Ginovés	Benedetto Schenago	figlio di Raimondetto Schenago e Janquina (=Bianchina)		Albenga	Victoria
"grumete"	Antonio	Antonio (de) Loso	figlio di Biagio (de) Loso e Giacomina		Varese Ligure	Victoria
"maestre" (poi "piloto")	Baltasar Ginovés	Baldassarre Palca		coniugato con Carlotta	Porto Maurizio	Santiago
"calafate"	Juan Garçia	Giovanni Garzia	figlio di Bartolomeo Garzia e Domenica		Genova	Santiago
"marinero"	Agustín	Agostino Bone	figlio di Andrea Bone e Battistina		Savona	Santiago
"marinero"	Domingo (talora Domingo Bautista)	Domenico Ponzoroni	figlio di Giovan Battista Ponzoroni (Punçorol), "maestre" della nave Trinidad, e di Bianca		Sestri, riviera di Genova (quasi certamente Sestri Ponente)	Santiago

NOTE

(1) J. H. PARRY, *La scoperta del Sudamerica*, trad. it., Milano 1981, p. 15.

(2) Cfr. J. MARICHAL, *¡22 años de Italia!*, articolo apparso sul quotidiano spagnolo *El País*, 30 maggio 1989, p. 15.

Queste giuste osservazioni del Marichal risultano pienamente confermate da recenti studi sugli insediamenti italiani (genovesi e fiorentini in particolare, ma anche di altre parti d'Italia) nel Sud della Spagna nei secoli XV e XVI, insediamenti che agirono come potenti veicoli di diffusione della cultura e della scienza del Rinascimento italiano nella penisola iberica. É ormai accertato, infatti, che in tale periodo l'"italianizzazione" della Spagna, oltre ad essere il risultato dell'influsso delle nuove correnti culturali provenienti dall'Italia, fu notevolmente agevolata dalla presenza di ricchi e potenti insediamenti commerciali italiani nelle più importanti città spagnole. Basti pensare che nel 1503 Marco Dandolo, ambasciatore in Francia della Repubblica di Venezia, notava con una certa preoccupazione che un "terzo di Genova" era in Spagna e che vi erano ben "trecento case di Genovesi", cioè trecento compagnie commerciali in possesso di "varie e tante ricchezze". Il quadro tracciato dall'ambasciatore veneziano sottolinea con molta chiarezza l'importanza che i genovesi avevano allora raggiunto nella penisola iberica, importanza che non era soltanto commerciale, ma anche politica e culturale (Cfr. in proposito A. BOSCOLO, *Gli insediamenti genovesi nel Sud della Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo*, in A. BOSCOLO - F. GIUNTA, *Saggi sull'età colombiana*, Milano 1982, pp. 11-32). Identiche considerazioni esprime la studiosa spagnola Consuelo Varela a proposito degli insediamenti fiorentini in Spagna e Portogallo, sottolineando altresì che "de las colonias mercantiles formadas por gentes procedentes de fuera de los reinos peninsulares, fue sin duda la italiana la más importante..., compuesta por individuos procedentes de distintas ciudades, repúblicas y señoríos: genoveses, florentinos, venecianos, sieneses, placentinos y piemonteses" (C. VARELA, *Colón y los florentinos*, Madrid 1988, p. 15).

(3) J. H. PARRY, *Op. cit.*, p. 15.

(4) Si veda, sull'argomento, il magistrale lavoro di R. ROMEO, *Le scoperte americane nella coscienza del Cinquecento*, Ricciardi, Milano-Napoli, 1954.

(5) Si ricordi, a questo riguardo, il caso di Amerigo Vespucci, nonché quello meno noto, ma senza dubbio significativo, dei numerosi costruttori navali, mastri d'ascia, calafati, "comitos" e "sota comitos" (comandanti e vice-

comandanti di ciurme), per un totale di 25 persone, che nel 1513 l'agente portoghese Lopo Carvalho contrattò direttamente a Savona per ordine del suo re, al fine di impiegarli su navi portoghesi dirette in Oriente. (Il documento che contiene l'elenco delle persone contrattate è edito in P. PERAGALLO, *Leone Pancaldo. Sussidi documentari per una sua monografia*, Lisbona 1895, Appendice, pp. 74-76).

(6) Come ricorda R. ALMAGIA', *Gli italiani primi esploratori dell'America*, Roma 1937, p. 302, 314-316, 343, Sebastiano Caboto "nato certamente a Venezia e di madre veneta", più volte, nel corso della sua vita, ebbe a dichiararsi veneziano e in certe occasioni cercò anche, ma inutilmente, di offrire i propri servizi alla repubblica di Venezia per la ricerca del cosiddetto passaggio a Nord-ovest.

(7) Tralasciando il caso ben noto del grande Cristoforo Colombo, basti pensare ad un personaggio come Vespucci, il quale, dopo aver compiuto due importantissimi viaggi transoceanici, uno al servizio della Spagna, l'altro al servizio del Portogallo, nel 1508 fu chiamato a ricoprire, presso la *Casa de Contratación* di Siviglia, l'alto ufficio di *piloto mayor*, con il compito di esaminare i piloti che intendessero intraprendere navigazioni alle Indie e di apprestare la carta ufficiale - il cosiddetto *padrón real* - delle terre nuovamente scoperte e delle rotte ad esse dirette, che avrebbe dovuto sostituire per l'avvenire tutte le carte e i rilievi fatti dai singoli naviganti e spesso divergenti fra loro; oppure si pensi a Sebastiano Caboto, il quale, dopo la morte di Vespucci, gli succedette nella prestigiosa carica di *piloto mayor* e, come capitano, diresse nel 1526 una spedizione che, sebbene sfortunata, doveva condurlo alla prima sistematica esplorazione del vasto bacino del Río de la Plata.

(8) Cfr. in proposito R. ALMAGIA', *Op. cit.*, p. 284 e 376, e particolarmente i fondamentali lavori di A. MAGNAGHI, *Amerigo Vespucci*, 2 voll., Roma 1924 (soprattutto l'edizione riveduta, in un solo volume, del 1926, corredata di numerose fotografie e riproduzioni di carte antiche) e di G. CARACI, *Questioni e polemiche vespucciane*, in "Memorie geografiche", 2 voll., Firenze 1955-56.

Che i dati raccolti da Vespucci nel corso della sua navigazione lungo l'estesissimo tratto di costa atlantica dal Brasile alla Patagonia fossero certamente noti a Magellano, risulta confermato dal fatto che le carte fornite al grande navigatore per la sua spedizione furono delineate da Nuño García de Torenó, il quale aveva strettamente collaborato con Amerigo Vespucci alla costruzione di carte per la navigazione quando il fiorentino

ricopriva l'ufficio di *piloto mayor* della *Casa de Contratación* con l'incarico di redigere il *padrón real* delle terre da poco scoperte. Da una dichiarazione resa dallo stesso Nuño García nel 1515 - a tre anni di distanza dalla morte di Vespucci - circa la posizione del Capo di S. Agostino, in Brasile, risulta, ad esempio, "que se debe dar credito a Amerigo... el cual fue al cabo de S. Agustín... y me decía muchas veces que podía poner el cabo en 8°, haciendo yo cartas en su casa; y después de sus días lo mismo he hecho" (doc. in M. Fernández de Navarrete, *Colección de los viages y descubrimientos*, ristampa Ed. Guaranía, Buenos Aires 1945, t. III, p. 320), parole che attestano senz'ombra di dubbio la derivazione vespucciana delle carte tracciate dal cartografo spagnolo.

Secondo J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, Santiago de Chile 1920, p. CLXXVII, l'ottimo lavoro svolto da Nuño García nella preparazione delle carte per la spedizione di Magellano fu ricompensato con decreto reale del 13 settembre 1519 - vale a dire, poco dopo la partenza della flotta da Siviglia per Sanlúcar de Barrameda - mediante il quale egli fu ricevuto "por piloto e maestro de hacer cartas de navegar", con stipendio di 30.000 maravedí all'anno.

Dall'elenco degli strumenti di bordo consegnati a Magellano poco prima della partenza della spedizione, consta infine che il navigatore ricevette 24 "cartas de marear" eseguite da Nuño García su pergamena (Cfr. M. Fernández de Navarrete, *Op. cit.*, t. IV, doc. XVII, p. 165).

(9) Di tale questione mi occuperò in un'opera dal titolo provvisorio *Plus Ultra: Italiani in America dopo Colombo, 1500-1550*, attualmente in preparazione. In essa mi propongo di studiare a fondo il contributo decisivo degli italiani alla scoperta, esplorazione ed organizzazione delle terre americane nel corso del cinquantennio che seguì alla grande scoperta colombiana, periodo che, per ardimento di imprese e per importanza dei risultati conseguiti, coincide con la fase veramente epica dei viaggi transoceanici. Rientrano in questo mio progetto di studio alcuni scritti che già ebbi occasione di pubblicare negli scorsi anni e che mi permetto di ricordare: *Mercurino Arborio di Gattinara e l'America. Documenti inediti per la storia delle Indie Nuove nell'archivio del Gran Cancelliere di Carlo V*, Biblioteca della Società Storica Vercellese, Vercelli 1981; *Plus Ultra e Non Plus Ultra* (recensione a F. Ambrosini, *Paesi e mari ignoti. America e colonialismo europeo nella cultura veneziana, secc. XVI-XVII*, Deputazione di Storia Patria per le Venezie, Venezia 1982), in "Bollettino Storico Vercellese", n. 19 (1982), pp. 109-112; *Mito imperiale e America in una rara edizione del Cinquecento*, in "Bollettino Storico Vercellese", n. 20-21 (1983), pp. 5-70; *Alcuni documenti inediti per la biografia di Amerigo Vespucci*, in "Terra

Ameriga”, n. 44-45, Genova 1986, pp. 55-62; *Alla ricerca del passaggio a Nord-Ovest: un pilota piemontese e un'ignorata spedizione inglese del 1527*, in “Bollettino Storico Vercellese”, n. 31 (1988), pp. 5-51; *Mercurino Arborio di Gattinara e un intervento legislativo del 1526 nella vita di Santo Domingo*, in “Bollettino di Studi” dell'Ass. Culturale, Gattinara, a. XXVI, n. 12 (1988), pp. 25-32. Nel quadro del progetto da me poc' anzi accennato, ho tenuto, nell'ottobre del 1988, un seminario per gli studenti dei Dipartimenti di Storia e di Italiano dell'Università di Saragozza sul tema: *Il contributo italiano alla nascita e all'affermazione dell'impero di Carlo V*. Tale seminario è stato articolato in due sessioni: *Italiani e monarchia universale asburgica* e *Italiani e America al tempo di Carlo V: la componente “transoceanica” del mito imperiale asburgico*. Nell'ottobre del 1989, in occasione della XII “Feria Internacional del Libro” di Montevideo, ho inoltre tenuto una conferenza su *Italiani in America dopo Colombo*, organizzata dall'Istituto Italiano di Cultura in Uruguay, nella quale ho trattato dei primi navigatori italiani che esplorarono il Río de la Plata. Successivamente, nell'agosto del 1991, ho tenuto presso l'Istituto Italiano di Cultura di Montevideo un corso di cultura per docenti e italianisti, articolato in quattro conferenze su: *L'altro Rinascimento: Italiani sui mari nel XVI secolo*.

Sono infine lieto di poter annunciare l'imminente pubblicazione sulla rivista “Annali d'Italianistica” della University of North Carolina, Chapel Hill (U.S.A.), di un mio saggio dal titolo: *Un Robinson Crusoe genovese del Cinquecento e la fonte di un progettato capitolo della “Historia General y Natural de las Indias” di Gonzalo Fernández de Oviedo*.

- (10) Fra i pochi studiosi italiani che si sono interessati, almeno occasionalmente, al contributo dei nostri marinai alla spedizione di Magellano, si vedano: A. DA MOSTO, *Relazione di Antonio Pigafetta sul primo viaggio intorno al globo* (edizione critica dell'opera di Pigafetta), in “Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana per il IV centenario della scoperta dell'America”, Roma 1894, parte V, vol. II; P. PERAGALLO, *Leone Pancaldo. Sussidi documentari*, op. cit.; L. HUGUES, *Juan Bautista genovese. Notizie sommarie*, in “Raccolta di documenti e studi”, cit., parte V, vol. II; G. JACHINO, *Leon Pancaldo. Saggio storico-critico*, Savona 1900; F. NOBERASCO, *Un compagno di Magellano. Leon Pancaldo savonese*, Savona 1929; C. MANFRONI, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta, seguita del Roteiro d'un pilota genovese*, Milano 1928. Si tratta, per lo più, di brevi articoli su compagni italiani di Magellano quali Juan Bautista genovese e Leone Pancaldo, o di introduzioni a edizioni della celebre relazione di Antonio Pigafetta, nelle

quali è contenuto qualche fugace accenno alla partecipazione di marinai italiani alla spedizione di Magellano.

Ancora più scarsi, ovviamente, i contributi di studiosi stranieri, i quali si limitano a rapidissimi cenni.

- (11) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud 1492-1616*, trad. it., Milano 1978, p. 284.
- (12) *Ibid.*, p. 284
- (13) A. PIGAFETTA, *Relazione del primo viaggio intorno al mondo*, ed. a cura di C. Manfroni, Milano 1928, p. 72.
- (14) Vari autori, anche recenti, hanno sostenuto che i partecipanti alla spedizione di Magellano furono 239. Tuttavia, come già ebbe ad osservare M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, pp. 22-26, tale numero risulta esatto se si tengono presenti soltanto alcuni dei documenti relativi alla spedizione, mentre, ad un più attento confronto fra i vari elenchi esistenti di partecipanti all'impresa, il loro numero sale in realtà a 265.
- (15) Del *Roteiro* del pilota genovese e della sua attribuzione al genovese Giovan Battista de Punçorol o al savonese Leone Pancaldo, tratterò in particolare nell'Appendice al presente volume, appositamente dedicata allo studio del problema.
- (16) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, p. 70 e doc. XXVII, p. 268. I tre governatori della flotta ebbero i seguenti incarichi: Gonzalo Gómez de Espinosa, capitano generale e capitano della nave *Trinidad*; Juan Sebastián de Elcano, capitano della *Victoria*; Giovan Battista de Punçorol, “maestre” dell'*armada*.
- (17) La lettera del capitano de Brito è edita in P. PERAGALLO, *Leone Pancaldo. Sussidi documentari*, op. cit., doc. II, pp. 20-35. Su questo importantissimo documento avrò occasione di soffermarmi in seguito più volte nelle schede dedicate ai singoli partecipanti italiani alla spedizione.
- (18) Limitandomi ad una soltanto delle numerose carenze che si riscontrano in non poche opere dedicate alla spedizione di Magellano, e soffermandomi semplicemente sulle parti di esse che contengono qualche rapido accenno alla partecipazione italiana, è sufficiente ricordare che tali studi non solo non offrono neppure alcuna certezza circa l'esatto numero dei marinai

italiani che seguirono Magellano (si oscilla, a questo proposito, con incredibile leggerezza e senza alcun controllo delle fonti disponibili, da affermazioni generiche del tipo “presero parte alla spedizione anche alcuni italiani” o “fu arruolato anche un piccolo contingente di marinai italiani”, ad altre tanto perentorie quanto errate, quali: “in totale 22 italiani”, “20 italiani si imbarcarono”, o “23 erano gli italiani” ...), ma persino di quelli più noti essi forniscono dati inesatti o informazioni tanto imprecise da rivelare una lettura assai poco attenta dei documenti disponibili, se non addirittura l'ignoranza degli stessi.

(19) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *op. cit.*, t. IV; P. PASTELLS, *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, Madrid 1920, 2 voll. (La spedizione di Magellano è studiata nel vol. I, che riporta in appendice vari documenti); J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile*, Santiago de Chile 1888, vol. I e II; J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, *op. cit.* (particolarmente importante l'appendice documentaria). Alcuni documenti pubblicati in questi studi fondamentali, sono stati più di recente ripresi, anche se non sempre con la dovuta esattezza, da S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, *cit.*, opera di piacevole lettura destinata ad un più vasto pubblico.

(20) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos (Anexo a la Memoria Universitaria)*, Santiago de Chile 1920, pp. 60-98. Si tratta di un supplemento documentario alla celebre opera dello stesso Medina intitolata *El descubrimiento del Océano Pacífico*, *cit.*, nota appunto come *Memoria Universitaria*. Tale importante supplemento sarà d'ora in poi citato semplicemente come J. T. MEDINA, *Anexo*.

(21) Il fascicolo si trova presso l'*Archivo General de Indias* di Siviglia, *Contratación, 5090* (d'ora in poi citato come AGI, *Contratación, 5090*) insieme a vari altri documenti relativi alla spedizione di Magellano ed è uno degli elenchi più completi ed interessanti di coloro che si arruolarono per partecipare alla spedizione.

Esso elenca, nave per nave, con indicazione delle paghe da ciascuno percepite, i vari membri degli equipaggi dei cinque velieri affidati a Magellano - nell'ordine, *Trinidad* (nave capitana), *San Antonio*, *Victoria*, *Concepción* e *Santiago* - iniziando con i “maestres” (nostromi capi, vice-comandanti) e i “contra-maestres” (vice-nostromi), per passare via via, in ordine decrescente di grado, agli uomini d'arte (“carpinteros”, “calafates”,

ecc.), agli artiglieri (“lombarderos”), ai marinai scelti (“marineros”), ai mozzi (“grumetes”) e agli apprendisti mozzi (“pajes”).

L'elenco, che è certamente il ruolo di bordo dei partecipanti alla spedizione, redatto poco prima della partenza, è infine integrato da un altro, sempre suddiviso nave per nave, nel quale sono registrati i cosiddetti “sobresalientes” (soprannumerari), per ciascuno dei quali viene specificato se si tratta di un “criado” del capitano (servitore, uomo di fiducia), o dell’ “alguacil mayor” (ufficiale di giustizia della flotta), o di un “merino” (addetto al servizio di polizia), o di un cappellano, ecc.

Le varie parti che costituiscono il manoscritto, sono nell'ordine intitolate:

- 1) “Relación del sueldo que se pagó a los marineros, grometes y pajes que van en la nao... que ha nombre la *Trinidad*”;
- 2) “Sueldo que se pagó a los marineros y grometes y pajes que van en la nao *Sant Antonio*”;
- 3) “Sueldo que se pagó a los marineros y grometes y pajes de la nao nombrada la *Victoria*”;
- 4) “Sueldo que se pagó a los marineros y grometes y pajes de la nao *Concepción*”;
- 5) “Sueldo que se pagó a los marineros y grometes y pajes de la nao nombrada *Santiago*”;
- 6) “Relación del sueldo que se pagó a los sobresalientes... que van en las dichas cinco naos”.

A proposito dei “sobresalientes”, desidero avvertire che questo appellativo, già in uso nella marina remica medioevale (“supersalientes”), ebbe sempre - come osserva giustamente il Manfroni, *Op. cit.*, p. 14 - l'unico significato, del resto rispondente all'etimologia, di persone che salgono a bordo delle navi, non come vogatori o marinai, ma come combattenti. Questo significato si conservò anche presso le marine dell'età moderna e soprattutto in Spagna.

Certamente esistevano varie categorie di combattenti: i nobili, di pesante armatura, e i non nobili, artiglieri e balestrieri; ma di questa distinzione non vi è traccia né nel ruolo di bordo da me poc' anzi descritto, né in altri elenchi degli equipaggi delle navi di Magellano, nei quali, dopo il comandante e i piloti, non vi sono che “maestres”, “contra-maestres”, marinai e mozzi e, a parte, i “sobresalientes”.

Il ruolo di bordo sopra illustrato, indica inoltre il luogo d'origine di ciascun partecipante alla spedizione, il nome dei genitori, o di uno solo di essi, e talora, per i coniugati, il nome della moglie; il che lascia supporre che l'elenco fu compilato non solo come rendiconto delle spese sostenute per l'arruolamento degli equipaggi sino al momento del loro imbarco, ma, con ogni probabilità, anche allo scopo, in caso di morte durante la spedizione,

di rintracciare i familiari delle persone decedute.

Il documento riveste pertanto un'importanza non indifferente, poiché fornisce, in non pochi casi, dati anagrafici di indubbia utilità che possono servire come punto di partenza per ricerche specifiche su taluni compagni di Magellano che si distinsero nel corso della grande impresa, ma delle cui vite non conosciamo finora quasi nulla.

Questo importantissimo manoscritto verrà da me ampiamente utilizzato nel corso del presente studio, in quanto esso contiene dati generalmente ignorati e praticamente inediti circa i compagni italiani di Magellano.

(22) I dati qui riportati circa i tempi di navigazione nella vasta zona interessata dal commercio delle spezie in Oriente e da Lisbona alle Isole delle Spezie e ritorno sono forniti da M. MILANESI nell'ed. Einaudi da lei curata della raccolta di G. B. RAMUSIO, *Navigazioni e viaggi*, Torino 1979, vol. II, p. 833.

(23) M. MILANESI, *Op. cit.*, p. 833.

(24) Secondo l'opinione tradizionalmente accettata, Magellano, indignato per talune ingiuste accuse (dalle quali era però riuscito a disculparsi) mosse al suo comportamento in occasione di una spedizione militare portoghese alla quale aveva preso parte contro la città marocchina di Azamor (1513) e contrariato dal successivo rifiuto opposto dal re di Portogallo ad una sua istanza di aumento dello stipendio di cui godeva come gentiluomo di Corte, avrebbe chiesto licenza al sovrano di lasciare il Portogallo e di offrire ad altri i propri servizi, ottenendo l'assenso reale (Cfr. in proposito J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. XXXIII-XXXV; G. DAINELLI, *L'impresa di Magellano*, Torino 1965, p. 45). Secondo alcuni autori, la decisione di Magellano di abbandonare il Portogallo per passare in Spagna, sarebbe invece dovuta al rifiuto opposto dal re di Portogallo al progetto del navigatore di raggiungere le Molucche per la rotta occidentale, rotta che il sovrano dovette ritenere meno vantaggiosa di quella già ben nota e da tempo percorsa dalle sue navi. A causa di questo rifiuto, Magellano si sarebbe visto costretto a rivolgersi alla Spagna (Cfr. in proposito J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. LXXXVI-LXXXVII, il quale avverte però, giustamente, che gli assertori di questa ipotesi furono tutti spagnoli, i quali scrissero molto tempo dopo gli avvenimenti senza peraltro produrre alcuna prova documentaria a sostegno delle proprie congetture.).

(25) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit.,

pp. LXXXVII-XCIII.

(26) Come già ebbe a ricordare M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, p. 3, non bisogna confondere l'antica misura di capacità in "toneles", usata per la stazza delle navi, con quella in tonnellate, in quanto le due misure differiscono notevolmente. Osserva il Navarrete al riguardo che mentre i biscaglinesi indicavano anticamente la stazza delle navi in "toneles", i sivigliani la esprimevano invece in "toneladas". Le due misure erano in rapporto di 5 a 6, cosicché, ad esempio, 10 "toneles" equivalevano a 12 "toneladas". Tenendo presente la differenza fra le due misure, ho ritenuto opportuno fornire indicazione della stazza di ciascuna delle cinque navi di Magellano in "toneles", come appare appunto nei documenti relativi alla spedizione (Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, doc. XVII, pp. 149-150), e calcolare anche la stazza corrispondente in tonnellate. Ciò al fine di correggere i vistosi errori che si notano al riguardo in numerose opere dedicate alla spedizione di Magellano, sia straniere che italiane, recenti e non, le quali non solo confondono sistematicamente "toneles" con "toneladas", ma riportano talora dati che addirittura non hanno riscontro alcuno nei documenti relativi all'allestimento della flotta. Basti citare, a questo riguardo, un lavoro pur meritevole sotto molti aspetti quale quello di S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 288, nel quale la *Trinidad* viene indicata come "nave di 100 tonnellate" in un apposito capitolo dedicato all'organizzazione della flotta e degli equipaggi di Magellano, mentre un simile valore non concorda affatto né con quello espresso in "toneles" nei documenti del tempo, né con quello calcolato in tonnellate.

(27) A quel tempo l'attuale Río de la Plata era detto *Río de Solís* dal nome dello sfortunato capitano Juan Díaz de Solís, il quale, a capo di una spedizione spagnola, nel 1516 aveva in parte risalito l'estuario dell'immenso fiume, trovandosi poi la morte per mano degli indigeni che abitavano la zona (Cfr. S. E. MORISON, *Op. cit.*, pp. 249-250. Su Juan Díaz de Solís è ancora fondamentale l'opera di J. T. MEDINA, *Juan Díaz de Solís*, Santiago de Chile 1897, 2 voll.).

(28) C. ERRERA, *L'epoca delle grandi scoperte geografiche*, Milano 1926 (3^a ed.), p. 372.

(29) Come è noto, tale ammutinamento fu capeggiato, oltre che dal Cartagena, da Gaspar de Quesada, capitano della *Concepción*, e da Luis de Mendoza, capitano della *Victoria*. Il Mendoza fu ucciso durante il tumulto che seguì

all'ammutinamento, mentre il Quesada, una volta domata la ribellione, fu condannato a morte da Magellano.

Quanto al Cartagena, già capitano della *San Antonio*, destituito per precedenti contrasti con Magellano, anch'egli fu condannato a morte, ma la sentenza non venne eseguita. Più tardi il capitano generale lo abbandonò per punizione lungo la costa deserta della Patagonia insieme ad un suo complice, il chierico Pedro Sánchez de la Reina.

(30) Cfr. A. PIGAFETTA, *Op. cit.*, p. 111.

(31) Cfr. l'elenco dei caduti fornito da M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, pp. 63-64.

(32) Per tutti questi importanti avvenimenti, cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, pp. 74-75 e doc. XXVII, pp. 268-270.

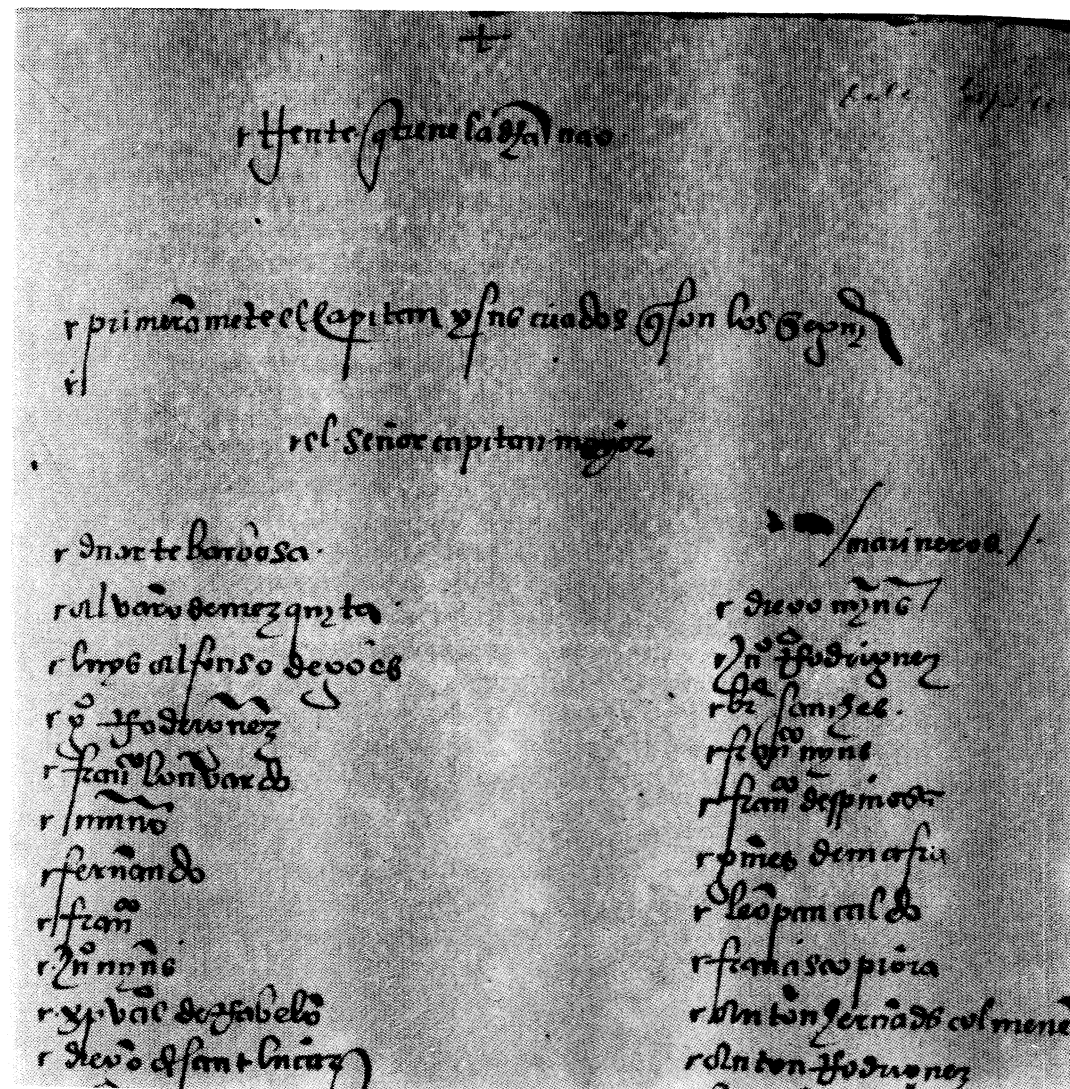
(33) L'episodio viene così narrato dal cronista spagnolo A. de HERRERA, *Historia general de los Castellanos en las Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, Madrid 1601-1615, Dec. 3ª, lib. 4º, cap. 2, p. 112, ed è sostanzialmente confermato dalla deposizione resa al Consiglio delle Indie in Valladolid il 2 agosto 1527 dallo stesso capitano della *Trinidad*, Gonzalo Gómez de Espinosa, da poco rientrato in Spagna dopo essere rimasto a lungo prigioniero dei portoghesi prima in Oriente e poi a Lisbona. Il testo della deposizione di Gómez de Espinosa si può leggere in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, pp. 343-344.

(34) Di questi episodi seguiti alla cattura della *Trinidad* da parte dei portoghesi, avrò occasione di occuparmi in maniera più circostanziata in seguito, trattando delle vicende in cui furono coinvolti i superstiti italiani di quella nave.

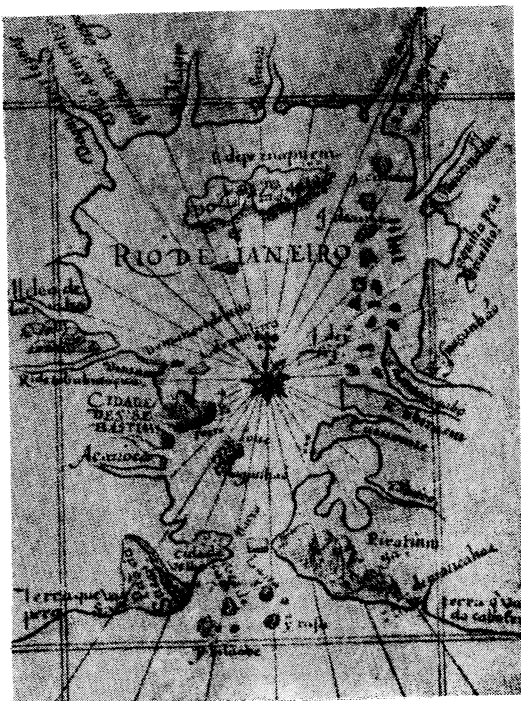
(35) Cfr. n. 21 e testo del presente studio fra le note 18 e 22.

(36) Si tratta di un manoscritto conservato presso l'*Archivo General de Indias* di Siviglia, *Contratación* 3255, anno 1518-19 (d'ora in poi citato come AGI, *Contratación*, 3255), composto di 108 fogli ed intitolato "Relación de gastos hechos para la armada de Fernando de Magallanes". Esso non va confuso con altri documenti già noti che recano titoli di simile tenore o talora identici.

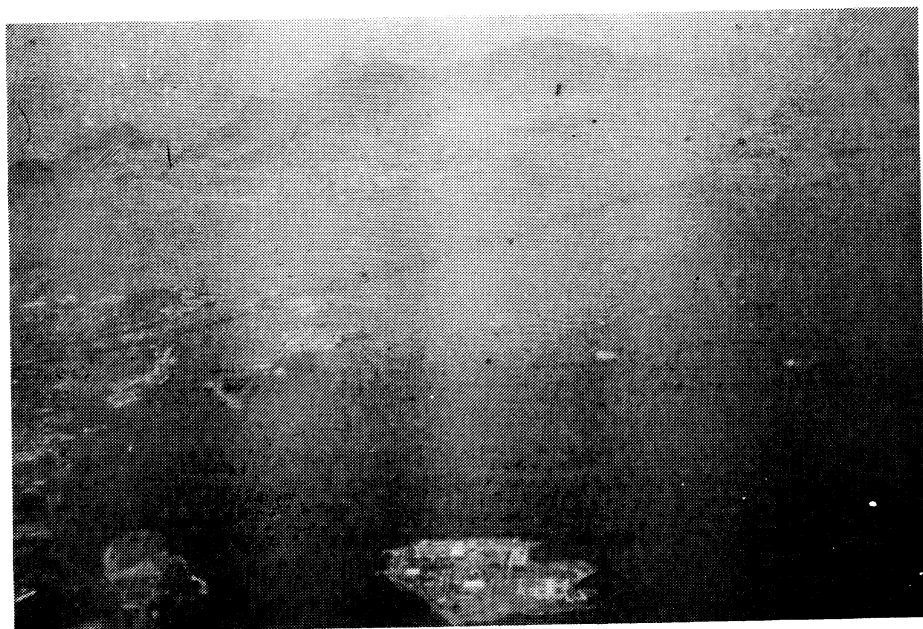
(37) Si veda quanto già detto a questo riguardo nella n. 2.



28. Elenco dei "criados" di Magellano (nella colonna di sinistra) assegnati alla nave *Trinidad*. Al quinto posto, dopo il capitano generale, figura Pigafetta, con il nome di **Francisco**, anziché Antonio, **Lonbardo**. Nella colonna di destra sono registrati vari marinai della *Trinidad*, fra i quali i savonesi Francesco Piora e Leone Pancaldo (AGI, Siviglia, *Patronato*, 34, ramo 10).



29. La baia di Rio de Janeiro in una carta portoghese della fine del XVI sec. Si notino, lungo il litorale, le elevazioni che caratterizzano la zona, fra le quali il celebre "Pão de Açúcar" (Dal codice *Roteiro de todos os Sinais... que há na costa do Brasil*, Biblioteca da Ajuda, Lisbona).



30. Foto aerea della baia di Rio de Janeiro.

(38) Cfr. n. 5.

(39) Desidero avvertire, a questo riguardo, che i dati succinti raccolti da J. T. Medina sui vari partecipanti alla spedizione (Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. CCCXL-CCCCLV), risultano ormai, in non pochi casi, invecchiati ed inesatti. Per quanto attiene in particolare alle brevi note biografiche dello studioso che si riferiscono a compagni italiani di Magellano, va osservato che esse sono decisamente insufficienti e sovente viziate da storpiature e fraintendimenti, come appunto vedremo nel corso del presente lavoro. Ciò nonostante, lo studio della spedizione realizzato dal Medina si può ancor oggi considerare come uno dei più validi sull'argomento.

(40) *Capitano*: Ferdinando Magellano, capitano generale della spedizione. *Capitani successivi*: Duarte Barbosa, solo per alcuni giorni, dopo la morte di Magellano, in quanto fu anch'egli ucciso di lì a poco durante il banchetto di Cebu; João de Carvalho, poi destituito; Gonzalo Gómez de Espinosa.

(41) Il grado di "maestre" della *Trinidad* (nostromo capo, vice-comandante) di Giovan Battista de Punçorol viene indicato nel titolo con cui inizia il ruolo di bordo contenuto nel manoscritto AGI, *Contratación*, 5090, f. 42r.: "Relación del sueldo que se pagó a los marineros, grometes y pajes que van en la nao... que ha nombre la *Trinidad* en la qual va Fernando de Magallanes capitán mayor de la dicha armada, de la qual es *maestre* Juan Baptista de Punçorol, el qual dicho sueldo començaron a ganar desde dies de agosto de mill y quinientos y dies y nueve años".

(42) AGI, *Contratación*, 5090, f. 42r. Fornisco qui di seguito la traduzione italiana del passo citato, avvertendo fin d'ora che tutte le parti del ruolo di bordo relative ai compagni italiani di Magellano, che ho direttamente trascritto dal manoscritto originale conservato presso l'archivio savigliano, verranno parimenti tradotte nelle note successive. Fornirò inoltre anche la traduzione italiana di taluni passi di documenti particolarmente significativi che dovrò di volta in volta citare nel testo. Ecco, intanto, la traduzione dell'annotazione del ruolo di bordo che si riferisce a Giovan Battista de Punçorol: "Giovan Battista de Punçorol, nativo di Sestri, che è nella riviera di Genova, marito di Bianca, deve avere uno stipendio di 3000 maravedí al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di sei mesi anticipati, 18.000 maravedí".

- (43) Anche il passo del ruolo di bordo che si riferisce a Domenico de Punçorol, figlio di Giovan Battista, del quale tratterò più avanti, non fornisce alcuna indicazione in merito, poiché Domenico viene ivi semplicemente ricordato come figlio del “maestre” della *Trinidad*, senza alcuna precisazione in ordine al luogo di nascita.
- (44) Vanno completamente scartate le varianti *de Punçozol* (in P. PASTELLS, *Op. cit.*, vol. I, p. 213) e *de Pinzorol / de Pinzerol* (rispettivamente in J. T. MEDINA, *Anexo*, p. 60, e J. T. MEDINA, *El descubrimiento*, p. CCCCXXIV), in quanto dovute ad errata trascrizione dai documenti originali. Allo stesso modo, va decisamente scartata come trascrizione errata anche la lezione *Costre*, anziché *Cestre*, data dal Pastells (*Op. cit.*, I, p. 213) per quanto concerne il luogo di nascita di “maestre” Giovan Battista.
- (45) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, p. 12, n. 1.
- (46) Cfr. A. de HERRERA, *Op. cit.*, Dec. 2^a, lib. IV, cap. III, il quale così ricorda Giovan Battista: “Maestre Juan Bautista de Poncevera”.
- (47) Cfr. M. G. CANALE, *Storia del commercio, dei viaggi, delle scoperte e carte nautiche degli italiani*, Genova 1866, p. 369.
- (48) Cfr. H. HARRISSE, *Jean et Sebastien Cabot. Leur origine et leurs voyages*, Paris 1882, p. 188 e segg.
- (49) Cfr. *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana del Quarto Centenario dalla scoperta dell’America*, Roma 1892-93, parte III, vol. II, p. 272.
- (50) Cfr. L. HUGUES, *Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di Magellano*, in “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, XV, 1881, p. 10 e segg.
Lo stesso Hugues scrisse una nota biografica, non sempre precisa, di Giovan Battista, intitolata *Juan Bautista Genovese. Notizie sommarie*, edita nella già citata *Raccolta Colombiana*, parte V, vol. II, pp. 253-262.
- (51) G. JACHINO, *Leon Pancaldo. Saggio storico critico*, Savona 1900, p. 20.
- (52) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacifico*, cit., p. CCCCXXV.

- (53) B. DELL’AMORE, *F. Magellano e il primo viaggio di circumnavigazione del globo*, Torino 1928, p. 89.
- (54) C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 280.
- (55) *Ibid.*, p. 280. A proposito di questo presunto trasferimento della famiglia di Giovan Battista da Ponte Curone al mare, desidero osservare che effettivamente vi fu, sin dal Medioevo, una forte emigrazione da vari luoghi dell’Appennino ligure verso la zona costiera, e soprattutto verso Genova, sulla quale tali centri gravitavano economicamente e politicamente. Particolarmente significativa fu, ad esempio, l’emigrazione verso Genova e il mare di numerosissimi abitanti di Parodi Ligure, luogo dell’Appennino attualmente in provincia di Alessandria, dal quale fu derivato un cognome - Parodi, appunto - che è il primo in ordine di frequenza a Genova (Cfr. in proposito E. DE FELICE, *Dizionario dei cognomi italiani*, Milano 1978, p. 189). In mancanza di documenti che attestino l’origine della famiglia di Giovan Battista dal luogo di Ponte Curone ed il successivo trasferimento di essa verso il mare, nulla autorizza però a ritenere che il cognome del “maestre” derivi effettivamente dal piccolo centro dell’Appennino come vorrebbe il Manfroni.
- (56) P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 10, ritiene che l’ecclesiastico cui è indirizzata questa lettera, datata da Mozambico, 20 ottobre 1525, sia il celebre Juan Rodríguez de Fonseca, vescovo di Burgos, a quel tempo attivissimo nell’organizzazione delle spedizioni navali spagnole. La lettera è pubblicata dallo studioso a pp. 36-40 del saggio citato.
- (57) Lettera datata da Mozambico, 25 ottobre 1525, edita in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, pp. 41-45.
- (58) Cfr. in proposito F. NOBERASCO, *Un compagno di Magellano. Leon Pancaldo savonese*, Savona 1929, p. 29 e G. ROSSO, *Italiani esploratori d’America*, Genova 1950, § IV.
- (59) Il doc. è edito in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, cit., I, p. 94.
- (60) La qualifica di “piloto de Su Alteza” indicava che il pilota era stato autorizzato dalla *Casa de Contratación* di Siviglia.
- (61) In P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 25 (“già navigò su navi di Vostra

Altezza”). Un estratto della lettera del capitano de Brito, in trad. spagnola, è edito in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV. doc. XXX, pp. 277-283, ma non è sempre fedele all’originale portoghese.

(62) In P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 33 (“il *maestre*, che si chiama Giovan Battista, il quale è l’uomo principale che essi avevano, poiché, dopo che uccisero Ferdinando Magellano, fu colui che condusse questa flotta alle Molucche”).

(63) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCXXIV, ritiene probabile, a questo proposito, che Giovan Battista già avesse partecipato a qualche viaggio portoghese diretto alle Indie Orientali, ipotesi che a mio avviso parrebbe autorizzata dal contesto stesso in cui il capitano de Brito fornisce la notizia circa il servizio precedentemente prestato dal “maestre” genovese su navi portoghesi, quasi volesse avvertire il suo re del pericolo che il Portogallo avrebbe potuto correre in Oriente lasciando in libertà un uomo così esperto di navigazione come Giovan Battista.

(64) In J. T. MEDINA *Colección de documentos inéditos*, cit., I, p. 94 (“da circa dieci mesi”).

(65) La notizia risulta dalla “Relación del sueldo que ha de haber el capitán F. de Magallanes” redatta alcuni anni dopo la morte di Magellano e del Puncorol, edita in J. T. MEDINA, *Anexo*, pp. 195-197.

(66) Cfr. n. 36.

(67) AGI, *Contratación*, 3255, ff. 84v-85r.

(68) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell’America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 277.

(69) AGI, *Contratación*, 3255, f. 88r.

(70) AGI, *Contratación*, 3255, f. 90r.

(71) La preminenza di Giovan Battista rispetto agli altri “maestres” suoi colleghi, sembrerebbe in certo qual modo confermata dal particolare risalto con cui egli viene ricordato nel titolo stesso del ruolo di bordo che già ho avuto occasione di citare (cfr. n. 41).

(72) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCXXV (“la sua vera guida, sia perché egli era considerato il più abile dei marinai che rimanevano, sia perché, forse, aveva navigato in precedenza nei mari delle Indie Orientali”).

(73) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. 87-93 della sezione “Documentos”.

(74) Il testo di questa lettera di Elcano è edito in J. T. MEDINA, *Anexo*, doc. CX, pp. 291-294. (“dei trattati di pace e di amicizia di tutti i re e signori delle suddette isole, firmati di loro pugno, i quali promettevano di ubbidire a lui come al loro re e signore”).

(75) La lettera fu pubblicata a cura di E. GELCICH in un opuscolo dal titolo *Zwei briefe über die Magellanische Weltumseglung*, Vienna 1889, pp. 7-8.

(76) La *Victoria* partì effettivamente il 21 dicembre 1521, ossia lo stesso giorno in cui Giovan Battista scrisse la sua lettera.

(77) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. VI, pp. 93-94.

(78) Cioè, ad arabi e cinesi.

(79) P. M. ANGLERII, *Opus epistolarum*, Amstelodami 1670, epistola 628 del 15 settembre 1518.

(80) Come ricorda G. GALLIANO, *I cartografi della famiglia Antonelli*, in “Atti del III Convegno internazionale di studi colombiani” (Genova, 7-8 ottobre 1977), Civico Istituto Colombiano, Genova 1979, p. 361, “dopo la scoperta del Nuovo Mondo, la ricerca di un passaggio dall’Atlantico al Pacifico divenne l’obiettivo più importante delle spedizioni esplorative nell’America centromeridionale; l’attraversamento dell’istmo, compiuto da Balboa nel 1513, confermando l’esistenza di un altro mare sulla via delle Indie, stimolò ancor più la ricerca di un passaggio diretto. Anche dopo l’impresa di Magellano, i tentativi in tal senso non cessarono e, perduta la speranza di trovare una via navigabile naturale, si ricominciò a pensare all’apertura di un canale; lo stesso Cortés aveva informato Carlo V della necessità di progettare un canale navigabile. Dopo che nel

1520 Alvaro de Saavedra Cebrón aveva segnalato un passaggio attraverso il Darién, lo stesso sovrano aveva disposto di iniziarne lo studio, anche se da molti l'impresa era ritenuta irrealizzabile". Fra i progetti per l'apertura di un canale navigabile nell'America centrale, la studiosa ricorda, in particolare, quello effettuato da Giovanni Battista Antonelli (*Juan Bautista el viejo*, per distinguerlo dal fratello Battista e dal figlio di quest'ultimo, Giovan Battista, detto *Juan Bautista el mozo*), il quale "nel 1529 era in Nicaragua, dove studiava la possibilità di aprire un canale che permettesse alle navi spagnole... il passaggio dal Mar delle Antille al Pacifico". Per ulteriori notizie sull'argomento, cfr. A. A. MICHIELI, *Il contributo dell'Italia all'opera del Canale di Panama*, in "Atti del IX Congresso Geografico Italiano" (Genova, 1924), Genova 1925, II, pp. 206-216.

- (81) La lettera, così come appare nella trascrizione pubblicata nell'opuscolo edito dal Gelcich (cfr. n. 75), reca la firma *Capitano de Pons.*, in forma abbreviata, la quale sta certamente per *Ponsoron*. Quanto al titolo di capitano che qui si attribuisce Giovan Battista, esso potrebbe in certo qual modo essere giustificato dal fatto che in quel momento egli era uno dei tre "governatori" della flotta.
- (82) Si tratta del figlio Domenico (*Domingo*), il quale, dopo aver partecipato alla spedizione come marinaio della *Santiago*, morì durante il viaggio di ritorno in Spagna a bordo della *Victoria*. Per le notizie su questo personaggio, si veda l'apposita scheda a lui dedicata in questo studio.
- (83) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. CCCXXXI, e dichiarazione dello stesso Espinosa al riguardo, riportata in nota dallo studioso.
- (84) Cfr. lettera del de Brito in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 24.
- (85) Cfr. dichiarazioni di Gonzalo Gómez de Espinosa e Leone Pancaldo in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., II, p. 159 e 168.
- (86) Cfr. dichiarazione di Pancaldo in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., II, p. 168.
- (87) Cfr. lettera del capitano de Brito dell'11 febbraio 1523 in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 33. Si veda, inoltre, la successiva scheda su "maestre" Antonio carpintero.

- (88) Questa lettera del de Brito del 6 maggio 1523 fu pubblicata nel volume *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo*, Lisbona 1892, pp. 464-476, a cura del governo portoghese in occasione del IV centenario della scoperta dell'America. Molti anni prima, l'erudito spagnolo Juan Bautista Muñoz aveva fatto un ampio estratto di questo documento in traduzione spagnola, poi pubblicato dal NAVARRETE nel t. IV, doc. XXX, della sua celebre opera. Similmente, anche il Medina pubblicò nuovamente un lungo estratto di questa lettera, in trad. spagnola, nella sua opera *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. 99-104 della sezione "Documentos".
- (89) Lettera del capitano de Brito del 6 maggio 1523, in *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo*, cit., p. 475. ("perché è terra malsana").
- (90) *Ibid.*, p. 475 ("tagliar le teste").
- (91) *Ibid.*, p. 475 ("terra non molto salubre").
- (92) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, pp. 347-348 e p. 98.
- (93) Come ricorda M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 98, la lunga sosta a Cochín fu dovuta al fatto che allorché i prigionieri giunsero in quel luogo, le navi reali portoghesi erano già partite e pertanto bisognava attendere circa un anno prima che giungesse un'altra flotta a caricare spezie.
- (94) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCXXVI, scrive che dobbiamo collocare la data di morte del Puncorol verso la metà dell'anno 1526, ma non fornisce alcun documento a sostegno della propria affermazione.
- (95) Cfr. n. 56.
- (96) "maestre e pilota della nave che fu catturata nelle Molucche".
Le firme sono della stessa mano che scrisse le due lettere; non è dato però di sapere chi abbia materialmente scritto le due missive, anche se è certo che non fu Leone Pancaldo, dal momento che la grafia si differenzia notevolmente da quella che compare in una lettera autografa che quest'ultimo scrisse al re Giovanni III di Portogallo in data 3 ottobre 1531, della quale tratterò diffusamente nell'apposita scheda dedicata al pilota savonese. Escluso il Pancaldo, non è però neppure possibile stabilire se le due lettere

dal Mozambico furono stilate dal Punçorol, dal momento che la lettera che questi scrisse in italiano da Tidore il 21 dicembre 1521, e che potrebbe essere indubbiamente utile per effettuare un confronto della grafia, non ci è giunta in originale, ma in copia. È probabile, comunque, che le due lettere scritte dal Mozambico siano state stilate da altra persona per incarico dei due italiani, i quali, essendo prigionieri dei portoghesi, erano certamente sottoposti a stretta sorveglianza.

(97) Cfr. P. PERAGALLO, *Op. cit.*, appendice, doc. III e doc. IV, pp. 36-40 e pp. 41-45.

(98) “densamente abitate da gente nuda, la quale è dello stesso colore degli abitanti delle Indie [orientali]”. Il passo qui citato è tratto dalla lettera del 20 ottobre 1525, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, appendice, doc. III, p. 37. Quanto a queste 14 isole scoperte durante la navigazione nel Pacifico, la lettera ci fa conoscere che esse furono avvistate fra i 20° e i 10° di lat. Nord, a nord-est delle Molucche, posizione che corrisponde certamente a quella delle attuali Marianne.

(99) Circa l'aiuto loro prestato in Cochin da alcuni stranieri ai quali qui alludono il Punçorol ed il Pancaldo, dalle indagini del Medina sappiamo che nel gennaio del 1525 “maestre” Giovan Battista ottenne un prestito di 15.000 maravedí da un portoghese di nome Taimón, il quale stava allora per salpare per l'Europa con una lettera di Gonzalo Gómez de Espinosa, anch'egli prigioniero a Cochin, indirizzata a Carlo V. La lettera di Gómez de Espinosa, nella quale questi annunciava la partenza di Taimón, reca la data del 12 gennaio 1525 ed è pubblicata in J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. 106 della sezione “Documentos”, mentre la restituzione del prestito fatto da Taimón al Punçorol risulta dalla seguente annotazione relativa alla liquidazione degli stipendi di “maestre” Giovan Battista, che si può leggere in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., I, p. 196: “Pagáronse por mandato de los señores del Consejo de las Indias, a Taimón por él [Punçorol], que se le debía, quince mil”. Da due lettere che il domenicano Fr. Juan Caro scrisse a Carlo V da Cochin, rispettivamente datate 19 dicembre 1525 e 29 dicembre 1526, entrambe edite in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, pp. 337-342, apprendiamo inoltre che questo religioso si rivolse all'imperatore chiedendogli favori “por lo haber servido en amparar a Gonzalo Gómez de Espinosa... con la gente que consigo le tomaron los portugueses en Maluco á do él era capitán de una nao que le allí tomaron, y les ayudé con lo mio en lo que pude, y les hube con mucho trabajo embarcación para se iren al reino”. Quest'ultima

affermazione del Caro circa gli sforzi da lui compiuti per ottenere una licenza d'imbarco per il Portogallo per Gómez de Espinosa e i suoi compagni di sventura, si riferisce soltanto all'ex capitano della *Trinidad*, al marinaio Ginés de Mafra e al “lombardero” tedesco Hans Vargue (Bergen), i quali, grazie appunto ai buoni uffici del religioso, ottennero licenza dal governatore di Cochin di imbarcarsi per Lisbona, ove, una volta giunti, nel luglio del 1526, furono gettati in carcere. Quanto invece a Giovan Battista Punçorol e a Leone Pancaldo, sappiamo che essi non vollero attendere la concessione della licenza d'imbarco e preferirono fuggire da Cochin, nascondendosi a bordo di una nave diretta in Portogallo.

(100) “ove temiamo di morire, dal momento che... in questa stagione la terra è molto malsana”. Lettera dal Mozambico del 20 ottobre 1525, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, appendice, doc. III, p. 39.

(101) “uomini onorati che per bontà loro ci davano da mangiare”. *Ibid.*, p. 39.

(102) L'appellativo di “maestre” con cui viene menzionato nei documenti della spedizione questo Antonio “carpintero”, nulla ha a che vedere con il grado di “maestre” (nostro capo) riferito ad un marinaio. Si tratta, in questo caso, del semplice appellativo, corrispondente ai nostri “maestro”, “mastro”, con cui veniva sovente indicato un artigiano o un operaio specializzato. Il “maestre carpintero” era infatti un maestro d'ascia, o falegname.

(103) “maestro d'ascia, falegname” (cfr. nota precedente).

(104) AGI, *Contratación*, 5090, f. 42r.: “Maestro Antonio, falegname, nativo di *Baragine* [Varazze], che si trova nella riviera di Genova, figlio di Giovanni Luciano e Battistina, abitanti a *Baragine*. Deve avere una paga di cinque ducati al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, venti ducati”. A margine dell'annotazione riguardante la somma di 20 ducati spettanti a maestro Antonio, compare l'indicazione dell'equivalente in maravedí: “7500 mrs.”. Come si deduce dalla paga di un marinaio citato al f. 45v del manoscritto, 1 ducato equivaleva allora a 375 maravedí. Venti ducati erano quindi pari a 7500 maravedí, come appunto indicato a margine del passo citato.

(105) *Baragine* è certamente l'adattamento grafico spagnolo di *Varagine*, dovuto alla caratteristica confusione di questa lingua fra *b* e *v*. Si tratta del

- nome antico di Varazze, oggi nota località balneare della riviera ligure di Ponente. Gloria principale di Varazze è il beato Giacomo, arcivescovo di Genova alla fine del XIII secolo, noto appunto con il nome di Jacopo *da Varagine*, autore della celebre *Legenda Aurea* (Cfr. G. Strafforello, *La Patria. Geografia dell'Italia*, vol. VI: *Province di Genova e Porto Maurizio*, Torino 1892, pp. 226-227; I. Luzzana Caraci, *Colombo vero e falso. La costruzione delle "Historie" fernandine*, Genova 1989, pp. 424-425). Vanno senz'altro scartate, in quanto trascrizioni errate dell'originale, le lezioni *Caragine* e *Baragina*, che si ritrovano rispettivamente in J. T. MEDINA, *Anexo*, p. 61, e in P. PASTELLS *Op. cit.*, I, doc. n° 3, p. 213.
- (106) Il cognome di maestro Antonio compare in altri documenti della spedizione di Magellano sotto le forme *Luzán* e *Lucien* (cfr. in proposito J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., I, p. 197, e III, p. 230). Preferisco comunque seguire la forma *Luciano* riportata nel ruolo di bordo poc' anzi citato, in quanto essa riflette senza dubbio il cognome di maestro Antonio in italiano. Va invece del tutto scartata la grafia *Lucina* riportata da P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 3, p. 213, poiché si tratta di trascrizione errata da parte di questo autore.
- (107) In P. PERAGALLO, *Op. cit.*, appendice, doc. II, p. 33 ("per allestire la nave con la quale li devo mandare passando per il Borneo").
- (108) *Ibid.*, p. 33 ("per la via del Borneo, per la quale essi erano venuti, poiché dal Borneo a Malacca vi sono cento leghe e... da quando questa rotta è stata scoperta sempre navigano molte giunche dal Borneo a Malacca").
- (109) *Ibid.*, p. 33. ("per la via di Banda,... è necessario un anno e mezzo per recapitare e portare un messaggio").
- (110) *Ibid.*, p. 33 ("partire da Malacca e venire alle Molucche in un mese").
- (111) Questo "calafate" era Antón de Bazozábal, già "calafate" della *Concepción*, passato poi sulla *Trinidad* allorché la *Concepción* dovette essere bruciata per mancanza di sufficiente equipaggio.
- (112) *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, in J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit, p. 105 della sezione "Documentos" ("più due uomini, calafato e maestro d'ascia, che il capitano Antonio de Brito mi prese").
- (113) AGI, *Contratación*, 5090, f. 42r: "Filippo, calafato, nativo di Recco, che si trova nella riviera di Genova, figlio di Filippo de Croa, deve avere come paga cinque ducati al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, venti ducati⁴. Come nel precedente caso di maestro Antonio, a margine dell'annotazione riguardante la somma di 20 ducati spettanti a questo calafato, compare nel manoscritto l'indicazione dell'equivalente in maravedi: "7500 mrs." (Cfr. n. 104).
- (114) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, doc. LXVIII, p. 220, e P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 3, p. 213. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCLII, registra il nome del calafato sotto la forma *Troci*, ma è probabile che quest'ultima sia dovuta ad un'errata trascrizione, data la difficoltà di lettura di non pochi documenti relativi alla spedizione di Magellano.
- (115) Come ricorda E. DE FELICE, *Op. cit.*, p. 108, Croa è infatti una variante del cognome *Crova*, tuttora molto diffuso a Genova e in Liguria, alla base del quale stanno nomi e soprannomi medioevali formati da *corvo*, quali *Corbus* e *Corvus* (ligure *crovu*), documentati fin fall'XI secolo. Oltre a *Crova* e *Crovo* (al maschile), varianti del cognome *Corvi*, lo studioso segnala numerosi alterati e derivati quali: *Corvetto*, *Corvini*, *Corvino*, *Corvinelli*, *Corbelli*, *Corbetti* e *Corbetto*, *Corbini* e *Corbino*, *Corbucci*, *Corbari*, *Corbato*, *Corbatti* e *Corbato*, *Crovetti* e *Crovetto*, *Crovati* e *Crovata*, *Croveri*, e vari altri.
- (116) "*Leco*, que es en la ribera de Genova" e *Rezo*, pure "en la ribera de Genova", compaiono in J. T. MEDINA, *Anexo*, doc. LXVIII, p. 220 e doc. XLV, p. 61. P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, p. 213, trascrive "*Reço*, que es en la ribera de Genova".
- (117) AGI, *Contratación*, 3255, f. 88v. ("Filippo, calafato della nave *Trinidad*, per pece e stoppa").
- (118) Cfr. *Relación de todas la personas que fallecieron en la expedición de Magallanes*, in P. PASTELLS, *Op. cit.*, doc. n° 5, p. 232, ("Viernes doze dias del mes de jullio del dicho año [1520] falleció maestre Felipe calafate de la nao Trinidad el qual falleció de enfermedad"), e *Relación del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía*, in J. T. MEDINA, *Anexo*, doc. LXVIII, p. 220 ("Filipo, galafate,... hijo de Felipe de Troa, que fué por galafate en la nao Trenidad, falleció... a trece días

de jullio de mill quinientos veinte años”).

- (119) AGI, *Contratación*, 5090, f. 42v (“Leone Pancaldo, marinaio, nativo di Savona, marito di Selvaggia Pancaldo, deve avere una paga di 1200 maravedì al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedì”).
- (120) Fra gli storici locali savonesi che scrissero sulle vicende di Leone Pancaldo, ricordo i seguenti: G. B. BELLORO, *Biografia di Leon Pancaldo*, Genova 1842; A. BERTOLOTTI, *Leon Pancaldo. Discorso alla Società di Mutuo Soccorso fra i marinai savonesi*, Savona 1872; G. A. ROCCA, *Leon Pancaldo. Accenni storici*, Savona 1885 (Di questo articolo esiste una 2ª edizione leggermente ampliata uscita nel 1886); A. BRUNO, *Storia popolare di Savona*, Savona 1882, pp. 112-116; A. G. BARRILI, *Leon Pancaldo, discorso*, in A. Brunialti, *Annuario biografico universitario*, Torino 1886, vol. II, pp. 188-189; C. DESIMONI, *Quattro documenti riguardanti il pilota savonese L. Pancaldo*, in “Atti e memorie della Società Storica Savonese”, Savona 1889-90, vol. II, pp. 693-700; B. GANDOLFI, *Cenni biografici su L. Pancaldo*, in “Annali del R. Istituto Tecnico e Nautico L. Pancaldo di Savona”, vol. II, Savona 1884, pp. 34-41; P. AMAT di S. FILIPPO, *Biografie di viaggiatori italiani*, Roma 1874; G. JACHINO, *Leon Pancaldo. Saggio storico critico*, Savona 1900; F. NOBERASCO, *Un compagno di Magellano: Leon Pancaldo savonese*, Savona 1929. Si tratta di brevi studi o articoli ormai molto invecchiati e non sempre utilizzabili. Fanno eccezione i due brevi saggi del Jachino e del Noberasco (soprattutto quest’ultimo), anche se entrambi risultano alquanto carenti per quanto concerne le vicende di Leone Pancaldo successive alla sua partecipazione alla spedizione di Magellano.
- (121) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 16.
- (122) Archivio del Comune di Savona, atto del 28 gennaio 1483 del notaio Tardito.
- (123) *Ibid.*, atto dell’8 giugno 1521 del notaio Capello.
- (124) *Ibid.*, atto citato del 28 gennaio 1483 del notaio Tardito.
- (125) *Ibid.*, atti del 9 aprile 1485 del notaio Castrodelfino, del 21 settembre 1489 del notaio Giordano, del 9 luglio 1506 e del 6 luglio 1513, entrambi

del notaio Capello.

- (126) A. BERTOLOTTI, *Op. cit.*, p. 9, ricorda la moglie di Manfrino Pancaldo come “Battina de Riposano”, ma si tratta certamente di un errore di trascrizione dagli antichi documenti notarili. Lo stesso errore è ripetuto da G. A. ROCCA, *Op. cit.*, p. 5, il quale nella 2ª edizione della sua memoria su Pancaldo (Savona 1886, p. 8) corregge inutilmente il nome in *Bettina*. Sulla scia del Rocca, anche G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 16, ricorda la donna come *Bettina*, lezione che viene poi correttamente emendata in *Battistina* da F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 17.
- (127) Archivio del Comune di Savona, atto del 7 settembre 1545 del notaio Sardo.
- (128) Cfr. testamento di Leone Pancaldo in data 6 aprile 1535, edito in G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 51.
- (129) Cfr. G. B. BELLORO, *Op. cit.*, p. 6.
- (130) Cfr. in proposito A. BERTOLOTTI, *Op. cit.*, p. 9; G. A. ROCCA, *Op. cit.*, 1ª ed., p. 5 e 2ª ed., p. 8; G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 16.
- (131) Cfr. *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. II, p. 288.
- (132) Cfr. voce *Pancaldo, Leone*, compilata da R. Almagià per tale opera.
- (133) Cfr. Grande Dizionario Enciclopedico, UTET, Torino 1970, 3ª ed. riveduta e accresciuta, vol. XIV, p. 56.
- (134) Cfr. recensione di P. PERAGALLO al saggio di G. Jachino, *cit.*, in “Giornale storico e letterario della Liguria”, 1901, fasc. I-II.
- (135) Cfr. deposizione di Pancaldo del 2 agosto 1527, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, p. 335.
- (136) A. BRUNO, *Storia di Savona*, Savona 1901, p. 109.
- (137) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 18 e i documenti notarili già citati nella n. 125.

(138) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 18. Lo studioso desume queste notizie dal codice cinquecentesco dei Capitoli delle Arti conservato nell'Archivio Comunale di Savona.

(139) *Ibid.*, p. 19.

(140) Cfr. G. B. BELLORO, *Op. cit.*, p. 6 e G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 16.

(141) Cfr. J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, II, p. 173 e, dello stesso autore, *Algunas noticias de León Pancaldo y de su tentativa para ir desde Cádiz al Perú por el Estrecho de Magallanes en los años de 1537-1538*, Santiago de Chile 1908, p. 8 (d'ora in poi citato come J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*).

(142) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 21.

(143) Cfr. in proposito H. HARRISSE, *Christoph Colomb: son origine, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*, Paris 1884, p. 79 e segg.

(144) Come è noto, il savonese Michele Cuneo fu compagno di Cristoforo Colombo nel secondo viaggio (1493), durante il quale partecipò all'esplorazione di varie isole delle Antille (Guadalupa, Cuba, Giamaica, Española), per fare poi ritorno in Spagna, nel 1495, con le caravelle di Torres. Celebre è la sua vivacissima relazione sulle isole visitate, datata Savona 15 ottobre 1495 ed indirizzata a Gerolamo Annari (Il testo è edito in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., p. III, vol. II, p. 95 e segg.). Per ulteriori notizie su questo interessantissimo personaggio, si veda l'ottima nota introduttiva alla recente traduzione spagnola della sua relazione curata da Juan Gil e Consuelo Varela in *Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas*, Madrid 1984, pp. 235-239.

Quanto ai rapporti fra Cristoforo Colombo e Savona, cfr. H. HARRISSE, *Christoph Colomb et Savone*, Genova 1887, p. 37 e segg.

Come è stato da tempo accertato, la casa della Valcada, che Domenico Colombo, padre di Cristoforo, acquistò da Corrado Cuneo, non fu interamente pagata e ciò diede origine ad una lunga lite fra le due famiglie. Ancora nel 1500, con atto dell'8 aprile di quell'anno, stilato in Savona, Sebastiano Cuneo, erede della metà dei beni di suo padre Corrado, citava in giudizio Cristoforo Colombo e suo figlio Diego affinché essi fossero condannati a pagargli il prezzo di alcune terre situate in Legino (cfr. in proposito P. E. TAVIANI, *Cristoforo Colombo, genio*

del mar, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Comitato Nazionale per le Celebrazioni del V Centenario della scoperta dell'America, Roma 1990, p. 33. Cito l'edizione spagnola, di cui sono in possesso).

(145) La notizia è contenuta in un contratto stipulato in Savona il 30 settembre 1531 fra Leone Pancaldo e Gaspar Palha, agente del re di Portogallo, col quale il savonese si impegnava a non navigare e a non disegnare "cartas de navegar" in pregiudizio del sovrano lusitano.

(146) P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 6.

(147) Questo documento del 30 marzo 1515, che fa riferimento alla procura rilasciata da Diego Colombo a Leone Pancaldo in data 14 gennaio 1514, fu scoperto da Didimo Grillo e pubblicato da H. HARRISSE, *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages*, cit., II, p. 450. Esso fu successivamente ripubblicato da C. DESIMONI, *Op. cit.*, e da P. PERAGALLO, *Op. cit.*, Appendice, doc. I, p. 19.

(148) Questo nome è ovviamente latinizzato in quanto il documento del 30 marzo 1515, nel quale si cita la procura di Diego Colombo al Pancaldo del 14 gennaio 1514, è redatto in latino. Il nome spagnolo del notaio dovrebbe essere pertanto Benito Muñoz.

(149) Cfr. P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 6 e F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 22.

(150) Cfr. in proposito G. B. BELLORO, *Op. cit.*, p. 22 e G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 17.

(151) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 22.

(152) Cfr. G. B. BELLORO, *Revisione critica alla dissertazione del Sig. F. Isnardi su la patria di Cristoforo Colombo*, Genova 1839, p. 61. Come ricorda il NOBERASCO, *Op. cit.*, n. 7, p. 22, la casa era stata venduta ai due soci dal già citato Michele Cuneo, del fu Corrado, nel 1481, con atto del notaio savonese Castrodelfino.

(153) Come si è visto, la moglie del Pancaldo viene ricordata come *Salvaja Pancaldo* nell'annotazione del ruolo di bordo della *Trinidad* che si riferisce a Leone.

(154) L'atto è citato da F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 23.

(155) *Ibid.*, p. 23.

(156) I savonesi che si arruolarono per la spedizione insieme al Pancaldo, furono i seguenti: Francesco Piora, assegnato come Leone alla *Trinidad*, Juan Ginovés [Giovanni Gravallo], imbarcato sulla *San Antonio*, Martino de Judicibus, sulla *Concepción*, e Agostino Bone sulla *Santiago*.

(157) Ad. es il PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 6, il quale scrisse che Leone fu arruolato come "nocchiero o secondo pilota".

(158) È di questa opinione, ad es., lo storico savonese A. BERTOLOTTI, *Op. cit.*, p. 17.

(159) Cfr. n. 141.

(160) Cfr. in proposito J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCXXII.

(161) Cfr. dichiarazione di Pancaldo del 2 agosto 1527, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, doc. XL, p. 347.

(162) Il testo portoghese del diario, corredato di una mia traduzione italiana, è da me pubblicato nell'appendice documentaria al presente volume.

(163) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 33.

(164) Cfr. C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 285.

(165) *Ibid.*, p. 288.

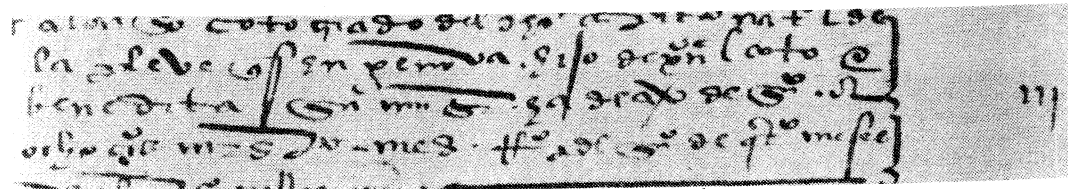
(166) Dichiarazione di Pancaldo del 2 agosto 1527, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, doc. XL, p. 349 ("genovesi..., marinai della nave, i quali gli davano segretamente da mangiare").

(167) *Ibid.*, p. 348 ("a morire fra cristiani").

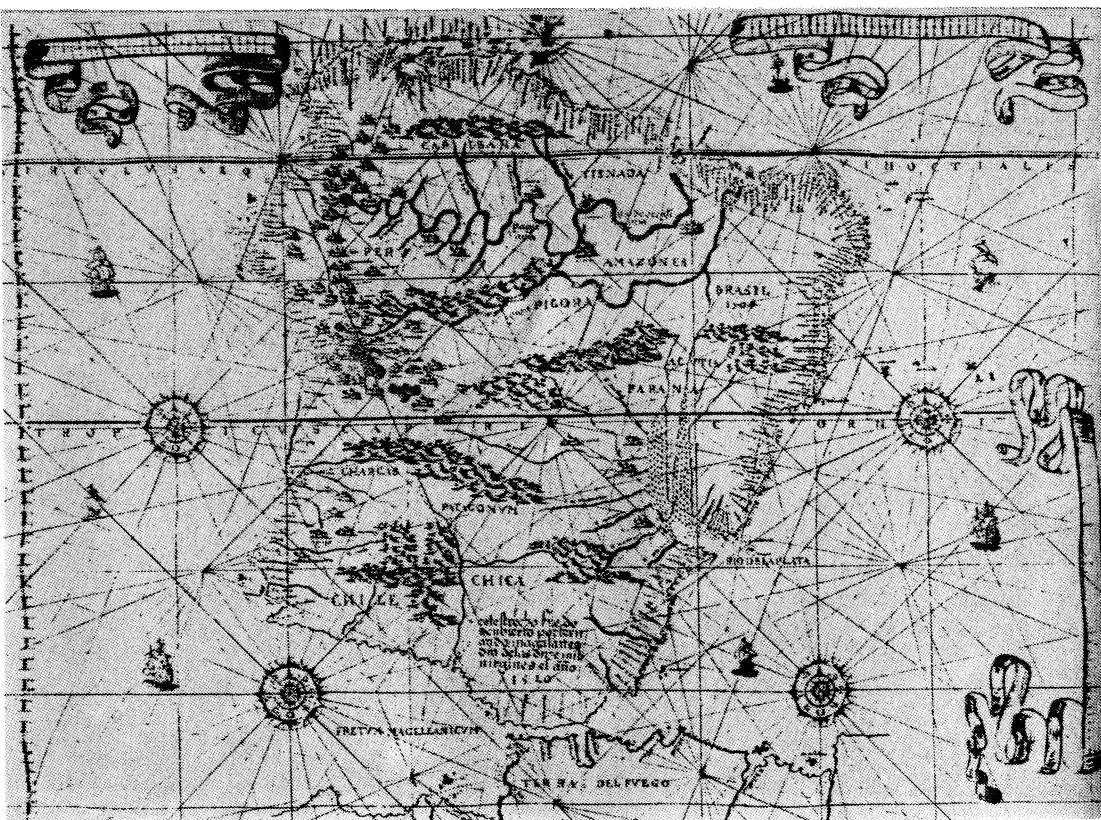
(168) Carlo V era venuto a conoscenza della prigionia di alcuni superstiti della *Trinidad* grazie ad una lettera che il capitano Gonzalo Gómez de Espinosa gli aveva scritto da Cochin in data 12 gennaio 1525, affidandola a certo Taimón (cfr. n. 99 del presente studio) - un portoghese che si



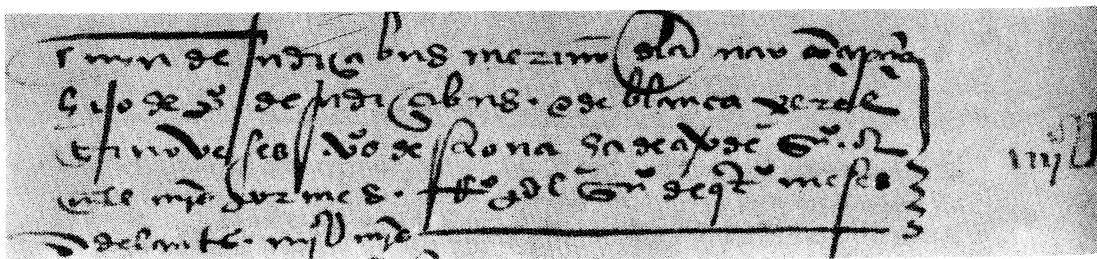
31. Veduta aerea di Rio de Janeiro con la celebre statua del Cristo.



32. Annotazione del ruolo di bordo della nave *Concepción* (elenco dei "sobresalientes") relativa ad "Alonso Coto, criado del dicho capitán [Gaspar de Quesada], natural de la Pleva que es en Genova, hijo de Cristoval Coto y Benedita su muger" (AGI, Siviglia, *Contratación* 5090, f. 55r).



33. Carta dell' America Meridionale di Joan Martínez (Biblioteca Nacional, Madrid, Ms. *Atlas de Martínez*). Lo splendido e lussuoso originale appartiene all' atlante *Typus orbis terrarum*, delineato dal Martínez a Messina nel 1587, e conserva praticamente inalterati i suoi ori e colori.



34. Annotazione del ruolo di bordo della nave *Concepción* (elenco dei "sobresalientes") relativa a "Martín de Judicibus, merino de la nao *Concepción*, hijo de Pedro de Judicibus y de Blanca Xerel ginoveses, vecinos de Saona" (AGI, Siviglia, *Contratación* 5090, f. 55v).

accingeva a rientrare in Europa - perché la recapitasse al sovrano. Ricevuta la lettera dell'Espinosa, Carlo V aveva protestato energicamente presso il re di Portogallo, richiedendo la liberazione dei reduci della *Trinidad*, cosa che avvenne appunto nel 1527.

- (169) Cfr. J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., II, p. 162 e, dello stesso autore, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., n. 15, pp. 17-18.
- (170) In J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., II, p. 173 ("secondo la capitolazione e la linea da un polo all'altro e in conformità con il modo in cui si devono contare i gradi e le leghe, questo testimone, come uomo esperto nell'arte e nelle carte di navigazione, sa che le dette isole Molucche si trovano dentro i limiti e la demarcazione della Corona Reale di Spagna").
- (171) Si tratta del primo testamento di Pancaldo, poiché, come meglio vedremo in seguito, egli ne fece un secondo in data 6 aprile 1535. Entrambi i documenti sono editi in G. JACHINO, *Op. cit.*, Appendice, doc. n° 1, pp. 49-50 e doc. n° 2, pp. 51-53.
- (172) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, pp. 42-43.
- (173) Cfr. in proposito G. B. BELLORO, *Op. cit.*, p. 13; G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 36 e F. NOBERASCO, *Op. cit.*, pp. 43-44. La convenzione del 1529 è citata senza ulteriori dettagli in una lettera del 1° maggio 1531 di Gaspar Palha, agente portoghese in Parigi, al suo sovrano, ma dal testo di tale lettera si deduce chiaramente che essa riguardava impegni del Pancaldo con il Portogallo in materia di navigazione alle Molucche, di cui mi occuperò fra poco.
- (174) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 44.
- (175) *Ibid.*, p. 44.
- (176) Lettera di Gaspar Palha a Giovanni III di Portogallo del 1° maggio 1531, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, Appendice, doc. V, p. 46 ("persone che in essa hanno molto potere").
- (177) *Ibid.*, p. 49 ("i quali volevano con lui fare una spedizione all'India"). Con il termine generico di *India*, i portoghesi si riferivano a quel tempo alle

Indie orientali, ossia alla vasta zona dei loro traffici commerciali che si stendeva dall'India propriamente detta fino alle Molucche.

(178) Si tratta di Jean Ango (1480-1551), il celebre armatore di Dieppe che iniziò la guerra di corsa contro il monopolio marittimo degli spagnoli e dei portoghesi. Il fatto che il Palha ricordi questo personaggio come "il visconte di Dieppe" - così come egli era popolarmente noto - rende certi che l'agente portoghese si riferisce qui a Jean Ango padre, e non al figlio dello stesso nome. Gli Ango appartenevano ad un'antica famiglia borghese di Rouen e dividevano il tempo fra Rouen e Dieppe. Jean Ango padre finanziò un viaggio pionieristico a Terranova e si dedicò intensamente al commercio con il Mediterraneo orientale, le Isole Britanniche e i Paesi Bassi. Aiutò a finanziare Verrazzano e Cartier. Possedeva grandi e piccole navi e battelli da pesca.

L'insegna della sua casa era costituita da una mezzaluna turca a significare i suoi interessi in Levante. In vent'anni, dal 1520 al 1540, le sue navi catturarono bottini favolosi per un milione di ducati e allorché i portoghesi ne sequestrarono alcune che avevano commerciato con i loro possedimenti, il potente armatore bloccò Lisbona per proprio conto con l'approvazione dell'ammiraglio Chabot de Brion. Francesco I gli fece l'onore di visitarlo nel suo maniero a Varengeville.

Sotto Enrico II, l'Ango cadde in disgrazia e nel 1549, accusato di aver sottratto alla corona la percentuale dovuta sui profitti della guerra di corsa, venne imprigionato e morì poco dopo.

La sua famiglia spese i successivi cinquant'anni a ricostruire la sua fortuna. Come giustamente scrive S. E. Morison, *Storia della scoperta dell'America*, vol. I: *I viaggi del Nord*, trad. it., Milano 1976, p. 194, "senza l'aiuto di Jean Ango, un vero principe mercante della Rinascenza, non si sa se i viaggi di Jacques Cartier sarebbero stati possibili".

(179) Si tratta di Philippe de Chabot, conte di Charny e di Buzançais (1480-1543). Grande ammiraglio di Francia, conosciuto anche sotto il nome di "ammiraglio di Brion", di antica famiglia del Poitou, si distinse soprattutto nel 1524 salvando Marsiglia bloccata dagli imperiali. Nel 1525 fu fatto prigioniero a Pavia con il re Francesco I e condivise con questi la prigionia in Spagna. Dopo la sua liberazione tornò in Francia e nel 1535-36 ebbe il comando in capo delle truppe francesi che invasero la Savoia e il Piemonte. Di qui cominciarono le sue sventure, poiché Francesco I non gli perdonò di aver interrotto il blocco di Vercelli. Intromessosi in rivalità femminili di corte, si attirò l'odio del potente connestabile di Montmorency, che lo accusò di corruzione. Condannato al bando, fu poi

graziato dal re. Ebbe il merito di aver favorito Jacques Cartier nella scoperta del Canada.

(180) Certamente in occasione del primo viaggio del Pancaldo a Parigi nel 1529.

(181) Lettera di Gaspar Palha a Giovanni III di Portogallo del 1º maggio 1531, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, Appendice, doc. V, p. 49 ("mai aveva visto uomo così esperto e conoscitore delle cose dell'India). Per il significato da attribuire al termine di *India* in questo caso, si veda quanto già detto nella n. 177.

(182) *Ibid.*, p. 51 ("non avrebbe dovuto seguire la rotta per la quale vanno le navi di Vostra Altezza").

(183) *Ibid.*, p. 53 ("Creda Vostra Altezza che egli era tanto ricercato in questa città da uomini che lo volevano presentare al re, che dopo che entrò in trattative con me fu costretto a cambiare quattro volte la locanda dove alloggiava, e non osava uscirne; ed io gli ordinavo che così facesse, perché se costui fosse giunto ad accordarsi con qualcuno, non avrebbe accettato di far contratto con Vostra Altezza per molto più denaro che gli si desse. E questo fu il motivo per il quale mi affrettai tanto in questo caso, dal momento che temevo che potesse presto venir qui qualche persona che gli offrisse condizioni migliori").

(184) Lettera di Giovanni III di Portogallo del 27 giugno 1531 ad Antonio de Athayde, suo ambasciatore in Francia, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, Appendice, doc. VI, p. 61.

(185) *Ibid.*, pp. 60-61.

(186) *Ibid.*, doc. VII, pp. 62-63 e n. 1, p. 63.

(187) L'interessantissimo contratto, in lingua portoghese, è conservato nell'Archivio della Torre do Tombo in Lisbona. Esso fu pubblicato da P. PERAGALLO, *Op. cit.*, Appendice, doc. VIII, pp. 64-70.

(188) In P. PERAGALLO, *cit.*, p. 68, e G. JACHINO, *cit.*, p. 38, alcuni di questi nomi risultano variamente storpiati a causa di errata lettura del documento.

(189) Lettera di Pancaldo del 3 ottobre 1531 a Giovanni III di Portogallo, in P.

PERAGALLO, *Op. cit.*, Appendice, doc. IX, p. 72 (“di non mettere più piede in mare”).

(190) *Ibid.*, p. 72 (“titolo di cavaliere”).

(191) *Ibid.*, p. 72 (“Sire, vorrei dare un consiglio a Vostra Altezza Reale, e cioè, se io volessi andare con le navi che mi armerei in Francia, passerei per lo stretto di Magellano e me ne andrei alle isole di Banda, dove caricherei le navi di noci moscate, macis e chiodi di garofano, quindi passerei per l’isola di Timor, dove prenderei un po’ di sandalo, e da quel luogo andrei in direzione del capo di Buona Speranza, senza che nave alcuna di Vostra Altezza potesse incontrarmi durante la navigazione perché, Sire, io mi troverei alla fine di novembre al capo di Buona Speranza e le navi di Vostra Altezza non partono dall’India se non in gennaio, e pertanto non potremmo incontrarci”).

(192) *Ibid.*, p. 72 (“una torre nelle isole di Banda, in un porto che si chiama Luitatan, nella qual torre ordinerà Vostra Altezza di mettere mezza dozzina di buoni cannoni con quindici o venti uomini validi, torre che si può benissimo fare in mare per essere più sicura contro qualsiasi persona”).

Ricordo incidentalmente che in questa lettera il pilota savonese si firma *Pancado*, anziché *Pancaldo*, attenendosi forse - secondo quanto osserva il Peragallo al riguardo - “al modo come in Liguria si pronunzia questa parola” (P. Peragallo, *Op. cit.*, p. 14). Ad ogni modo, la forma *Pancaldo* è presente con larga prevalenza sia nel contratto del 30 settembre 1531, che in vari altri documenti.

A proposito ancora di questa lettera del Pancaldo, segnalo infine che C. DESIMONI, *Op. cit.*, p. 699, notò in essa un sigillo con arma che non riuscì a decifrare. Nel cosiddetto “Brogliasso” dell’antico storico savonese G. Verzellino, che contiene, tracciati a penna, gli stemmi delle famiglie notabili di Savona, il Noberasco poté però trovarne uno che ritenne fosse quello del Pancaldo: “uno scudo, recante uno scudetto in cuore, caricato di una croce, caricata di 5 palle, 3 in palo, 2 in fascia” (F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 47).

(193) Cfr., ad es., P. PERAGALLO, *Op. cit.*, pp. 14-15, e G. JACHINO, *Op. cit.*, pp. 39-40.

(194) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 46.

(195) Basti ricordare, a questo proposito, quanto scrive il Palha nella sua lettera del 1° maggio 1531 al re di Portogallo circa i continui cambiamenti di domicilio ai quali fu costretto il Pancaldo durante il soggiorno a Parigi per evitare gli agenti francesi allorché questi si accorsero dei suoi contatti con l’agente portoghese.

(196) Si ricordi, a questo riguardo, che nella stessa Savona non mancavano a quel tempo gli informatori del governo portoghese - e certamente neppure quelli di altre potenze interessate alle spedizioni transoceaniche - come quel Giacomo Richelmo al quale già ho avuto occasione di accennare. Questo personaggio è appunto espressamente ricordato come informatore del governo portoghese non solo nella lettera del Palha del 1° maggio 1531, ma anche in quella dello stesso Pancaldo a Giovanni III di Portogallo del 3 ottobre dello stesso anno, ove il pilota savonese menziona il Richelmo con il titolo quanto mai significativo di “servidor” del sovrano lusitano.

(197) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 50.

(198) Si tratta dell’antica chiesa cittadina che lo stesso Pancaldo ricorda nel già citato testamento del 29 aprile 1529.

(199) Questo pozzo già si trova menzionato in atti savonesi del XII secolo.

(200) Cfr. G. VERZELLINO, *Delle memorie di Savona*, Savona 1891, vol. II, p. 38.

(201) G. VERZELLINO, *Op. cit.*, vol. II, p. 39.

(202) Cfr. in proposito G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 40; G. A. ROCCA, *Op. cit.*, ed. 1886, p. 13.

(203) In P. PERAGALLO, *Op. cit.*, Appendice, doc. VIII, p. 65 (“non scriverà, né farà scrivere cosa dalla quale possa venire o derivare pregiudizio alcuno al detto serenissimo re, o al suo regno, signoria, o giurisdizione”).

(204) Per questi atti cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 51 e G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 40.

(205) Il Jachino, *cit.*, p. 40, storpia il nome di questo personaggio in Simone de Gevrex.

- (206) Cfr. A. BRUNO, *Op. cit.*, p. 112; F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 52.
- (207) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 52.
- (208) Cfr. in proposito R. ALMAGIA', *Op. cit.*, p. 318; J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., p. 23.
- (209) Come è noto, Caboto e i suoi uomini avevano avuto notizia dagli indiani di una favolosa montagna d'argento - il celebre *Cerro de Potosí* - e del mitico *Rey Blanco*, un re così detto perché ricoperto di piastre d'argento.
- (210) Cfr. S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., pp. 457-458.
- (211) Edito in G. JACHINO, *Op. cit.*, Appendice, doc. n° 2, pp. 51-53.
- (212) Come ricorda a questo proposito il Noberasco, *Op. cit.*, p. 53, dopo la distruzione del porto di Savona ad opera dei genovesi nel 1528, "era sopravanzato un resto della vecchia darsena, minacciato dalle arene ridondanti. Occorreva tenerlo sgombro onde evitare miasmi pestilenziali".
- (213) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 54.
- (214) Secondo J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., p. 22, questa nave era probabilmente la stessa già utilizzata da Sebastiano Caboto nel suo viaggio al Río de la Plata nel 1526. Desidero segnalare, a questo proposito, che da alcuni atti di lite fra Leone Pancaldo ed il capitano spagnolo Antón López de Aguiar, del luglio-agosto 1538, atti dei quali dirò più avanti, risulta che in quell'anno la *Santa María* aveva "más de quinze años" e che essendo molto vecchia si trovava in condizioni di "no ser para más navegar" (Le citazioni qui riportate sono tratte da due documenti editi da J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., appendice documentaria, p. 50 e p. 61). Essa doveva dunque essere stata costruita intorno al 1522-23. Ciò potrebbe, a mio avviso, avvalorare l'ipotesi del Medina.
 Quanto alla compagnia costituita dai mercanti-armatori genovesi di Valencia, Urbano Centurione e Francesco Pozzobonello, di essa facevano parte anche Giovanni Pietro Vivaldi, mercante genovese residente a Siviglia, Pietro Antonio Achino ed un Juan Bautista (Cfr. R. Almagià, *Commercianti, banchieri e armatori genovesi a Siviglia nei primi decenni*

del sec. XVI, in "Rendiconti della Classe di Scienze morali, storiche e filologiche", Accademia Nazionale dei Lincei, Roma, serie VI, vol. IX, fasc. 5-6 (1935), p. 455).

- (215) La notizia è contenuta in un prezioso documento del 1538, pubblicato nell'*Archivo Nacional* di Asunción del Paraguay, anno I, n° 1 (1900), del quale dovrò fra poco occuparmi. Su questo stesso documento si veda anche E. de GANDIA, *Los primeros italianos en el Río de la Plata y otros estudios históricos*, Buenos Aires 1932, n. 35, pp. 28-29.
 Questa notizia relativa alla nave *Concepción*, affidata al Vivaldi, toglie ogni valore alle affermazioni di R. Almagià, *Gli italiani primi esploratori dell'America*, cit., n. 203, p. 453, secondo il quale la spedizione di Pancaldo era "costituita da una sola nave, la *Santa María*".
- (216) Il lettore troverà l'interessantissimo documento nell'Appendice al presente volume.
- (217) Questa spedizione del Pancaldo fu erroneamente assegnata al 1537 da J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., p. 23, da R. ALMAGIA', *Gli italiani primi esploratori dell'America*, cit., p. 381, dall'*Enciclopedia Italiana Treccani* (articolo su Pancaldo redatto dallo stesso Almagià), e, più recentemente, dal *Grande Dizionario Enciclopedico UTET* (articolo su Pancaldo) e da R. PORRAS BARRENECHEA, *Los viajeros italianos en el Perú*, in "Presencia italiana en el Perú", Instituto Italiano de Cultura, Lima 1984, p. 17. Il de GANDIA, *Los primeros italianos en el Río de la Plata*, cit., generalmente abbastanza preciso, evita di pronunciarsi con chiarezza, limitandosi a ricordare in nota la consegna della *Concepción* fatta al Vivaldi il 1° agosto 1536 e il naufragio della stessa all'imboccatura dello stretto di Magellano il 30 novembre 1537.
 Di nessuna utilità, in quanto molto confuse, inesatte e per lo più basate su semplici congetture smentite dai documenti, le notizie fornite su questa spedizione da tutti gli storici locali savonesi che ho più volte avuto occasione di citare per altre vicende della vita di Pancaldo.
- (218) Si consideri, inoltre, che trattandosi di navi da carico, e per di più abbastanza vecchie, quelle della spedizione del Pancaldo dovevano essere senz'altro più lente di quelle di Magellano.
- (219) Come ricorda il NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 54, Pietro Torcello era certamente nipote del Pancaldo, in quanto figlio di Bernardo, cognato del

navigatore.

- (20) Cfr. inventario del carico della *Santa Maria* in data 23 agosto 1536 nell'Appendice al presente volume.
Quanto ai "versos" di cui la nave disponeva, essi erano pezzi leggeri di artiglieria, ciascuno dei quali corrispondeva, per dimensioni e calibro, alla metà di una colubrina.
- (21) La partigiana era una sorta di alabarda.
- (22) scudi rotondi.
- (223) Su questa compagnia commerciale, si veda quanto ho già avuto occasione di dire nella n. 214.
- (224) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CXCVI.
- (225) Si tratta di una baia situata nell'estremo sud della costa della Patagonia, non lontana da Puerto Deseado, nella quale già Magellano aveva fatto scalo per rifornire le proprie navi di acqua e legna e per cacciare lupi marini e pinguini che abbondavano nella zona (Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. CCIX-CCX).
- (226) Si tratta della spedizione effettuata nel 1579-80, con la quale Pedro Sarmiento de Gamboa riuscì ad attraversare lo Stretto di Magellano venendo dal Pacifico. Sui viaggi di Pedro Sarmiento de Gamboa e sul suo sfortunato tentativo di fortificare e colonizzare lo stretto, si veda S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., pp. 561-574.
Per la biografia e gli scritti del navigatore, si veda l'ottima edizione a cura di A. Rosenblat, dal titolo: *Pedro Sarmiento de Gamboa. Viajes al Estrecho de Magallanes (1579-1584)*, 2 voll., Buenos Aires 1950.
- (227) Dovrebbe trattarsi, con ogni probabilità, del Vivaldi, capitano della *Concepción* che seguiva di conserva la nave del Pancaldo.
- (228) Si tratta di Leone Grimaldi, il pilota genovese della nave comandata dal Pancaldo.
- (229) L'episodio del "gigante" patagone che si introduce una lunga freccia in

gola è già riferito da Pigafetta. Il vicentino spiegò questa usanza degli indigeni con la necessità di provocare il vomito in caso di indigestione, al fine di liberare lo stomaco.

Sulle usanze dei "giganti" della Patagonia si sofferma diffusamente anche il "Roteiro di un pilota genovese" attribuito al Pancaldo (cfr. in proposito il testo del *Roteiro* edito in appendice al presente volume).

- (230) Si tratta certamente di Pietro Antonio Achino, uno dei savonesi che avevano seguito il Pancaldo nella spedizione. Questo personaggio, unitosi ai "conquistadores" della spedizione di Pedro de Mendoza dopo l'arrivo della *Santa Maria* a Buenos Aires, è citato in alcuni documenti del 1538-39, nei quali figura come "escribano".
Doveva trattarsi di persona di buona cultura, come appunto allude nei versi successivi Martín del Barco Centenera, ricordando che l'Achino era "de buen entendimiento" e "buen latino".
- (231) M. del BARCO CENTENERA, *Argentina y conquista del Río de la Plata*, ristampa in facsimile della 1ª ed. di Lisbona (1602), Buenos Aires 1912, canto XXIV, ottave V-VII.
Ecco, qui di seguito, la traduzione italiana delle ottave citate:

"Trattò [Sarmiento de Gamboa] con i giganti di Pancaldo
che vivono sopra il *puerto de Leones*.
Mi ricordo ora che Vivaldo,
soldato genovese, fra le cose
di cui con me parlava e con Grimaldo,
della sua nazione, ambedue saggi uomini,
mi disse molte volte che li aveva visti
dalla nave venire alla riva.

Pancaldo fu il primo che li vide,
un genovese, scaltro marinaio.
Uno di essi, diceva, si era messo
dentro la gola una freccia
molto lunga e siccome
la tirava fuori senza ferirsi,
il Pancaldo lo riteneva un mago e Pietro Antonio
diceva che era per arte del demonio.

Da questo Pier Antonio, che Achino
si chiamava, sentii dire queste cose;

di buon giudizio ed istruito
era e mi raccontava cose
prodigiose ed incredibili del viaggio
che Pancaldo fece quando preziose
e ricche gioie finì col perdere
pensando di passare quello stretto”.

(232) Esse sono infatti anteriori alla pubblicazione della celebre relazione di Ulrich Schmidel, il tedesco che partecipò alla conquista del Río de la Plata e del Paraguay dal 1534 al 1554.

Inoltre, come ha di recente ben osservato DIOGENES de GIORGI, *Martín del Barco Centenera, cronista fundamental del Río de la Plata*, Montevideo 1989, pp. 9-32, il Centenera non solo si basò su informazioni direttamente fornitegli da testimoni che presero parte agli avvenimenti cantati nel suo poema, ma in non pochi casi dovette certamente consultare documenti relativi alla conquista del Río de la Plata. Basti pensare, osserva lo studioso, che la decisione del Centenera di cantare in un poema le vicende di tale conquista dev'essere stata abbastanza tardiva e senz'altro successiva alla stesura di un'opera storica sullo stesso argomento, alla quale egli allude esplicitamente in una lettera al re di Spagna del 1586 o 1587. In tale lettera il Centenera scrive infatti: “Tengo un *historia compuesta* que, con el favor de V. M. saldrá; *en ella se da relación del Río de la Plata y Perú*, y el desear en persona llevarla a V. M. es causa no la envíe”.

Come si vede, il Centenera ci parla dell'esistenza, nel 1586-87, di una *historia compuesta*, ossia di un'opera storica già ultimata, senza fare alcuna allusione alla sua eventuale forma poetica, e d'altra parte, nel Canto I del suo poema, egli ci dice testualmente che la stesura di quest'ultimo iniziò il 1º ottobre 1592. Se dunque il Centenera scrisse prima una *historia* della conquista del Río de la Plata e solo qualche anno dopo la rifuse in forma poetica, appare logico supporre che egli abbia anzitutto attinto a fonti documentarie e ad informazioni dirette abbastanza precise dal punto di vista storico, che solo più tardi confluirono nel poema che oggi conosciamo.

La dimostrazione lampante che l'*Argentina* del Centenera sia una cronaca storica trasformata in poema, si ha nel Canto I, ove si nota con chiarezza la convergenza delle due forme espressive. Le ottave di tale canto sono infatti quasi costantemente accompagnate da lunghi scollii e note a margine che si vanno a poco a poco riducendo, nel corso del poema, sino a trasformarsi in semplici citazioni letterarie o filosofiche in latino o spagnolo. Alla luce di queste considerazioni, non vi è dunque ragione di

dubitare circa le notizie fornite dal Centenera su Pancaldo e i suoi compagni, soprattutto quando si pensi che in non pochi casi esse risultano confermate da documenti d'archivio di sicura attendibilità.

(233) Come si vedrà in una successiva nota, molti compagni di Pancaldo erano giovanissimi. La loro età al tempo della spedizione si aggirava mediamente sui 22-25 anni, cosicché è possibilissimo che il Centenera ne avesse conosciuti alcuni ormai in età avanzata negli anni successivi al loro arrivo al Río de la Plata e al loro definitivo stanziamento nella zona.

(234) R. DIAZ de GUZMAN, *La Argentina*, ed. a cura di E. de Gandía, Madrid 1986, lib. I, cap. XVII, p. 142 (“a prender terra lungo quella costa... e trovarono che era popolata da gente molto corpulenta”).

(235) Pancaldo era certamente al corrente della grande spedizione di Mendoza al Río de la Plata sin da prima della sua partenza da Cadice. Come è noto, infatti, la spedizione di Mendoza era salpata nel 1534, mentre quella di Pancaldo era partita nel settembre del 1536.

(236) “in violazione di ciò che era obbligato a compiere andando agli ordini e sotto l'obbedienza e la direzione della suddetta nave capitana”.

Il documento, che riferisce dettagliatamente l'episodio del naufragio della *Concepción* al Río Gallegos e contiene anche l'elenco delle mercanzie andate perdute per l'imprudenza del Vivaldi, è edito in E. de GANDIA, *Los primeros italianos en el Río de la Plata*, cit., n. 35, pp. 28-29. Da esso risulta inoltre - come ho già accennato - che il Pancaldo, nell'imminenza della partenza della spedizione da Cadice, aveva fatto consegna al Vivaldi della nave *Concepción* “para dar cuenta con pago della”, secondo quanto era contenuto in una scrittura che lo stesso Vivaldi aveva fatto in Cadice, presso il notaio pubblico Alonso de Medina, in data 1º agosto 1536. Fra le merci che erano state imbarcate sulla nave, vi erano le seguenti:

“sesenta y quatro pipas de vino muy bueno e una caixa de carne de membrillos en que avía doscientas e cincuenta caxuelas de media libra cada una e veinte barriles llenos de aceite que tenía cada barril tres arrobas y media y una caixa de esp[ecias] en que avía cuatro arrobas e veynte e tres libras de clabos y cuatro arrobas y cinco libras de pimienta e una arroba de canela e doze cotas de mallo”.

(237) Cfr. P. PERAGALLO, *Op. cit.*, pp. 15-16.

(238) G. JACHINO, *Op. cit.*, p. 42.

(239) Cfr. in proposito F. NOBERASCO, *Op. cit.*, pp. 52-53.

(240) Si veda il documento nell'appendice documentaria al presente volume ("alla provincia del Perù attraverso lo Stretto di Magellano, con licenza dei signori della *Casa de Contratación* delle Indie").

(241) Cfr. in proposito i numerosi atti raccolti nell'opera *Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*, a cura della "Comisión Oficial del IV Centenario de la primera fundación de Buenos Aires (1536-1936)", tomo II, Buenos Aires 1941, pp. 225-244, nonché i documenti editi da J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., pp. 33-64, e quelli citati da E. de GANDIA nei suoi saggi *Los primeros italianos en el Río de la Plata*, cit., e *Historia de la conquista del Río de la Plata y del Paraguay*, Buenos Aires 1931.

(242) Mediante la cessione al Portogallo di tali pretese, Carlo V ottenne nel 1529 dal sovrano lusitano i 350.000 ducati d'oro necessari - come scrisse il cronista Gonzalo Fernández de Oviedo - alla realizzazione del suo viaggio in Italia per esservi incoronato imperatore dal Papa a Bologna. L'affermazione di Oviedo è contenuta nella sua celebre *Historia general y natural de las Indias*, IV, 7 (I, 104b dell'ed. di Madrid del 1955 curata da J. Pérez de Tudela).

Per il testo del trattato di Saragozza, che sancì la transazione e vendita fatta dall'imperatore Carlo V al re di Portogallo delle proprie pretese al possesso delle Molucche, si veda M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, t. IV, doc. XLI, pp. 351 e segg.

(243) A seguito del trattato di Saragozza e della vendita al Portogallo delle pretese spagnole sulle Molucche, le corone spagnola e portoghese avevano stretto vincoli dinastici a garanzia dell'amicizia fra le due nazioni. Infatti, Isabella, sorella di Giovanni III di Portogallo, era andata sposa a Carlo I di Spagna (Carlo V imperatore) e Caterina, sorella di Carlo, aveva contratto matrimonio con Giovanni III di Portogallo.

(244) "fare scalo in altro luogo se non in Canaria a prendere acqua e legna e di ricevere altre mercanzie senza licenza dei signori giudici". Per questo documento si veda l'appendice documentaria al presente volume.

(245) Cfr. G. VERZELLINO, *Op. cit.*, II, p. 39. Quanto al Pavese, egli è citato

da A. Bruno, *Op. cit.*, p. 111.

(246) Cfr. J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., pp. 33-64. Il Medina pubblicò in quest'opera vari documenti della lite fra il Pancaldo e il capitano spagnolo Antón López de Aguiar.

(247) Cfr. E. de GANDIA, *Los primeros italianos en el Río de la Plata*, cit., pp. 30-40.

(248) Cfr. *Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*, tomo II: *Expedición de Don Pedro de Mendoza*, cit., docc. 209, 210, 212, 215, 231.

(249) Quest'isola si trova nel Río de la Plata, di fronte all'attuale città di Colonia, in Uruguay.

(250) Per queste notizie mi baso sui documenti pubblicati da J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., appendice.

Da un documento del 19 luglio 1539, segnalato da E. de GANDIA, *Los primeros italianos en el Río de la Plata*, cit., pp. 40-41, si apprende l'interessante notizia che tempo addietro il Pancaldo ed alcuni dei suoi uomini si erano recati a perlustrare il Río de la Plata a bordo di una scialuppa e che durante tale esplorazione avevano preso contatto con alcuni indiani della zona, probabilmente i fieri "charruas" ("... conocemos y dezimos que por quanto Mariano de Lipor, grumete de la nao nombrada Santa Maria que al tiempo que en la chalupa fué a descubrir con el Maestro León Pancaldo fueron a tener plática con ciertos yndios...").

Come parrebbe di poter dedurre dal testo purtroppo assai mutilo del citato documento, gli indigeni improvvisamente assalirono i nuovi venuti, i quali riuscirono a stento a mettersi in salvo con la perdita di un uomo. L'episodio dovrebbe risalire, a mio avviso, al tempo in cui il Pancaldo si era assentato dalla *Santa Maria*, ancorata nei paraggi dell'isola di S. Gabriel, per recarsi a perlustrare il fiume alla ricerca degli uomini di Don Pedro de Mendoza, dal momento che il documento ricorda che la breve spedizione esplorativa fu compiuta dal Pancaldo a bordo di una scialuppa, con ogni probabilità quella della *Santa Maria* con cui il capitano e i suoi uomini erano partiti da S. Gabriel.

(251) Quest'isola, vicina a S. Gabriel, appartiene attualmente all'Argentina e segna il confine con l'Uruguay nel Río de la Plata.

(252) “la propria persona, la nave e le mercanzie”. In J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit. appendice, p. 37.

(253) Pedro de Mendoza era partito per la Spagna per chiedere soccorsi per la sua spedizione e nel frattempo era deceduto durante il viaggio. In sua assenza, governava la colonia di Buenos Aires il Ruiz Galán.

(254) “contro le leggi... e ordinanze dei regni di Spagna”. In *Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*, cit., II, doc. 209, p. 225.

(255) Cfr. *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 209, p. 226.

(256) *Ibid.*, doc. 209, pp. 228-231.

(257) *Ibid.*, doc. 209, pp. 232-235.

I nomi di questi personaggi furono ovviamente spagnolizzati dallo scrivano che stilò gli atti del processo, cosicché non risulta agevole, nella maggior parte dei casi, ricostruirne l'esatta forma italiana.

Quanto al Juan Pedro de Vivaldi che figura in questo documento, si tratta dello stesso Giovanni Pietro Vivaldi responsabile del naufragio della *Concepción* al Río Gallegos. Da altri atti relativi a questo processo risulta che il Vivaldi aveva allora 25 anni (Cfr. in proposito *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 209, p. 230. In questo documento è lo stesso Vivaldi a dichiarare la propria età), età invero assai giovane per comandare una nave, sia pure mercantile come la *Concepción*, tanto più quando si consideri che la spedizione del Pancaldo doveva avventurarsi nelle pericolosissime acque dello Stretto di Magellano. È probabile, a questo proposito, che la sua designazione a capitano della *Concepción* fosse dovuta più alle strette relazioni di affari ch'egli aveva con i mercanti genovesi di Valencia (come si è visto altrove, il Vivaldi si era associato alla compagnia dei potenti mercanti-armatori Urbano Centurione e Francesco Pozzobonello), che alla sua perizia marinara, tant'è vero che gli organizzatori della spedizione avevano stabilito che il Vivaldi avrebbe sempre dovuto seguire di conserva la nave del ben più esperto Pancaldo. Come si è visto, la violazione di questa consegna e l'inesperienza del giovane capitano risultarono fatali non solo per la *Concepción*, ma per l'esito stesso della spedizione.

Quanto ai testimoni presentati dal Pancaldo il 16 luglio 1538, va ricordato che con la sola eccezione di Giovanni Pietro Vivaldi, essi avevano fatto tutti parte dell'equipaggio della *Santa Maria*.

L'atto di lite sopra citato ricorda le qualifiche con cui si erano imbarcati su quella nave e l'età di alcuni di loro al momento dell'arrivo a Buenos Aires, dati che riferisco qui di seguito:

- *Benito de Basiñana* (Benedetto di Bassignana): scrivano della *Santa Maria*, di anni 24. In altri documenti viene anche ricordato come *Benito Grillo de Basiñana* o *Pero Benito* (Pier Benedetto) *Grillo de Basiñana*.

- *Esteban Çantana* (Stefano Çantana): marinaio della *Santa Maria*.

- *Bartolomé Rabaño* (Bartolomeo Ravagno): “contraestre” della *Santa Maria*, di età superiore ai 25 anni (in altro doc. edito da Medina, *Algunas noticias*, cit., p. 62, risulta nello stesso periodo in età di 45 anni).

- *Bautista Bafeo* (Battista Bafeo): mozzo della *Santa Maria*, di anni 24.

- *Batista Parança* (Battista Paranza): marinaio della *Santa Maria*.

- *Antonio de Eçogna* (Antonio Eçogna): mozzo della *Santa Maria*.

- *Francisco Ravaño* (Francesco Ravagno): marinaio della *Santa Maria*.

- *Tomás Farco* (Tommaso Farco): marinaio della *Santa Maria*.

- *Lorenço Fabiano* (Lorenzo Fabiano): marinaio della *Santa Maria*.

Sulla base del documento sopra ricordato e di altri concernenti la spedizione del Pancaldo al momento della sua partenza da Cadice e le vicende giudiziarie in cui il navigatore fu coinvolto dopo il suo arrivo a Buenos Aires, mi è stato inoltre possibile ricostruire il seguente elenco di partecipanti alla sfortunata impresa, che risulta purtroppo soltanto parziale in assenza di ulteriore documentazione d'archivio:

LEONE PANCALDO, capitano della *Santa Maria* e comandante della spedizione.

LEONE GRIMALDI, pilota della *Santa Maria*.

JUAN GRAO, “maestre” della *Santa Maria*, spagnolo.

BARTOLOMEO RAVAGNO, “contraestre”, ossia vice nostromo,

della *Santa Maria*.

BENEDETTO GRILLO di **BASSIGNANA**, scrivano della *Santa Maria*.

PIETRO ANTONIO ACHINO, "contador" della *Santa Maria*.

STEFANO ÇANTANA, marinaio della *Santa Maria*.

BATTISTA PARANZA, marinaio della *Santa Maria*.

FRANCESCO RAVAGNO, marinaio della *Santa Maria*.

TOMMASO FARCO, marinaio della *Santa Maria*.

LORENZO FABIANO, marinaio della *Santa Maria*.

BATTISTA BAFEO, mozzo della *Santa Maria*.

ANTONIO de EÇOGNA, mozzo della *Santa Maria*.

MARIANO de LIPOR (=Mariano di Lipari), mozzo della *Santa Maria*.

GIOVANNI PIETRO VIVALDI, capitano della *Concepción*.

PIETRO TORCELLO.

GIOVAN BATTISTA TORCELLO.

NICOLA FEO.

TOMMASO RISSO.

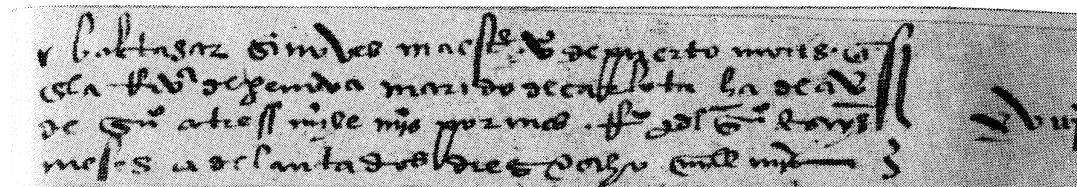
FRANCESCO ARECCO.

BERNARDO GENOVESE.

PIETRO VENEZIANO (Pedro Veneciano).

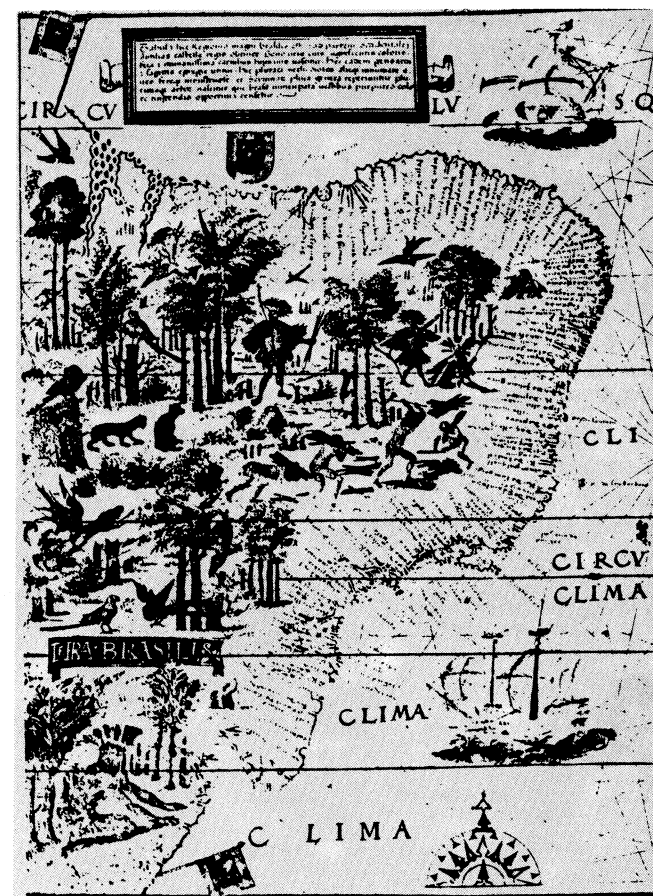
GIOVANNI MONTINO GENOVESE (Juan Montín genovés).

ANTIOCO MOLLANO, sardo (a volte detto Antioco Sardo Mollano o

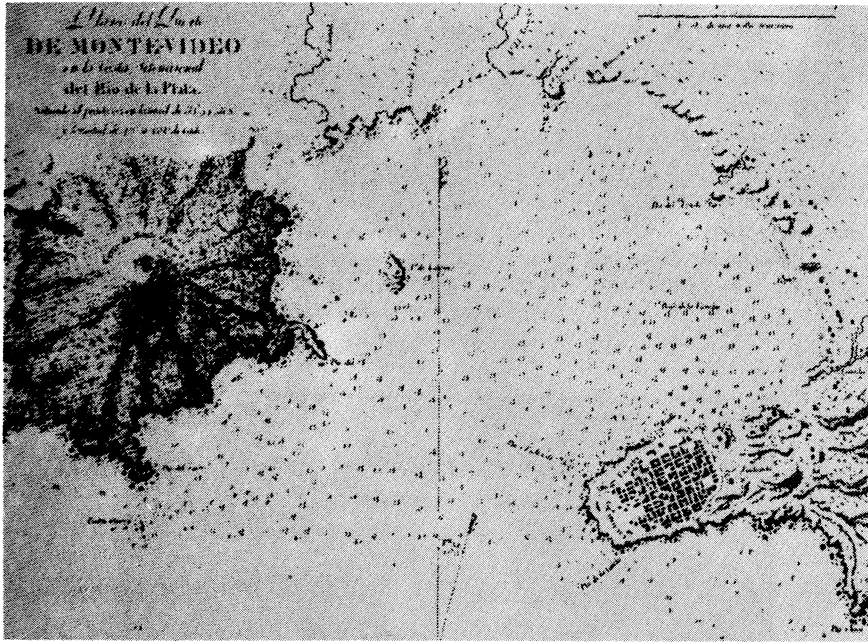


Handwritten note in Spanish script, likely a marginal note or a small document fragment. The text is written in a cursive hand and is partially obscured by a dark border on the right side.

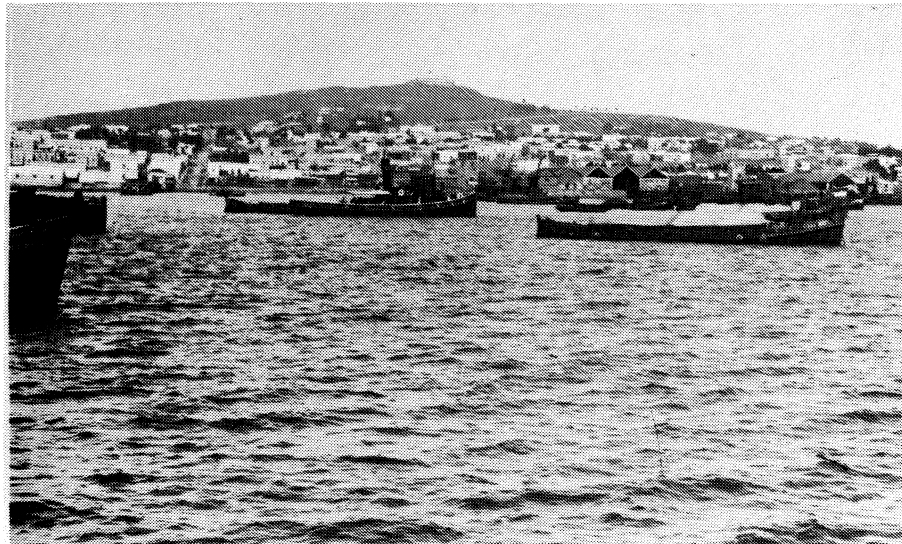
35. Annotazione del ruolo di bordo della nave *Santiago* relativa a "**Baltasar Ginovés** [Palca] maestre, vecino de Puerto Moris que es en la ribera de Genova, marido de Carlota" (AGI, Siviglia, *Contratación* 5090, f. 50v).



36. Carta portoghese di Pedro Reinel (1519-1522). Particolare della costa brasiliana.



37. Piano della baia e porto di Montevideo delineato nel 1812. A sinistra si nota la caratteristica elevazione denominata "Cerro", che il diario del pilota Albo descrive come avente forma di un "sombbrero". A destra la città vecchia di Montevideo, ove sorge il porto (da J. F. Guillén y Tato, *Monumenta Chartographica Indiana*, I, cit., N° 97).



38. La baia di Montevideo all'inizio del nostro secolo. Sullo sfondo è visibile il cosiddetto **Cerro**.

Moyano).

NICOLA LEVANTINO.

GEROLAMO RIGONI, genovese (Gerónimo Rigón, genovés).

BIAGIO TESTANOVA, "cirujano", ossia "chirurgo" (Blasio Testanova).

Gli ultimi 12 personaggi qui elencati vengono ricordati nei documenti come membri della spedizione del Pancaldo, senza però alcuna indicazione circa la loro qualifica e la nave sulla quale si erano imbarcati al momento della partenza da Cadice. Come ho già avuto occasione di ricordare, sulla *Santa Maria* si trovavano 20 marinai, compresi il "maestre", il pilota e gli altri ufficiali, 20 mozzi e 4 apprendisti ("pajes"), mentre, per quanto concerne l'equipaggio della più piccola *Concepción*, non si possiede purtroppo alcun dato ad eccezione di quello relativo al suo capitano: Giovanni Pietro Vivaldi. Non sarà comunque inutile osservare, proprio a questo proposito, che da un memoriale che Leone Pancaldo presentò in propria difesa nella causa contro di lui intentata da Antón López de Aguiar, memoriale del quale tratterò più avanti, si apprende che al momento dell'incontro fra la nave del savonese e quella del capitano spagnolo a S. Gabriel, gli uomini a bordo della *Santa Maria* erano in tutto 60 (Cfr. memoriale di Pancaldo in J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., appendice, p. 43).

Ora, poiché sappiamo che al momento della partenza da Cadice l'equipaggio di quest'ultima nave era composto da 44 uomini in tutto, è evidente che i 16 uomini in più sono i naufraghi della *Concepción* che trasbordarono sulla *Santa Maria* dopo l'incidente al Río Gallegos.

Considerando possibili perdite di uomini di entrambe le navi prima dell'arrivo della *Santa Maria* all'isola di S. Gabriel e tenendo conto che la *Concepción* era sicuramente più piccola della capitana, come del resto conferma la stessa entità del suo carico rispetto a quello dell'altra nave, non ritengo azzardato supporre che l'equipaggio della *Concepción* fosse composto da poco più di 20 persone. Con ogni probabilità, il veliero doveva dunque essere una caravella.

(258) Cfr. *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 209, pp. 243-244.

(259) *Ibid.*, doc. 209, pp. 244-245.

(260) *Ibid.*, doc. 209, pp. 245-246. Il doc. è datato 8 gennaio 1539.

- (261) *Ibid.*, doc. 209, p. 248.
- (262) *Ibid.*, doc. 209, p. 250.
- (263) La notizia del ritorno in Spagna del Vivaldi si deduce da un documento del 20 aprile 1539 in *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 215, p. 272. Da tale documento apprendiamo che il Vivaldi partì per la Spagna con l'Aguiar verso la fine di aprile del 1539.
- (264) Cfr. *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 209, p. 249.
- (265) Cfr. doc. in J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., appendice, p. 33. e segg.
- (266) Secondo la dichiarazione di Aguiar, l'equipaggio della *Santa Catalina*, era costituito da 34 uomini (Cfr. doc. in J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., p. 34).
- (267) Cfr. J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., appendice, pp. 40-41 e segg.
- (268) Nell'atto si dice che gli uomini della *Santa Maria* erano 60 (Cfr. J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., appendice, p. 43), mentre sappiamo dallo stesso Aguiar che i suoi uomini erano 34 (Cfr. n. 266).
- (269) Cfr. doc. in J. T. MEDINA, *Algunas noticias de León Pancaldo*, cit., appendice, pp. 47-62.
- (270) Cfr. sentenza in J. T. MEDINA, cit., appendice, pp. 63-64. La somma di 150 ducati, stabilita dal Galán, indica chiaramente che quella di 900 pretesa dall'Aguiar era senz'altro esagerata.
- (271) Cfr. le n. 263 e 264 e il testo del presente studio fra le n. 262 e 264.
- (272) Come è noto, il Mendoza si era recato in Spagna a chiedere soccorsi, ma il 23 giugno 1537 era deceduto in pieno Atlantico durante il viaggio.
- (273) "certi mercanti... genovesi che portarono mercanzie e provviste a quella provincia,... minacciandoli che li avrebbe fatti scavare, far la guardia e

servire come i soldati dell'accampamento contro la loro volontà, perché non volevano dare le mercanzie che avevano a chi voleva lui, e impedendo loro che le vendessero a chi volevano" (*Real cédula a Martín de Orue* datata Valladolid, 20 novembre 1539, in *Anales de la Biblioteca Nacional*, Buenos Aires, tomo VIII, p. 287).

- (274) "del primo oro o argento che verrà dato e distribuito a noi o a chiunque di noi nella prima spartizione o spartizioni che si faranno in questa conquista" (citato da E. de GANDIA, *Los primeros italianos en el Río de la Plata*, cit., p. 33).
 È questa appunto la formula abituale che compare nelle numerose obbligazioni di pagamento dei debitori del Pancaldo conservate presso l'*Archivo Nacional* di Asunción del Paraguay e segnalate dal già citato E. de Gandía, n. 44, pp. 33-35.
 Ad esempio, il 1^a giugno 1538, in Buenos Aires, Alonso de Angulo, Francisco Vergara, Ruiz Gómez Maldonado e Juan Basualdo rilasciarono una "carta de obligación" a favore di Leone Pancaldo per 96 pesos d'oro. Il 15 giugno 1538, Hernán Báez, "maestro de hacer navíos", e 14 suoi compagni si obbligarono al pagamento di 470 pesos d'oro per l'acquisto di un grosso quantitativo di panno, di berretti e di filo. Il 21 giugno dello stesso anno Juan de Loyolas rilasciò altra scrittura a favore di Pancaldo per l'acquisto di tela, camicie, berretti e scarpe del valore complessivo di 42 pesos d'oro.
 Il 12 novembre, il Pancaldo vendette a Juan Portugués, per 39 pesos e mezzo d'oro, dodici camicie danneggiate, un certo quantitativo di tela d'Olanda, pure danneggiata, e due cinture.
 Il 28 novembre, il tedesco Hans Branbequer acquistò da Giovanni Pietro Vivaldi vino, coppe e bicchieri di vetro dorati per un valore di 239 pesos d'oro. Il 16 dicembre, il Pancaldo vendette a Galiano de Meyra velluto, tela d'Olanda, un giubbone e alcuni nastri per 67 pesos d'oro.
 Il 15 marzo 1539, Blas Núñez, Juan Fernández, Francisco Fernández e Melchor Díaz rilasciarono al Pancaldo altra "carta de obligación" per 40 pesos d'oro per l'acquisto di tre archibugi e una rotella. Il 17 marzo dello stesso anno fu la volta di Melchor Rodríguez, Luis Márquez, Francisco Ruiz de Almagro e Antonio Mate, i quali acquistarono dal Pancaldo altri cinque archibugi per 50 pesos d'oro. Similmente, il 4 aprile, Juan Soletto rilasciò al Pancaldo una "carta de obligación" per un archibugio del valore di 10 pesos d'oro e la stessa cosa fecero il 19 aprile altri dieci "conquistadores" per 17 archibugi del valore complessivo di 110 pesos e mezzo d'oro, mentre il 4 aprile Juan Romero acquistò dal Pancaldo "una pieza de chamelote azul" e "tres arrobas de vino moscatel" per 30 pesos

d'oro.

Ricordo infine, sempre nel mese di aprile del 1539, un'ultima "carta de obligación", questa volta a favore di Giovanni Pietro Vivaldi, rilasciata da "maestre" Angulo e da altri "conquistadores" per una botte di vino del valore di 130 *pesos* d'oro.

(275) "dopo che s'era incagliata, avrebbe certamente potuto liberarla".

Dichiarazione del pilota Juan Pérez, in *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 212, p. 258.

Dichiarazioni di identico tenore rilasciarono, sotto la stessa data del 15 febbraio 1539, i piloti Hernando Estrello e Jácome de Payva ed il "maestre" Vasco Rodríguez (doc. citato, p. 259).

(276) "Il giorno 28 del mese di luglio dello scorso anno 1540 Domingo de Irala inviò Juan de Ortega con due brigantini e alcuni uomini al porto di Buenos Aires affinché ne prendesse possesso e si facesse ubbidire in suo nome, e così fece. E trovando morto Leone Pancaldo, mercante, depositò le merci presso certo Pero Diaz del Valle".

Relazione di Pero Hernández, in *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 231, p. 394. L'interessantissimo documento redatto dall'Hernández è datato 8 gennaio 1545 ed è diretto all'imperatore Carlo V.

(277) Nonostante Domingo de Irala distribuisse fra i propri amici parte del carico trasportato in Paraguay, ancora nel 1543 Scipione Grimaldi e Juan Bartolomé, due fattori inviati dai mercanti genovesi di Valencia per recuperare almeno in parte i crediti fatti da Pancaldo, continuavano a vendere in Asunción diverse mercanzie della *Santa Maria* sfuggite alla rapacità dei "conquistadores" (Cfr. in proposito E. de GANDIA, *Los primeros italianos en el Río de la Plata*, cit., p. 36).

(278) Cfr. R. DIAZ de GUZMAN, *La Argentina*, cit., lib. I, cap. XVII, p. 142.

Già in precedenza, durante il loro soggiorno a Buenos Aires, sia il Pancaldo che diversi suoi uomini, fra i quali Bernardo Genovese, Tommaso Riso, Pietro Antonio Achino e Giovanni Pietro Vivaldi, erano stati incorporati ai "conquistadores" spagnoli, come risulta da alcuni documenti nei quali essi vengono appunto dichiarati "conquistadores en la conquista e provincia del Río de la Plata" e "estantes en esta conquista" (cfr. in proposito *Documentos históricos y geográficos*, cit., II, doc. 213, p. 260; doc. 215, p. 269 e p. 272).

(279) AGI, *Contratación*, 5090, f. 42v ("Giovanni Genovese, marinaio, nativo di Sanremo, marito di Violantina [o Valentina], deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí")

(280) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, n. 6, p. 12.

(281) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXX, p. 232 ("Giovanni Parente, nativo di Sanremo, che si trova in Genova, marito di Violantina, marinaio, che si imbarcò sulla nave *Trinidad* e rimase su di essa").

(282) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVI, p. 196.

(283) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLXXXVI, elencato al n°. 98 ("marinaio della *Trinidad*..., nativo di Sanremo, sposato con Violantina").

(284) *Ibid.*, p. CCCCXX, elencato al n°. 194 ("nativo di Sanremo, che si trova in Genova, marito di Violantina,... marinaio della *Trinidad*").

(285) Cfr. lettera del capitano de Brito dell'11 febbraio 1523, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, doc. II, p. 33.

(286) Cfr. dichiarazioni di G. Gómez de Espinosa, Leone Pancaldo e Ginés de Mafra in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, pp. 342-351.

(287) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCXXI.

(288) In altri documenti della spedizione il cognome di questo personaggio figura come *Bazozábal* (cfr. anche n. 111).

(289) Dichiarazione di Ginés de Mafra, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 351 ("a Ternate... rimasero Antonio, maestro d'ascia, e Antonio de Bazaza, e a Malacca Antonio Moreno, e gli altri partirono su una giunca e non comparvero più, e questi erano quattro: Juan de Campos, Diego Arias, Juan Navarro e San Remo, i quali si imbarcarono nelle Molucche").

(290) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCXXI.

- (291) Lettera del capitano de Brito dell' 11 febbraio 1523, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, doc. II, p. 33 ("andavano più castigliani che portoghesi").
- (292) *Relación de la gente que murió en la nao Trinidad*, di G. Gómez de Espinosa, in J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. XI, p. 105 ("altri quattro uomini che morirono su una giunca quando partimmo dalle Molucche per Malacca, due marinai e due *sobresalientes*; i marinai si chiamavano, uno San Remo, genovese, e l'altro Juan Navarro").
- (293) *Ibid*, p. 105 ("morirono nell'anno 1523, alla fine del mese di febbraio").
- (294) AGI, *Contratación*, 5090, f. 43r ("Francesco Piora, marinaio, nativo di Savona, figlio di Michele Piora e Caterina Piora, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí").
- (295) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 31
- (296) Cfr., ad es., M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 63, che dà *Picora*, al pari di P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. 5, p. 238.
- (297) Cfr., ad es., J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVI, p. 196.
- (298) Cfr. M. G. CANALE, *Storia del commercio, dei viaggi, delle scoperte e carte nautiche degli italiani*, Genova 1866, p. 369; G. JACHINO, *Leon Pancaldo*, cit., p. 20; A. BRUNO, *I francesi nell'antico dipartimento di Montenotte*, Savona 1897, p. 58 e segg.
- (299) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 31.
- (300) In J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., III, p. 214 ("a quanto dicono, fuggì dalla nave e stette due o tre giorni fuggitivo in Cebu, e questo accadde tre giorni prima che uccidessero quelli che uccisero in quel luogo").
Affermazione praticamente identica si trova in altro documento, pure edito da J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., I, p. 180, nel quale leggiamo che il Piora "*según dicen*, fuyó de la nao y estuvo tres días fuído antes que matasen a los que mataron en Zebu".
- (301) Cfr. elenco dei caduti in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 63 e in

P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. 5, p. 238.

- (302) AGI, *Contratación*, 5090, f. 43r ("Martino genovese, marinaio, nativo di Sestri Ponente, figlio di Domenico Forte e Caterina Narice, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Ammonta la paga di quattro mesi anticipati a 4800 maravedí).
- (303) Basti ricordare, ad es., il pittore sestrese Francesco Narice, il quale, come ricorda P. R. RAVECCA, *L'eremita del monte Contessa. Sant'Alberto da Sestri Ponente*, Genova 1980, p. 156, verso il 1750 dipinse nella chiesa di S. Alberto sul monte Contessa, presso Sestri Ponente, quattro affreschi con scene della vita del Santo.
- (304) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. XLV, p. 62.
- (305) Secondo il Medina, tale elenco sarebbe quello da lui pubblicato nel suo *Anexo*, cit., doc. LXIV, p. 172.
- (306) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLXXXVII n.1 ("*merino* [ufficiale di polizia] o *teniente de alguacil* [ufficiale di giustizia], incarichi che in certo qual modo non erano incompatibili").
- (307) Basti osservare al riguardo che l'elenco pubblicato da J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXIV, p. 172, nel quale figurerebbe il Forte sotto il nome di Martín Ginovés, inizia con questa precisazione: "La gente que hay en la nao, que Dios salve e guarde, nombrada *La Concepción*, es la siguiente: El señor Gaspar de Quesada, capitán; Sancho de Heredia, escribano; Juan de Campos, despensero; *Martín Ginovés, merino...*"
- (308) Si tratta dell'attuale isola di *Maug*. Cfr. in proposito C. PRIETO, *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid 1984, p. 146).
- (309) In J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. XI, p. 105, dove, però, Gómez de Espinosa ricorda Gonzalo Gallego con il nome di *Jerónimo* Gallego. Che si tratti di una confusione o di una svista del capitano della *Trinidad*, è comunque dimostrato dal fatto che in tutti i documenti relativi alla spedizione ed in alcune testimonianze ad essa successive questo personaggio è sempre ricordato come *Gonzalo* de Vigo, o Gonzalo Gallego, dal momento che era nativo di Vigo, in Galizia,

- e pertanto gagliego.
Fu arruolato come mozzo della *Concepción* e passò successivamente sulla *Trinidad*, con la stessa qualifica, quando la *Concepción* dovette essere bruciata alle Molucche per mancanza di uomini sufficienti a governarla.
- (310) Come è noto, dopo il suo ritorno in Spagna a bordo della *Victoria*, Elcano partecipò ad una nuova spedizione alle Molucche, quella appunto di García Jofre de Loaisa, nella quale trovò la morte.
- (311) Sull'episodio dell'incontro di Gonzalo Gallego con gli uomini della spedizione di Loaisa, cfr. P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, p. 154; J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. CCCCLIII-CCCCLIV; C. PRIETO, *Op. cit.*, p. 146; J. de ARTECHE, *Urdaneta: El dominador de los espacios del Océano Pacífico*, Madrid 1943, pp. 43-47.
- (312) AGI, *Contratación*, 5090, f. 43r ("Battista genovese, marinaio, residente a Genova, marito di Bianchinetta, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí").
- (313) AGI, *Contratación*, 5090, f. 43r ("Tommaso Nattino, marinaio, residente a Sestri Ponente, figlio di Giovanni Nattino, residente a Sestri Ponente. Deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí").
- (314) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 13.
- (315) Cfr. P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 2, p. 207.
- (316) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., LXVII, p. 200.
- (317) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXIII, p. 162.
- (318) Cfr. T. TUVO, *Diario storico di Sestri Ponente*, Genova 1975, p. 34.
- (319) Cfr. G. JACHINO, *Op. cit.*, appendice, doc. 2, p. 52.
- (320) AGI, *Contratación*, 5090, f. 44v ("Giovanni genovese, apprendista mozzo, nativo di Porto Maurizio, che si trova nella riviera di Genova, figlio di Bartolomeo Recco e di Jachetta [Giacometta], residenti a Porto

Maurizio, deve avere una paga di 500 maravedí al mese. Gli sono stati pagati anticipatamente due ducati").

- (321) La somma di 750 maravedí, pari a due ducati, è indicata, nel manoscritto, a margine della precedente annotazione.
- (322) *Rico* compare in un elenco pubblicato da P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 3, p. 215; *Rezo e Rua* in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., dcc. XLV, p. 66 e doc. LXX, p. 237.
- (323) In J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. XI, p. 105.
- (324) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLXXXVII.
- (325) La sua qualifica di "sobresaliente" si desume dal titolo con cui inizia l'elenco in cui è registrato Antonio Lombardo [Pigafetta]: "Sueldo que se pagó a los sobresalientes que van en la nao *Trinidad* en la qual va el capitán Fernando Magallanes" (AGI, *Contratación*, 5090, f. 52r). Per il termine "sobresaliente" si veda quanto già detto nella n. 21.
- (326) AGI, *Contratación*, 5090, f. 52r ("Antonio Lombardo, uomo di fiducia del suddetto capitano [Magellano], nativo di Vicenza, che si trova in Lombardia, figlio di Giovanni e di Angela sua consorte, deve avere uno stipendio di 1000 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4000 maravedí").
- (327) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LX, p. 140.
- (328) Cfr. le lettere citate in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. I, p. 178 e 179.
- (329) C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 28.
- (330) Cfr. *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. I, p. 183, n. 3.
- (331) C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 11. I corsivi sono del medesimo autore.
- (332) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit.,

pp. CCCCXXI-CCCCXXII.

- (333) Cfr. C. MANFRONI, *Op. cit.*, pp. 10-11.
- (334) Cfr. in proposito le note biografiche di C. AMORETTI nella sua edizione dell'opera di Pigafetta, *Primo viaggio intorno al globo terraqueo*, Milano 1800. Per molto tempo, fino a quando il Medina fece conoscere l'annotazione del ruolo di bordo che si riferisce al vicentino, gli studiosi ritennero che egli fosse figlio di un Matteo Pigafetta (Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. CCCCXXI-CCCCXXII).
- (335) A. GERBI, *La natura delle Indie Nove. Da Cristoforo Colombo a Gonzalo Fernández de Oviedo*, Milano-Napoli 1975, p. 132.
- (336) Nota biografica sul Pigafetta premessa al vol. A. PIGAFETTA, *Primer viaje alrededor del globo*, Ediciones Grech, Madrid 1988, p. 13. Anche in quest'opera non vi è cenno della fonte dalla quale è tratta la notizia che il Pigafetta si chiamava Francesco Antonio.
- (337) Il documento al quale mi riferisco è intitolato "Relación de lo que hay en la nao *Trinidad* que Dios salve y guarde" e si trova attualmente in AGI, *Patronato*, 34, ramo 10, ove ho potuto consultarlo. Esso è edito in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXIII, pp. 149-163.
- (338) in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXIII, p. 161.
- (339) Come scrive lo stesso Pigafetta nella sua relazione, egli giunse a Siviglia per arruolarsi tre mesi prima della partenza della flotta da quella città. Tenendo presente che le navi salparono il 10 agosto 1519, il periodo di tre mesi indicato da Pigafetta fra il suo arrivo a Siviglia e la partenza della spedizione ci riporta appunto all'inizio di maggio del 1519.
- (340) L'arma gentilizia della famiglia Pigafetta era la seguente: "Di nero alla banda d'argento caricata di una rosa d'oro, accostata da due altre rose dello stesso, ordinate in sbarra; col capo d'argento". Il suo motto, *Il n'est rose sans espine*, posto su una fascia costituita da formelle decorate da vasi di rose, corona il portale della Casa Pigafetta, una delle più caratteristiche di Vicenza, nell'antica via della Luna. L'edificio, fondamentalmente gotico, ma con elementi già rinascimentali, porta la data del 1481, quella probabilmente in cui esso fu terminato da Matteo

Pigafetta (Cfr. in proposito C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 330).

- (341) Tale precisazione si trova nella prima pagina del manoscritto della Biblioteca Ambrosiana di Milano contenente la relazione del Pigafetta.
- (342) Cfr. A. PIGAFETTA, *Il primo viaggio intorno al globo*, dedica a Philippe de Villiers de l'Isle-Adam, ed. critica a cura di A. Da Mosto, in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte V, vol. III, Roma 1894. Pigafetta non precisa quali furono i libri e le relazioni di viaggio da lui letti, ma è lecito supporre che egli dovesse conoscere opere a quel tempo celeberrime quali "Il Milione" di Marco Polo, il "Libretto de tutta la navigatione del re de Spagna", stampato a Venezia nel 1504 da Albertino Vercellese, e la raccolta di Fracanzio di Montalboddo intitolata "Paesi novamente ritrovati", edita a Venezia nel 1513, nella quale erano riferiti i viaggi di Cadamosto, Vasco da Gama, Colombo, Cabral, Vespucci ecc.
- (343) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCXXII.
- (344) La citazione in corsivo è estratta dai *Diari* di Marin Sanudo, XXXV, 97 B.
- (345) C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 12.
- (346) *Ibid.*, p. 12.
- (347) Per il conferimento di tale commenda al Pigafetta, cfr. F. DEL POZZO, *Ruolo generale dei cavalieri gerosolimitani*, Torino 1738, p. 74. L'aspirazione del vicentino al predetto beneficio dell'Ordine di S. Giovanni doveva risalire per lo meno ai primi mesi del 1524, come risulta dall'accenno che ad essa fa Baldassarre Castiglione in una sua lettera a Federico Gonzaga, marchese di Mantova, datata 15 aprile 1524 (si veda il testo della lettera in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. I, p. 182, ove si legge: "Quel gentilhomme Piegafetta che è stato alli Antipodi, se raccomanda molto a vostra excellentia: e benché habbia non so che poco qui dal papa con molte promesse, *accascando qualche beneficio de san Giohanni*, desiderarebbe molto de servire vostra excellentia.").
- (348) Cfr. C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 13.

- (349) Sono appunto queste le motivazioni della sua partecipazione all'impresa fornite dallo stesso Pigafetta nella dedica che precede la sua relazione di viaggio.
- (350) Cfr. A. PIGAFETTA, *Il primo viaggio intorno al globo*, ed. a cura di A. DA MOSTO, cit., p. 118.
- (351) Cfr. A. GERBI, *Op. cit.*, p. 132.
- (352) A. GERBI, *Op. cit.*, p. 133.
- (353) *Ibid.*, p. 133.
- (354) *Ibid.*, p. 134.
- (355) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, p. 212 ("Antonio Lombardo, che si imbarcò sulla nave *Trinidad* e venne con la nave *Victoria*, maturò di stipendio tre anni e ventotto giorni, che, a ragione di mille al mese, ammontano a 37.924 maravedí, dai quali si scontano 4000 maravedí poiché gli furono dati quattro mesi di paga, e gli si devono ancora 32.924, più altri 7040 che gli si assegnano come sua percentuale sul carico; le quali spettanze gli furono pagate in Valladolid per ordine dei signori del Consiglio delle Indie prima che fosse fatto il conto di ciò che doveva avere di stipendio e di percentuale sul carico").
- (356) Cfr. A. PIGAFETTA, *Il primo viaggio intorno al globo*, cit., p. 118.
- (357) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCXXIII.
- (358) A. PIGAFETTA, *Il primo viaggio intorno al globo*, cit., p. 118.
- (359) Cfr. lettera di Mons. Francesco Chiericati ad Isabella d'Este in data 26 dicembre 1522, in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. I, p. 175.
- (360) Cfr. il testo di tale lettera in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. I, p. 178.
- (361) Cfr. n. 344. Ecco il testo della nota del Sanudo: "Vene in Colegio uno

vicentino nominato il cavalier erante ferier di Rhodi, qual è stato 3 anni in India per veder, et referite a bocha di quelle cosse, che tutto il colegio stete con gran attention ad aldirlo; et disse mezo il viazo... et da poi disnarfo dal doxe et referite zercha quelle cosse longamente, si che soa serenità e tutti chi l'aldite rimaseno stupefati di quelle cosse sono in India".

- (362) Cfr. il testo della lettera citata alla n. 360.
- (363) Cfr. il testo di questa lettera in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. I, p. 179.
- (364) Ecco il testo della supplica alla signoria di Venezia con la quale il Pigafetta richiese il "privilegio" in data 5 agosto 1524: "MDXXIII. de mense augusti. Serenissimo principe et excellentissimi signori. Supplico io Antonio Pigafetta vicentino, cavallier hierosolimitano, che, desiderando veder del mondo, nelli anni passati ho navigato cum le caravelle de la maestà cesarea, che sono andate a trovar le isole dove nascono le specie nelle nove Indie, nel qual viazo ho circumdato tutto il mondo a torno: et per esser cosa che mai homo l'ha fatta, ho composto un libretto de tutto el ditto viazo, qual desidero far stampir, et perhò supplico de gratia che per anni XX alcun non possi stampirlo, salvo chi vorò io, sotto pena a chi el stampasse o stampato altrove el portasse qui, oltre el perder li libri, de esser condannato lire tre per libro; et la executione possi esser fatta per qualunque magistrato de questa città a chi sarà fatta la conscientia, et sia divisa la pena un terzo al arsenal de la sublimità vostra, un terzo al acusador et un terzo a quelli che farano la executione, a la gratia sua humiliter mi ricomando. Die V augusti" (In *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, cit., parte III, vol. I, n. 3, p. 183).
- (365) Cfr. lettera di Giovambattista Malatesta al marchese di Mantova datata Venezia, 3 agosto 1524, nella citata *Raccolta*, parte III, vol. I, p. 183.
- (366) Cfr. C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 18.
- (367) C. MANFRONI, *Op. cit.*, pp. 18-19.
- (368) *Ibid.*, p. 19.
- (369) Capitano: Juan de Cartagena, ispettore generale della flotta e comandante in seconda di Magellano. Capitani successivi: dopo la ribellione del

Cartagena e la sua destituzione durante il viaggio verso il Brasile, Antonio de Coca; quindi Alvaro de Mezquita, cugino di Magellano, precedentemente imbarcato come “sobresaliente” sulla *Trinidad*, il quale mantenne il comando anche dopo l’ammutinamento di Cartagena e il suo abbandono per punizione a San Julián; dopo l’ammutinamento di Esteban Gómez, pilota della *San Antonio*, il quale mise ai ferri Alvaro de Mezquita e disertò con la nave nello stretto, il comando passò all’altro cospiratore, complice di Gómez, Jerónimo Guerra. La nave, con quasi tutto il suo equipaggio, fece ritorno in Spagna, ove giunse il 6 maggio 1521.

(370) AGI, *Contratación*, 5090, f. 45v (“Giacomo di Messina, marinaio, nativo di Messina, figlio di Giovanni Pinto e di Polissena de Velara, residenti a Messina, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí”).

(371) Ritengo che il nome *Polizina* registrato nel ruolo di bordo sopra citato corrisponda all’italiano Polissena, come parrebbe dal fatto stesso che in un altro documento pubblicato da J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, p. 223, il nome della madre di Giacomo di Messina compare sotto la forma *Polizena*.

(372) Cfr. P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 3, p. 216.

(373) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. XLVI, p. 69.

(374) Cfr. relazione delle persone decedute durante la spedizione in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, cit., I, p. 172 e P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, p. 233.

A proposito della morte di Giacomo di Messina, ricordo infine che in un documento che si riferisce agli stipendi maturati dai partecipanti alla spedizione, essa viene registrata come avvenuta il 16 settembre 1519, anziché 1520 (cfr. doc. in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, P. 223). Si tratta certamente di una svista dello scrivano che compilò il rendiconto, poiché il 16 settembre 1519 la flotta non era ancora partita da Sanlúcar de Barrameda e nella stessa annotazione relativa agli stipendi di Giacomo di Messina si precisa subito dopo che il marinaio siciliano “venció de sueldo trece meses, seis días”, precisazione che riporta appunto al 16 settembre 1520.

(375) AGI, *Contratación*, 5090, f. 46r (“Luca di Messina, mozzo, figlio di

Antonio Salvatori e di Vincenza, residenti a Messina, deve avere una paga di 800 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 3200 maravedí”).

(376) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 16.

(377) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCCXII. Al Medina dovette sfuggire l’annotazione del ruolo di bordo relativa a Luca di Messina, poiché essa manca completamente nella sua edizione del documento in *Anexo*, cit., p. 71.

(378) P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 3, p. 217.

(379) AGI, *Contratación*, 5090, f. 46v (“Juan gagliengo, mozzo, nativo di Noya, figlio di Alvaro de Agra e di Maria Hernandes, residenti a Noya”).

(380) AGI, *Contratación*, 5090, f. 46v (“Al posto di questo entrò Giovanni Genovese, nativo di Savona, figlio di Luigi Gravallo e di Giovanna Natarca, residenti a Savona, perché questo lo cacciarono perché si scoprì che era portoghese”).

(381) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 31.

(382) *Ibid.*, p. 31.

(383) Capitano: Gaspar de Quesada. Capitani successivi: dopo l’ammutinamento capeggiato da Cartagena, al quale aveva aderito anche Quesada, quest’ultimo venne condannato a morte da Magellano e decapitato a San Julián. Il comando della *Concepción* fu pertanto successivamente affidato a Juan Rodríguez Serrano, capitano della *Santiago*, dopo che questa nave fece naufragio al Río de Santa Cruz, in prossimità dello stretto. Quando Serrano fu catturato e con ogni probabilità ucciso dagli indigeni di Cebu, poco dopo il banchetto del 1° maggio 1521, e si vide che non erano rimasti uomini a sufficienza per governare tre navi, la *Concepción*, che era la nave più vecchia, fu bruciata e l’equipaggio trasbordò sulle restanti due, la *Trinidad* e la *Victoria*.

(384) AGI, *Contratación*, 5090, f. 55r (“Alfonso Coto, uomo di fiducia del suddetto capitano, nativo di Pieve, che si trova in Genova, figlio di Cristoforo Coto e di Benedetta sua consorte, deve avere una paga di 800 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati,

3200 maravedí”).

(385) Egli è registrato al terzo posto di tale elenco, intitolato: “Sueldo que se pagó a los sobresalientes que van en la nao *Concepción*” (AGI, *Contratación*, 5090, f. 55r).

(386) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLXXIV, lo dice “natural de la *Plede*”, in Liguria. Si tratta, evidentemente, di un’errata lettura delle forme “la *Pleve*” e “la *Plebe*” con le quali il luogo di nascita del Coto viene registrato in tutti i documenti della spedizione.

(387) Per la paga di Luis del Molino cfr. AGI, *Contratación*, 5090, f. 55r.

(388) Si veda quanto detto nella n. 21.

(389) Cfr. P. PASTELLS, *Op. cit.*, doc. n.º 5, p. 241.

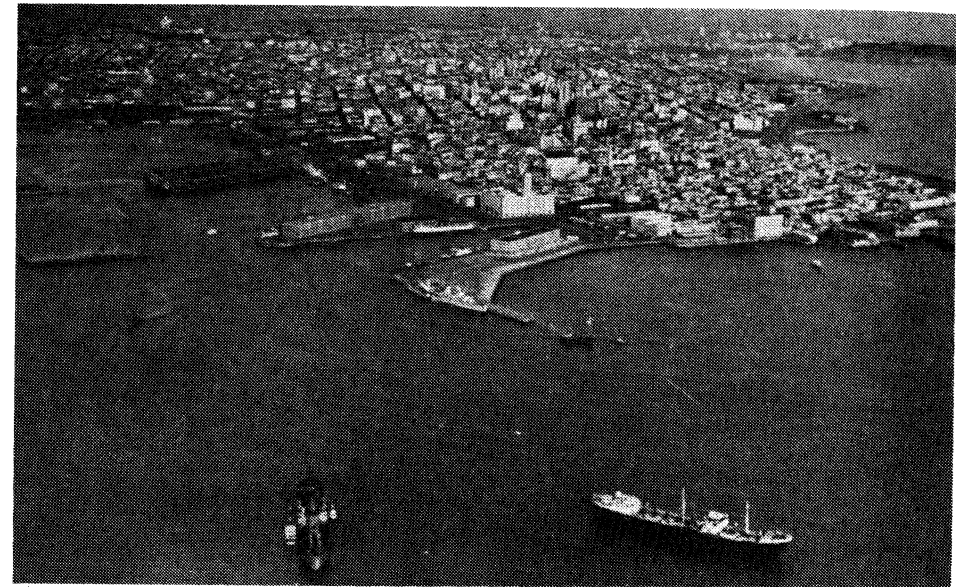
(390) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXX, p. 239.

(391) Ad esempio nella dichiarazione di Pancaldo del 2 agosto 1527, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 385 e in quella resa nella stessa data da Ginés de Mafra, in M. F. de NAVARRETE, cit., IV, doc. XL, p. 387.

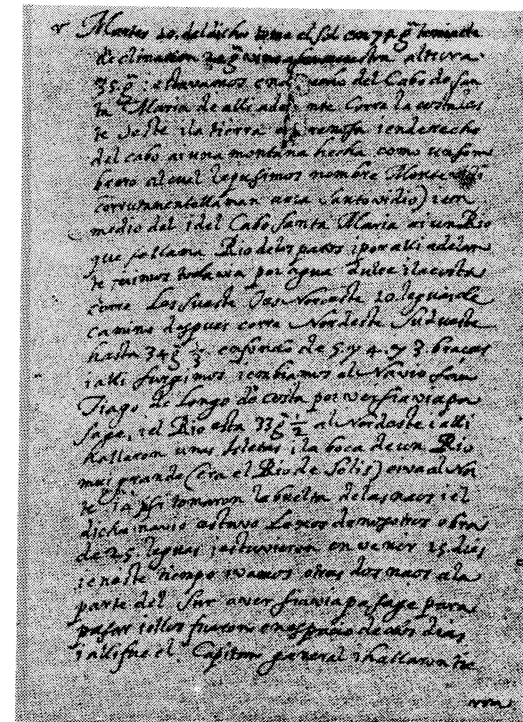
(392) Ad esempio nella lettera del capitano de Brito dell’11 febbraio 1523, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, p. 33. Nell’estratto di questa lettera pubblicato in traduzione spagnola dal Navarrete, *Op. cit.*, IV, doc. XXX, p. 282, il cognome del “sobresaliente” genovese compare come *Costa*, forma che ritengo però di dover scartare dal momento che l’estratto fornito dal Navarrete non è sempre del tutto fedele all’originale portoghese.

(393) Ad esempio in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXIV, p. 172, nella dichiarazione di Gonzalo Gómez de Espinosa del 2 agosto 1527 in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 344, e nella “Relación de la gente que murió en la nao *Trinidad*”, redatta dallo stesso Espinosa, in J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. XI, p. 105.

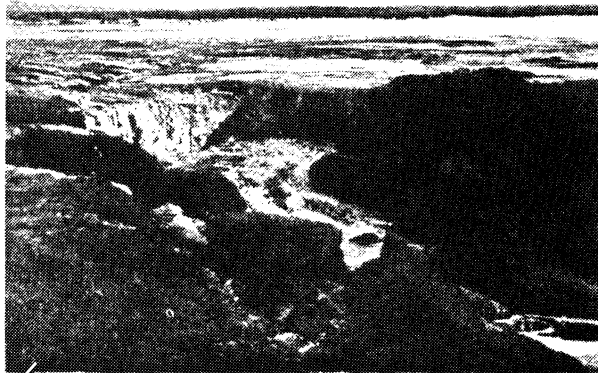
(394) Cfr. S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell’America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 305.



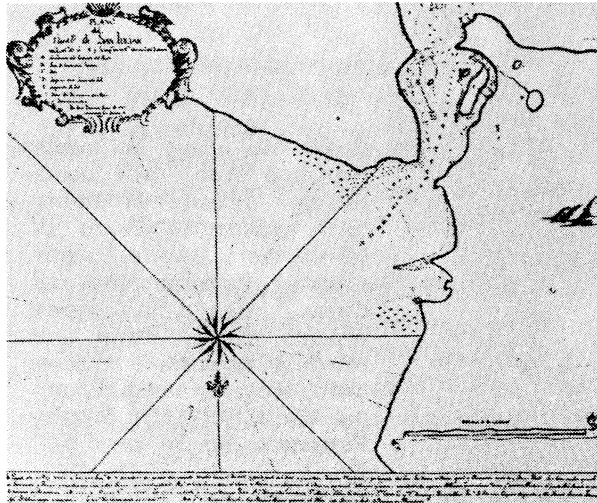
39. La città e il porto di Montevideo.



40. Pagina del diario del pilota Francisco Albo, nella quale compare il nome di **Monte Vidi** riferito al **Cerro** di Montevideo. Nella parte relativa all'avvistamento del **Cerro**, quest'ultimo viene appunto ricordato come "una montaña hecha como un sombrero, al cual le pusimos nombre Monte Vidi" (AGI, Siviglia, Patronato, leg. 34, ramo 5, f. 3v).



41. Il **puerto de San Julián**, sulle coste della Patagonia, ove svernò la flotta di Magellano.



42. Piano del **puerto de San Julián**, delineato da José Barnés nel 1752 (Palacio Nacional, Madrid, Ms 2244).



43. Raffigurazione di un "gigante" patagone (Dalla "Description du pénible voyage fait par Olivier du Nort", Amsterdam 1602).

(395) Questi erano: Juan de Campos, Luis del Molino, Diego Arias de Sanlúcar e Pedro de Bruselas, artigliere.

(396) Cfr. deposizione di Pancaldo in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, II, p. 134: "... desde a veinte días que partió la dicha nao *Trinidad*, llegaron los portugueses y tomaron la dicha mercadería y clavo que tenían, según fue notorio, y después de tornados a la dicha isla de Tidori lo supieron".

(397) Questo quarto uomo era Luis del Molino (cfr. in proposito le dichiarazioni di Pancaldo, Ginés de Mafra e Gómez de Espinosa in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 347, p. 350 e p. 344).

(398) In P. PEREGALLO, *Op. cit.*, doc. II, p. 21 ("in una giunca per informarsi della terra e del commercio").

(399) Cfr. J. de BARROS, *Decadas da Asia*, Dec. III, lib. V, cap. VII.

(400) Lettera del capitano de Brito dell'11 febbraio 1523, in P. PERAGALLO, *Op. cit.*, doc. II, p. 33 ("Alfonso Cota, che andava a vedere il commercio di Banda"). Queste notizie sul viaggio di Alfonso Coto a Banda e Gouram risultano particolarmente interessanti poiché rendono certi che egli fu uno dei primissimi europei a visitare quelle isole.

(401) Cfr. dichiarazione di Gonzalo Gómez de Espinosa in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 347.

(402) Cfr. dichiarazioni di Pancaldo e Ginés de Mafra, in M. F. de Navarrete, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 349 e p. 351.

(403) Cfr. "Relación de la gente que murió", in J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. XI, p. 105.

(404) AGI, *Contratación*, 5090, f. 55v ("Martino de Judicibus, ufficiale di polizia della nave *Concepción*, figlio di Pietro de Judicibus e di Bianca Xerel, genovesi, residenti a Savona, deve avere una paga di 1000 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4000 maravedí").

(405) Cfr. scheda di *Juan Ginovés*, mozzo della *San Antonio*.

- (406) Ad esempio in un elenco edito in J. T. MEDINA, *Anexo*, doc. LXIV, p. 172, ove però egli è facilmente identificabile poiché viene ricordato con l'indicazione dell'incarico che ricopriva a bordo: "Martín Ginovés, *merino*".
- (407) Cfr. in proposito C. MANFRONI, *Magellano*, p. 140.
- (408) Il cognome della madre di Martino viene trascritto come Xeres soltanto nell'estratto del ruolo di bordo dei partecipanti alla spedizione pubblicato da P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 3, p. 227, ma si tratta di una storpiatura dovuta esclusivamente ad errata trascrizione da parte dello stesso Pastells, come ho potuto appunto verificare mediante l'attenta rilettura, nella sua integrità, del documento originale esistente presso l'*Archivo General de Indias* di Siviglia, nel quale è scritto chiaramente *Xerel* e non Xeres.
- (409) Cfr. C. MANFRONI, *Magellano*, cit., p. 140.
- (410) F. NOBERASCO, *Op. cit.*, p. 32.
- (411) *Ibid.*, p. 32.
- (412) Cfr. in proposito G. ABATE, *Cronache savonesi dal 1500 al 1570*, Savona 1897, p. 247.
- (413) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, p. 209 ("Martino de Judicibus, ufficiale di polizia, il quale si imbarcò come tale sulla nave *Concepción*, che fu distrutta, e trasbordò con lo stesso incarico di ufficiale di polizia sulla nave *Victoria*, ha maturato tre anni e ventotto giorni di stipendio").
- (414) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, p. 208 ("dal giorno in cui partirono da Siviglia, che fu il 10 agosto 1519, fino all'8 settembre 1522, quando la suddetta nave *Victoria* rientrò a Siviglia, cosicché si devono loro tre anni e ventotto giorni").
- (415) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, pp. 90-91.
- (416) Questo personaggio era portoghese, ma nascose la sua vera nazionalità, dicendosi nativo di Burgos, al fine di essere ammesso a partecipare alla spedizione. Si arruolò come "sobresaliente" in qualità di "criado" del

capitano Luis de Mendoza e fu assegnato alla *Victoria*. Le sue vicende biografiche ed il comportamento da lui tenuto durante la spedizione rivelano, come scrisse giustamente il Medina, un uomo "meschino ed estremamente antipatico" per la sua vigliaccheria e la tendenza all'intrigo e al sotterfugio. Per ulteriori notizie su di lui, cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. CCCLVII-CCCLVIII.

- (417) In J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. IX, pp. 95-99.
- (418) *Ibid.*, n. 6, p. CCCLVIII.
- (419) Traduco la citazione dalla versione spagnola del *De Orbe Novo* di Pietro Martire d'Anghiera dal titolo *Décadas del Nuevo Mundo*, a cura di J. Torres Asensio, rivista e corretta da J. Martínez Mesanza, Madrid 1989, p. 356.
- (420) *Ibid.*, p. 356.
- (421) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., n. 2, p. CCCXCIX.
- (422) Capitano: Luis de Mendoza, tesoriere della flotta.
Capitani successivi: Duarte Barbosa, dopo la condanna a morte di Mendoza per aver preso parte all'ammutinamento di Cartagena a San Julián; quindi, allorché Barbosa divenne capitano della nave *Trinidad* e fu per breve tempo capitano generale della spedizione a seguito della morte di Magellano, Luis Alfonso de Gois; infine, quando quest'ultimo fu ucciso dagli indigeni durante il banchetto di Cebu, Juan Sebastián de Elcano, il quale riuscì a ricondurre la nave in Spagna.
- (423) AGI, *Contratación*, 5090, f. 46v ("Antonio Salamone, residente nella città di Trapani, che si trova nel regno di Sicilia, "maestre" della suddetta nave, marito di Giovanna, figlia di maestro Ferrer, deve avere uno stipendio di 3000 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di sei mesi anticipati, 18.000 maravedí, i quali decorrono dal [in bianco nel Ms.] agosto del predetto anno 1519").
- (424) J. ZURITA, *Anales de Aragón*, Zaragoza 1630, cap. LXXIX, p. 740, scrive che "maestre" Antonio era di Palermo, ma tutte le fonti documentarie disponibili concordano nel dirlo di Trapani.

- (425) Il termine dovrebbe indicare un artigiano o un operaio specializzato.
- (426) Ad esempio in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. XLVII, p. 73 e in varie parti del Ms. AGI, *Contratación*, 3255, ai ff. 31v, 40v, 51r, 62r, 86v. In quest'ultimo è frequentissima la variante *Salamón*.
- (427) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, doc. LXVIII, p. 214, ove la storpiatura è dovuta allo scrivano spagnolo che stilò il documento originale.
- (428) Tale forma si incontra molto frequentemente nel già citato Ms. AGI, *Contratación*, 3255, in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVII, p. 202 e in P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 5, p. 231.
- (429) Cfr. E. DE FELICE, *Op. cit.*, p. 221.
- (430) Cfr. J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, I, pp. 96-97.
- (431) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCXLVIII.
- (432) Cfr. il testo della scheda del Punçorol corrispondente alla n. 66.
- (433) Cfr. Ms AGI, *Contratación*, 3255, ff. 31v-90r, ove "maestre" Antonio viene ricordato in numerose occasioni che vanno dall'esecuzione di lavori a bordo della *Victoria* all'acquisto di provviste d'ogni genere per le necessità della spedizione.
- (434) Nel mese di gennaio del 1519 "maestre" Antonio dovette essere a tal punto impegnato nel sovrintendere ai lavori di allestimento della *Concepción* che il manoscritto AGI, *Contratación*, 3255, f. 40v lo ricorda in quel periodo come "maestre" della *Concepción* anziché della *Victoria*.
- (435) Cfr. in proposito anche la scheda del mozzo Antonio de Baresa. Dalla lettera del "contador" della *Casa de Contratación* di Siviglia, Juan López de Recalde, al vescovo di Burgos Juan Rodríguez de Fonseca, scritta poco dopo il ritorno in Spagna dell'equipaggio della *San Antonio*, si apprende che il *maestre* siciliano "acometió a un grumete en el pecado de contra natura", cioè "assali un mozzo costringendolo al peccato contro natura". La lettera è edita in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XXI, p. 186.

(436) Attuale Rio de Janeiro.

- (437) In P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 5, p. 231 ("Martedì 20 del mese di dicembre dell'anno 1519 fu condannato a morte, in quanto sodomita, Antonio Salamone, già *maestre* della nave *Victoria*, la quale sentenza fu eseguita in questo stesso giorno nel porto di S. Lucia, che si trova sulla costa del Brasile. Fu giustiziato il 20 dicembre dell'anno 1519"). Nella sua prefazione alla *Relazione del primo viaggio intorno al mondo di A. Pigafetta*, cit., p. 45, il MANFRONI afferma che la morte del "maestre" siciliano avvenne "sulle coste della Guinea", ma il documento qui citato prova invece, senza possibilità di dubbio, che egli fu giustiziato all'arrivo della flotta in Brasile.
- (438) AGI, *Contratación*, 5090, f. 47r ("Michele Veneziano, marinaio, nativo di Brescia, figlio di Francesco Arrighietto e di Maria, residenti a Brescia, deve avere una paga di 1200 maravedí. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí").
- (439) Ad esempio in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVII, p. 202 e doc. LXVIII, p. 218; P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 2, p. 210 e doc. n.º 5, p. 234.
- (440) Brescia accettò il dominio di Venezia fin dal 1426 e seguì le sorti della Serenissima fino al 1797.
- (441) Cfr. in proposito E. DE FELICE, *Op. cit.*, p. 62.
- (442) In P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 5, p. 234 ("Fece codicillo Michele Veneziano, marinaio. Venerdì 25 del suddetto mese di gennaio morì Michele Veneziano, marinaio della nave *Victoria*, il quale morì di infermità/. 25 gennaio 1521").
- (443) AGI, *Contratación*, 5090, f. 47v ("Nicola, marinaio, nativo di Genova, disse che non aveva né padre, né madre, né fratelli. Deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí").
- (444) Ad esempio in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVII, p. 202.
- (445) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, p. 218.

(446) In P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 5, p. 234 (“Mercoledì sei del mese di febbraio del suddetto anno morì Nicola genovese, marinaio, il quale morì di infermità/ 6 febbraio 1521”).

(447) AGI, *Contratación*, 5090, f. 47v (“Nicolao di Capua, nativo di Capua, figlio di Giacomo Trangone e di Emilia di Licata, residenti a Capua, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí”).

(448) La sua qualifica di marinaio, omessa dallo scrivano nell’annotazione del ruolo di bordo di cui alla nota precedente, si desume chiaramente dall’elenco in AGI, *Contratación*, 5090, f. 46v, intitolato “Sueldo que se pagó a los marineros y grometes y pajes de la nao nombrada la *Victoria* en la qual va por Capitán Luys de Mendoza, tesorero de la dicha armada” (“Stipendio che si pagò ai marinai, mozzi e apprendisti mozzi della nave chiamata *Victoria*, nella quale va come capitano Luis de Mendoza, tesoriere della suddetta flotta”), nel quale Nicolao di Capua figura al settimo posto della lista dei “marineros”.

(449) Licata è cittadina sulla costa della Sicilia meridionale, attualmente in provincia di Agrigento. È probabile che la famiglia della madre del marinaio Nicolao di Capua fosse appunto originaria di Licata, in quanto a quel tempo era molto comune l’uso di cognominare le persone dai loro luoghi d’origine.

(450) In tutti i documenti originali nei quali viene ricordata la madre di Nicolao, il nome ed il cognome della donna risultano chiaramente scritti, con lettere iniziali minuscole, nel seguente modo: *milia de licata*.

(451) In P. PASTELLS, *Op. cit.*, doc. n° 5, p. 238 (“Martedì 30 del suddetto mese di luglio uccisero su una giunca Nicolao di Capua, marinaio/ 30 luglio 1521”).

(452) Della battaglia fra gli indigeni e gli spagnoli e della cattura da parte di questi ultimi della giunca con a bordo il figlio del signore di Luzón, fanno ampio cenno, oltre alla relazione di Pigafetta, anche il diario del pilota della *Victoria* Francisco Albo (in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XXII, p. 203) e il *Roteiro* del pilota genovese (cfr. il testo pubblicato nell’apposita appendice documentaria al presente volume). Quest’ultimo, anzi, descrive l’episodio con dovizia di particolari e ci informa che l’isola

nei pressi della quale avvenne la battaglia si trovava a brevissima distanza dal porto della città di Borneo.

(453) AGI, *Contratación*, 5090, f. 47v (“Benedetto genovese, nativo di Albenga, figlio di Raimondetto Schenago e di Bianchina, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Gli sono stati pagati, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí”).

(454) Si veda in proposito quanto già detto nella n. 448 circa il marinaio Nicolao di Capua.

(455) IL NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 20 ed il MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLXXXVI, ricordano il luogo di nascita di questo marinaio come *Arvenga*, ma è evidente che si tratta di *Albenga*, come del resto conferma il fatto stesso che egli viene detto “genovese”, ossia ligure.

(456) Si tratta, con ogni probabilità, di un derivato di *Schena*, tuttora diffuso in varie località della Liguria.

(457) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXX, pp. 233-234, ove leggiamo: “Benito Ginovés, natural de Arbenga,... marinero, que fué en la nao *Victoria* y se mudó a la nao *Trenidad*, por mandado de *Magallanes*...” (“Benedetto genovese, nativo di Albenga,... marinaio, che si imbarcò sulla nave *Victoria* e si trasferì sulla nave *Trinidad* per ordine di Magellano...”).

(458) Cfr. *Relación* ecc. in J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., doc. XI, p. 105.

(459) Cfr. in proposito la scheda dedicata a Juan Ginovés, mozzo della *San Antonio*.

(460) AGI, *Contratación*, 5090, f. 48r (“Antonio portoghese, nativo di Amego, figlio di Juan Alfonso e di Isabel Gonçalves”).

(461) AGI, *Contratación*, 5090, f. 48r (“Questo Antonio portoghese lo cacciarono via perché era portoghese ed entrò al suo posto Antonio, mozzo, nativo di Varese, che si trova in Genova, figlio di Biagio de Loso e di Giacomina sua moglie”).

- (462) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLIII, scrive che la madre di Antonio di chiamava *Tacomina*, ma si tratta certamente di un errore di stampa o di trascrizione, poiché nei documenti originali il nome della donna figura sempre chiaramente come *Jacomina*.
- (463) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLIII.
- (464) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, p. 214.
- (465) Relazione delle persone decedute durante la spedizione, in P. PASTELLS *Op. cit.*, I, doc. n.º 5, p. 232 (“Venerdì 27 del suddetto mese di aprile si gettò in mare dalla nave *Victoria* Antonio genovese, mozzo della nave *Victoria*, e si affogò, il quale ricomparve annegato lunedì 21 del mese di maggio del suddetto anno; costui si gettò in mare dalla nave *Victoria*, secondo quanto risultò da un’inchiesta, perché un mozzo lo accusava di essere sodomita, e ciò accadde nel porto di San Julián, che si trova sulla costa del Brasile/. Mori il 27 aprile 1520”).
- (466) Cfr. la scheda del “maestre” Antonio Salamón e n. 435.
- (467) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CXCVIII e n. 1, p. CCCLIII.
- (468) Capitano e pilota: Juan Rodríguez Serrano. Dopo il naufragio della *Santiago* al Río de Santa Cruz, Magellano nominò Serrano capitano della *Concepción* al posto di Gaspar de Quesada, giustiziato per aver preso parte alla congiura di Juan de Cartagena.
- (469) AGI, *Contratación*, 5090, f. 50v (“Baldassarre genovese, *maestre*, residente a Porto Maurizio, che si trova nella riviera di Genova, marito di Carlotta, deve avere uno stipendio di 3000 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di sei mesi anticipati, 18.000 maravedí”).
- (470) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell’America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 290, ritiene che la *Santiago*, essendo più piccola delle altre navi della flotta di Magellano ed avendo un equipaggio meno numeroso, fosse una caravella. L’ipotesi è possibile, anche se tutti i documenti relativi alla spedizione definiscono sempre la *Santiago* come *nao* e non come caravella.
- (471) Cfr. J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, I, p. 93 e, dello stesso autore, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CLIII e p. CCCLXXXVI.
- (472) Cfr. interrogatorio di Siviglia dell’agosto 1519, in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, I, p. 93.
- (473) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CLIII.
- (474) Cfr. interrogatorio di Siviglia dell’agosto 1519, in J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, I, p. 101.
- (475) AGI, *Contratación*, 3255, f. 86v: “Por el sueldo y mantenimiento del medio mes deste mes de junio pasado a cumplimiento dél: A los marineros de la nao *Santiago*: a Domingo ginovés gromete, por el dicho tiempo 430 mrs.”
A margine compare la seguente annotazione relativa ai 430 maravedí dello stipendio di Domenico Punçorol: “llevólos el maestre”, ossia li ritirò il *maestre* della *Santiago*, Baldassarre Palca.
- (476) A quel tempo il Río de la Plata era detto Río de Solís, dal nome di un precedente navigatore che vi era stato nel 1516 al comando di una spedizione spagnola e vi aveva trovato la morte per mano degli indigeni.
- (477) Cfr. *Diario o derrotero* ecc. di Francisco Albo, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XXII, pp. 193-194, e S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell’America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 298.
- (478) Cfr. S. E. MORISON, *Op. cit.*, II, p. 306 e M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 38.
- (479) Relazione delle persone decedute, in P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 5, p. 235 (“Baldassarre pilota. Oggi è deceduto messer Baldassarre, che era pilota della nave *Victoria* e fu *maestre* della nave *Santiago*, a causa di infermità/. 3 aprile 1521”).
- (480) AGI, *Contratación*, 5090, f. 50v (“Giovanni Garzia, calafato, residente a Genova, figlio di Bartolomeo e di Domenica sua consorte, deve avere una paga di 5 ducati al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 20 ducati”).

- (481) Per quanto riguarda il mestiere del calafato, si veda quanto già detto nella scheda dedicata a *Felipo calafate* (Filippo de Croa), imbarcato sulla *Trinidad*.
- (482) Cfr. E. DE FELICE, *Op. cit.*, p. 132.
- (483) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 290.
- (484) P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 2, p. 211.
- (485) *Ibid.*, doc. n° 3, p. 222.
- (486) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXIV, p. 178, ove il Garzia figura come "Calafate Juan Genovés" insieme al pilota Juan Rodriguez Serrano, al "maestre" Baltasar Genovés (Baldassarre Palca) e ad altri membri dell'equipaggio della *Santiago*.
- (487) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLXXXVII, elencato al n° 100.
- (488) *Ibid.*, p. CCCLXXXIV, elencato al n° 87.
- (489) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXX, p. 231, nel quale si legge: "Juan García, calafate, vecino de Génova, hijo de Bartolomé e Dominga, su muger, que fue de Sevilla en el navío *Santiago* que se perdió, y quedó en la nao *Trenidad*, venció de sueldo hasta quel dicho navío *Santiago* se perdió, que fue a 22 de mayo de 1520 años, 9 meses, 12 días, e habiendo de haber el más sueldo hasta que la nao *Vitoria* partió de Maluco, son más, 18 meses, 28 días".
- (490) In J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, doc. XI, p. 104.
- (491) *Ibid.*, p. CCCXXXIII.
- (492) Cfr. *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*, 2ª serie, t. 7, 1ª de los pleitos de Colón, Madrid 1892, pp. 103-105.
- (493) AGI, *Contratación*, 5090, f. 51r ("Agostino, marinaio, nativo di Savona, figlio di Andrea Bone e di Battistina, residenti a Savona, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí").
- (494) Cfr. gli elenchi di marinai della *Santiago* editi in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXIV, p. 178 e doc. LXVI, p. 205, nei quali questo marinaio figura semplicemente come "Agustín" e "Agostín, marinero".
- (495) Cfr. F. NOBERASCO, *Op. cit.*, pp. 31-32.
- (496) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, p. CCCLVII.
- (497) AGI, *Contratación*, 5090, f. 51r ("Domenico, marinaio, figlio di Giovan Battista, *maestre* della nave *Trinidad*, deve avere una paga di 1200 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 4800 maravedí").
- (498) Cfr. scheda di Giovan Battista de Punçorol.
- (499) Cfr. annotazione del ruolo di bordo trascritta all'inizio della scheda dedicata a "maestre" Giovan Battista de Punçorol.
- (500) Si veda in proposito la parte della scheda di Giovan Battista de Punçorol nella quale vengono illustrate le due lettere dal Mozambico.
- (501) In P. PERAGALLO, *Op. cit.*, doc. III, p. 39 e doc. IV, p. 44.
- (502) Ad esempio in due elenchi di partecipanti alla spedizione editi in J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. XLVIII, p. 85 e doc. LXVII, p. 205.
- (503) In P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n° 5, p. 240
- (504) Cfr. manoscritto AGI, *Contratación*, 3255, f. 82r, 86v. Che non si tratti assolutamente di un errore dello scrivano, è dimostrato dal fatto che lo stipendio percepito da Domenico prima della partenza da Siviglia risulta essere, in questo documento, di 860 maravedí, ripartiti in due quindicine, stipendio appunto di un mozzo.
- (505) Cfr. scheda di Baltasar Ginovés (Baldassarre Palca), "maestre" della *Santiago*.

(506) Cfr. scheda di Giovan Battista de Punçorol

(507) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVIII, p. 217 (“Domenico, marinaio, figlio di Giovan Battista, *maestre* della nave *Trinidad*, parti come marinaio con la nave *Santiago* e fece il viaggio di ritorno sulla nave *Victoria*; maturò lo stipendio fino a quando la nave [Santiago] si perdette il 22 maggio 1520, ossia nove mesi e dodici giorni”).

(508) In P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 5, p. 240 (“Sabato 14 del suddetto mese di giugno morì Domenico Battista, marinaio, a causa di infermità, dopo aver fatto testamento/ 14 giugno 1522”).

(509) Cfr. manoscritto AGI, *Contratación*, 3255.

(510) Cfr. J. T. MEDINA, *Colección de documentos inéditos*, I, p. 115.

(511) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. XLVI, p. 71.

(512) Cfr. in proposito la scheda di Giovan Battista de Punçorol.

(513) Nei documenti spagnoli relativi alla spedizione di Magellano si fa più volte cenno di due marinai originari di una località denominata *Nápoles de Romania*, che è stata sovente confusa con la Napoli italiana. In seguito a questa confusione, due partecipanti alla spedizione imbarcati sulla *Victoria*, certi *Nicolao* e *Juan*, entrambi di *Nápoles de Romania*, sono stati scambiati per napoletani, anziché essere considerati, com'era giusto che fosse, greci. Di conseguenza, aggiungendo a costoro anche il marinaio *Nicolao de Capua* (cfr. scheda a lui dedicata) - questo sì proveniente senza dubbio dal Regno di Napoli - è stato affermato, anche di recente, che fra gli undici marinai scelti della *Victoria* vi erano “tre napoletani” (L'affermazione è di S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 290).

Che i suddetti marinai di *Nápoles de Romania* fossero greci e non italiani, è comunque chiaramente dimostrato dal fatto stesso che il già menzionato *Juan* viene ricordato come *Juan Griego* (=greco) - soprannome che non lascia dubbi di sorta circa la nazionalità di questo marinaio di *Nápoles de Romania* - in un documento in cui si parla della sua diserzione al Borneo, presso gli indigeni del luogo, “per farsi moro” insieme al marinaio *Mateo de Gorfo* (cfr. P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 5, p. 238. Come ricorda M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 17, *Mateo de Gorfo*, al pari del precedente *Juan*, è menzionato nei documenti anche come *Mateo Griego*),

quest'ultimo pure greco e imbarcato in precedenza sulla *Concepción* prima che questa nave venisse distrutta ed il suo equipaggio fosse trasferito sui due velieri superstiti.

Quanto alla località di *Nápoles de Romania*, essa va sicuramente identificata con l'attuale *Náuplion* (ital. Nauplia), città e porto della Grecia, nel Peloponneso orientale. All'epoca della spedizione di Magellano, questa città era possesso dei Veneziani che l'avevano da tempo fortificata, facendone una delle loro principali piazzeforti nel Peloponneso con il nome di *Napoli di Romania* (cfr. *Grande Dizionario Enciclopedico*, UTET, Torino 1970, vol. XIII, pp. 153-154).

(514) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 16.

(515) *Ibid.*, p. 16.

(516) P. PERAGALLO, *Op. cit.*, n. 1, p. 7. Lo studioso non solo segue il Navarrete, ma storpiava il “Columbazo” dello storico spagnolo in “Colombano”.

(517) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 288.

(518) AGI, *Contratación*, 5090, f. 46v (“*Colin Baça*, figlio di *Pierres Baça* e di *Rubleto Baça*, residenti a *Bolonia*, deve avere una paga di 800 maravedí al mese. Ricevette, come stipendio di quattro mesi anticipati, 3200 maravedí”).

(519) Cfr. P. PASTELLS, *Op. cit.*, I, doc. n.º 2, p. 209.

(520) *Ibid.*, doc. n.º 3, p. 217.

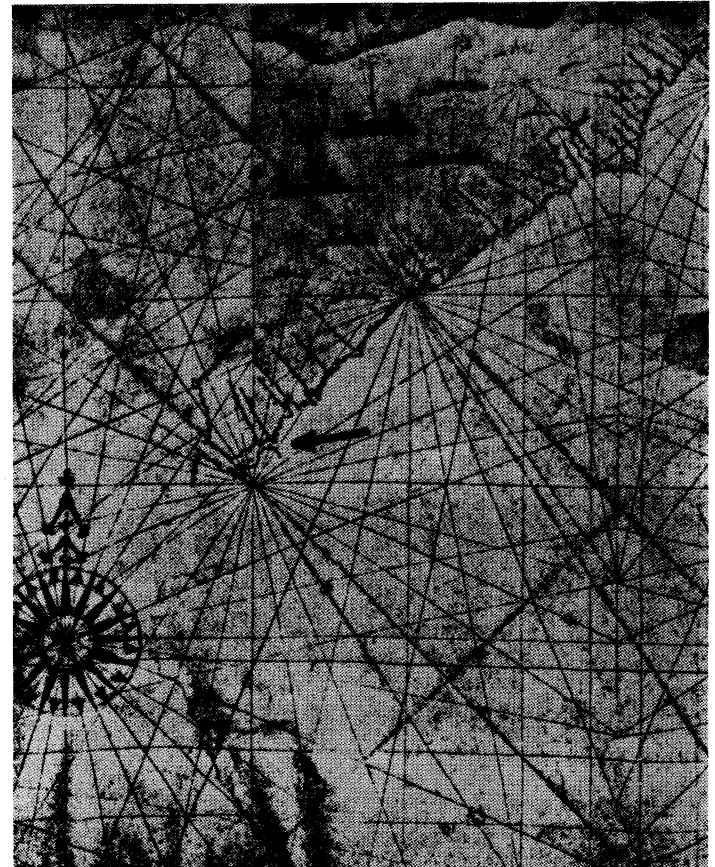
(521) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLIV e *Anexo*, cit., doc. XLVI, p. 71.

(522) Cfr. J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. XLVI, p. 71.

(523) J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. CCCLIV (“Risulta quasi impossibile indovinare il nome tedesco al quale corrisponde quello spagnolizzato con cui figura nei documenti, e diciamo tedesco perché consta che era nato a Colonia, figlio di *Pierres Baso* e di *Rableta Baso*”).

Va inoltre osservato che il cognome di Colin ed il nome di sua madre, che nel ruolo di bordo figurano rispettivamente come *Baça e Rubleto*, vengono erroneamente trascritti dal Medina come *Baso e Rableta*.

APPENDICI



44. *La più antica rappresentazione dello stretto di Magellano (Dal Planisfero del 1523, Biblioteca Reale, Torino).*

IL "ROTEIRO" DI UN PILOTA GENOVESE



45. Lo stretto di Magellano in una carta della spedizione dell'olandese G. Spilberg (1614-17).

Nella parte introduttiva del presente lavoro, già ho avuto modo di accennare all'importanza dell'apporto qualitativo dato dalla componente italiana alla spedizione di Magellano, apporto qualitativo che risulta tanto più considerevole quando si pensi che ben due dei tre superstiti diari del viaggio furono redatti da compagni italiani del grande navigatore (1).

Il primo di questi tre diari, notissimo, è la relazione del vicentino Antonio Pigafetta, la quale, per essere stata più volte pubblicata e studiata da numerosi autori italiani e stranieri, non ha bisogno di ulteriori commenti in questa sede.

Molto meno interessante della vivacissima relazione di Pigafetta, per quanto importantissimo dal punto di vista nautico, dal momento che si tratta del diario di un tecnico di navigazione, è il *Derrotero* in spagnolo di Francisco Albo, un greco di Axio, "vecino" di Rodi (2), il quale partì come "contraestre" della *Trinidad* e rientrò in Spagna come pilota della *Victoria* recando con sé un giornale di rotta della spedizione - il *Derrotero*, appunto - che inizia sotto la data del 29 novembre 1519 e si conclude sotto

(1) Per altri diari forse esistiti, ma andati perduti (fra questi quello dello stesso Magellano), cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., introd., pp. X-XVIII.

(2) Nell'annotazione del ruolo di bordo della *Trinidad* che a lui si riferisce, Albo viene così ricordato: "Francisco Albo, contraestre, natural de Axio, marido de Juana, vecino de Rodas, ha de haver de sueldo a dos mill mrs. por mes. Pagáronsele por el sueldo de quatro meses adelantados ocho mill mrs.". (AGI, *Contratación*, 5090, f. 42r). Per notizie su questo personaggio, cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., pp. CCCXLIII-CCCXLIV.

quella del 4 settembre 1522 (3).

Il terzo diario della spedizione, vale a dire il *Roteiro* di un pilota genovese, non solo riveste per noi particolare importanza per essere anch'esso, al pari di quello di Pigafetta, opera di un compagno italiano di Magellano, ma soprattutto perché, pur essendo molto meno noto di quello del vicentino e praticamente sconosciuto al grosso pubblico, assume valore di testimonianza pressoché unica nell'ultima parte, ove vengono riferiti gli eventi che seguirono alla morte di Magellano, il disastroso viaggio della *Trinidad* e la cattura dell'equipaggio di questa nave ad opera dei portoghesi del capitano de Brito.

Come fonte storica, esso possiede dunque un interesse notevolissimo e serve di buon complemento alla relazione di Pigafetta e al *Derrotero* del pilota Albo, opere che nulla ci dicono delle vicende della *Trinidad*, dal momento che i loro autori rientrarono in Spagna a bordo della *Victoria*.

Il Denucé, nel suo ottimo studio sulle fonti dell'impresa di Magellano che precede l'esame critico della spedizione (4), non esitò a classificarlo tra le fonti di primaria importanza perché racconta con concisione e chiarezza le principali fasi del viaggio senza esagerazioni, senza riportare leggende e senza indulgere a fantasie. Parrebbe quasi che lo studioso lo preferisca al Pigafetta, senza voler tener conto che questi non è un marinaio, ma un viaggiatore dilettante e curioso, talora persino pettegolo, che non ha nessun obbligo di tenere libri di bordo con metodo prestabilito e regolamentare, mentre l'altro scrive per dovere di servizio e non può pertanto concedersi alcun lusso.

Oltre ad essere una fonte storica di primaria importanza per quanto concerne il viaggio e le vicissitudini della *Trinidad* dopo la partenza della *Victoria* per la Spagna, il *Roteiro* contiene anche talune interessanti annotazioni circa la scoperta dello stretto

(3) Il diario di Albo inizia pertanto quando la flotta di Magellano si trovava nei pressi del Capo di S. Agostino, in Brasile, e si conclude quattro giorni prima dell'arrivo a Siviglia della *Victoria* dopo la circumnavigazione del globo.

(4) Cfr. J. DENUCÉ, *Magellan. La question des Moluques et la première circumnavigation du globe*, Bruxelles 1911, parte introduttiva.

patagonico (5), la navigazione da questo alle Filippine e le relazioni con gli indigeni, che, o sono in contrasto con quelle del Pigafetta, o chiariscono fatti sui quali il vicentino non è molto esplicito (6), o

(5) Come è noto, tra la fine del secolo scorso e l'inizio di quello attuale, alcuni studiosi avanzarono l'ipotesi che lo stretto di Magellano fosse stato scoperto da un'ignorata spedizione portoghese anteriormente a quella del grande navigatore. L'ipotesi si basava su una presunta carta di Martin Behaim (ricordato come Martin di Boemia nella relazione di Pigafetta) e su alcuni globi, fra cui quello di Schöner. L'argomento principe era costituito da un passo della relazione di Pigafetta in cui leggiamo che Magellano "sapeva de dover fare la soa navigazione per uno stretto molto ascoso, come vide ne la tesoreria del re di Portugal in una carta fatta per quello eccellentissimo uomo Martin di Boemia". Dobbiamo comunque osservare che sebbene molti navigatori e cartografi fossero convinti, fin dai primi anni del XVI secolo, dell'esistenza di uno stretto, nessuno di loro mai seppe individuarlo prima di Magellano. È sufficiente prendere in considerazione varie carte tracciate a quel tempo, le quali, come giustamente osservò il Denucé, riportano "plusieurs passages imaginaires" (J. Denucé, *Op. cit.*, p. 86) lungo le coste americane, frutto di semplici intuizioni o di aspirazioni al ritrovamento d'uno stretto. Ed infatti, se Magellano avesse avuto a disposizione dati precisi in merito, non avrebbe certo indugiato in tante minuziose ricerche lungo le coste visitate. Al pari di numerosi suoi contemporanei, dagli studi dei dotti e dai viaggi di altri navigatori egli ricavò la convinzione dell'esistenza dello stretto, ma suo unicamente fu il merito di scoprirlo, come appunto attesta questo passo del *Roteiro* del pilota genovese, veramente decisivo per risolvere la questione qui accennata: "Navigammo lungo detta costa in quello stretto che avevano imboccato, si addentrarono in esso un poco e diedero fondo; e Ferdinando Magellano da qui mandò a scoprire ciò che vi era dentro e trovarono tre canali, cioè due più verso sud e uno che attraversava la terra dalla parte delle Molucche, *ma fino ad allora questo non si sapeva*". L'affermazione non potrebbe essere più chiara ed esplicita.

(6) Molto interessante, ad esempio, l'accento che troviamo nel *Roteiro* all'aiuto che Magellano ricevette dagli stranieri imbarcati sulla capitana *Trinidad* in occasione della repressione dell'ammutinamento di San Julián, circostanza sulla quale il Pigafetta non fornisce particolari nella sua relazione, anche se rivela la propria fedeltà al capitano generale definendo traditori i ribelli.

aggiungono talora particolari sui quali il Pigafetta serba il silenzio.

Il confronto fra i due diari è pertanto utilissimo, ed è appunto questa una delle ragioni che mi hanno fatto ritenere opportuno ripubblicare il testo del *Roteiro* - poco accessibile e solitamente ignorato al di fuori della ristretta cerchia degli specialisti - nell'apposita appendice documentaria con cui si conclude il presente volume.

Di questo *Roteiro*, opera di un anonimo pilota genovese della spedizione di Magellano, esistono tre copie manoscritte del XVI secolo che contengono - come meglio vedremo fra poco - la traduzione portoghese di un originale italiano andato perduto.

Il primo manoscritto, già appartenente alla biblioteca dei monaci benedettini di S. Bento da Saúde, è conservato presso la biblioteca di S. *Francisco da cidade* in Lisbona, il secondo presso la Biblioteca Nazionale di Parigi ed il terzo in quella dell'*Academia de la Historia* di Madrid.

Comunemente detto *Roteiro* per brevità, questo giornale di viaggio reca in realtà il titolo di *Navegação e vyagem que fez Fernando de Magalhães de Sevilha pera Maluco no anno de 1519 annos* e fu pubblicato per la prima volta nel 1826 dal manoscritto di Lisbona a cura dell'*Academia Real das Ciências* di quella città (7).

Nel 1831 uno studioso portoghese, Antonio Nunes de Carvalho, pubblicò il manoscritto della Biblioteca Nazionale di Parigi (8), che contiene alcune varianti di un certo interesse rispetto al precedente. Quanto invece al terzo manoscritto, di esso non si possiedono particolari notizie ad eccezione di quella relativa alla sua esistenza presso l'*Academia de la Historia* di Madrid, fornita dal Denucé (9)

(7) Questa edizione reca il titolo di *Roteiro da viagem de Fernam de Magalhães* e si trova in "Collecção de noticias para a historia e geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos dominios portugueses", t. IV (n. II), pp. 151-176.

(8) In "Collecção de noticias para a historia e geografia das Nações Ultramarinas que vivem nos dominios portugueses", Lisbona 1831, pp. 145-176. Il Ms. di Parigi, che al tempo in cui fu copiato dal Carvalho era segnato 7158/33, reca ora la segnatura Mss. portoghesi n.º. 40.

(9) Cfr. J. DENUCÉ, *Magellan. La question des Moluques*, cit., introd.

e da una nota della *Raccolta colombiana* (10), ma senza indicazione di segnatura che possa agevolarne l'esatta ubicazione.

Un'ulteriore edizione del *Roteiro* apparve in Italia nel 1881 a cura di Luigi Hugues, il quale riprodusse l'edizione portoghese del Nunes de Carvalho, accompagnata da una sua traduzione italiana e da numerose note, parte delle quali fondate sul confronto con le affermazioni del Pigafetta, parte tolte di peso dall'edizione del Carvalho (11).

L'ultima edizione del *Roteiro* è quella curata da Guglielmo Berchet nel 1892 per la "Raccolta colombiana", la quale riproduce il manoscritto di Lisbona con le varianti di quello esistente nella Biblioteca Nazionale di Parigi, indicato dallo studioso come Ms. P (12).

Come ricorda lo stesso Berchet, il testo portoghese "fu per la Commissione Colombiana riscontrato con ogni cura sul manoscritto di Lisbona da Prospero Peragallo" (13), mentre le note illustrative e le varianti del manoscritto P, che egli fece seguire al testo, "vennero favorite dal Prof. Luigi Hugues" (14).

Quanto alle traduzioni italiane del *Roteiro*, le due finora esistenti lasciano molto a desiderare. La prima si deve, come si è visto poc'anzi, a Luigi Hugues (15), mentre la seconda è quella

(10) Cfr. *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione colombiana*, cit., parte III, vol. II, n. 3, p. 272.

(11) Cfr. *Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di F. Magellano*, a cura di L. Hugues, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", vol. XV, Genova 1881, p. 104 e segg.

(12) Cfr. *Navegação e vyagem que fez Fernando de Magalhães de Sevilha pera Maluco no anno de 1519 annos*, in "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione colombiana", Roma 1892, parte III, vol. II, pp. 272-287.

(13) *Ibid.*, n. 3, p. 272.

(14) *Ibid.*, n. 3, p. 272.

(15) Cfr. op. cit. alla precedente nota 11.

curata da Camillo Manfroni nel 1928 (16) sul testo portoghese edito dal Berchet nella "Raccolta colombiana" (17). La traduzione dell'Hugues, che già il Manfroni ebbe a criticare severamente in quanto "molto libera e non scevra da errori" (18), oltre ad essere piuttosto invecchiata presenta in più punti interpretazioni a dir poco audaci e non di rado "nasconde o gira ... le difficoltà abbastanza gravi" (19), dovute non tanto alla lingua, quanto ad errori di trascrizione o comprensione da parte dell'antico traduttore portoghese che ebbe fra le mani il testo originale italiano dell'anonomo pilota genovese.

A queste giuste osservazioni, aggiungerei inoltre una conoscenza approssimativa del portoghese da parte dell'Hugues, lacuna, questa, che non solo gli impedì più volte di interpretare il testo con la dovuta esattezza, ma lo fece talora incorrere in errori persino puerili, quando addirittura non gli fece ritenere preferibile ricorrere al poco corretto espediente di omettere la traduzione di talune parti di difficile comprensione o di renderne semplicemente il senso generale per mezzo di una traduzione molto libera.

Né la versione italiana del Manfroni, per quanto improntata ad una maggior probità e all'esigenza di apportare le dovute correzioni a quella dell'Hugues, risulta soddisfacente. Infatti, sebbene si tratti di una traduzione letterale che cerca "di conservare le forme sintattiche molto fanciullesche del testo" (20) e di indicare nei punti dubbi le difficoltà mediante note opportune, anch'essa

(16) Cfr. *Navigazione e viaggio che fece Fernando de Magalhães da Siviglia verso le Molucche nell'anno del Signore 1519. Relazione d'un pilota genovese*, in "Relazione del primo viaggio intorno al mondo di A. Pigafetta, seguita del *Roteiro* d'un pilota genovese", trad. it. a cura di C. Manfroni, Milano 1928, pp. 293-328.

(17) Il Manfroni si limita a fornire la propria traduzione senza ripubblicare il testo portoghese.

(18) C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 287.

(19) *Ibid.*, p. 287.

(20) C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 287.

presenta non di rado errori abbastanza grossolani dovuti ad un'insufficiente conoscenza del portoghese e a scarsa dimestichezza con i testi antichi.

Nell'intento di ovviare agli inconvenienti e ai gravi errori che si riscontrano sia nella traduzione dell'Hugues che in quella del Manfroni, ho ritenuto pertanto opportuno pubblicare, nell'appendice documentaria al presente volume, una nuova traduzione italiana da me effettuata sul testo portoghese edito dal Berchet nella "Raccolta colombiana", testo, quest'ultimo, che riproduco nella stessa appendice documentaria in considerazione della sua difficile reperibilità e allo scopo di agevolare al lettore l'immediato raffronto con la versione italiana da me realizzata.

Quest'ultima, sostanzialmente letterale, nonostante cerchi di alleggerire il peso di talune stucchevoli ripetizioni del testo portoghese, quasi sempre inutili, introduce segni d'interpunzione laddove mancano nell'originale, al fine di facilitare al lettore la comprensione di non poche parti del diario, e mette frequentemente dei punti fermi al posto delle congiunzioni che uniscono nell'originale due o più periodi, allo scopo di conferire maggior scioltezza ed agilità alla lettura dell'importante documento.

In ogni caso, la traduzione da me effettuata cerca di conservare, per quanto possibile, le forme sintattiche dell'originale, chiarendo in nota, ove necessario, i punti che risultano di più difficile comprensione a causa dello stile sovente involuto in cui è redatto il testo portoghese.

Dall'operazione sopra descritta e dal rigoroso controllo linguistico e semantico del testo, si è ottenuta una traduzione che, per quanto certamente perfettibile, si mantiene scrupolosamente fedele all'originale e ritengo consegua al tempo stesso lo scopo di familiarizzare il lettore italiano sia con il contenuto che con l'essenzialità della forma di un documento di considerevole importanza storica altrimenti riservato alla sola comprensione degli "addetti ai lavori".

Quanto al testo portoghese del *Roteiro*, dobbiamo anzitutto osservare che esso deriva sicuramente dal giornale di rotta di un anonomo pilota genovese della spedizione di Magellano, come attesta senza possibilità di dubbio la seguente annotazione in grafia cinquecentesca, apposta alla fine del manoscritto di Lisbona:

"E isto foi tresladado de hum quaderno de hum piloto genoés, que vinha na dita nao, que espreveo toda a viage como aqui está. E foi

pera Portugal ho anno de 1524 com dom Amriqui de Menezes. Deo gracyas” (21).

Identica origine è data al manoscritto esistente nella Biblioteca Nazionale di Parigi (Ms. P), al termine del quale leggiamo:

“Este terlado sayo d’outro, *que sayo de hum caderno de hum piloto genoés, que hia na dita armada, que escreveo toda a vyagem, como aquy está, o quall ja foy pera o rregno*” (22).

Il manoscritto di Parigi, però, è già copia di copia, dal momento che l’annotazione poc’anzi citata ci assicura che esso fu tratto da un altro, a sua volta derivato da un quaderno di un pilota genovese.

Ma come venne in possesso dei portoghesi il quaderno del pilota genovese, oggi perduto, che servì per la redazione del testo del *Roteiro* conservatoci nei due manoscritti di Lisbona e di Parigi? Certamente ciò avvenne allorché i portoghesi del capitano de Brito catturarono la nave *Trinidad* e sequestrarono tutti gli strumenti e i libri di bordo che in essa si trovavano, come appunto attestano la lettera del capitano de Brito al re di Portogallo dell’11 febbraio 1523, le due lettere che Giovan Battista Punçorol e Leone Pancaldo scrissero dal Mozambico nell’ottobre del 1525, la testimonianza resa da Pancaldo in Valladolid al Consiglio delle Indie il 2 agosto 1527, nonché il fatto stesso che il *Roteiro* si conclude esattamente con il ritorno della *Trinidad* alle Molucche dopo il fallito tentativo di riattraversare il Pacifico e con la cattura del suo equipaggio da parte dei portoghesi.

(21) “E questo fu tradotto da un quaderno di un pilota genovese che veniva sulla detta nave, il quale scrisse tutto il viaggio come qui si trova e si imbarcò per il Portogallo nell’anno 1524 con Don Enrique de Menezes. Deo gratias”.

(22) “Questa copia fu fatta su un’altra che fu tratta da un quaderno di un pilota genovese che andava nella detta flotta, il quale scrisse tutto il viaggio come qui si trova e poi si imbarcò per il regno”.
(Il regno al quale fa qui riferimento l’antico copista, è, ovviamente, il regno di Portogallo).

Dobbiamo poi considerare che nel testo portoghese del *Roteiro* quasi certamente noi non possediamo una vera e propria traduzione del giornale di viaggio del pilota genovese ricordato nelle due annotazioni dei manoscritti di Lisbona e di Parigi, ma piuttosto un transunto. Dalla lettura del *Roteiro* risulta infatti evidente che colui che ebbe fra le mani il diario originale, non lo tradusse integralmente dall’italiano al portoghese, ma ne realizzò una traduzione in compendio, sufficiente a far conoscere alle autorità portoghesi le vicende più importanti della spedizione organizzata dalla potenza rivale. Come già riconobbe il Manfroni, non sappiamo in qual misura il traduttore portoghese intervenne, “ma una manipolazione è evidente” (23). È sufficiente leggere le prime righe del *Roteiro* per convincersene: “Parti [Magellano] da Siviglia ... e quando fu in mare aperto governò a sud-ovest in direzione dell’isola di Tenerife Da qui fece rotta ... ecc.”. Non così certo, alla terza persona, - osserva lo studioso - “avrebbe scritto uno che fosse stato a bordo delle navi di Magellano” (24). E similmente, desidero aggiungere dal canto mio, il pilota genovese non avrebbe certo iniziato la descrizione della navigazione nello stretto patagonico alla prima persona plurale (“da questo capo per due o tre leghe *ci mettemmo* nella bocca di uno stretto. *Navigammo* lungo detta costa in quello stretto”) per passare subito dopo, improvvisamente, alla terza plurale (*entrarono* in esso un poco e *diedero fondo*”), né tanto meno avrebbe potuto concludere l’accenno al ritorno della *Trinidad* a Ternate con l’osservazione: “dove noi ora abbiamo la fortezza”, parole senza dubbio aggiunte dal traduttore portoghese, dal momento che la costruzione della fortezza di Ternate fu iniziata proprio dal capitano de Brito poco prima della cattura dell’equipaggio della *Trinidad*.

Come già osservarono i primi editori del *Roteiro*, le due copie che di esso possediamo dovettero essere redatte in Oriente, nella stessa Ternate, poco dopo la cattura dei superstiti della *Trinidad*, o a Malacca, dopo l’arrivo in questa città dei prigionieri inviati dal de Brito, dal momento che entrambe le annotazioni finali sopra riportate ci fanno conoscere che il pilota genovese

(23) C. MANFRONI, *Op. cit.*, p. 288.

(24) *Ibid.*, p. 288.

autore del diario della spedizione si era imbarcato per il Portogallo.

Quanto alla paternità dell'opera, le indagini vanno anzitutto rivolte all'individuazione di un pilota *genovese* fra i 17 superstiti della *Trinidad* fatti prigionieri dal capitano de Brito, dal momento che il *Roteiro*, il quale appunto narra le peripezie di quella nave, poté essere scritto soltanto da persona su di essa imbarcata, la quale, secondo quanto ci confermano implicitamente le due annotazioni sopra citate, certamente sopravvisse al disastroso viaggio della *Trinidad*, se nel 1524 poté partire per il Portogallo.

Ora, fra i 17 superstiti della *Trinidad*, solo quattro erano genovesi, ovvero liguri, e cioè: Giovan Battista Punçorol, Leone Pancaldo, Juan Ginovés, detto Sanremo, e Antonio "carpintero". Se però escludiamo il Sanremo, in quanto semplice marinaio, e il "carpintero" Antonio, in quanto maestro d'ascia, due soli rimangono a disputarsi la paternità del *Roteiro*: il Punçorol ed il Pancaldo, "maestre" della *Trinidad*, il primo, e pilota della medesima, il secondo, come risulta dalla documentazione a suo tempo presentata nelle schede biografiche loro dedicate e particolarmente dalle due lettere dal Mozambico in cui essi si firmano rispettivamente come "maestre y piloto de la nao que fué tomada en Maluco" (25).

Se poi consideriamo che entrambe le annotazioni finali delle due copie manoscritte del *Roteiro* concordano nell'affermare che il diario fu tratto da un quaderno di un *pilota* genovese che partecipò alla spedizione di Magellano e successivamente si imbarcò per il Portogallo, e a ciò aggiungiamo che il solo Pancaldo era pilota e che al suo rientro in Spagna dopo la lunga prigionia nelle mani dei portoghesi in Oriente e a Lisbona dichiarò che dopo la cattura della *Trinidad* il capitano Antonio de Brito ordinò il sequestro degli strumenti e dei libri di bordo in cui era descritta tutta la navigazione, "los cuales libros hizo *este declarante* en italiano" (26), tutto parrebbe abbastanza semplice e l'attribuzione del *Roteiro* al Pancaldo sembrerebbe fuori discussione, dal momento che i dettagli informativi che si desumono dalle due annotazioni dei

(25) Cfr. note 96 e 97 della prima parte del presente volume.

(26) Dichiarazione di Pancaldo in Valladolid, 2 agosto 1527, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 347 ("i quali libri fece questo dichiarante in italiano").

manoscritti portoghesi circa l'autore del diario calzano perfettamente con ciò che sappiamo dello stesso Pancaldo. Né ha valore alcuno l'eventuale obiezione che dei due possibili autori del *Roteiro* solo il Punçorol, nativo di Sestri "que es en la ribera de Genova" (27), potrebbe essere considerato *genovese*, dal momento che, come si è più volte avvertito nel corso di questo studio, a quel tempo tale aggettivo, soprattutto fuori d'Italia, equivaleva genericamente a "ligure", secondo quanto del resto ci conferma chiaramente, proprio nel caso specifico di Leone Pancaldo, l'attestazione contenuta in un documento che si riferisce alla sua dichiarazione di Valladolid del 2 agosto 1527 che egli era "natural de Saona *en Genova*" (28).

Ciò nonostante, come già lamentava José Toribio Medina nel 1920 in una breve nota introduttiva al suo volume sulla spedizione di Magellano (29), si è ritenuto per lungo tempo - e ancor oggi l'opinione sembra incontrare credito dal momento che non pochi autori si limitano a ripetere quanto affermato dagli studiosi del secolo scorso senza preoccuparsi di affrontare la questione mediante lo studio diretto delle fonti documentarie disponibili - che il candidato più probabile alla paternità del *Roteiro* fosse Giovan Battista Punçorol, nel quale concorrono ugualmente varie circostanze che potrebbero accreditarlo come autore del suddetto diario. Egli era infatti "natural de Çestre que es *en la ribera de Genova*", fu "maestre" della *Trinidad* e, dopo la sua elezione a "governatore"

(27) AGI, *Contratación*, 5090, f. 42r.

(28) In M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XXXVIII, p. 335. Ove questa attestazione non bastasse, si osservi che degli altri quattro savonesi che parteciparono alla spedizione di Magellano insieme al Pancaldo - e cioè il mozzo della *San Antonio* Juan Ginovés [=Giovanni Gravallo], il marinaio della *Trinidad* Francesco Piora, il "merino" della *Concepción* Martino de Judicibus e il marinaio della *Santiago* Agustín [=Agostino Bone] - ben tre vengono ricordati nei documenti spagnoli come nativi di Savona e *genovesi* (Cfr. AGI, *Contratación*, 5090, f. 46v; J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LXVI, p. 196 e doc. LXVIII, p. 214; AGI, *Contratación*, 5090, f. 55v), mentre il quarto, Agostino Bone, viene semplicemente menzionato come "natural de Saona" senza ulteriori precisazioni.

(29) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., introd., p. XVI.

della flotta insieme a Gómez de Espinosa e ad Elcano, ebbe, per così dire, la direzione tecnica della spedizione durante la navigazione dalle Filippine alle Molucche. Inoltre, come il Pancaldo, anch'egli prese parte al tentativo di riattraversare il Pacifico a bordo della *Trinidad*, cadendo poi prigioniero dei portoghesi del capitano de Brito quando la nave fu costretta a fare ritorno alle Molucche.

A tutto ciò si aggiunga, argomentano quanti attribuiscono a Giovan Battista la paternità del *Roteiro*, che nella sua lettera dell'11 febbraio 1523 al re di Portogallo il capitano de Brito, dopo aver ricordato i 17 superstiti della *Trinidad* da lui catturati e inviati a Malacca, scrive di averne tratti quattro presso di sé, fra cui "maestre" Giovan Battista "que he o principal omem, que elles traziam, porque depois que matarão a Fernão de Magalhães, elle foi ho que trouxe esta armada a Maluco" (30).

Il Punçorol occupava pertanto un posto distinto nell'equipaggio della nave capitana e lo stesso Antonio de Brito, giudice competente, ne riconosce l'abilità non comune, superiore a quella del capitano Gonzalo Gómez de Espinosa e di tutti coloro che erano stati catturati a bordo della *Trinidad*.

Pur senza sottovalutare tutte queste circostanze, le ragioni addotte da quanti hanno finora sostenuto l'ipotesi che il *Roteiro* sia opera del Punçorol, sono tuttavia facilmente confutabili. L'argomento della fama e abilità di Giovan Battista non è infatti, di per sé solo, convincente, perché il Punçorol occupa un posto di primissimo piano quando la flotta era ormai giunta nei pressi delle Molucche, mentre il *Roteiro* prende le mosse dall'inizio della spedizione. Inoltre, - e qui sta la difficoltà più grave nell'accettare l'ipotesi che Giovan Battista sia l'autore del *Roteiro* - mentre il de Brito lo ricorda sempre come "maestre" della *Trinidad*, il titolo di *pilota* di questa stessa nave viene da lui attribuito esclusivamente al Pancaldo, giustamente elencato dal capitano portoghese, in ordine gerarchico, subito dopo Gonzalo Gómez de Espinosa, capitano della *Trinidad*, e con precedenza rispetto a Giovan Battista, "maestre" della nave catturata: "Eu mandei vir pera mim o *capitão* que se chama Gonçallo Gomes d'Espinoza ..., e o *piloto* que se chama Leon

(30) Cfr. n. 62 della prima parte del presente volume.

Pancaldo, e o *mestre* que se chama *João Bautista*" (31).

Ma vi è di più. Come infatti risulta dalle due lettere che essi scrissero insieme dal Mozambico nell'ottobre del 1525, il Punçorol ed il Pancaldo si firmano rispettivamente, in entrambe, "maestre y piloto" della *Trinidad*, prova inconfutabile, dunque, che Giovan Battista sempre rimase *maestre*, mentre il Pancaldo, inizialmente arruolato come semplice marinaio, fu promosso *pilota* nel corso della spedizione. Non solo, ma nella dichiarazione che il Pancaldo rese davanti al Consiglio delle Indie in Valladolid il 2 agosto 1527, egli fece una netta distinzione fra se stesso come autore dei libri di bordo "en los cuales estaba asentada la navegación y las yslas que habían hallado ..., *los cuales libros hizo este declarante en italiano*" (32), confermando così ancora una volta che egli era stato il pilota della *Trinidad*, e "Bautista de Ponceró, que ... era *maestre* de la dicha nao" (33).

Alla luce delle considerazioni fin qui esposte e soprattutto dell'esplicita dichiarazione del Pancaldo di aver redatto personalmente, e in italiano, il giornale di bordo della *Trinidad*, non si comprende dunque come Luigi Hugues potesse esitare fino al punto di proporre l'ipotesi che il *Roteiro* sia opera comune dei due liguri, i quali "per i loro uffici, l'uno di pilota, l'altro di nostromo, ... tenevano certamente minuto conto dei particolari della spedizione e si trovavano, più che ogni altro dell'equipaggio, adatti alla composizione di un simile lavoro" (34). Conclusione,

(31) Lettera del capitano de Brito dell'11 febr. 1523, in P. PERAGALLO, *cit.*, doc. II, p. 25 ("Ordinai che venissero al mio cospetto il capitano, che si chiama Gonzalo Gómez de Espinosa..., e il pilota, che si chiama Leone Pancaldo, e il 'maestre', che si chiama Giovan Battista").

(32) Dichiarazione di Pancaldo, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p.347 ("nei quali era descritta la navigazione e le isole che avevano trovato..., i quali libri fece questo dichiarante in italiano").

(33) *Ibid.*, p. 347 ("Battista de Ponceró, che ... era *maestre* della suddetta nave").

(34) L. HUGUES, *Juan Bautista Genovese, notizie sommarie*, in "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione colombiana", *cit.*, parte V, vol. II, p. 259.

questa, che già il Peragallo aveva messo in dubbio, sottolineando che più che del nostromo, è proprio del pilota d'una nave tenere un suo diario di bordo, che il Denucé aveva combattuto e che il Medina aveva decisamente rifiutato, osservando che una simile collaborazione non può certo essere provata dal semplice fatto che l'uno era stato pilota e l'altro "maestre" della *Trinidad* (35). Anzi, come mise giustamente in rilievo il Manfroni, un simile lavoro fatto in due "è inammissibile, né se ne ha esempio: il giornale di bordo, o *roteiro*, lo tiene il pilota; se questi viene a mancare, potrà il *maestre* sostituirlo: e poiché Giovan Battista, checché ne dicano alcuni scrittori tardivi, non fu mai pilota (36), né mai assunse questo titolo, mentre il Pancaldo fu pilota e affermò d'aver scritto un giornale di bordo, credo si possa attribuire a lui la paternità del *Roteiro*" (37). Tanto più, vorrei aggiungere io, che non esiste alcuna dichiarazione del Punçorol o di suoi contemporanei che attribuisca al "maestre" della *Trinidad* la redazione del *Roteiro* (38), mentre nel caso del Pancaldo abbiamo la sua solenne testimonianza, resa sotto giuramento davanti al Consiglio delle Indie in Valladolid, di essere stato autore di un diario della spedizione. Né vi è ragione di

(35) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., n. 35, p. XVII.

(36) Questa osservazione del Manfroni circa l'inesattezza delle affermazioni degli scrittori tardivi, potrebbe essere estesa a quanti ancor oggi continuano a sostenere l'attribuzione del *Roteiro* a Giovan Battista, ad esempio il Morison, il quale semplicemente ripetendo gli assertori ottocenteschi di tale ipotesi, scrive che fu probabilmente "Juan Bautista de Punzorol ... il pilota che diventò famoso con il nome di 'pilota genovese'" (S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, II, cit., p. 369).

(37) C. MANFRONI, *Op. cit.*, pp. 284-285.

(38) Nella lettera che lo stesso Punçorol scrisse da Tidore il 21 dic. 1521, nulla si ritrova che possa far pensare ch'egli agisse come pilota. Essa contiene infatti semplici informazioni sull'organizzazione dei lavori a bordo - compito appunto tipico di un "maestre" - e descrizioni generiche delle terre visitate, ma, a differenza di molte relazioni di piloti del tempo, non fornisce alcun dato di tipo nautico.

dubitare dell'asserzione del savonese, dal momento che la sua dichiarazione non solo fu da lui resa in un'occasione particolarmente solenne, ma alla presenza di due personaggi che ben lo conoscevano per aver navigato con lui a bordo della *Trinidad* e che avrebbero quindi potuto facilmente smentirlo qualora avesse detto il falso: il capitano della nave, Gonzalo Gómez de Espinosa, e il marinaio Ginés de Mafra. Si tenga inoltre presente che l'antico storico savonese Verzellino, figlio della generazione che conobbe il Pancaldo, già ebbe ad affermare l'esistenza di una relazione di quest'ultimo, non sappiamo se scritta durante o dopo il viaggio, andata in seguito perduta per incuria della persona alla quale essa era pervenuta (39); e ancor più si ricordi che il fatto stesso di ritrovare, fra i patti sottoscritti dal pilota savonese con il re di Portogallo il 30 settembre 1531, la precisa condizione che egli "*nem screverá, nem fará escrever*, por onde possa vir ou gerarse algun preiuzo ao dito serenissimo rei, ou seu reino, senorio, jurisdiçam" (40), sembrerebbe implicitamente confermare che il Pancaldo aveva appunto scritto in passato qualcosa intorno al grande viaggio alle Isole delle Spezie, la cui divulgazione sarebbe stata estremamente dannosa per gli interessi portoghesi.

Va infine osservato che quando si confrontino con il *Roteiro* le due lettere dal Mozambico dell'ottobre 1525 e la dichiarazione resa da Pancaldo a Valladolid il 2 agosto 1527, non potrà sfuggire una grande somiglianza di stile fra i quattro documenti; spesso, anzi, si leggono in essi le stesse frasi e le stesse parole, prova evidente di un'unità di pensiero attribuibile ad un'unica persona, la quale ripeteva quanto aveva in mente e quanto ricordava d'aver scritto. Non a caso, proprio a questo proposito, Luigi Hugues poté affermare che le due lettere dal Mozambico, le quali trattano della navigazione della *Trinidad* da Tidore sino ai 42 gradi di latitudine nord e della cattura della stessa nave da parte dei portoghesi, non sono altro che una parafrasi della parte del *Roteiro* che descrive quegli stessi avvenimenti (41), considerazione, aggiungerei io, che potremmo benissimo estendere alla dichiarazione di Pancaldo,

(39) Cfr. in proposito M. G. CANALE, *Op. cit.*, p. 373.

(40) Cfr. n. 203 della prima parte del presente volume.

(41) Cfr. L. HUGUES, *Juan Bautista Genovese*, cit., p. 260.

nella quale vengono appunto riferiti il tentativo della *Trinidad* di riattraversare il Pacifico, il ritorno alle Molucche e la cattura della nave da parte degli uomini del capitano de Brito. Basterà, per rendersi conto di quanto qui da me affermato, effettuare qualche rapido raffronto fra taluni passi del *Roteiro* e quelli corrispondenti degli altri documenti poc'anzi ricordati. Ecco, ad esempio, come vengono narrati, nei diversi documenti in questione, il disastroso viaggio della *Trinidad* fino ai 42 gradi di latitudine nord, le sofferenze dell'equipaggio a causa del maltempo e della scarsità di vettovaglie e la decisione di ritornare alle Molucche:

ROTEIRO

“Navegaram mais avante ao nordeste...; e daquy navegaram mais avante tomando bordos de huma banda e da outra por terem hos ventos contrarios, até que chegaram a 42 graos da banda do norte. Sendo em este paraje, lhes faltou o pam, vinho, e carne, e azeite: nam tinham que comer, sómente aguo e arroz sem outro mantimento, e ho frio era grande, e nam tinham com se cobrir: començou-lhe a gente de morrer, e vendo-se asy detreminar de arribar caminho de Maluco, ho que loguo poseram em hobra”.

I LETTERA DAL MOZAMBICO (20 ott. 1525).

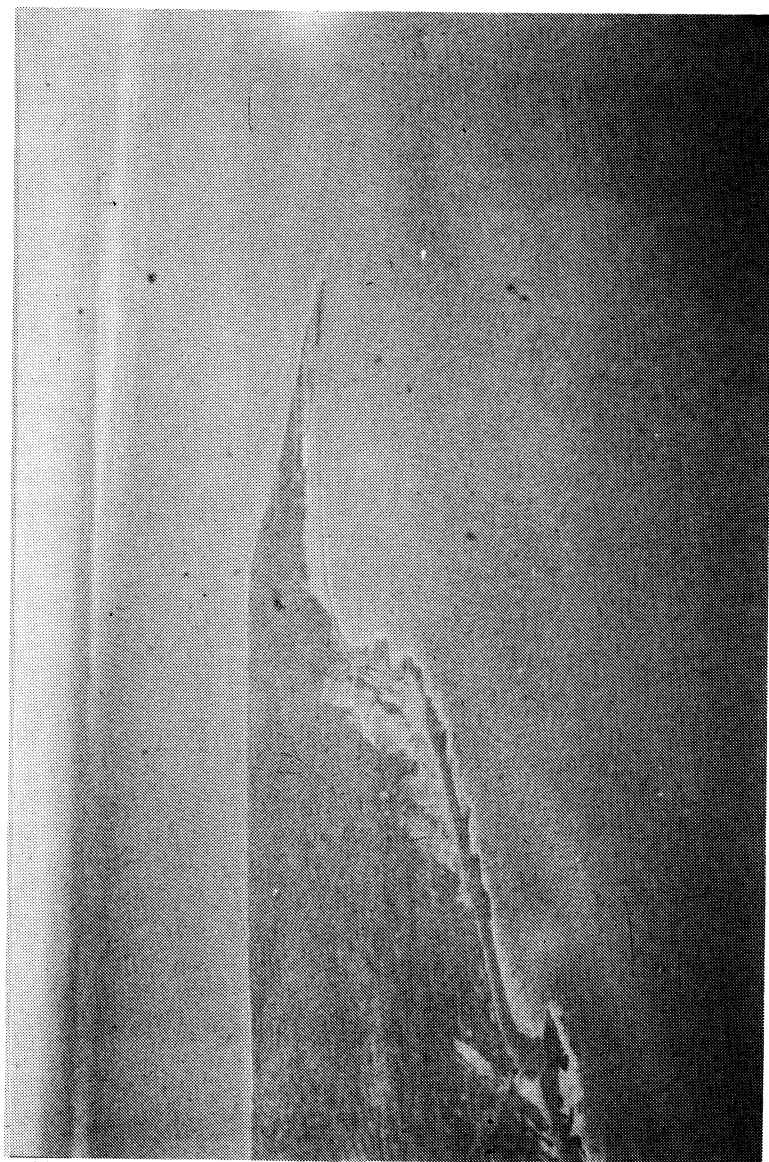
“Navegamos al nordeste ... hasta que nos metimos en quarenta y dos grados y medio, donde, señor, quando vimos que estábamos en los dichos quarenta y dos grados y medio de la parte del norte, que los vientos heran siempre contrarios, y las vituallas nos menguavan, y la gente se nos adolecía, y moría sin le saber dar ayuda ninguna, nos determinamos de arribar, y arribamos camino de Maluco”.

II LETTERA DAL MOZAMBICO (25 ott. 1525).

“Y porque, señor, los vientos heran siempre contrarios, que nos hizieron hir hasta quarenta y dos grados y medio de la parte del norte, donde hallamos grandes tormentas de mar y muchos fríos, e porque, señor, la gente no tenía ya que comer, ni tenía ropa que vestir, se nos adolecían, y morían, sin le poder dar ayuda ninguna,



46. Stretto di Magellano. Veduta aerea (cortesia Dr. Gianni Marocco).



47. Sireto di Magellano. Punta Argentina (cortesia Dr. Gianni Marocco).

porque, señor, avya ya quinze meses que no comían sino arroz, y como el fastio los tomava, luego se morían, y quando vimos que los vientos nos heran contrarios, y vimos que la gente nos moría, nos determinamos d'arribar, y arribamos camino de Maluco”.

DICHIARAZIONE DI PANCALDO (2 agosto 1527).

“Este declarante e Ginés de Mafra vinieron con el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa en la nao Trinidad, y otra mucha gente que serían todos hasta cincuenta personas, y partieron con ella de la isla de Tidori ... y con tormenta y tiempos contrarios no pudieron tomar la tierra firme de la mar del sur ... y se volvieron a Maluco”.

Oppure si confrontino fra di loro i seguenti passi dei documenti citati, relativi alla notizia dell'arrivo dei portoghesi a Ternate:

ROTEIRO

“... partiram a demandar huma terra de Çamafo; ... quise-ram sorgir antre a ilha de Domi e Batechina, e semdo surtos, pasaram em hum paró por elles huns homēs..., e deram-lhes novas que estavam Portugueses em Maluco fazendo fortaleza”.

I LETTERA DAL MOZAMBICO

“... en la primera tierra, que tomamos, luego nos dieron nueva que en Maluco avían llegado siete velas de Portugueses, y que ellos estaban haziendo una fortaleza en la isla de Ternate”.

II LETTERA DAL MOZAMBICO

“... el día que descubrimos la tierra de los reyes de Maluco (42), luego vino una barqueta a nos, y nos dixo como los Portuguezes heran llegados con siete velas a la isla de Ternate, y

(42) Si riferisce, ovviamente, al giorno in cui la nave giunse nuovamente alle Molucche, dopo il fallito tentativo di riattraversare il Pacifico.

que ellos estavan haziendo una fortaleza”.

DICHIARAZIONE DI PANCALDO

“...y surgieron en la costa de Zamafo, cabe la isla de Doy, y ... allí hobieron nueva como los Portugueses habían venido con siete velas a la isla de Ternati, y que hacían allí una fortaleza”.

O ancora si osservi la forte somiglianza di frasi, stile ed espressioni fra i seguenti brani dei quattro documenti presi in esame, concernenti la richiesta di soccorso che Gonzalo Gómez de Espinosa inviò al de Brito e la successiva cattura della *Trinidad*:

ROTEIRO

“Sabendo asy isto, mandaram logo o esprivam da dita nao ... ao capitam mor daquelles Portugueses, que avia nome Antonio de Bryto, pera que viesse e levase a nao adonde elles estavam; porque a gente da nao hera a mais della morta, e ha outra hera doente não podia navegar a dita nao; e tamto que Antonio de Bryto vio a carta e recado, mandou a dom García Amriquiz, capitam do navio Sam Gorge, e asy huma fusta com certos parós da terra e foram asy em busca da nao, e achando-a trouxeram a fortaleza”.

I LETTERA DAL MOZAMBICO

“... quando ovimos tales nuevas, y víamos que ... nosotros no sabíamos adonde nos emparar, ni podíamos la nuessa nao navegar, le embiamos un ombre, y le embiamos a dizir al capitán mayor, el qual se llama Antonio de Brito, que ... le requeríamos que nos quisiese mandar alguna gente para nos ayudar a llevar nuessa nao adonde ellos estavan; donde el dicho capitán luego mandó una caravela redonda, y una fusta, con ciertos navíos de remos de la tierra, donde venía por capitán d’estos navíos don García Manriques, y luego que ellos allegaron a nosotros ... nos llevaron a la ysla de Ternate, adonde ellos hazían la fortaleza”.

II LETTERA DAL MOZAMBICO

“... quando ouvymos estas nuevas, luego mandamos un ombre de los nuessos al dicho capitán mayor, el qual se llamava

Antonio de Brito, con una carta, la qual dizia que ... le requeríamos que nos mandasse alguna gente para nos ayudar a llevar la nuessa nao adonde ellos estavan, por quanto la nuessa gente estava doliente; donde el dicho capitán mayor luego mandó una caravela redonda, e una fusta, con otros navyos de remos de la tierra, donde venya por capitán d’estos navíos don García Manriques; y luego que ellos llegaron a nosotros ... nos llevaron a la isla de Ternate, adonde estavan hazendo la fortaleza”.

DICHIARAZIONE DI PANCALDO

“... el capitán Gonzalo Gomez de Espinosa escribió una carta, requiriendo al capitán Antonio de Brito ... que le enviase socorro e ayuda para llevar la dicha nao adonde ellos estaban, porque la gente que traían estaba doliente, y la más della se había muerto: la cual carta llevó Bartolomé Sánchez, escribano de la dicha nao; y luego vinieron Simon de Abreo y Duarte Rager ... con otra gente en una coracora (43), y tras ellos una caravela, y una fusta, y por capitanes D. García Manrique, y Gaspar Gallo ..., y de allí llevaron la nao a Ternati ... donde se hacía la fortaleza”.

Identiche considerazioni, che tralascio per brevità, potrebbero inoltre farsi qualora confrontassimo fra di loro il *Roteiro* e gli altri documenti sopra ricordati con alcune parti della lettera del de Brito dell’11 febbraio 1523, le quali - secondo quanto scrive il capitano portoghese - riassumono la spedizione di Magellano sulla base dell’interrogatorio cui egli sottopose in Ternate il Pancaldo e gli altri prigionieri più importanti e particolarmente sulla scorta delle informazioni desunte da quei libri di rotta sequestrati a bordo della *Trinidad*, che lo stesso Pancaldo dichiarò a Valladolid di aver scritto personalmente. Anzi, la forte somiglianza fra il *Roteiro* e le parti della lettera del de Brito nelle quali quest’ultimo informò Giovanni III di Portogallo delle vicende della spedizione di

(43) Imbarcazione degli indigeni delle Molucche del tipo di quella detta “prao” - paró nel “Roteiro” -, appunto menzionata nel passo poc’anzi citato dell’antico testo portoghese.

Magellano, mi induce a ritenere quanto mai probabile che il transunto portoghese attraverso il quale ci è giunto il *Roteiro* del pilota genovese sia stato appunto preparato a Ternate, poco dopo la cattura del suo autore e degli altri superstiti della *Trinidad*, allo scopo di consentire al sovrano e alla corte portoghese di conoscere per sommi capi quanto contenuto nel testo originale, testo che, essendo scritto in italiano, sarebbe altrimenti risultato assai poco comprensibile.

Quanto all'annotazione che ritroviamo a conclusione del manoscritto di Lisbona contenente il testo portoghese del *Roteiro*, annotazione secondo la quale il pilota genovese autore del diario originale si imbarcò per il Portogallo nel 1524 con Don Enrique de Menezes, dobbiamo anzitutto osservare che essa è un'aggiunta d'altra mano, ma sicuramente coeva alla traduzione del diario, la quale, come già ho ricordato nelle pagine precedenti, differisce leggermente da quella che ritroviamo alla fine del manoscritto di Parigi, sebbene anche quest'ultima confermi pienamente che l'autore del diario originale fu un pilota genovese che prese parte alla spedizione di Magellano e si imbarcò poi per il Portogallo ("o quall ja foy pera o rregno").

Come si apprende da una nota all'edizione del *Roteiro* curata dal Berchet per la "Raccolta colombiana", l'annotazione finale del manoscritto di Lisbona è però identica "a quella del manoscritto dell'Accademia Storica di Madrid" (44) e fu certamente aggiunta in un secondo tempo rispetto al momento in cui fu effettuata la traduzione del diario originale.

Pur nella loro brevità, queste note finali non solo rivestono grande importanza poiché ci fanno conoscere che il manoscritto portoghese del *Roteiro* altro non è che una traduzione, o meglio un transunto, dell'originale scritto dal pilota genovese, ma - come già ho avuto modo di accennare - offrono la certezza che la traduzione fu realizzata in Oriente, dal momento che esse ci informano che l'autore del diario originale partì per il Portogallo nel 1524. Tale notizia calza dunque alla perfezione con le vicissitudini del Pancaldo prigioniero in Oriente dei portoghesi, anche se l'annota-

(44) G. BERCHET, n. 2, p. 287 dell'edizione del *Roteiro* curata per la "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione colombiana", cit., parte III, vol. II.

zione sopra ricordata del manoscritto di Lisbona sembra contenere un'inesattezza per quanto si riferisce all'anno in cui il pilota genovese si imbarcò per il Portogallo con Don Enrique de Menezes. L'anno e il nome di quest'ultimo, infatti, non si accordano, dal momento che Enrique de Menezes, governatore dell'India portoghese nel 1525-26, morì a Cananor il 2 febbraio 1526. Di conseguenza, l'Hugues suggerì di mutare la data in 1525 e il nome del dignitario portoghese in quello di Don Duarte de Menezes, il quale, lasciato il governo dell'India il 4 dicembre 1524, partì effettivamente per il Portogallo il 20 gennaio 1525 (45). Il che concorderebbe appunto con quanto affermò il Pancaldo, e cioè che a Mozambico egli fu arrestato, insieme al Punçorol, per ordine di Don Duarte e imbarcato sulla nave di certo Diego de Melo per essere ricondotto al governatore dell'India: "... en Mocambique los prendieron con grillos, y los embarcaron en la nao de Diego de Melo para que los llevase al Gobernador de la India, y los prendió D. Duarte" (46).

Potrebbe comunque trattarsi di un semplice caso di omonimia, dal momento che non è affatto da escludere che il Don Enrique menzionato nell'annotazione finale del *Roteiro* sia un altro ufficiale della stessa famiglia Menezes alla quale apparteneva l'Enrique governatore dell'India nel 1525-26.

Alla luce delle considerazioni sin qui svolte, vi sono dunque forti probabilità che l'autore del *Roteiro* sia Leone Pancaldo. Ciò nonostante, l'attribuzione del diario al savonese potrebbe suscitare obiezioni quando si consideri che mentre il diario del pilota genovese prende le mosse dall'inizio della spedizione, il Pancaldo partì invece da Siviglia come semplice marinaio della *Trinidad* e divenne pilota solo durante la spedizione. In realtà, come meglio si vedrà fra poco, le difficoltà di attribuzione del diario al Pancaldo sulla base dell'obiezione qui ricordata, sono soltanto apparenti. Ma vediamo di chiarire meglio la questione.

(45) Cfr. L. HUGUES, *Giornale di viaggio di un pilota genovese*, cit., p. 110.

(46) Dichiarazione di Pancaldo, 2 agosto 1527, in M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 348 ("... in Mozambico li arrestarono e li misero in ceppi, e li imbarcarono sulla nave di Diego de Melo affinché li portasse al governatore dell'India, e li arrestò Don Duarte").

Come già ho avuto modo di osservare nelle pagine del presente volume dedicate alla biografia del Pancaldo, ritengo anzi tutto di dover escludere l'opinione secondo la quale la promozione a pilota sarebbe stata concessa al savonese da Gonzalo Gómez de Espinosa nell'ultima fase del viaggio, dal momento che non mancano indizi abbastanza precisi che inducono, al contrario, a considerare come assai probabile una promozione di Leone a pilota da parte dello stesso Magellano, il quale, come è noto, era parimenti imbarcato sulla *Trinidad* e doveva quindi aver avuto modo di conoscere da vicino le capacità del marinaio savonese. In secondo luogo, - e questa è la considerazione più importante - dai documenti relativi alla spedizione abbiamo la certezza che dopo la dura repressione dell'ammutinamento tentato a San Julián da Cartagena, Quesada ed altri congiurati, il capitano generale decise di procedere a profondi rimaneggiamenti nella distribuzione degli incarichi più importanti a bordo delle sue navi, sostituendo con uomini di fiducia gli ufficiali implicati nella ribellione contro la sua persona, o quelli anche soltanto sospetti. Esteban Gómez, pilota della *Trinidad*, del quale Magellano doveva giustamente diffidare non poco, fu in tale circostanza trasferito, con identico grado, a bordo della *San Antonio* e di lì a poco disertò nello stretto con tutto l'equipaggio di quella nave, in massima parte composto da spagnoli, per fare ritorno in Spagna.

Come già osservai nelle pagine dedicate alla biografia del Pancaldo, è molto probabile che proprio in seguito all'ammutinamento di San Julián il savonese fosse promosso al grado di pilota per sostituire appunto il Gómez trasferito sulla *San Antonio*. È infatti più che plausibile che dopo il pericolo da lui corso durante la ribellione, Magellano decidesse di allontanare, per lo meno dalla nave capitana, gli elementi meno affidabili per circondarsi di persone a lui fide. Il capitano generale ben sapeva, infatti, quale odio nutrivano nei suoi confronti gli spagnoli e non è certo un caso che l'equipaggio della nave capitana *Trinidad* fosse costituito per quasi la metà da stranieri, così come non fu certo casuale la sostituzione da parte di Magellano del pilota suo avversario con un nuovo pilota sicuramente a lui fedele.

Questa mia ipotesi risulta del resto pienamente confermata non solo dal fatto di ritrovare nel *Roteiro* del pilota genovese l'affermazione che l'ammutinamento di San Julián poté essere soffocato "per accortezza di detto capitano generale e aiuto e favore degli stranieri che con sé conduceva nella sua

nave" (47), ma anche da un'affermazione contenuta nella lettera del capitano de Brito dell'11 febbraio 1523, evidentemente basata sulle risultanze dell'interrogatorio al quale egli sottopose il Pancaldo e i suoi compagni, secondo la quale la rivolta di San Julián fallì perché, a differenza degli ufficiali spagnoli, che avversavano Magellano, la maggior parte dei marinai e delle persone di rango meno elevato - soprattutto quelle che erano imbarcate sulla capitana *Trinidad* - erano fedeli al capitano generale:

"... foram costeando até hum rio, que se chama de São Gião, aonde envernaram quatro mezes. Aqui lhe compeçaram a dizer os capitães castelhanos, que onde os levava; principalmente João de Cartagena... Aqui se quizeram alevantar contra elle... Elle [Magellano] quando vio o feito mal parado, porque dizião os capitães que o matassem, ou o levassem preso, *mandou armar sua nao*, e prendeu a João de Cartagena; e os outros capitães, como viram o principal preso, não curarão mais de fazer ho que tinhamo commettido. Aqui os predeoo a todos, *porque a jente baixa a mór parte era com elle*" (48).

Dalle due importanti testimonianze poc'anzi riferite, appare dunque evidente che Magellano godeva del pieno appoggio degli stranieri e della "jente baixa" imbarcati sulla capitana, "jente baixa" fra la quale si trovava certamente Leone Pancaldo, in quanto marinaio, il quale dovette di lì a poco ottenere la promozione a pilota in sostituzione di Esteban Gómez, con il permesso di usare

(47) Per il testo portoghese del passo qui citato cfr. l'edizione del *Roteiro* nell'appendice documentaria al presente volume.

(48) In P. PERAGALLO, *Op. cit.*, doc. II, p. 27 ("... andarono costeggiando fino ad un fiume che si chiama di San Julián, dove svernarono per quattro mesi. Qui i capitani castigliani cominciarono a chiedergli dove li voleva portare, principalmente Juan de Cartagena..., e così decisero di ribellarsi contro di lui... Egli [Magellano], quando si vide a mal partito, perché i capitani dicevano di ucciderlo o di portarlo via prigioniero, ordinò di armare la sua nave e fece prigioniero Juan de Cartagena; e gli altri capitani, appena videro che il principale era prigioniero, non si curarono più di fare ciò che avevano convenuto. E così li arrestò tutti, perché la gente di basso rango, la maggior parte, era con lui").

la propria lingua, l'italiano, per la redazione del diario di bordo.

L'ipotesi che il Pancaldo sia stato elevato al grado di pilota dallo stesso Magellano poco dopo la repressione della rivolta di San Julián, parrebbe del resto ricevere due decisive conferme. Da un documento pubblicato dal Medina, apprendiamo anzitutto che poco tempo dopo la ribellione di San Julián, il ligure Benito Ginovés [=Benedetto Schenago], nativo di Albenga, marinaio semplice imbarcato sulla nave *Victoria*, trasbordò sulla capitana *Trinidad* "por mandado de Magallanes" (49), con ogni probabilità in sostituzione di Leone Pancaldo promosso al grado di pilota, così come, all'incirca nello stesso periodo, un altro ligure, Baltasar Ginovés [=Baldassarre Palca], già "maestre" della *Santiago*, si trasferì sulla *Victoria*, avendo ottenuto da Magellano la promozione a pilota di quella nave (50).

In secondo luogo, ad un'attenta lettura del testo del *Roteiro* non potrà certo sfuggire un'evidente disuguaglianza fra le prime pagine del diario, vale a dire fino all'ammutinamento di San Julián, e quelle successive. Considerando che le prime sono piuttosto scarse, come appunto devono essere le pagine del giornale di un pilota, mentre le altre sono alquanto più diffuse, il Manfroni ritiene assai probabile che la prima parte del *Roteiro*, fino all'arrivo a San Julián, fosse opera del pilota della *Trinidad*, Esteban Gómez, o di un pilota di un'altra nave, e che, una volta soffocata la ribellione contro Magellano, un italiano, quasi certamente identificabile con il Pancaldo in considerazione delle ragioni esposte nelle pagine precedenti, avesse continuato, con metodo diverso, e con maggior ampiezza, il libro di bordo (51).

A queste giuste osservazioni del Manfroni, vorrei inoltre far seguire, proprio a proposito della parte del *Roteiro* nella quale si nota per la prima volta, dopo le scheletriche pagine iniziali del diario, un improvviso mutamento di metodo che conferisce alla narrazione un'ampiezza ben diversa, alcune considerazioni finora

(49) Cfr. n. 457 della prima parte del presente volume.

(50) Cfr. scheda Baltasar Ginovés e n. 479 della prima parte del presente volume.

(51) Cfr. n. 165 della prima parte del presente volume.

sfuggite a quanti si sono interessati a questo importantissimo giornale di bordo.

Osserviamo anzitutto che non solo questo repentino cambiamento di metodo coincide con il momento cruciale della rivolta di San Julián, ma che l'autore del diario si diffonde a lungo, e con dovizia di particolari, sulla descrizione dei "giganti" della Patagonia incontrati a San Julián e sui loro usi e costumi, offrendoci una testimonianza di indubbio valore etnografico, ben diversamente da quanto accade nelle pagine precedenti, ove nulla troviamo, ad esempio, circa le usanze degli indigeni del Brasile così vivacemente e diffusamente descritte dal Pigafetta.

Un'indifferenza alle usanze degli indigeni simile a quella che si riscontra nelle prime pagine del *Roteiro*, in netto contrasto con quelle che si riferiscono ai "giganti" patagoni, solo si riscontra in un altro diario di bordo, quello di un tecnico di navigazione come il pilota Albo, il quale sembrerebbe insensibile, o quasi, alla vista delle strane genti incontrate a San Julián. Si tratta, a mio avviso, di un'ulteriore conferma che nella redazione del *Roteiro* intervennero due diverse mani: la prima fu senza dubbio quella di un tecnico unicamente intento a registrare dati nautici per dovere di servizio, la seconda quella di un navigante con ogni probabilità nuovo all'ufficio di pilota, il quale sia a San Julián, che in altre terre successivamente visitate, seppe, fortunatamente per noi, indulgere alla propria curiosità e al desiderio di comunicare, per mezzo del diario di bordo, le proprie impressioni su quanto ebbe occasione di vedere e sperimentare.

Sempre a proposito dell'episodio dei "giganti" della Patagonia descritti nel *Roteiro*, vorrei poi attirare l'attenzione del lettore su un'altra circostanza di indubbio interesse che già ho avuto occasione di ricordare nella scheda biografica dedicata al Pancaldo. Come si ricorderà, il poeta-cronista Martín del Barco Centenera, autore, nella seconda metà del XVI secolo, del poema *Argentina y conquista del Río de la Plata*, lascia intendere in alcune ottave di quest'opera (52) di aver appreso da Giovanni Pietro Vivaldi e da Leone Grimaldi, entrambi compagni del Pancaldo nella sfortunata impresa di raggiungere il Perù attraverso lo stretto di Magellano, che il na-

(52) Cfr. in proposito il testo della prima parte del presente volume fra le note 226 e 232 e la n. 231.

vigatore savonese era stato il primo ad avvistare dalla nave sulla quale si trovava i "giganti" della Patagonia, rimanendo profondamente impressionato dalle loro strane usanze. Orbene, se pensiamo che il *Roteiro* si dilunga, più che su qualsiasi altro episodio della spedizione di Magellano, proprio sull'incontro con i "giganti" che vivevano nella zona di San Julián, non potremo certo mancare di cogliere, nelle affermazioni del Centenera circa l'esperienza fatta dal Pancaldo in Patagonia, una sorta di ideale collegamento fra la descrizione dei patagoni contenuta nel diario del pilota genovese e le informazioni che sullo stesso argomento il poeta-cronista poté indirettamente ottenere attraverso i racconti di personaggi quali il Vivaldi ed il Grimaldi, che senza dubbio conobbero personalmente il navigatore per averlo seguito nella sua sfortunata impresa (53). In altre parole, sembrerebbe quasi di intendere, leggendo i versi del Centenera, che il Pancaldo fosse stato talmente impressionato dalla sua prima esperienza dei "giganti" patagoni durante la spedizione di Magellano, da non potersi esimere dal parlarne ai propri compagni allorché rivede quelle creature per la seconda volta.

È un dettaglio, questo del riferimento del Centenera al Pancaldo in relazione ai "giganti" della Patagonia, che ritengo non debba essere sottovalutato. Esso parrebbe infatti, in certo qual modo, rivelatore della conoscenza, per quanto vaga ed indiretta, che nella seconda metà del Cinquecento ancora si possedeva dell'esistenza dell'opera del pilota savonese, conoscenza che si andò purtroppo a poco a poco perdendo nei secoli successivi e che soltanto il ritrovamento nel 1826 del manoscritto portoghese contenente il testo del *Roteiro* doveva finalmente contribuire a far risorgere dalla polvere degli archivi.

Quanto infine alla lingua in cui fu originariamente scritto il *Roteiro*, le testimonianze riferite nelle pagine precedenti consentono di smentire agevolmente l'affermazione dei primi editori portoghesi del diario, secondo i quali quest'ultimo difficilmente poté essere opera di un italiano dal momento che non si ritrova nel testo traccia alcuna della nostra lingua. Tale conclusione - osservò

(53) Si badi, fra l'altro, che è significativo a questo riguardo che il Centenera, descrivendo i "giganti", faccia riferimento a Pancaldo, anziché a Pigafetta, nonostante la descrizione dei patagoni data dal vicentino fosse senz'altro ben più nota di quella che possiamo oggi leggere nel *Roteiro*.

giustamente il Medina - svanisce infatti immediatamente quando soltanto si tenga presente la dichiarazione contenuta nell'annotazione posta al termine di tutti i manoscritti portoghesi del *Roteiro*, dalla quale risulta inequivocabilmente che il diario originale fu scritto da un pilota *genovese* (54). Non sappiamo se le prime pagine del diario, quelle che narrano la spedizione fino al momento della rivolta di San Julián, furono anch'esse scritte in italiano, o se il testo fu inizialmente redatto in spagnolo da altro pilota e poi continuato in italiano dal Pancaldo dopo la sua promozione a tale ufficio. In ogni caso, esso non poté originariamente essere scritto in portoghese, dal momento che la dichiarazione dello stesso Pancaldo, corroborata dalle annotazioni finali sopra ricordate, è assolutamente contraria ad una simile ipotesi.

Stando così le cose, l'argomento della mancanza di vestigia linguistiche italiane o spagnole nei manoscritti attraverso i quali possiamo oggi conoscere il *Roteiro*, non è una ragione sufficiente per negare l'origine italiana del diario, potendo la traduzione esser fatta bene (55).

Né potrebbe essere sostenibile l'eventuale ipotesi che il Pancaldo abbia usato il portoghese per la redazione del suo giornale di bordo, poiché, a parte il fatto che ciò contrasterebbe con le sue stesse dichiarazioni, la sua lettera autografa al re di Portogallo del 3 ottobre 1531 (56), scritta non in portoghese, ma in uno spagnolo alquanto scorretto, attesta chiaramente che egli non aveva certo dimestichezza con la lingua portoghese. E del resto è più difficile l'ipotesi che un italiano, scrivendo in portoghese, non mescolasse italianismi, di quella che un portoghese traducesse correttamente dall'originale italiano, riassumendo il testo nella propria lingua.

Alla luce di queste considerazioni e di quelle svolte nelle pagine precedenti, non mi pare possano sussistere motivi validi per dubitare delle affermazioni del Pancaldo, quando tutto concorre

(54) Cfr. J. T. MEDINA, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., introd., n. 33, p. XVI.

(55) Su questo particolare concordano pienamente sia l'Hugues che il Medina.

(56) Cfr. n. 189 della prima parte del presente volume.

invece ad indicare ch'egli disse il vero. Al punto in cui ci troviamo, o si scoprono precisi documenti che valgano a risolvere definitivamente la questione, o non resta soluzione migliore di quella di credere alla parola del Pancaldo e di ritenere pertanto che il diario dal quale fu ricavato il testo portoghese che oggi conosciamo come *Roteiro* sia opera sua.

II

LA NAVIGAZIONE NEL XVI SECOLO: NAVI, MARINAI E VITA A BORDO AL TEMPO DI MAGELLANO.

Molto si è scritto sulla storia delle grandi scoperte geografiche dei secoli XV e XVI, sulle circostanze sociali e politiche dei regni che patrocinarono i viaggi di scoperta e quelli di esplorazione di nuove terre, sugli antecedenti della ricerca e sui protagonisti delle grandi imprese marinare di quel tempo. Ciò nonostante, e in confronto con l'enorme quantità di studi esistenti su tali argomenti, molto meno numerosi - osserva giustamente uno studioso della nautica dell'età delle grandi scoperte geografiche - sono invece gli studi specifici sulle traversate marittime che portarono gli scopritori alle loro mete e particolarmente "sulle imbarcazioni di cui essi si servirono e sulle tecniche nautiche che fu loro possibile utilizzare" (1).

Imprese come quelle di Cristoforo Colombo o di Ferdinando Magellano possono essere viste, in primo luogo, come imprese di carattere nautico, le quali, quando si considerino le circostanze in cui furono compiute, acquistano sempre più chiaramente i contorni dell'epopea. Ed invero anche l'indagine più sommaria dei particolari, lo studio più superficiale degli elementi che entrarono in gioco per la realizzazione di quegli epici viaggi, esaltano siffatte imprese come episodi singolari che stupirono i contemporanei, ma che più ancora dovevano stupire le successive generazioni fino ai giorni nostri. Ed è proprio oggi, infatti, quando la conoscenza scientifica e tecnologica ha raggiunto livelli che gli uomini di quell'epoca eroica non potevano neppure lontanamente

(1) G. O. GALFRASCOLI, *Náutica y ciencias geográficas en la época de Colón*, in "Atti del III Convegno Internazionale di studi colombiani" (Genova, 7-8 ott. 1977), Civico Istituto Colombiano, Genova 1979, p. 237. Ho tradotto direttamente il passo qui citato dal testo originale in lingua spagnola.

immaginare, che lo stupore e l'ammirazione giungono al culmine, dal momento che l'uomo del nostro tempo è ora in grado di dare risposte sicure agli interrogativi che gli uomini di mare di cinque secoli fa, con la precarietà degli strumenti e dei mezzi a loro disposizione, non avevano neppure osato porsi.

Nel momento storico delle grandi imprese marinare che nel breve volgere di una trentina d'anni - dal primo grande viaggio di Colombo nel 1492 al ritorno della *Victoria* in Spagna nel 1522, dopo la prima circumnavigazione del globo - portarono alla conquista delle principali rotte oceaniche, l'arte della navigazione era orientata da un complesso di conoscenze eterogenee, scientifiche alcune, intuitive le altre, quasi tutte di trasmissione principalmente orale, in base alle quali gli uomini di mare si erano retti per lunghissimo tempo. All'imprecisione delle conoscenze scientifiche, dove l'empirismo si mescolava al dogma, si aggiungeva la precarietà dei mezzi a disposizione. Le navi utilizzate all'epoca di Magellano, sostanzialmente caravelle non molto dissimili da quelle di Colombo, erano infatti imbarcazioni di piccolo tonnellaggio, la cui costruzione era affidata ad artigiani che impiegavano conoscenze per lo più acquisite per trasmissione orale, principi costruttivi rudimentali e sistemi di misura imperfetti. Ciò nonostante, quando pensiamo alle enormi distanze percorse e alle condizioni sovente avverse in cui si trovarono a navigare, quei velieri dovevano possedere eccellenti qualità nautiche: in primo luogo una grande manovrabilità, grazie alla quale si rivelavano più adatti delle navi di grandi dimensioni ad evitare un pericolo improvviso in acque sconosciute o lungo tratti di costa delineati con scarsa precisione sulle carte del tempo; in secondo luogo, una considerevole velocità dovuta alla grande superficie della velatura rispetto alle dimensioni della nave, che consentiva di meglio sfruttare la forza propulsiva del vento sui lunghi percorsi. Fu a bordo di caravelle simili a quelle di Colombo che Bartolomeu Díaz doppiò il tempestoso Capo di Buona Speranza nel 1486, che Vasco da Gama trovò, 12 anni dopo, la rotta marittima per le Indie Orientali e che Magellano scoprì, nel 1520, lo stretto che dall'Atlantico conduce al Pacifico. In tutti questi casi, le navi impiegate furono semplici imbarcazioni di legno, dallo scafo corto e panciuto, che stazzavano un centinaio di tonnellate e sulla cui coperta si affollavano da 40 a 60 marinai.

La sagoma della caravella è a tutti familiare per averla vista riprodotta innumerevoli volte in libri e disegni: prua alta, dal cui

castello sporge il lungo bompresso; tre alberi, quelli di trinchetto e maestro, che si profilano con le loro grandi coffe e le vele quadrate, e quello di mezzana, a poppa, con la vela triangolare o latina; coperta corta, limitata dall'opera morta che si erge e culmina con il cassero o castello di poppa, fragile fortezza in cui si trova l'unico alloggio, quello del comandante, che si fregia in alto di una lanterna che è al tempo stesso simbolo di comando e guida per la navigazione notturna. Dal castello si dirige la manovra e nella cabina del comandante si custodiscono gli strumenti per la navigazione: la carta marina, che si andrà sempre più perfezionando ad ogni esplorazione marittima, la bussola per mantenere la rotta, l'astrolabio per prendere l'altezza degli astri e le clessidre per misurare il tempo.

Per la ciurma non esiste altro alloggiamento che la tolda sotto coperta, ove non vi è altezza sufficiente per rimanere in piedi. Sotto la tolda si trova la stiva, nella quale si immagazzinano i barili dell'acqua, i viveri, l'armamento e le munizioni, e sotto il tavolato della stiva il fondo della nave, o sentina, colma di zavorra, ove si accumula l'acqua attraverso gli interstizi del fasciame trasformandosi in putredine e miasmi pestilenziali.

Con queste piccole navi - le immortali caravelle -, che non superavano le dimensioni di un odierno peschereccio destinato alla pesca costiera (2), veri gusci di noce nelle immense distese d'acqua degli oceani, gli uomini di mare della fine del XV secolo e dei primi

(2) Secondo le ricostruzioni effettuate da alcuni studiosi, le misure di una caravella di circa 60 tonnellate sarebbero state le seguenti: circa 21 metri di lunghezza in coperta e 15 di chiglia; poco più di 6 di larghezza; 3 di altezza dal fondo alla coperta e poco meno di 2 di pescaggio. Un altro veliero, la cosiddetta *nao*, molto simile alla caravella, ma più grande di quest'ultima in quanto raggiungeva o superava di poco le 100 tonnellate (le navi di Magellano sono appunto denominate *naos* nei documenti della spedizione), avrebbe invece avuto, approssimativamente, le seguenti dimensioni: 8 metri di larghezza; 24 di lunghezza in coperta e 17 di chiglia; 4 di altezza dal suo fondo alla coperta; 2,50 di pescaggio (Cfr. in proposito J. M. MARTINEZ HIDALGO, *Las naves de Colón*, Barcelona 1969, p. 88 e 159). Di fronte alle 60 o 100 tonnellate di queste imbarcazioni, sarà sufficiente ricordare il tonnellaggio di una grande nave moderna come la *Queen Elizabeth*: 83.673 tonnellate!

decenni del XVI svelarono tuttavia alle successive generazioni la metà del mondo.

Ma come si svolgeva la vita a bordo di quegli anonimi, ma autentici eroi, che osarono avventurarsi tanto lontano su imbarcazioni così fragili? Le informazioni su questo argomento sono purtroppo assai scarse, dal momento che nel XVI secolo il mestiere del marinaio non godeva certo di grande considerazione sociale. Alcune indicazioni si possono ricavare dai giornali di bordo del tempo, ma non mancano documenti che, sebbene poco noti o non ancora adeguatamente studiati, possono tuttavia illuminarci sufficientemente al riguardo. Notevolissima, ad esempio, la lettera che Eugenio de Salazar (3), un funzionario spagnolo dotato di acuto spirito di osservazione, scrisse nel 1573 al *licenciado* Miranda de Ron (4), suo amico, riferendogli quanto ebbe modo di osservare a bordo della nave *Nuestra Señora de los Remedios* durante un suo viaggio dalle Canarie a Santo Domingo, o il diario del viaggio compiuto nel 1544-45 da Siviglia a Ciudad Real, in Messico (prov. di Chiapas), da fra' Tomás de la Torre (5), nonché, per la conoscenza delle navi del tempo, delle provviste che di norma venivano imbarcate in previsione di lunghe navigazioni e delle mansioni e delle paghe dei marinai arruolati, i numerosi documenti che si riferiscono alla spedizione di Magellano esistenti fra i cosiddetti *Papeles de Maluco* conservati presso l'*Archivo General de Indias* di Siviglia.

Da questi e da altri documenti, sappiamo che gli equipaggi

(3) Eugenio de Salazar, figlio di Pedro de Salazar, cronista di Carlo V, nacque a Madrid verso il 1530. Dopo gli studi di legge nelle università di Alcalá de Henares, Salamanca e Sigüenza, disimpegnò in Spagna l'ufficio di *fiscal* nell'*Audiencia* di Galizia. Nel 1567 ottenne il governo di Tenerife e Palma, nelle Canarie, da dove, nel 1573, passò all'*Española* in qualità di *oidor* dell'*Audiencia* di Santo Domingo. Dopo il 1580 fu *fiscal* nell'*Audiencia* di Guatemala. Nel 1600 Filippo III lo nominò ministro del Consiglio delle Indie. Morì nel 1602.

(4) In J. L. MARTINEZ, *Pasajeros de Indias*, Madrid 1983, appendice 3, pp. 281-296.

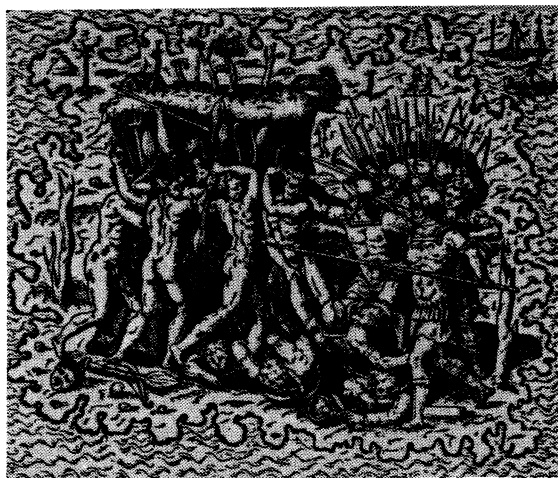
(5) In J. L. MARTINEZ, *Op. cit.*, appendice 2, pp. 235-278.



48. Una delle isole Marianne (isole dei Ladroni) al tempo di Magellano all'epoca della conquista spagnola.



49. Guam (isole Marianne). Un villaggio indigeno.



50. Morte di Magellano a Mactán (Filippine). Da una xilografia della "Cosmographie Universelle" di A. Thevet, 1575.

51. Un isolano di Cebu (Filippine). Dalla "Description du pénible voyage fait par Olivier du Nort", Amsterdam 1602.



potevano variare da un minimo di 30 ad un massimo di 60 uomini per le navi da 100 a 150 tonnellate circa. Il comandante della nave era il capitano e talora, ma soltanto sulle navi mercantili, il "maestre" (6). Egli contrattava il pilota e gli altri ufficiali e marinai ed indicava la rotta e la direzione generale, ma non interveniva nella navigazione pratica. Nel caso di un veliero impiegato nelle spedizioni di scoperta autorizzate dalla corona spagnola, o di un veliero della flotta da guerra, il comandante aveva il titolo di capitano.

Come ricorda José María Martínez-Hidalgo, già direttore del Museo Marittimo di Barcellona e studioso della navigazione dell'età delle grandi scoperte geografiche, spettava al pilota mantenere la rotta e badare a quanto aveva relazione con la parte nautica, nella quale egli era a volte l'unico esperto (7). Egli doveva portare con sé carte, astrolabio, bussola, quadrante, clessidre e sonde e avere inoltre conoscenza delle maree. Alonso de Chaves, *piloto mayor* della *Casa de Contratación* dal 1552 al 1586, diceva che "el piloto en la nao es así como el ánima en el cuerpo humano" (8).

Fin dall'inizio del XVI secolo, in Spagna si prestò particolare attenzione alla preparazione dei piloti. Poco dopo la fondazione, nel 1503, della *Casa de Contratación de las Indias* (9), con sede a Siviglia, fu stabilita, nell'agosto del 1508, la cattedra di Arte della Navigazione e Cosmografia e fu creato l'ufficio di *piloto*

(6) In questo caso, il "maestre" era sovente proprietario o comproprietario della nave, o rappresentante dei proprietari.

(7) Cfr. J. M. MARTINEZ-HIDALGO, *Op. cit.*, parte II, p. 125.

(8) Citato da J. L. MARTINEZ, *Op. cit.*, p. 71 ("il pilota nella nave è come l'anima nel corpo umano").

(9) Questo organismo, che assunse ben presto enorme rilevanza, era incaricato di dirigere tutte le comunicazioni fra la Spagna e i possedimenti d'oltremare, di apprestare ed inviare navi e di riceverle al loro ritorno con i tesori e le merci spettanti al sovrano o a privati. Doveva inoltre selezionare attentamente quanti desideravano imbarcarsi per le Indie, tenere il conto preciso di tutto ciò che si inviava a quelle terre e di quanto da esse si riceveva e far pagare le imposte e i diritti che gravavano sulle esportazioni e le importazioni.

mayor (10). Quest'ultimo doveva esaminare coloro che aspiravano a diventare piloti di navi, presiedeva la giunta dei cosmografi (*Tribunal de cosmógrafos*) ed era incaricato della redazione del *padrón real*, ossia della carta generale delle nuove terre scoperte, delineata sulla base dei dati acquisiti di volta in volta dalle diverse spedizioni di scoperta ed esplorazione.

A bordo delle navi di Magellano, dopo il capitano ed il pilota veniva il "maestre", ossia il vice comandante, o nostromo capo, incaricato di far eseguire gli ordini del capitano, di dirigere i marinai nelle guardie e nell'esecuzione dei servizi, come la manovra delle vele, gli ormeggi e gli ancoraggi.

Il "contra maestre" era immediatamente sottoposto al "maestre" ed era incaricato di far eseguire gli ordini di questi e del pilota, affidava i lavori da compiere, si occupava della stiva e della manutenzione delle attrezzature, curava l'esecuzione delle pulizie generali, la sgottatura della sentina, la ventilazione delle vele e lo spegnimento del focolare al tramonto del sole.

L'"escribano" doveva stendere gli atti di possesso delle terre scoperte e tener conto di quanto si caricava o scaricava. L'"alguacil", ufficiale di giustizia, era incaricato della punizione dei marinai che trasgredivano gli ordini o si rendevano colpevoli di reati, il "veedor" calcolava le spese e il "despenser" doveva interessarsi della custodia e della distribuzione dei viveri e istruire i mozzi di guardia nelle cantilene che questi dovevano far sentire ogni volta che si capovolgeva la clessidra, per avere la certezza che non si fossero addormentati.

I mastri d'ascia e i calafati ("carpinteros" e "calafates"), infine, dovevano aver cura della nave stessa, delle pompe impiegate nella sgottatura della sentina e della calafatura del fasciame per conservarlo in buone condizioni, mentre il "tonelero" (bottaio) badava alla tenuta delle botti e dei barili dell'acqua e del vino.

I marinai eseguivano le manovre e gli ordini impartiti dal "maestre" e dal "contra maestre". Vestivano una blusa con cappuccio, per ripararsi dal vento e dalla pioggia, calzoni di lana e berretto rosso pure di lana (11), quest'ultimo distintivo tipico del

(10) Come è noto, Amerigo Vespucci fu il primo a cui fu affidato tale ufficio.

(11) Cfr. J. M. MARTINEZ-HIDALGO, *Op. cit.*, parte II, pp. 134-135.

marinaio dell'epoca. Ecco come Eugenio de Salazar, uomo di "humour" spiccato, illustra la gerarchia marinara e la suddivisione delle mansioni a bordo d'una nave del XVI secolo:

"Hay en este pueblo universidad de gente y población donde tienen sus oficios y dignidades por sus grados y hierarquías, aunque no de ángeles. Porque el piloto tiene a su cargo el gobierno de ella, como el lugarteniente del viento;... el capitán la defensa..., el maestre la guarda de las haciendas, el contra maestre el arrumar y desarrumar, los marineros marinar la nave, los mozos y grumetes ayudar a los marineros, los pajes servir a marineros y grumetes, barrer y fregar, y decir las oraciones y velar la ciudad...; el despenser la guarda del bastimento, y el calafate es el ingeniero que la fortifica y cierra los portillos por donde podrá entrar el enemigo. Hay en este pueblo un barberimédico para raer los testuces de los marineros y sacarles la sangre si menester fuere" (12).

Dalle testimonianze tramandateci da varie fonti, ed in particolare dall'interessantissima lettera di Eugenio de Salazar sopra citata, risulta che durante la navigazione venivano strettamente osservate varie formalità, al punto che una qualsiasi variazione alle consuetudini e alle norme tradizionalmente in uso avrebbe suscitato lo sdegno dei marinai.

Il cambio della guardia e la consegna della barra del timone venivano effettuati secondo un metodico rituale e le osservazioni del sole e delle stelle dovevano essere fatte ad ore fisse. Gli unici orologi di cui disponevano le navi del tempo erano le cosiddette *ampolletas* o *relojes de arena*, ossia clessidre di vetro contenenti

(12) E. de SALAZAR, *Lettera al "licenciado" Miranda de Ron*, in J. L. Martínez, *Op. cit.*, p. 284. ("In questa città [la nave] vi è consorzio di gente e popolazione in cui ciascuno ha occupazioni e dignità secondo gradi e gerarchie, sebbene non di angeli. Infatti, il pilota ha a proprio carico il governo della medesima come luogotenente del vento;... il capitano la difesa..., il 'maestre' la vigilanza dei beni, il 'contra maestre' il riempire e svuotare la stiva, i marinai badare alla nave, i mozzi aiutare i marinai, gli apprendisti servire marinai e mozzi, scopare e pulire, dire le orazioni e vegliare la città; il cambusiere la custodia dei viveri e il calafate è l'ingegnere che la fortifica e chiude gli spiragli attraverso i quali potrebbe entrare il nemico. In questa città vi è un barbiere-medico per radere le teste dei marinai e cavar loro sangue quando vi è necessità".).

sabbia che scorreva dalla parte superiore a quella inferiore in un tempo di mezz'ora. Le clessidre più apprezzate venivano importate da Venezia e, data la loro fragilità, ogni nave doveva averne una buona scorta. Basti ricordare che sulla sola nave capitana di Magellano, la *Trinidad*, ne erano state imbarcate dodici (13). Compito specifico dei mozzi era quello di vigilare attentamente lo scorrimento della sabbia nella clessidra, capovolgendo rapidamente quest'ultima quando la sabbia era discesa nella parte inferiore dello strumento. A volte, però, i mozzi, esausti dai lavori diurni come aiutanti dei marinai e dagli estenuanti turni di guardia, si addormentavano perdendo così il controllo dell'*ampolleta*. Non di rado, poi, lo scorrimento della sabbia nella parte inferiore di quest'ultima poteva essere ritardato dal mare molto mosso.

Come ricorda S. E. Morison, il fatto che una nave guadagni tempo navigando verso est e ne perda navigando verso ovest, costringe ancor oggi "a sincronizzare quotidianamente i più precisi cronometri di bordo con il segnale orario trasmesso dalla radio" (14). All'epoca di Magellano, l'unico modo per correggere e sincronizzare la clessidra con l'orario solare consisteva nel piantare un'asticella, o gnomone, nel centro del quadrante della bussola, nell'osservare il momento esatto del mezzogiorno, quando l'ombra delineata dal sole toccava il fiordaliso che segnava il nord (o, nell'emisfero meridionale, il sud), e nel capovolgere contemporaneamente la clessidra. Facendo ricorso a questa tecnica di misurazione era possibile segnare con buona approssimazione il mezzogiorno, ma sempre con uno scarto di quindici o venti minuti (15).

Ogni quattro ore veniva eseguito un turno di guardia, detto "cuarto", da parte di marinai, mozzi e sottufficiali e capomastri quali il "tonelero" o il "calafate". Ciascun turno era comandato da un ufficiale secondo l'ordine gerarchico, cominciando dal capitano per passare al pilota, al "maestre" e al "contra maestre". Dalle

(13) Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, p. 165.

(14) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., pp. 139-140.

(15) *Ibid.*, p. 140.

annotazioni contenute nel giornale di bordo di Cristoforo Colombo, risulta che i cambi dei turni di guardia avvenivano regolarmente alle 3, alle 7 e alle 11, consuetudine che si mantenne inalterata per lungo tempo. Quasi certamente il turno del pomeriggio era suddiviso in due turni di due ore ciascuno, o *gaettoni*, dalle 4 alle 8, onde consentire ai marinai di riposarsi, prima di alternarsi nelle guardie durante le ore della notte. Durante le spedizioni che implicavano lunghi mesi di navigazione, sovente si adottavano, durante il giorno, i turni ridotti, più comodi perché ogni uomo doveva fare la faticosa veglia notturna da mezzanotte alle 4 del mattino, o dalle 11 di sera alle 3 del mattino, a notti alterne. La vita a bordo era dunque scandita dai capovolgimenti della clessidra e dai turni di guardia, cosicché i marinai dell'epoca non misuravano il tempo ad ore, ma ad *ampolletas* e *guardias*: mezz'ora per ogni capovolgimento di *ampolleta* e quattro ore per ogni *guardia*.

Quanto all'alimentazione dei marinai del tempo, sappiamo che sulle navi spagnole questi consumavano un solo pasto caldo al giorno, che veniva loro distribuito verso mezzogiorno, sempre che il tempo consentisse di accendere il focolare, il quale era collocato all'aperto sotto la tolda (16). Coloro che dovevano montare di guardia potevano quindi pranzare prima di entrare in servizio e quelli che smontavano subito dopo. Non sappiamo con precisione chi avesse il compito di cucinare a bordo, dal momento che i documenti della spedizione di Magellano, così come quelli di spedizioni precedenti, non indicano a chi spettasse siffatta mansione. Come ricorda il Morison a questo riguardo, "il primo membro dell'equipaggio con la mansione specifica di cuiniere si trova inserito nell'elenco dei servizi e delle mansioni di bordo della nave ammiraglia di Sebastiano Caboto, nel 1526" (17). Lo studioso ritiene probabile che alcuni mozzi facessero turni di servizio al focolare e cucinassero i pasti per l'equipaggio e che l'attendente

(16) Dai documenti della spedizione di Magellano, risulta che sulle navi a lui affidate erano stati caricati "hornos de cobre" per servizio della dispensa, ossia forni, o meglio grandi bracieri di rame, per cucinare i pasti a bordo (Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XVII, p. 160).

(17) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 148.

del capitano lo preparasse solo per lui.

Dalla *Instrucción náutica* di García de Palacio, pubblicata nel 1587, sappiamo che il nostromo dirigeva il servizio di mensa a bordo dei grandi galeoni diretti in Messico: i mozzi sistemavano la tavola sul ponte di prua, apparecchiavano, servivano i pasti, sparecchiavano e toglievano la tavola. A bordo dei velieri del tempo di Magellano è probabile, invece, che ogni marinaio semplice “mettesse la propria razione in una ciotola di legno e andasse a cercarsi un posto qualsiasi per mangiarsela con le dita” (18). Sono comunque documentati, oltre alle ciotole di legno, anche i cosiddetti *cuartillos*, bicchieri di legno, e cucchiari pure di legno. Non esistevano invece le forchette e come coltello i marinai usavano i loro coltellacci da lavoro (19).

Negli elenchi delle provviste delle navi di Magellano esistenti fra i *Papeles de Maluco* dell'*Archivo General de Indias*, vengono registrate, come bevande, l'acqua e il vino, contenuti in barili e botti di legno di diverso tipo. Il “tonelero” doveva badare alla loro perfetta tenuta e alla loro sistemazione nella stiva affinché non rotolassero a causa dei movimenti della nave. I generi alimentari erano costituiti dall'olio d'oliva, contenuto in grandi giare di terracotta e usato per cuocere carne, pesce e legumi, dal lardo, dalla carne e dal pesce salati, e dalla galletta, pane biscottato preparato con pasta di farina di cereali. L'unico dolcificante era il miele, poiché lo zucchero era troppo costoso. I documenti della spedizione attestano inoltre la presenza nelle stive di aceto (20), formaggio, lenticchie e fagioli secchi, riso, aglio, noci, mandorle, uva passita e fichi secchi.

Nel caso di lunghi viaggi come quello di Magellano, i cambiamenti di clima e gli elementi atmosferici deterioravano con estrema rapidità i viveri imbarcati. Ciò nonostante, essi venivano ugualmente consumati in mancanza di riserve fresche. Altre volte i topi e gli insetti che infestavano le stive contaminavano gli

(18) *Ibid.*, p. 148.

(19) Cfr. G. O. GALFRASCOLI, *Op. cit.*, p. 241.

(20) L'aceto veniva usato, oltre che per condire cibi, anche per pulire la sentina della nave.

alimenti. Pigafetta riferisce nel suo diario che a pochi giorni dall'inizio del viaggio la ciurma mangiava cibi contaminati dall'orina dei topi, gallette ridotte a poltiglia ammuffita e piena di vermi e beveva acqua ormai imputridita. Come conseguenza di queste ed altre penurie determinate dalle circostanze, il flagello della dissenteria, contro il quale non vi erano rimedi adeguati, faceva strage durante i viaggi dell'epoca. A questo flagello si aggiungeva quello dello scorbuto, infermità che cominciò ad essere controllata solo a partire dal XVIII secolo, quando nella marina inglese divenne abituale portare fra le provviste un certo quantitativo di agrumi: arance, limoni, e principalmente limoni dolci.

Nella patologia nautica dell'epoca erano inoltre frequentissime altre gravi malattie, quali il tifo esantematico, l'avitaminosi da carenze alimentari, i catarri cronici ed una gran varietà di affezioni polmonari provocate dalla costante umidità delle navi, i reumatismi, le emeralopie ed altri disturbi ed infermità oculari, la caduta dei denti, le dermatosi dovute a deficienza alimentare, l'invecchiamento precoce, le nausee e i disturbi locomotori, diffusissimi, questi ultimi, fra i marinai denominati “gavieros” (ossia addetti alle “gabbie” - *gavias* in spagnolo - sistemate in cima agli alberi delle navi), i quali dovevano operare arrampicati sugli alberi del veliero con il rischio, dal momento che quest'ultimo beccheggiava e rollava con inclinazioni che talora potevano giungere fino a 25 gradi da fianco a fianco, di cadere in mare o sul tavolato della nave, rimanendo uccisi o permanentemente inabili. Se a quelle finora enumerate, aggiungiamo poi le infermità contratte a terra durante le soste delle spedizioni di scoperta - malattie tropicali, paludismo, febbre gialla, malattie infettive e contagiose - non possiamo non ammirare profondamente lo spirito di sacrificio, il coraggio e la volontà eroica di coloro che resero possibili le gesta dell'età delle grandi scoperte geografiche.

A bordo delle navi del tempo non vi erano luoghi speciali per le necessità fisiologiche degli uomini imbarcati: l'orina e le acque di scolo si raccoglievano nella sentina della nave scendendo attraverso fori appositamente praticati allo scopo, cosicché, soprattutto quando la nave si muoveva eccessivamente, i fetori salivano sino alla coperta. Come liberare il ventre a bordo di navi prive di latrine, era poi veramente problematico. Fra' Antonio de Guevara - il celebre francescano che nel 1521 divenne predicatore di Carlo V e nel 1526 fu nominato cronista reale -, irritato per la mancanza di decoro e di “privacy” che aveva dovuto sopportare

durante un viaggio nel Mediterraneo, così scrisse in una delle sue opere: “todo pasajero que quisiere purgar el vientre..., esle forzoso arrimarse a una ballestera, y lo que sin vergüenza no se puede decir, ni mucho menos hacer tan públicamente, le han de ver todos asentado en la necesaria como le vieron comer en la mesa” (21). Mentre Eugenio de Salazar, più incline a cogliere il lato comico delle situazioni vissute a bordo, ci fa conoscere che in siffatta necessità l'unico ricorso era quello di aggrapparsi alle funi della nave e fare “riverenze” al cielo: “...es menester colgaros a la mar ... y hacer cedebones al sol, a la luna y a los demás planetas, ...asiros bien a las crines del caballo de palo, so pena que, si soltáis, os derribará de manera que no cabalguéis más en el” (22).

Di notte i marinai dormivano a ciel sereno sul tavolato del ponte, avvolti in una coperta condivisa fra più persone, anche se in alcuni casi è attestato, dopo i viaggi di Colombo, l'uso dell'amaca appreso dagli indigeni delle Antille. Ne è prova un documento redatto al ritorno della *Victoria* in Spagna, dal quale risulta che Pigafetta aveva a bordo una “caxa liada con una *hamaca* encima, que diz que va con su ropa e otras cosas” (23).

Al calar della sera, gli uomini si raccoglievano sul ponte e pronunciavano in coro le preghiere; si accendevano lanterne con una guardia permanente per evitare incendi, si spegneva il fuoco

(21) A. de GUEVARA, *Libro de los inventores del arte del marear y de muchos trabajos que se pasan en las galeras*, Valladolid 1539, in J. L. MARTINEZ, *Op. cit.*, appendice 1, p. 223 (“ogni passeggero che voglia purgarsi il ventre..., deve per forza appoggiarsi ad una feritoia e, cosa che non si può dire senza vergogna, né tanto meno fare così pubblicamente, tutti lo devono vedere seduto su tale latrina come lo hanno visto mangiare a tavola”).

(22) E. de SALAZAR, *Lettera al “licenciado” Miranda de Ron*, in J. L. Martínez, *Op. cit.*, appendice 3, p. 289 (“... dovete star sospeso sul mare ... e fare riverenze al sole, alla luna e agli altri pianeti,... aggrapparvi bene ai crini del cavallo di legno [ossia, alle funi della nave], altrimenti, se allentate la presa, vi disarcionerà affinché non cavalchiate più su di lui”).

(23) In J. T. MEDINA, *Anexo*, cit., doc. LX, p. 140 (“cassa con un'amaca legata sopra, che dice che contiene i suoi indumenti ed altre cose”).

nel focolare e l'ufficiale addetto annotava nel suo libro gli eventi della giornata alla luce della chiesuola della bussola, la cosiddetta *bitácora* (per questo motivo, il diario veniva detto *libro de bitácora*).

All'alba la nave capitana ammainava le vele e le altre navi della spedizione dovevano avvicinarsi per salutarla con salve di cannone (24). Quest'usanza, la cui infrazione era severamente punita, doveva praticarsi ogni giorno, non tanto come semplice cerimonia di cortesia, ma perché si potesse verificare che durante la notte nessuna delle altre navi si fosse perduta o avesse disertato.

I regolamenti stabiliti per la spedizione di Magellano e ricordati da Pigafetta nel suo diario, ci fanno conoscere che la nave capitana doveva sempre precedere le altre affinché queste non cambiassero rotta durante la notte. A tale scopo, la nave del capitano generale recava a poppa una torcia detta *farol*. Se oltre a detta torcia veniva accesa una lanterna o una corda di sparto, le altre navi dovevano fare altrettanto per assicurare che seguivano in squadra. L'accensione di due fuochi, senza lanterna, indicava cambio di direzione, o rallentamento della velocità, o incontro di venti contrari, mentre quella di tre fuochi indicava di togliere il coltellaccio della vela maggiore per sfruttare il vento e aumentare la velocità. L'accensione di quattro fuochi segnalava la necessità di ammainare tutte le vele, o, se queste già erano ripiegate, di spiegarle. Fuochi multipli indicavano infine bassi fondali e necessità di navigare con cautela, mentre vari colpi d'artiglieria annunciavano l'avvistamento di terra.

Come ricorda il Morison, nell'epoca più intrepida della navigazione a vela, prima che si inventassero gli strumenti e i congegni che hanno dato ai marinai un'esagerata fiducia nelle loro capacità di solcare gli oceani, “essi erano i più religiosi di tutti i lavoratori sia in terra che in mare” (25). Secondo la testimonianza di Eugenio de Salazar, il cerimoniale religioso veniva sempre rigorosamente osservato quando la nave navigava in mari sconosciuti e la protezione divina era più che mai necessaria. Nessun

(24) Nel caso della spedizione di Magellano, alcuni documenti ci fanno conoscere che quest'usanza veniva praticata anche al tramonto.

(25) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 141.

comandante dell'epoca avrebbe mai tralasciato una sola delle tradizionali funzioni che si tenevano a bordo. L'attento funzionario spagnolo trascrisse nella sua interessantissima lettera all'amico Miranda de Ron le principali orazioni recitate dai marinai a bordo della nave sulla quale si trovava imbarcato. Tali preghiere iniziavano con questa lode a Dio e alla S. Trinità, intonata da un giovane mozzo del turno di guardia del primo mattino per salutare il giorno nascente:

“Bendita sea la luz
y la Santa Veracruz
y el Señor de la Verdad
y la Santa Trinidad;
bendita sea el alma,
y el Señor que nos la manda;
bendito sea el día
y el Señor que nos lo envía” (26).

Poi il mozzo recitava il *Padre Nostro* e l'*Ave Maria* e pronunciava questo augurio propiziatorio:

“Amén. Dios nos dé buenos días, buen viaje;
buen pasaje haga la nao, señor capitán y
maestre y buena compañía, amén; así faza
buen viaje, faza; muy buenos días dé Dios
a vuestras mercedes, señores, de popa a proa” (27).

Prima del cambio, la guardia del mattino lavava il ponte con

(26) E. de SALAZAR, *Lettera al “licenciado” Miranda de Ron*, in J. L. Martínez, *Op. cit.*, appendice 3, p. 282 (“Benedetta sia la luce/ e la Santa vera Croce/ e il Signore della Verità/ e la Santa Trinità;/ benedetta sia l'anima,/ e il Signore che ce la manda;/ benedetto sia il giorno/ e il Signore che ce lo invia”).

(27) *Ibid.*, p. 282 (“Amen. Dio ci conceda un buon giorno e un buon viaggio; buona traversata faccia la nave, signor capitano e maestre e buona compagnia, amen; così faccia buon viaggio; Dio conceda un ottimo giorno alle vostre signorie, signori, da poppa a prua”).

acqua di mare attinta per mezzo di secchi e lo spazzava con ramazze di rami intrecciati. Alle 7,30 si capovolgeva la clessidra per l'ultima volta di quel turno e quindi il ragazzo intonava la preghiera del cambio della guardia:

“Buena es la que va,
mejor es la que viene;
siete es pasada
y en ocho muele;
más molerá
si Dios quisiere;
cuenta y pasa,
que buen viaje faza;
ah de proa, alerta,
buena guardia” (28).

Appena la sabbia dell'ottava *ampolleta* era discesa tutta, il mozzo di servizio capovolgeva la clessidra ed esortava con queste parole:

“Al cuarto, al cuarto, señores marineros de buena parte; al cuarto en buena hora de la guardia del señor piloto, que ya es hora; leva, leva, leva” (29).

Gli uomini del nuovo turno di guardia non avevano bisogno di vestirsi, perché nessuno si era spogliato. Quando erano smontati dal turno del primo mattino, essi erano infatti andati sotto coperta a cercarsi il posto preferito sul tavolato in qualche angolo dove si sentiva meno il rollio e il beccheggio della nave. I marinai che dovevano montare di servizio si svegliavano, prendevano una

(28) *Ibid.*, p. 290 (“Buona è l'ora che va,/ migliore è quella che viene;/ la settima è passata/ e macina nell'ottava;/ ne passeranno di più/ se Dio vorrà;/ conta e passa,/ che buon viaggio faccia;/ ehi, a prua, all'erta,/ buona guardia”).

(29) *Ibid.*, p. 291 (“Al quarto, al quarto di guardia, signori marinai della parte di dritta; al quarto subito, voi della guardia del signor pilota, perché già è ora, sveglia, sveglia, sveglia”).

galletta o qualsiasi altro cibo disponibile per la colazione e si recavano al cassero di poppa. Il timoniere dava la posizione della rotta al comandante del turno di guardia, il quale la ripeteva al nuovo timoniere, che a sua volta la ripeteva ad alta voce. Come osserva il Morison, “questa consegna ripetuta evitava la possibilità di errori” (30). Dopo di che, una vedetta si appostava a prua, un'altra a poppa, il comandante della guardia che smontava trascriveva i dati segnati su una lavagnetta nel giornale di bordo e un mozzo cancellava poi la lavagna per consegnarla pulita al comandante del nuovo turno. Il maestro d'ascia, o il calafato se era di turno, preparava la pompa, e se la nave aveva imbarcato acqua durante la notte, alcuni marinai azionavano la pompa per sgottarla. Gli uomini che smontavano dal servizio consumavano in fretta la loro misera colazione e poi si rannicchiavano da qualche parte al riparo per dormire.

I marinai in servizio erano responsabili della nave durante le ore del loro turno di guardia, salvo nei casi di tempesta o di incidenti, in cui, ovviamente, venivano chiamati al lavoro tutti gli uomini a bordo. Le mansioni della squadra di servizio erano le seguenti: lavare e tenere puliti i ponti, issare e spiegare le vele al vento; quindi, se non vi era altro da fare, i marinai dovevano dedicarsi al controllo delle attrezzature, riparare il materiale logorato dall'uso, sciogliere le gomene consunte e con i filacci così ricavati intrecciare sagole e corde.

Alla mattina era necessario regolare le manovre correnti non appena il sole aveva asciugato l'umidità della notte, mentre periodicamente, a distanza di alcuni giorni, bisognava tirare le rizze e le pulegge che congiungevano le sartie con le murate, ma senza che fossero troppo rigide.

Come ho precedentemente accennato, gli ordini del capitano e del pilota venivano trasmessi agli uomini dal “maestre” o dal “contramaestre”. Eugenio de Salazar scrive che gli ordini dati dal pilota della nave su cui era imbarcato erano eseguiti subito e correttamente. Era sufficiente che gridasse “Ehi, voi di prua!”, e quelli accorrevano come “diavoli scatenati” a poppa, pronti ai suoi comandi. Ad esempio, egli poteva dare ordini di questo tipo:

(30) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 143.

“amainá el borriquete; izá el trinquete; levá el papahigo; tomá las fustagas; suban dos a los penoles; hala la escota; haced un palanquín; dejad las chafaldetas; tocad la bomba; juegue el guimbaete para que la bomba achique...” (31).

I marinai che avvolgevano la gomina dell'ancora o issavano le vele, lo facevano compiendo ogni movimento al ritmo di una cantilena per tutta la durata della lenta manovra. Il capo squadra intonava ad alta voce il primo emistichio dopo la cesura del verso, il coro riprendeva per risonanza la tonalità della “o” e cantava il secondo emistichio mentre tirava una bracciata di gomina, o compiva i movimenti necessari per issare le vele. Fra le cantilene da lui udite a bordo in simili occasioni, il Salazar trascrisse la seguente, la quale, sebbene da lui non intesa ed attribuita a marinai “levantini” (32), rivela un'indubbia origine italiana, certamente dovuta alla presenza di numerosi marinai italiani a bordo delle navi dell'epoca;

“Bu izá
o Dio - ayuta noi
o que somo - servi soy
o voleamo - ben servir
o la fede - mantenir
o la fede - de cristiano
o malmeta - lo pagano
sconfondi - y sarrahín
torchi y mori - gran mastín
o fillioli - dabrahín
o non credono - que ben sia

(31) E. de SALAZAR, *Lettera al “licenciado” Miranda de Ron*, in J. L. Martínez, *Op. cit.*, appendice 3, p. 285 (“Ammainate il parrochetto; issate il trinchetto; levate il pappafico; prendete i bozzelli; salgano due uomini ai pennoni; tira la scotta; fate un palanchino; mollate i cavi d'imbroglio; saggiate la pompa; manovra la leva dello stantuffo perché la pompa aggotti...”).

(32) Cfr. E. de SALAZAR, *Lettera al “licenciado” Miranda de Ron*, cit., pp. 285-287.

o non credono - la fe santa
en la santa - fe di Roma..." (33)

Alle 3 o alle 4 del pomeriggio smontava la guardia per il primo turno di due ore. Gli abituali lavori della giornata, quali ramazzare, impiombare, legare i cavi, eseguire le riparazioni, erano già finiti, e se il vento era costante e non richiedeva le manovre delle vele, gli uomini potevano sedersi qua e là a chiacchierare, o lavare i propri indumenti o distrarsi con qualche gioco di compagnia.

Durante il secondo turno pomeridiano di due ore e prima che il turno di notte desse il cambio, tutti si ritrovavano sul ponte per la preghiera serale. Il rito cominciava quando un mozzo accendeva un fanale e lo collocava a poppa intonando l'inno di ringraziamento:

"Amen, y Dios nos dé buenas noches; buen viaje,
buen pasaje haga la nao, señor capitán y maestre
y buena compañía" (34).

Poi tutti gli uomini dell'equipaggio recitavano il *Padre Nostro*, l'*Ave Maria* e il *Credo* e a conclusione di queste preghiere intonavano il *Salve Regina*. Quest'inno, uno dei più antichi canti benedettini, concludeva un'intensa giornata di navigazione e di lavoro. Il "maestre" o il "contramaestre", a seconda di chi dei due fosse di turno, spegneva il fuoco della cucina prima che montasse il turno di guardia della notte e il mozzo capo-coro capovolgeva la clessidra e così cantava:

"Bendita la hora
en que Dios nació,
Santa María que le parió,
San Juan que le bautizó.
La guarda es tomada;

(33) *Ibid.*, pp. 285-286.

(34) *Ibid.*, p. 290 ("Amen. Dio ci conceda una buona notte; buon viaggio e buona traversata faccia la nave, signor capitano e maestre e buona compagnia").

la ampolleta muele;
buen viaje haremos,
si Dios quiere" (35).

Quindi ogni mezz'ora il mozzo di turno capovolgeva la clessidra e intonava la seguente cantilena:

"Una es pasada
y en dos muele;
más molerá
si Dios quisiere;
a Dios pidamos
que buen viaje hagamos,
y a la que es Madre de Dios
y abogada nuestra,
que nos libre de agua,
de bomba y tormenta" (36).

Subito dopo gridava alla vedetta di prua: "Ah de proa, alerta, buena guardia!", e la vedetta doveva rispondere al richiamo, dimostrando di essere sveglia e all'erta.

Il cambio del timoniere e della vedetta si faceva ogni mezz'ora, mentre il comandante della guardia rimaneva sul cassero per tutta la durata del turno, passeggiando su e giù e dando di tanto in tanto un'occhiata alla chiesuola della bussola per assicurarsi che il timoniere tenesse la rotta.

Quanto alla navigazione al tempo di Magellano, dobbiamo anzitutto ricordare che l'unico elemento propulsore di cui allora disponevano le navi a vela impiegate nelle spedizioni transoceaniche era il vento. L'accumulazione delle esperienze aveva reso possibile

(35) *Ibid.*, p. 290. ("Benedetta l'ora/ in cui nacque il Signore,/ Santa Maria che lo partori,/ San Giovanni che lo battezzò./ La guardia è cominciata;/ la clessidra scorre;/ buon viaggio faremo,/ se Dio vorrà").

(36) *Ibid.*, p. 291 ("Una è passata/ e la seconda scorre;/ altre ne scorreranno/ se Dio vorrà;/ chiediamo a Dio/ che ci faccia far buon viaggio./ e a colei che è madre di Dio/ ed avvocata nostra/ che ci liberi dall'acqua,/ dalla pompa e dalla tempesta").

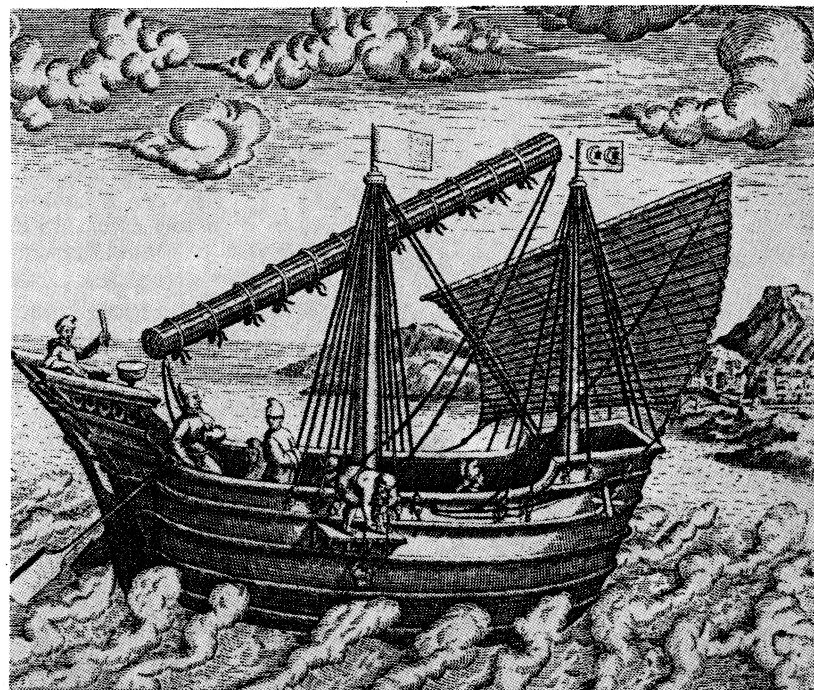
la formazione di una tecnica sommamente complessa per utilizzare le vele per far muovere le navi e condurle nella direzione desiderata non solo con i venti più favorevoli, ma anche sfruttando ogni minima obliquità che potesse risultare conveniente alla navigazione. Percepire e riconoscere la direzione dei venti e saper disporre le vele più adatte per poter sfruttare la spinta propulsiva del vento erano le abilità fondamentali che si richiedevano al marinaio.

Tutti i capitani dell'epoca desideravano che il vento fosse al quartiere di poppa o completamente di poppa per ottenere la migliore velocità ed il minimo di deriva. Se il vento era completamente di prua - come ad esempio avvenne durante il tentativo della *Trinidad* di riattraversare il Pacifico -, o a meno di quattro o cinque punti di bussola dalla loro rotta, ed il mare era molto brutto, i velieri erano costretti a mettersi alla cappa, oppure, se il mare era moderato, a muoversi controvento bordeggiando. Ciò significava procedere a zig-zag affinché le vele potessero ricevere obliquamente il vento prima su un fianco e poi sull'altro, come attesta, ad esempio, il *Roteiro* del pilota genovese allorché accenna alla difficile ed estenuante navigazione della *Trinidad* nei pressi dell'isola di *Cyco*, nel gruppo delle Marianne, durante un vano tentativo di prendere terra per rifornirsi di cibo e acqua.

Per guidare la nave, bisognava usare la barra del timone, la quale veniva mossa o mantenuta ferma mediante la forza umana diretta. La ruota del timone, che significò un grande progresso tecnico, cominciò ad essere impiegata soltanto nel XVIII secolo.

Oltre ad issare ed ammainare le vele adeguate, governare la nave e misurare attentamente il tempo mediante l'uso della clessidra, l'arte della navigazione si basava sull'impiego di vari strumenti che aiutavano a determinare la posizione della nave e la rotta da seguire. Uno degli strumenti più importanti era la bussola, o ago magnetico, che si installava nella cassa della chiesuola o *bitácora* e permetteva ai piloti di riconoscere la direzione in cui la nave doveva viaggiare. Essendo gli aghi delle bussole di ferro dolce, essi perdevano rapidamente il loro magnetismo, cosicché i piloti dovevano portare con sé una calamita per calamitarli periodicamente. L'ago magnetico veniva collocato su una cassa cilindrica sulla quale erano indicate le otto direzioni, o venti principali, con le loro suddivisioni, per un totale di 32 direzioni. Di notte si collocava un faro vicino alla bussola per consentirne la lettura.

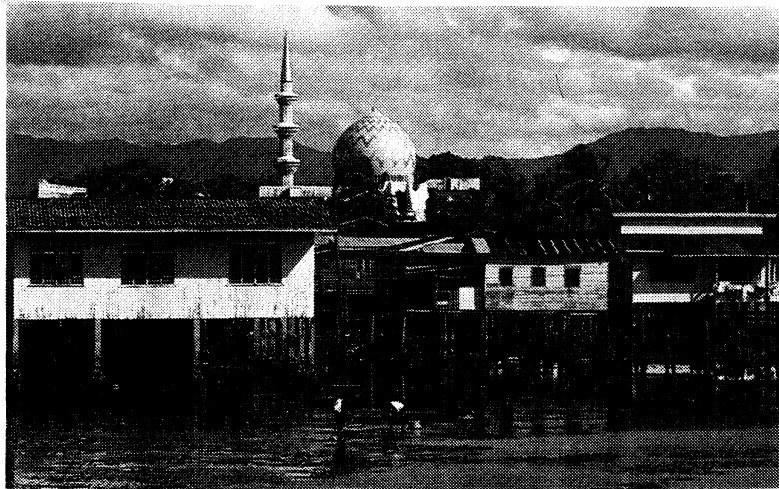
Come ricorda il Morison, contrariamente a quanto si potrebbe



52. Una giunca delle Indie orientali (da un' incisione dell' ed. tedesca dei "Petits Voyages" di Th. de Bry, Colonia 1608-10). Nei pressi del porto di Borneo, il 30 luglio 1521 la *Trinidad* e la *Victoria* ingaggiarono battaglia con una di queste imbarcazioni e numerosi "praos" locali.



53. Un **dayak** del Borneo con il caratteristico copricapo di piume multicolori.



54. **Kota Kinabalu**, capitale dello stato di Sabah, sulla costa nord-occidentale del Borneo, porta il nome della più alta montagna del Sud-Est asiatico, che il **Roteiro** del pilota genovese menziona appunto come "una grandissima montagna a cui si pose il nome di monte di S. Paolo". La città ha una moschea (nella figura) con sottile minareto.

pensare, "un capitano di nave se la passava discretamente in alto mare, dove non vi erano ostacoli; i suoi guai iniziavano quando arrivava in acque poco profonde" (37). Strumento indispensabile era allora la sonda, la quale permetteva ai marinai di misurare la profondità del mare nei pressi delle coste e nei passaggi più difficili. La sonda constava dello scandaglio e della fune. Il primo, legato alla fune, era un peso di piombo, di circa 14 libbre, provvisto di una cavità nella parte inferiore, la quale veniva spalmata di sego affinché potessero aderirvi la sabbia, il fango o le conchiglie che permettessero di identificare il fondo marino. La fune era lunga 200 braccia e recava un segno ogni 20. La sonda veniva calata in mare e ad ogni segno indicato sulla fune bisognava annunciare il numero di braccia raggiunte. Al termine dell'operazione si doveva comunicare la profondità o avvisare che non vi era fondo. Le operazioni con la sonda si facevano sempre con la nave in panna, ossia ammainando le vele affinché essa si fermasse (38).

La misura della velocità della nave lasciava molto a desiderare. I marinai del XVI secolo potevano calcolarla soltanto da qualche oggetto che galleggiasse sull'acqua o dai tratti di coste conosciute. Alla fine del XVI secolo fu inventato il solcometro: un pezzo di legno legato ad una fune con nodi che si lasciava correre sull'acqua. Con l'aiuto di una piccola clessidra, si misurava il tempo che impiegavano i nodi a scorrere. Pare che la misura nautica in nodi derivi appunto da questo sistema di misurazione (39). L'invenzione del solcometro rappresentò senza dubbio un progresso considerevole rispetto al sistema piuttosto rudimentale con cui veniva misurata la velocità della nave al tempo di Magellano, sistema che rimase in uso ancora per vari decenni dopo la grande spedizione. Su quest'ultimo ci fornisce una preziosa indicazione una nota del diario di Pigafetta riguardante la prima parte della tra-

(37) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America*, vol. I: *I viaggi del Nord*, cit., p. 114.

(38) Cfr. J. H. PARRY, *The Age of Reconnaissance*, London 1963; trad. spagnola *La época de los descubrimientos geográficos, 1450-1620*, Madrid, 1964, pp. 121-122.

(39) *Ibid.*, p. 128.

versata del Pacifico, nella quale il vicentino scrive che ogni giorno le navi facevano “50, 60 e 70 leghe a la catena o a poppa”. Il significato dell’espressione *a la catena* ha suscitato non poche discussioni fra gli studiosi. Alcuni hanno sostenuto che essa sta ad indicare il solcometro con quadrante, ma l’ipotesi è senz’altro da escludere perché questo strumento a quei tempi non era ancora stato inventato. Altri hanno creduto che si tratti di una sagola graduata per misurare l’angolo di scarroccio, o deriva, ma nessun giornale di bordo o trattato di navigazione del XVI secolo menziona qualcosa di simile. Da esperimenti fatti in proposito, si sa comunque che non è possibile fare una misurazione precisa dello scarroccio trascinando a poppa una sagola per misurare l’angolo formato dalla linea della chiglia e dalla scia del veliero.

L’espressione di Pigafetta diventa però comprensibile se consideriamo, come giustamente mise in rilievo il Morison, che il vicentino usa la parola *catena* con riferimento alla velocità del veliero e non all’angolo di deriva (40). La spiegazione data dal citato studioso è semplice e convincente e ritengo pertanto opportuno riportarla qui di seguito: “*catena* significava in quei tempi non solo una catena, ma le due travi trasversali dello scafo di un veliero, la prima sotto il castello di prua e la seconda sotto il castello di poppa. Un marinaio si metteva sulla linea della trave trasversale di prua e un altro su quella di poppa; il marinaio di prua trapeggiava un rottame galleggiante sulla linea della trave trasversale e cominciava a contare i minuti secondi; quando il relitto passava sulla linea della trave di poppa, il secondo marinaio in osservazione avvertiva con un grido il compagno di prua, il quale smetteva di contare. Chiunque conoscesse un poco la matematica poteva stabilire, con il metodo della misurazione della distanza lineare tra le due travi e il numero dei secondi trascorsi, la velocità del proprio veliero in miglia marine” (41).

Ci si potrebbe chiedere come facessero i marinai dell’epoca a contare i minuti secondi senza orologio, ma la risposta - continua il Morison - è semplice: “come fanno i navigatori dei giorni nostri

(40) S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell’America*, vol. II: *I viaggi del Sud*, cit., p. 335.

(41) *Ibid.*, p. 335.

che contano i minuti secondi che intercorrono tra un’osservazione astronomica con il sestante e i minuti segnati dal cronometro, così: *uno*, due, tre, quattro; *due*, due, tre, quattro; *tre*, due, tre, quattro, ecc.” (42).

Quanto al sistema per conoscere la direzione seguita dalla nave, i marinai dell’epoca di Magellano avevano un ingegnoso artificio detto calcolatore delle rotte. Esso consisteva di una grossa tavola con una rosa nautica suddivisa in 32 direzioni, che si collocava nella chiesuola della bussola accanto a ques’ultima. Lungo ciascun raggio della rosa vi erano otto fori corrispondenti alle otto mezz’ore di ciascun turno di guardia e dal centro pendevano altrettanti cavicchi di legno. Allorché la cantilena d’obbligo annunciava la fine di ciascuna mezz’ora nella clessidra, il timoniere inseriva un cavicchio in uno dei fori del raggio corrispondente alla rotta della nave. Terminato il turno di guardia, si ricopiava il conto su una lavagnetta e la tavola rimaneva libera per la successiva annotazione (43).

Il calcolo delle posizioni durante la notte si poteva realizzare teoricamente con il quadrante: un quarto di cerchio metallico con una scala graduata da 1 a 90 gradi e due piccole mire, o traguardi, situate su uno dei bordi retti. Dal vertice pendeva un piombo. Una volta trovata nel cielo la Stella Polare, l’osservatore doveva vederla attraverso i traguardi e poi leggeva il punto in cui il piombo tagliava la scala. L’altezza in gradi dava la latitudine sud o nord dell’osservatore. Erano però necessarie molte correzioni e la lettura sulle navi in movimento era così incerta a causa del rollio, che il quadrante non veniva usato in alto mare.

Altri strumenti per calcolare le posizioni richiedevano parimenti conoscenze astronomiche e la corretta lettura dei dati presupponeva una certa perizia. Nell’epoca delle grandi scoperte, gli astrolabi medioevali, fatti per seguire i movimenti degli astri, furono semplificati dai marinai ad un cerchio metallico che nella sua parte superiore aveva due scale di 90 gradi ciascuna. Un’asticciuola, l’*alidada*, che aveva su ciascuna estremità mire o traguardi e poggiava e girava sul centro dell’astrolabio, permetteva di

(42) *Ibid.*, p. 335.

(43) Cfr. J. H. PARRY, *Op. cit.*, p. 129.

osservare un astro e di leggere quindi i suoi gradi di altezza. Questo astrolabio marino veniva appeso ad un anello ad un'altezza conveniente per permettere l'osservazione. Si raccomandava all'osservatore di porsi al piede dell'albero maestro della nave (44) per evitare il beccheggio ma non si poteva comunque evitare il rollio. La funzione dell'osservatore era considerata così importante e al tempo stesso così difficile, che sovente si prendevano a bordo degli esperti (*sabios*) unicamente incaricati di compierla. Per quanto costoro fossero abituati a compiere simili funzioni, l'errore probabile delle misurazioni poteva tuttavia essere di due gradi in circostanze favorevoli ed anche maggiore in caso di maltempo.

La balestriglia era una semplificazione dei quadranti e degli astrolabi. Era costituita da due regoli, il minore dei quali veniva fatto scorrere sul maggiore, segnato in gradi e minuti. Come l'astrolabio, essa serviva per prendere l'altezza del sole a mezzogiorno o, di notte, quella della stella polare. Dal dato ricavato si deduceva più o meno esattamente la latitudine.

Al tempo della spedizione di Magellano già si erano fatti considerevoli progressi nella misurazione dell'altezza del sole con quadrante o astrolabio, il che consentiva di determinare la latitudine con l'applicazione di una semplice formula matematica. Albo, uno dei piloti della spedizione, del quale, come si è visto altrove, ci è rimasto il giornale di bordo, registrava con una certa precisione le latitudini dei luoghi appena scoperti e in non pochi casi questa stessa considerazione è valida anche per quanto concerne il *Roteiro* del pilota genovese.

Il problema maggiore era invece costituito dalla longitudine, poiché non si disponeva ancora, a quell'epoca, di alcun metodo valido per calcolarla. Il metodo allora maggiormente in uso era quello di servirsi delle effemeridi che predicevano un fenomeno celeste (eclissi solare, o lunare, congiunzione di pianeti) per un giorno ed un'ora determinati. Si annotava l'ora del luogo in cui si produceva il fenomeno confrontandola con quella di apposite

(44) I documenti della spedizione di Magellano ricordano l'astrolabio marino qui descritto come "estrolabio de palo", appunto perché esso veniva appeso al palo dell'albero maestro. Un astrolabio di questo tipo era stato costruito da Ruy Faleiro, l'astronomo che aveva seguito Magellano in Spagna (Cfr. M. F. de NAVARRETE, *Op. cit.*, IV, doc. XVII, p. 165).

tavole delle effemeridi e si ricavava la differenza fra le due ore. Tuttavia, nessuna di queste due era esatta, poiché le effemeridi sbagliavano sovente di due o più ore. Anche quando le osservazioni venivano fatte a terra durante le soste, vale a dire in condizioni molto più favorevoli che a bordo, l'errore era sempre enorme (45).

Quanto infine alle carte marine, che segnavano in miglia le distanze e le rotte conosciute fra i porti e le caratteristiche delle coste, esse avevano poca applicazione nella navigazione oceanica, dal momento che al tempo di Magellano si era appena cominciato a tracciare carte delle terre da poco scoperte sulla base delle esperienze compiute dai diversi naviganti (46).

(45) Cfr. A. THOMAZI, *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*, trad. spagnola, Madrid 1985, p. 30.

(46) Cfr. J. H. PARRY, *Op. cit.*, pp. 146-147.

DOCUMENTI

I

Leone Pancaldo

NAVEGAÇAM E VYAGEM QUE FEZ FERNANDO
DE MAGÁLHAES DE SEVILHA PERA MALUCO
NO ANNO DE .1519. ANNOS. (1)

[1519 - 1524]

Partio de Sevilha aos .10. dias de agosto da dita hera, e pôs até barra até hos .21. dias do mez de setembro, e tamto que foy fóra, governou ao sudueste a demandar a ila de Tanaryfe, e chegaram á dita ilha de Sam Miguell, que hera .29. de setembro, e daquy fez sua rota a demandar as ilhas do Cabo-verde, e passaram por amtre as ilhas e ho cabo sem aver vista de hum nem do outro. fazendo-se tanto avamte como a dita paraje, fez sua rota a demandar ho Brasyll e tamto que houveram a vista da outra costa do Brasyll, governou

(1) Il testo portoghese del *Roteiro* qui da me pubblicato segue quello edito da G. BERCHET nella *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, Roma 1892, parte III, vol. II, pp. 272-287, e tiene presenti sia il Ms. di Lisbona che le varianti del Ms. della Biblioteca Nazionale di Parigi (Ms. P.). A differenza dell'edizione del Berchet, che riporta in nota le lezioni del Ms. P ritenute più esatte di quelle del Ms. di Lisbona, ho preferito sostituire direttamente nel testo le lezioni manifestamente errate del Ms. di Lisbona con quelle corrispondenti del Ms. P quando queste ultime risultavano essere le vere. Conseguentemente, le lezioni del Ms. di Lisbona ritenute palesemente errate sono state da me riportate in nota, anziché nel testo. Per quanto concerne la mia traduzione italiana del *Roteiro* (cfr. il successivo doc. II), desidero infine avvertire che essa segue il testo portoghese rettificato che qui presento, mentre l'attribuzione del diario a Leone Pancaldo si basa sulle considerazioni che già ho avuto modo di esporre nell'appendice dedicata allo studio del problema (cfr. App. I).

ao sudueste (2), ao lomgo della té ho Cabo-frio, que está a .23. grado da banda do sull, e deste cabo governou a loeste hobra de .30. legoas a demandar ho Rio-de-Janeiro, que está em a mesma altura do Cabo-frio, e entraram no dito rio ho dia de santa Lozya, que hera a .13. dezembro, em o qual rio tomaram lenha, e estiueram em elle té a primeira hoitava do Natall, que hera a .26. dezembro do mesmo anno.

Partiram d'este Rio-de-Janeiro a .26. dezembro, navegaram ao lomgo da costa a demandar ho cabo de Samta Marya, que está em .34. e .2/3. e tanto que delle houveram vista, fez seu caminho a loesnoroeste, cuidando achar pasage pera sua viagem, e acharam-se metidos em hum rio de agoa doce, grande, a que se pôs nome ho rio de Sam Crystovam, e está em .34. graos, e nelle estiveram até .2. dias de fevereiro .1520.

Partio deste rio de S. Crystovam a .2. dam dito fevereiro: navegaram ao lomgo da dita costa, e mais avante ao sull descobri-ram huma pompta, que he no mesmo rio mais pera o sull, a que se pôs nome a pomta de Samtamtonio; que está em .36. graos, e da-qui correram ao sudueste hobra de .25. leguas, e tomaram outro cabo a que poseram nome ho cabo de Santa Apelonía, que está em .36. graos, e daqui navegaram a loessudueste em huns baxos a que poseram nome hos baxos das Correntes, que estão em .39. graos, e daqui navegaram ao mar, e perderam a vista da terra hobra de .2. ou .3. dias, honde tornaram a demandar a terra, e vieram a huma bahia, que entraram e correram tododia por demtro della, cuidan-do que avia sayda pera Maluco, e vimdo a noyte acharam-se em todo cerrado, e na mesma noyte se tornaram a sair por domde entraram, e esta bahia está em .34. graos, chamão-lhe a bahia de Sam Mateus (3).

Navegaram desta bahia de Sam Mateus ao lomgo de costa até chegarem a outra bahia, domde tomaram muitos loubos marinhos

(2) Seguo qui la lezione del Ms. P, in quanto la lezione *ao sueste* del Ms. di Lisbona è sicuramente errata. La rotta *ao sudueste*, ossia verso il sud-ovest è infatti la vera, come appare dalla direzione della costa brasiliana a partire dal capo di S. Agostino.

(3) Seguo qui il Ms. P, che ha esattamente *bahia de Sam Mateus*, anziché il Ms. di Lisbona in cui si legge *ilha (=isola) de Sam Mateus*.

e pasaros: a esta se pôs nome a bahia dos Trabalhos, que está em .37. graos, homde se houveram de perder a não capitania com temporall: e daqui navegaram ao lomgo da dita costa, e chegaram ao derradeyro dia do mez de março de hera de .1520. ao porto de Sam Joliam, que está em .49. graos e .1/3. e aqui emvernaram, e acharam hum dia pouco mais ou ménos de oito horas (4).

Em este porto se levantaran .3. náos contra ho capitam mór, dizendo hos capitães dellas que o queriam levar prezo a Castella, que os levava todos a perder: homde por industria do dito capitam mór, e ajuda e favor dos estrangeyros, que comsigo levava em a sua não, se foy ás ditas .3. náos, que heram ja levantadas, honde foy morto ho capitam de huma dellas e tisoureyro de toda a armada, que avia nome Luis de Mendoça, ho quall foy morto na mesma sua não ás punhaladas por ho meyrinho mór da armada, que pera hiso foy mandado por Fernando de Magalhães em hum batell com certos homens: e cobradas asy as ditas .3. náos, dahy a .5. dias mandou Fernando de Magalhães degollar e esquartizar a Gaspar de Queixada, que hera capitam de huma das náos, e hera do conto dos que se aviam levantado.

Em este porto corregeram as náos. aqui fez o capitam mór capitam de huma das náos, a que aviam morto hos capitães, Alvaro de Mesquita portugues. e partiram deste porto a .24. dias do mez de agosto .4. náos, porque a mais pequena hera já perdida, que avia mandado descobrir, e carregou ho tempo, e a lançou á costa, domde se cobrou toda a gente, e mercaderia, artilheria e aparelhos da mesma não: e estiveram em este porto, domde envernaram, .5. mezes .24. dias, e havia delles ao sull .73. graos menos .10. minutos.

E partiram aos .24. dias do mez de agosto da dita hera deste porto de Sam Joliam, e navegaram hobra de .20. legoas ao lomgo da costa e asy entraram em hum rio, que se chamava de Samta Cruz, que está em .50. graos, homde estiveram tomando mercaderia, e ho que mais poderam; e a gente da não perdida vinha já em has outras náos, que se tornaram por terra adomde estava Fernando de

(4) La lezione *oito horas* del Ms. P. è certamente più esatta di quella del Ms. di Lisbona, ove leggiamo *.7. horas*. Infatti nel solstizio d'inverno i luoghi del 49° parallelo australe hanno una notte massima di 16 ore e, conseguentemente, un giorno minimo di 8 ore.

Magalhães, e estiveram em recolher esta mercaderia toda, que ally ficára, ho mes de agosto té .18. de setembro, homde tomaram agoa, e muito peyxe, que elles pescavam em este rio: e em ho outro, homde envernaram, avia gentes como salvages, e hos homens sam de altura de .9. até .10. palmos, muito bem despostos, e nam tem cazas, somente andam com gados de huma parte a outra, e comem carne mea crua, e sam todos frecheiros, e matam muitas animarias com as frechas, e das pelles fazem vestiduras, scilicet fazem as pelles muito masyas, e as feições á feyção do corpo, ho melhor que podem, entam cobrem-se com ellas, e hatam-se por a cimta. quando nam querem cobrir da cimta pera riba, lexam cayr aquelle meio, que tem da cimta pera cima, ficam pera baixo depimdoradas aquella cimgidura, que tem cemcyda. trazem çapatos, que lhe cobrem acyma do artelho .4. dedos, de demtro cheos de palha, pera trazerem hos pés quentes. amtre elles nam ha ferro, nem outro artefycio darmas, soamente de pedernall fazem hos ferros das frechas, e asy hos machados, com que cortam e as emxós e sovel-las, comque cortam e cosem hos çapatos, e as vestiduras. he gente muita ligureya, e nam fazem mall e hasy amdam apôs o gado: adomde lhe anytece ally dormem: trazem as molheres apôs sy com todo ho fato que tem, e as molheres sam muito piquenas, e trazem grandes cargas ás costas, e hasy mesmo callçam, e vestem como hos homens. destes homens houveram .3. ou .4. e traziam-hos em as náos, e morreram todos, soamente hum, que foy a Castella em a não que pera llá foy.

Partiram deste rio de Santa Cruz a .18. de oytubro: navegaram mais ao longo da dita costa em té .21. dia do mesmo mez de oytubro, e descobriram hum cabo, a que poseram nome ho cabo das Virgens, porque houveram vista dello ho dia das .11. mill virgens e pouco mais ou menos está .52. graos, e deste cabo a hobra de .2. ou .3. legoas achamos-nos em a bouca de hum estreyto. navegamos ao lomgo da dita costa em aquelle estreyto, que abocaram: entraram nelle hum pouco, e surgiram: e mandou Fernando de Magalhães daqui descobrir ho que avia dentro, e hacharam .3. canaes, scilicet .2. mais pera o sull, e hum que atravessava a terra da banda do Maluco, porque ainda isto nam hera sabido, soamente ver-se hos .3. boqueirões: e foram hos bates llá, e trouxeram recado, e fizeram-se á vella, e surgiram aos propios boqueirões, e daquy mandou Fernando de Magalhães a .2. náos, pera saber ho que demtro avia, as quaes foram: huma se tornou ao capitam mór, e a outra, de que Alvaro de Mesquita era capitam, abocou em hum

dos boqueirões, que heram pera o sull, e nam tornou mais. vendo Fernam de Magalhães que nam vinha, se fez á vella, e ho outro nam quiz hir a demandar os boqueirões e hiam ao sull, e tomou outro, que se corre noroeste sueste quarta de leste-oeste: leixou cartas ally, domde se partio, pera que se a outra não tornase, que fizese o caminho que lhe lexava hordenado: e depois disto entravam em ho canall, que tem de largo, a lugares, .3. legoas, e .2. e .1. e a lugares méa, e foy por elle em tanto que foy dia: como hera noyte sorgia: e mandou hos batês, e as náos apôs hos batês, e trouxeram nova que avia sayda, que ja viam ho mar grande por a outra banda, por domde Fernando de Magalhães mandou tirar muita artilheria com prazer; e antes de sayrem deste estreito acharam .2. ilhas, a primeira mais grande, e ha outra mais contra a sayda, he mais pequena: e sairão por amtre estas ilhas, e ha costa da banda do sull, por ser mais alto que per a outra parte. tem este estreyto até a saida cem legoas: a saida llá, e a entrada está .52. graos.

Fizeram demora em ho dito estreyto des .21. dias de oytubro até .26. dias de nobembro, que sam .36. dias, da dita era de .1520. annos: e tantoque foram do estreyto ao mar fixeram seu caminho, a maior parte delle, a loes-noroeste, homde acharam, que lhes noroestavam as agulhas cayse .2/4. e depois de asy navegaram muitos dias, acharam huma ilha pouco mais ou menos em .18. ou .19. graos e asi outra, que está em .13. até .14. graos e isto da banda do sull: sam despovoadas, e correram té que chegaram a lynha, domde dixe Fernam de Magalhães que já estava em paraje de Maluco. porterem enformaçam que em Maluco nam avia mantimentos, dixe que queria hir da banda do norte até dés ou doze graos, domde chegaram até .13. da banda do norte, e desta paraje navegaram a loeste e a quarta de sudoeste por cem legoas pouco mais ou menos, domde tomaram a .6. dias do mes de março da era de .1521. duas ilhas povoadas de muita gente, e surgiram em huma, que está em .12. graos da banda do norte; e he gente de pouca verdade, e vieram a bordo, e nam se precataram, salvo quando viram que lhe levavam ho esquife da capitania, e cortaram ho cabo, com que estava amarrado, e levaram-lho a terra sem lhe poderem valer: e a esta ilha poseram nome a Dos ladrões.

Vendo Fernando de Magalhães que o esquife era perdido, fez-se á vella por ser já noyte, e amdamdo asi barlaventeamdo té ho outro dia, e tanto que foy menhã surgiram adomde viram levar ho esquife, e mandou aprestar dous batês com hobra de .50. ou .60. homens e foy em pesoa a terra, e queymou ho lugar todo e mataram

.7. ou .8. pessoas, amtre homens e molheres, e cobraram ho esquife, e tornou-se ás náos, e estando asy viram vir .40. ou .50. parós que vinham pera as náos da mesma terra, e trouxeram muito refresco.

Fernam de Magalhães nam quis fazer mais demora, e fez-se logo á vella, e mandou governar a loeste, e a quarta de sudoeste, e asy tomaram huma terra, que está em .11. graos escasos, ha quall terra he huma ilha, e nam quis tomar esta, e foram tomar outra mais avamte, que parecia da primeira (5). e mandou Fernando de Magalhães ho esquife a terra pera verem ha desposiçam della; e chegando o esquife em terra, viram das náos sair .2. parós por detrás da pompta: emtam chamaram ho esquife. vemdo a gente dos parós que ho esquife se tornava ás náos, se tornaram os parós atrás, e ho esquife chegou ás náos, e logo se fizeram á vella, a outra ilha muito perto daquesta ilha, que está em .10. graos e puseram-lhe nome a ilha dos Bons synaes, porque acharam em ella algum houro: e estando asy surtos em esta ilha vieram a elles dous parós trouxeram-lhes gallinhas e cocos, e digeram-lhe que já ally aviam visto outros homens como elles, domde presomiram que podiam ser Lequios, hou Mogores, huma naçam de gemtes que tem este nome, ou Chiis; e daqui se fizeram a vella, e navegaram mais avamte amtre muitas ilhas, hás quaes poseram nome ho vall Sem periguo, e asy Sam Lazaro, e correram a outra .20. legoas daquella de domde partiram, que está em .10. graos, e foram sorgir em outra ilha, que ha nome Maçangor, que está em .9. graos; em esta ilha lhes fizeram muita boa companhia, e poseram em ella huma + (6). este rey os levou daqui hobra de .30. legoas a outra ilha que ha nome Cabo, que está em .10. graos, e em esta fez Fernando de Magalhães

(5) La lezione *que parecia da primeira*, alla quale qui mi attengo, si trova nel Ms. P, mentre il Ms. di Lisbona ha *que parecia a primeira*. Se volessimo accettare quest'ultima, il senso della frase sarebbe il seguente: "la quale terra era un'isola, e non volle approdarvi; e andarono ad approdare ad un'altra più avanti, che sembrava la principale [*a primeira* = la prima]". Se invece accettiamo la lezione di P, la frase suona così: "la quale terra era un'isola e non volle approdarvi; e andarono ad approdare ad un'altra più avanti, che era visibile [*parecia* = appariva, era visibile] dalla prima". Seguo pertanto la lezione di P, dal momento che mi sembra più logica.

(6) Il segno + sta per la parola *cruz*, ossia "croce".

o que quis, por consentimento da terra, e tornaram-se em hum dia .800. Cristãos, homde por iso quis Fernam de Magalhães que os outros reys a este comarcante lhe fosse sogetos a este que se avia tornado Cristão: hos quaes nam quixeram dar a tall hoberdencia. vemdo Fernam de Magalhães isto, fez-se huma noyte com os seus batés prestes, e foy llá, e queimou hos lugares daquelles que asy nam queriam dar a dita obediencia, e despois disto feyto a obra de .10. ou .12. dias mandou a hum lugar hobra de meia legoa do que avia queimado, que ha nome Matam, que he tambem ilha, que loguo lhe mandasem .3. cabras, .3. porcos e .3. fardos de arroz e .3. fardos de milho, pera mantimento das náos, e ho que responderam, que de cada adicam a sua que de todo lhes mandava pedir de .3. em .3. lhe queriam mandar de .2. em .2. que se diso fosse contento que loguo o compriam, se nam que fosse como elle quisesse, e que ho nam aviam de dar: e porque asy nam quixeram conceder ho que lhe pediam, mandou Fernando de Magalhães aparelhar .3. batés com hobra de .50. ou .60. homens, e foy sobre o dito lugar, e foiz a .27. dias de abril (7) pella menham, domde acharam muita gente, que seriam bem .3. mill ou .4. mill homens, que pelejaram de tam boa mente, que aly foy morto ho dito Fernando de Magalhães com hos homens dos seus, na era de .1521. annos.

Semdo morto Fernando de Magalhães, recolheram hos Cristãos ás náos, domde houveram por bem que se fizessem .2. capitães, e governadores a que hoberdecassem, e temdo isto feyto, tomaram conselho que fosse hos .2. capitães á terra, domde se aviam tornado Cristãos, a pedir pilotos, que hos levassem a Borneo, e isto foy ao primeiro dia de maio do dito anno, e hindo hos .2. capitães consertados pera o que dito hera, a mesma gente da terra, que aviam feyto Cristãos, tinham armado sobre elles, e tamto que

(7) La lezione *e foy sobre o dito lugar, e foiz a .27. dias de abril* è in P. mentre il Ms. di Lisbona ha: *e foy sobre o dito, que foram a .28. dias de abril*. Seguo P non solo perché esso risulta qui più completo (nel Ms. di Lisbona viene omessa la parola *lugar*), ma soprattutto perché esso riferisce con esattezza la data della battaglia di Mactán, 27 aprile 1521 (e non 28, come nel Ms. di Lisbona). Sulla data fornita da P concordano sia Pigafetta che vari altri documenti della spedizione. Dopo aver posto la battaglia nel giorno 27 di aprile, Pigafetta precisa anche che quel giorno era un sabato, ed in effetti nell'anno 1521 il 27 di aprile cadeva di sabato.

achegaram a terra, leyxaram-hos desembarcar seguramente como de antes o fizeram. emtam deram em elles, domde mataram .2. capitães e asy .26. homens con elles (8) e a outra gemte que ficou se recolheo aos batés, e tornaram-se ás náos, e achando-se outra vez sem capitães acordaram, por quanto a principal gente era morta, que hum Joam Lopez de Carvalho (9) que hera ho tezeureiro mór darmada fose capitam mór, e ho meyrinho alferes mór darmada fose capitam de huma das náos, ho quall se chamava Gonçalo Gomez Despinosa (10).

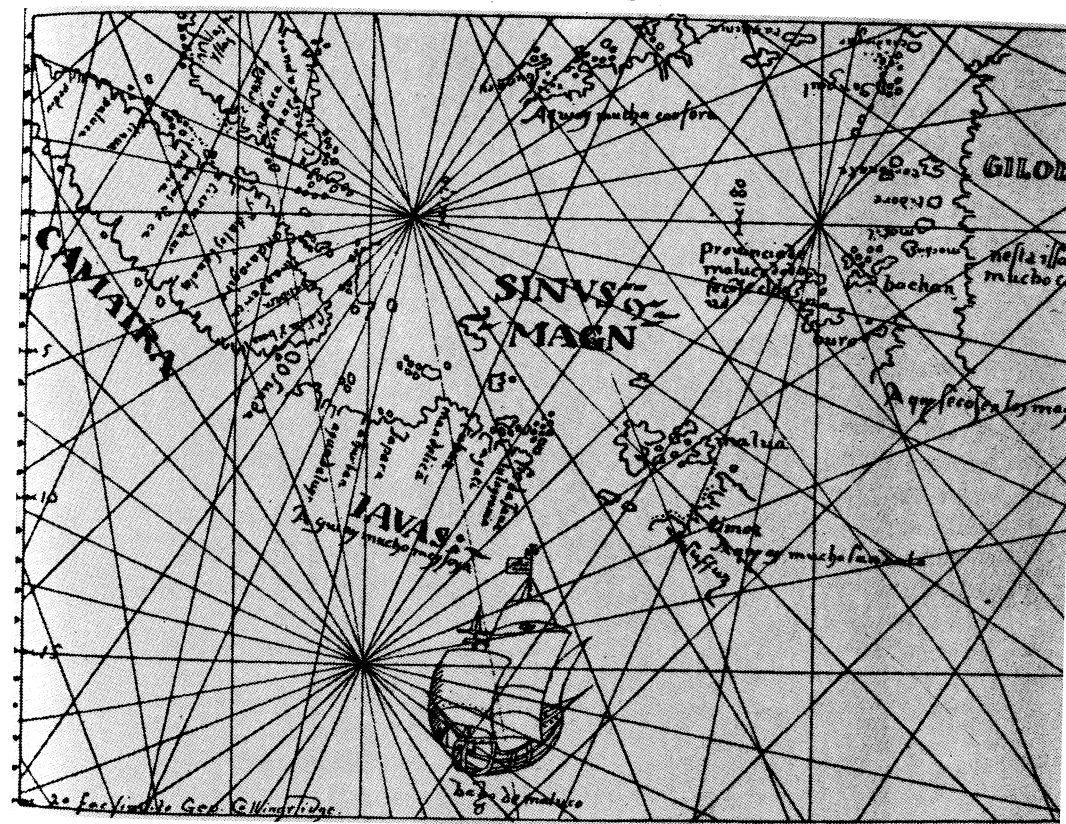
Feito isto fizeram-se á vella, e correram hobra de .25. legoas com .3. náos, que aimda tinham, e contaram-se, e hacharam-se por todos .108. homens em todas estas tres náos, e muitos delles feridos e doentes, pelo quall nam se atreviam navegar has tres náos, e houveram por bem que se queimase a huma dellas, e a que mais fose pera iso, e que se recolhesem ás duas os que ficaram, ho que fizeram no mar, sem terem vista de nenhuma terra. homde isto faziam chegaram muitos parós a falar com elles; e navegando por aquellas ilhas, em aquella paraje heram muitos, que se nam entendiam hos huns aos outros, que nam tinham lingoa, que lhaviam morto com Fernando de Magalhães; e navegando mais avamte por amtre ilheos, foram sorgir a huma ilha, que se chama Quype (11), homde ha asas d'ouro, e esta ilha está em .8. graos

(8) Il Ms. di Lisbona ha: .2. *capitães* .26. *homens cavaleiros*, cioè due capitani e 26 cavalieri. Ritengo migliore la lezione di P, che qui accolgo, in quanto non mi pare appropriato definire "cavalieri" i 26 uomini che morirono insieme ai due capitani.

(9) Il Ms. di Lisbona ha soltanto *Joam Lopez*. Seguo P perché più completo ed anche per evitare fraintendimenti. Infatti più avanti il Ms. di Lisbona menziona questo personaggio semplicemente come *Carvalho*, senza indicare che egli e *Joam Lopez* erano la stessa persona.

(10) La lezione di P., che qui accolgo, è quella esatta. Il Ms. di Lisbona ha invece *Gonçalo Vaz Despinosa*.

(11) Nel Ms. di Lisbona, il luogo viene detto *Caryyam*. Seguo qui la lezione di P, senza dubbio più esatta, dal momento che *Quype* è la terra indicata come *Chipit* da Pigafetta e *Quipit* dal pilota Albo. Essa corrisponde a *Greipit*, sulla costa nord-occidentale di Mindanao.



55. Il *Sinus Magnus*, le Molucche, Giava e Sumatra nella carta di Diego Ribeiro, 1529. In alto a destra sono segnate, oltre a Gilolo (Halmahera), le isole di Tidore, Ternate e Bachian; in basso Timor. Si notino le didascalie indicanti i principali prodotti della zona: **canfora**, **clavo** (chiodi di garofano), **macis**, **sandalo**, ecc.



56. L' albero della noce moscata e quello del pepe, tipici delle isole Molucche, in un' incisione della "Cosmografia Universale" di Sebastian Münster (1544), opera di divulgazione che illustra i prodotti delle diverse parti del mondo.

largos.

E sorgindo em este porto de Quype (12) houveram fala da gemte da ilha, e trataram pazes com ella, e Carvalho, que era capitam mór, lhes deu batell da náó, que aviam queimado: e esta ilha tem tres ilheos de fóra, e haqui tomaram algum refresco da terra, e navegaram mais avamte a loessudueste, e toparam com outra ilha, que ha nome Cacayam, e está em .7. graos (13), e desta foram mais avamte a loes-sudueste, e toparam huma ilha grande, e correram ao longo da costa da dita ilha ao nordeste, e chegaram té .9. graos .1/2. domde foram hum dia em terra com os batés esquipados a buscar mantimentos, que em as náos nam nos avia jamais que pera .8. dias. chegando a terra, a gente della lha nam leyxaram tomar, e tiravão-lhe con frechas de canas tostadas, de maneyra que se tornaram para ás náos.

Vemdo isto, acordaram-se de hir pera outra, domde aviam avido alguma pouca pratica, a ver se podiam tomar mantimento. entam lhes deo ho vento contrario, e himdo já hobra de huma legoa domde queriam hir, sorgiram. e estando asy surtos, viram que de terra lhes estavam capeando, que fosse llá; homde foram com os batés, e estando falando com a dita gente por sinaes, que de outra maneyra nam se entendiam, arreçando-se chegar a terra, dixehum homen darmas, que chamavam Joam de Campos, que o leyxasem hir a terra, pois que em as náos nam avia mantimentos, e que poderia ser averiam algum remedio pera mantimentos, e que se ho matasem, que em elle nam perdiam tanto, porque Deos se

(12) Il Ms. di Lisbona ha *Carpyam*. Anche qui accetto la lezione di P per le ragioni indicate nella nota precedente.

(13) La lezione *que ha nome Cacayan, e está em .7. graos*, alla quale mi attengo, si trova in P, mentre nel Ms. di Lisbona si legge *que ha nome Caram, que está em .11. graos*. Va senz'altro ritenuta esatta la lezione di P, confermata da Pigafetta e da Albo, nei quali si legge rispettivamente *Cagayan* e *Quagayan*. Inoltre, se accettassimo la lezione del Ms. di Lisbona, la latitudine di 11 gradi da esso fornita sarebbe inconciliabile con la direzione indicata nel *Roteiro*. La latitudine di 7 gradi fornita da P corrisponde appunto a *Cagayan*, nell'isola di Mindanao, ed è anch'essa confermata da Pigafetta, il quale dà 7 gradi e 30 minuti. Quanto alla latitudine di 11 gradi indicata dal Ms. di Lisbona, essa va senz'altro ritenuta un errore del copista.

alembriaria da sua alma; e tambem se achase mantimentos, que se ho nam matasem, que daria maneyra com que se trouxesem ás náos, ho que asy houueram por bem. e foy á dita terra, e tamto que a ella chegou, o recolheram hos da terra, e ho levaram por a terra demtro huma legoa, e sendo no lugar, a gente toda o vinham a ver, e lhe davam de comer, lhe fizeram muito boa companhia maiormente quando viram que comia carne de porco; porque em esta ilha tratavam com hos Mouros de Borneo, e porque case a terra e a gente era sofreganha, faziam-lhes que nam comesem porco, nem hos criasem em a terra. esta terra se chamava Dyguacam e está em .9. graos.

Vemdo já o dito Cristão que da gente era favorecido e bem tratado, por seus sinaes lhe deu a entender que levases mantimentos ás náos, que se lhe pagaria muito bem. em a terra nam avia, sóomente arroz por pilar, e entam se meteo a gente a pilar toda a noyte, e vimdo a menham tomaram do arroz, e o dito Cristão, e vieram ás náos, domde lhes fizeram muita honra, recolheram o arroz e pagaram-lhes, e tornaram-se pera terra; e sendo este homen já llançado em terra, vieram ás náos outra gente de outro lugar, mais avante hum pouco, e dixeram que fosse a seu lugar, e que lhe dariam muito mantimento por seu dinheiro; e tamto que asy chegou o dito homen que aviam mandado, se fizeram á vella, e foram sorgir ao lugar dos que os vieram chamar, que se chamava Vay palay cucara canbam, homde ho Carvalho fez paz com el rey da terra, e fizeram preço do arroz e davam lhe .2. medidas de arroz, que pesavam .114. arrates, por tres braças de lemço de Bretanha, domde tomaram quanto arroz quizeram, e cabras e porcos. e estando no dito lugar, veio ter ahy hum Mouro, que estivera no lugar de Dyguacam que he de Mouros de Burneo (14), como acima he dito e com este se foy pera sua terra.

Estando asy junto deste lugar de Dyguacam surtos, veio ter hum paró com elles, domde vinha hum negro, que se chamava Bastiam, pedimdo huma bamdeyra, e hum cartaz pera o governador

(14) La lezione *que he de Mouros de Burneo* è data da P, mentre nel Ms. di Lisbona si legge *que he de Mouros e de Bom uccello*. La prima è quella vera, come del resto conferma la precisazione "como acima he dito" (= "come sopra ho detto"), appunto riferita ai Mori di Borneo di cui l'autore del diario ha parlato poco prima.

de Dyguacam, e deram-lhe todo, e mais outras cousas de presente. perguntaram ao dito Bastiam, que falava rasoadamente portugues, porque avia estado em Maluco, domde se avia feito Cristão, se queria hir com elles a lhes ensinar Borneo, e elle dixes sy de muita boa vomtade, e vindo a partida, esconde-se; e vemdo que nam vinha, se fizeram á vella deste porto Dyguacam a .21. dias de junho (15), buscar Borneo; e em partindo veio ter com elles hum paró que vinha pera ho porto Dyguacam, e tomaram-ho, domde tomaram .3. Mouros, que deziem ser pilotos, e que hos levariam a Borneo.

Tendo asy estes mouros, governaram ao lomgo desta ilha ao sudueste, toparam com .2. ilhas ao cabo della, e pasaram por mēo dellas, e a ilha da banda do norte se chama Boleva, e a da banda do sul Bamdill (16). navegando a loes-sudueste até hobra de .14. legoas, toparam con fundo branco, que heram huns baxos, debaxo dagoa, e hos negros que levavam lhes dixeram que se chegasem á costa da ilha, que era mais fundo porque hera esta parte mais pera Borneo, porque já desta paraje viam a ilha de Borneo. este proprio dia chegaram a sorgir a humas ilhas que lhe poseram nome hos ilheos de Sam Paulo, que estam da ilha grande de Borneo hobra de duas legoas e .1/2. té .3. e asy estam em .7. graos pouco mais ou menos, ao sull desta ilha. em a ilha de Borneo está huma grandissima montanha a que pôs nome monte de Sam Paulo, e daqui navegaram ao lomgo da costa da ilha de Borneo ao sudueste por amtre huma ilha e ha mesma ilha de Borneo, e foram sempre avante por ho dito rumo, e chegaram em paraje de Borneo; e hos Mouros, que comsiguo levavam, lhes dixeram que ally hera Borneo, e ho vento hos não lexou chegar llá por ser contrario. sorgiram em huma ilha, que hahy está, e haverá della a Borneo .8. legoas.

Junto desta ilha está outra que tem muitos mirabolanos: e ho outro dia se fizeram á vella pera a outra ilha que está mais perto do

(15) Nel Ms. di Lisbona si legge *a .21. dias de julho*, ma la lezione di P, che qui seguono, è quella esatta, poiché, come sappiamo dal diario di Pigafetta, l'8 luglio 1521 la spedizione era già in vista di Borneo.

(16) La lezione del Ms. di Lisbona è la seguente: *e pasaram por mēo dellas, e da bamda do norte se chama Bolya, e da bamda do sull Bamdym*. Preferisco la lezione di P, che è molto più chiara.

porto de Borneo; e himdo asy viram tanto baxos, que sorgiram e mandaram hos batês a terra em Borneo, e levaram hos ditos Mouros pilotos a terra, e foy hum homen cristão com elles, e chegaram os batês a deytalos em a dita terra, homde aviam de hir á propria cidade de Borneo, que eram .3. legoas, e dally foram levados ao abandar de Borneo, e perguntou que gente heram, e ha que vinham nas náos, e foram apresentados ao rey de Borneo com ho Cristão: e tanto que asy hos dos batês poseram hos ditos homens em terra, sondaram com hos batês para ver se podiam as náos chegar-se mais (17): e nisto viram .3. juncos, que vinham do porto de Borneo, da dita cidade pera ho mar, e tantoque viram as náos se tornaram pera demtro, e todavia asy somdamdo acharam ho proprio canal por domde entraram pera o porto, e loguo se fizeram á vella. e entraram por ho dito canal, e sendo asy no canal, sorgiram, nam quiseram hir mais demtro até nam saber recado da terra, ho que veio ao outro dia com .2. parós, e traziam certos berços de metall, e mais cem homens em cada paró, e traziam cabras e gallinhas, e .2. vacas, e figos, e asy outras frutas, e disseram que entrassem mais pera demtro comtra as ilhas que estam hy perto que hera o verdadeiro posto: e deste pouso á dita cidade averia .3. ou .4. legoas. e estando asy surtos trataram pazés, e asentaram que vendessem ho que avia hy em a terra, especialmente sêra, ao que responderam que de boa vontade lhe venderiam todo o que houvesse em a terra por seu dinheiro. este porto de Borneo está em .8. graos.

E por esta reposta asy avida do dito rey lhe mandaram hum presente por Gonçalo Gomez Despinosa (18), da náó Victoria capitam, ho quall el rey recebeo ho presente e lhes deu a todos

(17) Seguo qui il Ms. P, dal momento che in questo caso è più completo e preciso dell'altro. Il Ms. di Lisbona ha semplicemente *sondaram com hos batês para ver se podiam chegar-se mais*, ma da quanto l'autore del *Roteiro* dice poco dopo si intende chiaramente che i battelli sondarono il fondo per trovare un canale che potesse consentire *alle navi* di avvicinarsi maggiormente al porto senza correre il rischio in dare in secco.

(18) Il Ms. di Lisbona ha *Gonçalo Mendes Despinosa*, mentre in P leggiamo *Gonçalo Gomez Despinosa*. Seguo ques'ultima lezione, che è senza dubbio quella esatta.

panos da China. e havendo já .20. ou .23. dias que ally estavam tratando com os da ilha, e tinham llá .5. homens em terra, na mesma cidade, vieram sorgir em a propria barra, junto delles .5. juncos a horas de vesporas, e estando asy aquella tarde, e ha noyte, té ho outro dia polla menham, viram vir da cidade .200. parós, delles á vella, e delles á remo. vendo asy hos .5. juncos, e parós, lhes pareceo que podia ser treyçam, se fizeram á vella pera hos juncos, e tanto que a gente dos juncos hos viram á vella, se fizeram tambem á vella, e fogiram pera domde o vento lhes melhor servia, e alcançaram hum delles com os batês, e tomaram-ho com .27. homens e foram sorgir as náos a par da ilha dos marabolanos com o dito junco amarrado por popa da capitayna, e hos parós se tornaram a terra, e vindo á noite, veho huma traboada de ponente, domde o dito junco se foy ao fundo abordo da capitayna sem se aproveitar nada delle.

Ao outro dia polla menham viram huma vella e foram a ella, e tomaram-ha, a quall hera hum junco grande, domde vinha por capitam ho filho del rey de Lucam, e trazia comsigo .90. homens, e tanto que hos tomaram, mandaram a el rey de Borneo certos delles, e lhe mandaram dizer por hos mesmos que lhe mandassem os Cristãos que llá tinham que heram .7. homens, e que lhe dariam toda a gente que no junco tomaram, por ho quall lhe mandou ho rey dos .7. homens que lhá tinha .2. delles em hum paró (19), e tornaram-lhe mandar dizer que lhe mandasse hos .5. que ahimda lhe ficaram, e que lhe mamdariam toda a gente, que do junco tinham. esperando .2. dias por a reposta, nam lhe veio recado nenhum: entam tomaram .30. homens do junco, e meteram-hos em hum paró do mesmo junco, e mandaram-hos ao dito rey de Borneo, e fizeram-se á vella com .14. homens daquelles que tomaram, e .3. molheres, e governaram ao lomgo da costa da dita ilha ao nordeste pera trás, e tornaram a pasar por amtre as ilhas e a ilha grande de

(19) Nel Ms. di Lisbona si legge: *mandou ho rey hos .7. homens que lhá tinha .2. delles em hum paró*, frase che suonerebbe cosi: "il re mandó i 7 uomini che aveva là, 2 di loro in un prao". La lezione di P, che qui seguo, suona invece in questo modo: "il re mandó, *dei 7 uomini* che aveva là, 2 di loro in un prao". Quella di P è senz'altro la lezione esatta, dal momento che poco dopo leggiamo che gli spagnoli intimarono al re di Borneo di restituire gli altri 5 uomini che *ancora* ("ahimda") tratteneva presso di sé.

Borneo (20), domde a não capitayna tocou na pomta da ilha, e esteve asy per obra de .14. horas, e tornou a maré, e sayo, homde se vio craramente, que a maré hera de .14. horas (21).

Fazendo ho caminho já dito, saltou ho vento ao nordeste, e foram em a volta do mar, e viram vir huma vella, e as náos sorgiram, e foram a ella hos batês, e tomaram-ha, que era hum junco pequeno, e nam trazia outra cousa senam côcos, e fizeram aguada e tomaram o tavoado, e fizeram-se á vella ao longo da costa da ilha ao nordeste até ser na fim da dita ilha, e acharam outra ilha pequena, homde recorreram as náos. chegaram a esta ilha ho dia de Nosa Senhora de agosto e nella acharam muito bom porto pera pôr ás náos em monte, e poseram-lhe nome porto de Samta Maria de agosto, e está em .7. graos largos.

Tanto que vieram ao dito resgate (22) se fizeram á vella, governaram ao sudueste até ver vista da ilha que se chama Cagamjá (23) e he róta de .38. té .40. legoas: e tanto que houveram vista da dita ilha, governaram ao sudueste, e tornaram a demandar huma ilha que ha nome Solloque (24), e houveram noticia que havia nella

(20) Il Ms. di Lisbona ha *por amtre as ilhas grandes de Borneo*, ossia “fra le isole grandi di Borneo”. Da quanto l'autore del *Roteiro* ha detto in precedenza circa l'esistenza di piccole isole situate nei pressi *da ilha grande de Borneo*, risulta però evidente che la lezione di P, che qui accolgo, è quella esatta, tanto più che nella zona descritta l'unica grande isola è soltanto quella di Borneo.

(21) Così nel Ms. P. In quello di Lisbona, invece di *14 horas* si legge *4 horas* nel primo inciso, e *24 horas* nel secondo: il che non ha alcun senso.

(22) Il Ms. P ha *resguardo*, ma parrebbe migliore la lezione del Ms. di Lisbona qui accolta. Ecco quanto scrive a proposito del termine *resgate* C. MANFRONI, *Op.cit.*, n. 4, p. 317: “... mi fa pensare al *recatto* genovese: *dar recatto* vuol dire *mettere in ordine*”, quindi riparare.

(23) Nel Ms. di Lisbona si legge *Fagajam*. Seguo qui la lezione di P in quanto più vicina al nome registrato da Pigafetta e ancor oggi in uso: *Cagayan*.

(24) Il Ms. di Lisbona ha *Seloque*. Seguo la lezione *Solloque* di P, poiché sia Pigafetta che Albo ricordano quest'isola col nome di *Solo*.

muitas perllas: e ja avendo ha vista da dita ilha, saltou-lhe ho vento por proa, e nam ha poderam tomar polla navegaçam que fizeram, e lhes pareceo que podia estar em .6. graos. esta mesma noyte chegaram á ilha de Quipe, e correram ao longo della ao sueste; e pasaram amtre ella, e outra ilha, que se chama Tamgym, e sempre correndo a costa da dita ilha, e vimdo asy, acharam hum paró carregado de xagu em pães, que he hum pão feyto de hum arvore que se chama cajare, que junto com aquella terra comem por pão, ho quall paró trazia .21. homens, e ho principall delles avia estado em Maluco em caza de Francisco Serram, e levados mais ao longo da dita ilha chegaram a vista (25) de humas ilhas que ham nome Semrrym, estam em .5. graos pouco mais ou menos. a gente desta terra veo a ver as náos, e asy vieram á falla hos huns com hos outros, e daquella gente hum velho dixé que os queria levar a Maluco.

Estando asy avido prazo do dito velho, se fez concerto com elle, e deram-lhe certo preço por isso; e vindo ao outro dia, que avia de partir, ho velho quisera fogir, e entenderam-ho, e prenderam a elle, e a outros, que com elle estavam, tambem diziam que sabiam de pilotos, e fizeram-se á vella; e tanto que a gente da terra hos vio hir, armaram pera hir apôs delles: e destes parós nam chegaram ás náos mais que .2. e chegaram tam perto, que lançavam demtro nas náos freschas, e ho vento hera fresco, e nam poderam ter com elles: e á mea noyte daquella dia houveram vista de humas ilhas, e governaram mais adiante; e ao outro dia viram huma terra que hera huma ilha, e á noyte, que daquella dia se seguia, se acharam muito perto della, e vindo a noyte lhes acallmou ho vento, e as correntes hos lançavam muito a terra, domde ho piloto velho se lançou ao mar e acolheo-se a terra.

Navegando asy mais avante depois de lhe ser fogido hum dos pilotos, houveram vista de outra ilha, e chegaram junto com ella, e outro piloto mouro dixé que ahimda Maluco estava mais avante, e hasy navegando ao outro dia polla menham houveram vista de .3. montes altos, que heram de huma naçam de gemtes, que

(25) Nel Ms. di Lisbona si legge *abilltam*, termine sicuramente corrotto che ritengo possa emendarsi in *a vista*, come appunto si legge in P e come risulta evidente dal senso stesso della frase.

chamavam os Calibes (26), e logo viram huma ilha pequena, domde sorgiram pera tomar alguma agoa, e por aver medo que em Maluco lha nam leixassem tomar; e dexaram de fazer, por ho piloto mouro dizer que em aquella ilha avia huns .400. homens, e heram todos muitos rois, e imdo lhe poderiam fazer algum mall, por serem homens de pouca vertude; que lhes nam dava tall conselho, que á dita ilha fosem: e asy tambem que Maluco, que elles buscavam, hera já perto, e que hos reys delles heram bons homens, e que agualhavam a todo genero de homens em suas terras: e imdo em esta paraje, viram as proprias ilhas de Maluco, homde por festa tyraram toda artelharía, e chegaram á ilha de Tidore (27) a .8. do mez de nobrembre de .1521.; e asy que poseram de Sevilha até Maluco .2. annos, .2. mezes, .28. dias, porque partiram a .10. de agosto de .1519. annos.

Tanto que chegaram á ilha de Tydor que está em mēo grao, ho rey della lhes fez muita homra, que nam podia ser mais, domde trataram paz com o dito rey pera sua carga, e o rey se lhes obrigou a dar a carga, e asy todo o que ouvese em terra por seus dinheiros, e asentaram que davam por ho bahar de cravo .14. varas de pano amarello de .27. tem, que valem em Castella hum + (28) a vara; de pano vermelho da mesma sorte dés varas; e asy davam .30. varas de bretanha e por cada comtia destas lhe davam hum bahar de cravo: asy mesmo por .30. machados .8. bahares: e temdo asy asentado aos ditos preços acima decrarados, lhe deram novas a gente da terra que mais avante em outra ilha dahy perto estava hum homem portugês, que podia ser dally .2. legoas daquella ilha, que

(26) Seguo qui il Ms. P, anziché quello di Lisbona in cui si legge *Salabos*. Sia Calibes che Salabos corrispondono comunque sicuramente a *Celebes*.

(27) Nel Ms. di Lisbona, dopo *ilha* sono omesse le parole *de Tidore*, che si ritrovano invece in P. Seguo la lezione di quest'ultimo, in questo caso più precisa. Che quella del Ms. di Lisbona sia un'omissione del copista, è dimostrato dal fatto che poco dopo lo stesso testo ricorda che gli spagnoli giunsero "á ilha de Tydor que está em mēo grao".

(28) Come in altri documenti coevi, il segno + sta qui ad indicare l'antica moneta spagnola detta "cruzado".

se chamava Tarnate (29), que hera principal de Maluco, domde nós aguora temos a fortaleza (30). entam espreveram cartas ao dito portugês, que viesse a falar com elles, ao que lhes respondeo que nam housava, porque o proprio rey da terra lho defendia; que houvesem elles licença de ell rey et que loguo hiria, a quall licença loguo houveram, e veo o Portugês a fallar com elles. dando lhe conta dos preços que tinham asentados, do que elle bem se espantou, e dixee que por iso lhe mandara el rey que nam viesse por nam saberem a verdade dos preços da terra: e estando asy tomandocarga, veo a elles ho rey de Baraham (31), que he d'ahy perto, e dixee que queria ser vassallo dell rey de Castella, e que asy tinha .400. bahares de cravo, e que ho vendera a el rey de Portugall, e que ho tinham comprado, e que ho nam tinha aimda entregue, e que se ho quisessem que lho daria todo, ao que os capitães responderam que trazendo-ho a elles, e vimdo, que o comprariam, que de outra maneira nam; e vemdo el rey que lho nam queriam tomar ho cravo, lhes pedio huma carta, e huma bandeyra, ha quall lhe deram asynada por hos capitães das náos.

Estando asy pera lhes darem sua carga, pareceo-lhes que por a tardança do despacho, que ho rey hordenava alguma treyçam contra elles, e ha maior parte da gente das náos se alvoraçou, e

(29) La lezione *Tarnate* è in P, mentre nel Ms. di Lisbona si legge *Targatell*. Accolgo la prima poiché è quella vera.

(30) Come già ho ricordato nell'appendice dedicata al problema dell'attribuzione del *Roteiro*, la nota *domde nós aguora temos a fortaleza* fu certamente aggiunta al testo originale del diario dal traduttore portoghese, o dal copista, poiché la costruzione della fortezza fu iniziata nell'anno 1522 dal capitano de Brito, il quale pose la prima pietra nel giorno di S. Giovanni (24 giugno). Per questa ragione il forte fu appunto designato con il nome di S. Giovanni di Ternate. Che la suddetta nota mancasse al testo originale è anche confermato dal fatto che l'autore del *Roteiro* non avrebbe certo detto "nella quale noi ora abbiamo la fortezza", ma semmai "nella quale i portoghesi ora hanno la fortezza".

(31) Il Ms. P ha *Bargão*. Con ogni probabilità, sia *Baraham* che *Bargão* sono errori di trascrizione per *Bachian*, lezione che si trova nei diari di Pigafetta e Albo.

deziãam aos capitães que se fosse, que aquella demora, que ho rey com elles amdava, nam hera salvo alguma treyçam, parecendo a todos que podia ser asy, deixavam já todo, e queriam se hir, e estando para desferir as vellas, veo ter com elles ho rey, que tinha com elles feyto ho concerto, a náõ capitayna, e perguntou ao capitãam porque se queria hir, porque ho que hera concertado antre elles, que o queria comprir como ficára. o capitãam respondeo, que a gemte das náõs deziãam que se fosse, que nam estivesem mais, que aquello nam era salvo treyçam que lhe armavam: ao quall respondeo ell rey, que tall nam era, e que por hyso loguo mandava por seu Alcorãam, em que elle queria fazer juramento que lhes nam fosse tall feyto: ho quall Alcorãam luogo trouxeram, e nelle fez juramento, e dixẽ, que sobre elle descansasem, dos que as gentes das náõs descansaram, e prometeo que lhes daria sua carga fasta .15. dezembro .1521.; ho qual comprio no dito tempo sem faltar nada (32).

Estando as duas náõs já carregadas pera desferir as vellas, a náõ capitayna abriu huma muito grande agoa, e semdo sabido isto por el rey (33) da terra lhes mandou .25. amergulhadores pera tomarem agoa, ho que nam se podera fazer. S'acordaram que a outra se fosse, e que aquella se tornase a descarregar de todo e que lhe desem descargaçam; poisque nam podiam tomar hãgoa que lhes dariãam todo quanto lhes fizese mester, ho que asy fizeram, e derãam descarregaçam á dita náõ capitayna: e ha dita náõ asy corregida, tomaram sua carga, e detriminaram hir tomar a terra das

(32) Il Ms. di Lisbona ha *sem nada fazer* (= "senza far nulla"). Preferisco la lezione di P (che suona "senza venir meno a nulla"), in quanto risulta più chiara.

(33) Seguo qui la lezione di P, più completa e precisa di quella del Ms. di Lisbona, la quale, forse per omissione del copista, ha semplicemente: *e temdo isto el rey*.

Amtilhas (34), que era da terra de Maluco a ella .2000. legoas pouco mais ou menos. a outra náõ, que primeiro se partio, partio a .21. dezembro da dita era, e saio por Timor (35) fóra, e cortou por detrás de Java, .2055. legoas ao cabo de Boaesperança.

Corregerãam a náõ, e tomaram ha carga em .4. mezes, .16. dias: partirãam a .6. do mes de abril da hera de .1522. e tomaram sua róta pera terra firme das Amtilhas, ou ao estrecto (36), por domde aviam saido, e logo navegaram ao norte té sairem das ditas ilhas de Ternate e Tydore (37), e depois navegaram ao lomgo da ilha de Betachina ao nordeste dés ou onze legoas, e depois governaram hobra de .20. legoas ao nordeste, e asy chegarãam a huma ilha, que

(34) Nei documenti portoghese di questo periodo la "terra das Amtilhas" o "terra firme das Amtilhas" (come dice poco più avanti lo stesso *Roteiro* e come troviamo anche nella lettera del de Brito dell'11 febbraio 1523) è l'America centrale. Uno spagnolo, o un italiano al servizio della Spagna, avrebbe allora chiamato l'America centrale con i nomi di *Darién* (cfr. in proposito la lettera del Punçorol da Tidore del 21 dicembre 1521 e la relazione di Pigafetta), o *Yucatán* (cfr. Pigafetta), o *tierra firme de la mar del sur de la Nueva España* (dichiarazione di Pancaldo del 2 agosto 1527). La designazione dell'America centrale come "terra das Amtilhas", tipicamente lusitana, conferma pertanto pienamente quanto ho già avuto occasione di osservare nell'appendice dedicata al problema dell'attribuzione del *Roteiro*, e cioè la manipolazione del diario originale da parte del traduttore portoghese.

(35) Il Ms. di Lisbona ha *Teymar*, ma la lezione esatta è quella di P, che qui seguo.

(36) Il Ms. di Lisbona ha *pera terra firme das Amtilhas, via do estreyto*, ma la lezione di P, che qui accolgo, è senz'altro più corretta. Essa consente infatti di interpretare tutto il passo nel senso che se la *Trinidad* non fosse riuscita a raggiungere l'istmo del Darién o la Nueva España, avrebbe tentato di ripassare lo stretto scoperto da Magellano e di rientrare così nell'Atlantico.

(37) Seguo qui la lezione di P, che è quella esatta, anziché il Ms. di Lisbona che ha *Ternate e Tymor*.

ha nome Doyz (38), que está em .3. graos e .1/2. da banda do sueste, e daqui navegaram a leste .3. ou .4. legoas, e houveram vista de duas ilhas, huma grande, e outra pequena: a grande chamaram a Porquenampello (39), e pasaram por antre ella e Batechina, que lhes ficava da banda de estribordo. chegaram a hum cabo, a que poseram nome cabo de Ramos, porque houveram vista delle bespora de ramos. este cabo está em .2. graos e .1/2.: e daquy governaram ao sull a demandar a Quimor, que he terra del rey de Tydor, e mandava ho dito rey que lhe mandassem todo o que em a terra houvese por seu dinheiro, e ally tomaram porcos e cabras e gallinas e côcos, e agoa; estiveram no dito porto .8. ou .9. dias. está este porto de Camarfya em hum graos .3/4.

Partiram deste porto a .20. do mes de abril (40), e governaram alleste .17. legoas (41), e saíram por ho canall da ilha de Batechina, e da ilha do Charam (42), e tanto que foram fóra, viram que a dita ilha de Batechina (43) corria ao sueste bem .18. ou .20. legoas, e nam hera o seu caminho; porque ho seu caminho era al-

(38) Il Ms. P ha *Domy*, nome che più avanti, nel Ms. di Lisbona, designa un'isola nei pressi della Batechina che dovrebbe essere la stessa qui ricordata come *Doyz*.

(39) La lezione di P in questo punto è la seguente: *e a grande á nome Chãol, a pequena Pyliom*. Come si vede, il Ms. di Lisbona ricorda invece soltanto il nome dell'isola maggiore, la quale viene però detta *Porquenampello*, anziché *Chãol*. In ogni caso, l'identificazione di queste isole è oggi praticamente impossibile.

(40) Il Ms. P ha invece *.25. do mes abril*.

(41) Seguo qui la lezione di P, che è più completa e precisa in quanto ci fa conoscere che la direzione della *Trinidad* era *alleste*, ossia "ad est". Nel Ms. di Lisbona si legge invece semplicemente *governaram até .17. legoas*.

(42) Nel Ms. P si legge *Chão*. L'isola di Chão, o Charam, dovrebbe essere quella di Chãol di cui si è detto nella precedente nota 39.

(43) Il Ms. di Lisbona ha nuovamente *ilha do Charam*. Seguo qui la lezione di P, che parrebbe più accettabile.

leste e quarta de nordeste, domde navegaram no dito rumo huns dias, e acharam sempre hos ventos muito ponteiros pera seu caminho. e aos .3. de mayo (44) tomaram duas ilhas pequenas, que podiam estar em .5. graos, pouco mais ou menos, a que poseram nome as ilhas de Samtamtonio. daquy navegaram mais avamte ao nordeste, e já chegaram a huma ilha que chamam Cyco (45), que está em .19. graos largos, e tomaram aquesta ilha .11. de junho (46). desta tomaram hum homem que levaram comsygo, e daquy navegaram mais avamte tomamdo bordos de huma banda e da outra por terem hos ventos contrarios, até que chegaram a .42. graos da banda do norte.

Sendo em este paraje, lhes faltou o pam, vinho, e carne, e azeite: nam tinham que comer, sómente aguo e arróz sem outro mantimento, e ho frio era grande, e nam tinham com que se cobrir: començou-lhe a gente de morrer, e vendo-se asy detreminar de arribar caminho de Maluco, ho que loguo poseram em hobra, sendo della obra de .500. legoas, quiseram tomar a ilha que ha nome Quamgragam (47), e por aver vista della á noyte a nam quiseram tomar: pasaram asy até ho outro dia amanhecendo, e nam poderam tomar ha dita ilha; e o homen, que levavam, que antes aviam tomado na dita ilha, lhes dixeu, que fosem mais avamte, que tomariam .3. ilhas, homde tinham bom porto, e isto que ho negro dizia, hera pera nellas fogir, com de feyto fogio; e arribando ás ditas .3. ilhas, as tomaram com asaz periguo, e sorgiram no meo dellas em .15. braças, as quaes ilhas a huma dellas, que hera a mais grande, povoada de .20. pesoas, amtre homens e molheres, esta ilha

(44) Il Ms. P ha *.6. de mayo*.

(45) Nel Ms. P si legge *Chyquom*.

(46) Seguo qui la lezione di P, che è più esatta, anziché quella del Ms. di Lisbona in cui si ha *.11. de julho*.

(47) Nel Ms. P si legge *quiseram tornar a tomar a ilha que ha nome Magregua* (= "vullero tornare ad approdare all'isola che si chiama Magregua"); il che lascia suporre che la *Trinidad* già avesse toccato quest'isola all'andata. Con i nomi di *Quamgragam* e *Magregua* il Ms. di Lisbona e il Ms. P si riferiscono alla stessa isola.

se chama Mao (48). está em .20. graos pouco mais ou menos, e aqui tomaram agoa de chuva, por nam aver outra na terra. em ista ilha fogio ho negro, e tres Cristãos (49): e daqui partiram a demandar huma terra de Çamafo, e tanto que a viram, tiveram callmarias, e as correntes hos arredaram da terra, e despois lhes deu hum pouco de vento, e demandaram ha terra, e nam a poderam tomar; homde quiseram sorgir antre a ilha de Domi (50) e Batechina, e sendo surtos, pasaram em hum paró por elles huns homens que heram de hum rey de huma ilha que se chama Geilôlo, e deram-lhes novas que estavam Portugueses em Maluco fazendo fortaleza. sabendo asy isto, mandaram logo o esprivam da dita náó com certos homens com cartas (51) ao capitam mór daquelles Portugueses, que avia

(48) Nel Ms. di Lisbona quest'isola viene detta *Pamo*. Preferisco seguire qui la lezione di P, dal momento che l'isola viene ricordata con lo stesso nome di *Mao* anche nella "Relación de la gente que murió en la nao Trinidad" redatta dal capitano Gonzalo Gómez de Espinosa (cfr. testo in J. T. Medina, *El descubrimiento del Océano Pacífico*, cit., p. 105 della sezione *Documentos*).

(49) Seguo la lezione di P, che è in questo punto più completa e precisa, anziché quella del Ms. di Lisbona in cui si legge semplicemente *em ista ilha fogio ho negro*. La lezione di P concorda infatti perfettamente con gli altri documenti relativi al viaggio della *Trinidad*, dai quali sappiamo che a Mao fuggirono, oltre al menzionato "negro", anche tre uomini dell'equipaggio: il marinaio Martín Ginovés [= Martino Forte], il cambusiere Alonso González e il mozzo Gonzalo Gallego (cfr. in proposito la scheda di *Martín Ginovés, marinaio*, nella prima parte del presente volume).

(50) Cfr. la precedente nota 38.

(51) Preferisco la lezione di P, più completa, dal momento che dalla dichiarazione di Pancaldo del 2 agosto 1527 e da quelle in pari data di Gonzalo Gómez de Espinosa e di Ginés de Mafra sappiamo appunto che il capitano della *Trinidad* inviò lo scrivano della nave, Bartolomé Sánchez, a chiedere soccorso al capitano de Brito munito di una sua lettera. La lezione del Ms. di Lisbona ha soltanto *mandaram logo o esprivam da dita náó com certos homens*, senza alcun riferimento alla lettera di Gómez de Espinosa. Quest'ultima viene tuttavia menzionata poco più avanti, allorché si accenna al suo ricevimento da parte del de Brito.

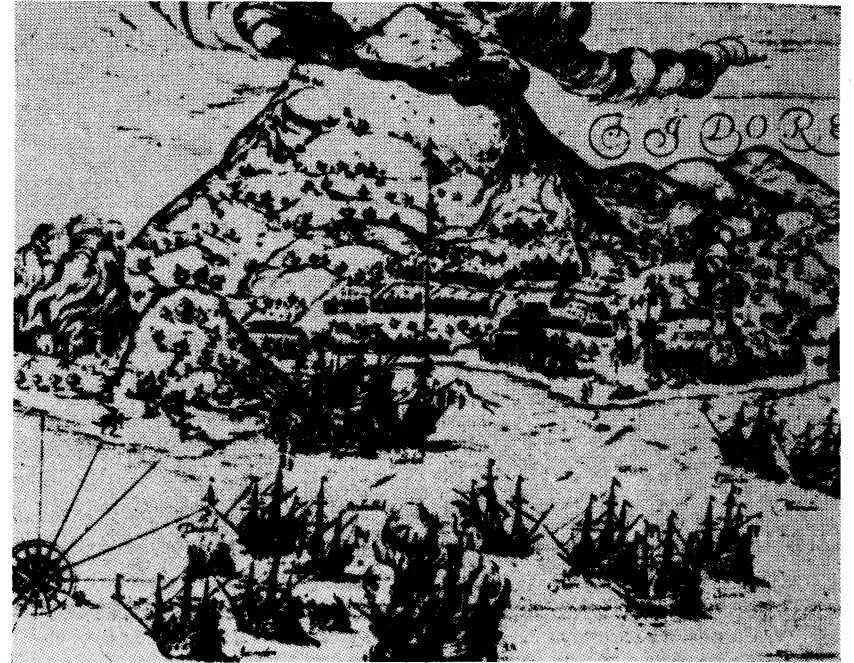
nome Antonio de Bryto, pera que viesse e levase a náó adomde elles estavam; porque a gente da náó hera a mais della morta, e ha outra hera doente não podia navegar a dita náó. e tanto que Antonio de Bryto vio a carta e recado, mandou a dom Garcia (52) Amriquiz, capitam do navio Sam Gorge, e asy huma fusta com certos parós da terra e foram asy em busca da náó, e achando-a trouxeram á fortaleza, e estando-a descarregando veo do norte hum tempo, que a lançou á costa, domde esta náó tornou arribar pera Maluco, .1050. ou .1100. legoas da ilha, pouco mais ou menos (53).

E isto foi tresladado de hum quaderno de hum piloto genoés, que vinha na dita náó, que espreveo toda a viagem como aqui está. e foi pera Portugal ho anno de .1524. com dom Amriqui de Menezes. Deo gracyas (54).

(52) Seguo qui la lezione di P, che è quella esatta. Il Ms. di Lisbona ha invece *dom Gonçalo Amriquiz*, ma da vari documenti (lettera del capitano de Brito dell'11 febbraio 1523, lettere dal Mozambico di Punçorol e Pancaldo, dichiarazioni di Pancaldo, Gómez de Espinosa e Ginés de Mafra a Valladolid) sappiamo con certezza che questo personaggio si chiamava *dom Garcia*.

(53) Termina qui il testo del *Roteiro*.

(54) Questa nota finale non appartiene al diario originale, ma fu evidentemente aggiunta dal traduttore portoghese. Come si è visto nelle pagine dedicate al problema dell'attribuzione del *Roteiro*, essa differisce da quella che si può leggere nel ms. della Biblioteca Nazionale di Parigi ed è invece identica a quella del ms. della R. Academia de la Historia di Madrid.



57. *L'isola di Tidore (in realtà Ternate) all'inizio del XVII sec. Raffigurazione di uno scontro a fuoco fra navi olandesi e portoghesi all'entrata del porto (Da un' incisione di Th. de Bry del 1607).*



58. *Isole Palau. Isola galleggiante a Koror.*

II

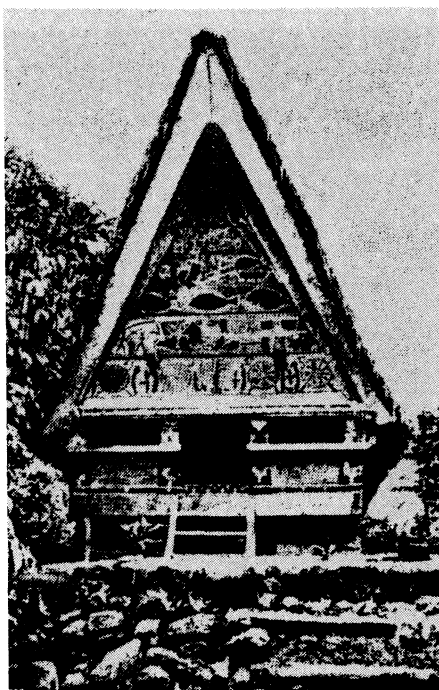
Leone Pancaldo

NAVIGAZIONE E VIAGGIO CHE FECE FERDINANDO MAGELLANO DA SIVIGLIA ALLE MOLUCCHE NELL'ANNO 1519.

[1519-1524]

Partì [Magellano] da Siviglia il giorno 10 agosto del suddetto anno (1) e impiegò fino al giorno 21 del mese di settembre per raggiungere la barra (2); e quando fu in mare aperto, governò a sud-ovest in direzione dell'isola di Tenerife, e giunsero (3) alla detta isola di San Miguel che era il 29 settembre (4). Da qui fece rotta in direzione delle isole del Capo Verde e passarono fra le isole e il capo senza avvistare né le une, né l'altro.

-
- (1) Cioè, dell'anno 1519, appunto indicato poco prima nel titolo del *Roteiro*.
- (2) Ossia, la barra di Sanlúcar de Barrameda, alla foce del Guadalquivir.
- (3) Nella sua traduzione di questo primo periodo, l'Hugues impiega la terza persona plurale per tutti i verbi. Va tuttavia osservato che *partio, pòs, foy, governou* (= partì, impiegò, fu, governò) sono forme della terza singolare e si riferiscono a Magellano, mentre le forme plurali come *chegaram* (= giunsero) si riferiscono, più genericamente, a tutti i membri della spedizione.
- (4) Pigafetta scrive che l'arrivo della flotta di Magellano all'isola di Tenerife avvenne il giorno 26 settembre e accenna ad un successivo approdo, avvenuto poco tempo dopo, ad un porto della stessa isola di Tenerife detto "Monterroso". La notizia è confermata dall'antico storico A. de Herrera (*Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano*, Madrid 1601, dec. II, lib. IV, cap. 10), il quale precisa che il 29 settembre le navi di Magellano si trasferirono al "puerto de Montaña roja", ove si trattennero per tre giorni ad attendere una caravella che doveva



59. *Isole Palau* (o *Caroline Occ.*). Una casa del consiglio. Alcune di queste isole furono per la prima volta avvistate dalla nave *Trinidad* durante il suo sfortunato tentativo di riattraversare il Pacifico. Nel *Roteiro* del pilota genovese esse sono ricordate con il nome di isole di S. Antonio.



60. *Isole Palau*. Gruppo di indigeni.

Spingendosi avanti per tutta la lunghezza di detta costa (5), fece rotta in direzione del Brasile e quando avvistarono l'altra costa del Brasile governò a sud-ovest (6), lungo di essa, fino al Cabo Frio, il quale si trova a 23 gradi di latitudine sud. Da questo capo governò ad ovest per circa 30 leghe in direzione di Rio de Janeiro, che si trova alla stessa latitudine di Cabo Frio, ed entrarono nella detta baia (7) il giorno di Santa Lucia, ossia il 13 dicembre. In questa baia

portare loro un rifornimento di pece. È quindi evidente che l'autore del *Roteiro* si riferisce qui semplicemente all'arrivo delle navi al porto di *Montaña roja*, avvenuto appunto il 29 settembre. Il fatto poi che il pilota genovese attribuisca all'isola di Tenerife anche il nome di *ilha de Sam Miguell* (= isola di S. Michele), non può essere altrimenti spiegato se non con la circostanza che l'arrivo al porto ricordato da Herrera coincise con il giorno che la Chiesa dedica a S. Michele, ossia il 29 settembre.

- (5) Come osserva C. MANFRONI, *Op. cit.*, n. 4, p. 295, questa costa non è nominata in precedenza, "segno evidente che la relazione fu riassunta". Si tratta della costa africana di fronte alle isole del Capo Verde, che va dalla Senegambia e dalla Guinea superiore fino al promontorio di Sierra Leone, secondo quanto conferma il diario di Pigafetta, dal quale si apprende che dopo vari giorni di navigazione lungo la costa della Guinea, le navi raggiunsero gli 8 gradi di latitudine nord, "ove havvi una montagna detta Sierra Leona".
- (6) Cfr. n. 2 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I). Il diario di Pigafetta conferma pienamente quanto qui affermato dal pilota genovese circa la direzione tenuta dalla flotta di Magellano: "Oltrepassata la linea equinoziale, mettemmo capo tra il sud e il sud-ovest, e navigammo sino alla terra che si chiama terra del Verzino [= Brasile] per il 23° 1/2 di latitudine sud"
- (7) Cioè, nella baia di Rio de Janeiro. Traduco *entraram no dito rio* con "entrarono nella detta baia", anziché "nel detto fiume", come fanno invece l'Hugues e il Manfroni attenendosi al significato più ovvio del portoghese *rio*, non solo per maggior chiarezza dal momento che il testo del *Roteiro* non accenna in precedenza ad alcun fiume nei pressi di Rio de Janeiro, ma soprattutto perché - come hanno ampiamente dimostrato T. Sampaio (*O Tupi na geografia nacional*, Bahia 1928, pp. 76-77) e R. A. Laguarda Triás (*El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502*, Montevideo

presero legna e fecero sosta fino alla prima ottava del Natale (8), cioè fino al 26 dicembre dello stesso anno.

Partirono da questa baia di Rio de Janeiro il 26 dicembre, navigarono lungo la costa in direzione del capo di Santa Maria, che si trova a 34 gradi 2/3, e quando ebbero vista di esso seguì ad ovest-nord-ovest, cercando di trovare un passaggio per il suo viaggio (9), e si trovarono dentro un fiume d'acqua dolce, grande, al quale fu posto il nome di rio di San Cristoforo (10), situato a 34 gradi, ed in esso stettero fino al 2 febbraio 1520.

1982, p. 179) - gli antichi naviganti portoghesi del XVI secolo chiamavano *rio* l'entrata di un golfo o di una baia, confondendola con la barra o foce di un grande fiume. Il termine portoghese *rio* con il valore di "baia", "golfo", anziché di "fiume", è appunto attestato da numerose carte e giornali di rotta del XVI secolo, nei quali, come ricorda T. Sampaio (*Op. cit.*, p. 77), "vengono detti rio de Janeiro, rio dos Inocentes, rio de Cananea ecc., le entrate delle baie che hanno tali nomi".

- (8) Il 26 dicembre non cade la prima ottava di Natale. Con ogni probabilità, l'autore del *Roteiro* scrisse "fino al primo giorno dell'ottava di Natale" (Cfr. C. MANFRONI, *Op. cit.*, n. 2, p. 296), ma il traduttore portoghese dovette sintetizzare il testo originale del pilota genovese, incorrendo così in una lieve inesattezza.
- (9) L. Hugues tradusse erroneamente la frase *cuidando achar pasage* con "scandagliando ogni passaggio", traduzione che il Manfroni pensò di correggere con "credendo trovar passaggio". Entrambe le traduzioni sono comunque errate e falsano completamente il testo, dal momento che il verbo portoghese *cuidar* non significa affatto né "credere", né "scandagliare", ma *aver cura, badare, cercare di*. Ed infatti è noto che Magellano ordinò alla nave *Santiago* di addentrarsi nell'attuale Río de la Plata e di esplorarlo minuziosamente per accertare se si trattasse del tanto agognato stretto, come alcuni in Spagna sostenevano.
- (10) Si tratta dell'attuale Río de la Plata, che gli spagnoli chiamavano allora Río de Solís, dal nome del capitano spagnolo che vi aveva trovato la morte qualche tempo prima della spedizione di Magellano per mano degli indigeni del luogo. Il fiume viene ricordato dal pilota Albo con il nome di Río de Solís, mentre nella breve relazione di un anonimo marinaio porto-

Partì da questo fiume di San Cristoforo il 2 del detto mese di febbraio: navigarono lungo la suddetta costa e più avanti a sud scoprirono una punta, che si trova nel medesimo fiume più verso sud, a cui fu posto il nome di punta di Sant'Antonio (11), la quale è situata a 36 gradi. Da qui corsero al sud-ovest per circa 25 leghe e avvistarono un altro capo al quale diedero il nome di capo di Santa Apollonia (12), che si trova a 36 gradi. Quindi navigarono in

ghese della *Victoria*, inserita dal Ramusio nella sua celebre raccolta dal titolo "Navigazioni e viaggi", esso viene menzionato con lo stesso nome di rio di San Cristoforo che ha nel *Roteiro* del pilota genovese. Pigafetta fa cenno del grande fiume, senza però dargli alcun nome, ma ricorda che in quel luogo trovò la morte il capitano Juan Díaz de Solís. Quanto all'anonimo marinaio portoghese della *Victoria*, al quale ho poc'anzi accennato, su di lui non si hanno purtroppo altre notizie, ad eccezione di quella fornita dal Ramusio che egli era "compagno di Odoardo Barbosa". Egli non era un pilota, ma un semplice marinaio che non è stato finora possibile identificare (Cfr. in proposito J. T. MEDINA, *El descubrimiento*, cit., introd., p. XVII).

- (11) G. Berchet ritiene che il nome di *punta di Sant'Antonio*, col quale sia il *Roteiro* che il diario del pilota Albo indicano il promontorio situato all'entrata meridionale dell'estuario del Río de la Plata, derivi dal nome della nave *San Antonio*, a bordo della quale Magellano compì la ricognizione del corso inferiore del grande fiume (Cfr. n. 4, p. 273 dell'edizione del *Roteiro* curata dal Berchet per la "Raccolta Colombiana"). Il compito di addentrarsi nel fiume per esplorarlo più accuratamente fu invece affidato alla *Santiago*, in quanto essa era la nave più piccola e più leggera della flotta.
- (12) Secondo le consuetudini marinaresche dell'epoca, il nome di capo di Sant'Apollonia deriva dal fatto che esso fu avvistato il 9 febbraio, ricorrenza della santa. Come osserva il Manfroni (*Op. cit.*, n. 1, p. 297), l'autore del *Roteiro* segna anche i luoghi semplicemente avvistati, mentre Pigafetta ricorda solo quelli in cui la flotta fece sosta. L'Hugues identificò erroneamente il capo di Sant'Apollonia con il capo Corrientes, al quale il *Roteiro* allude invece, giustamente, subito dopo.

direzione ovest-sud-ovest su certi bassifondi (13), ai quali posero il nome di Bassi delle Correnti, che si trovano a 39 gradi. E da qui navigarono in alto mare e persero vista della terra per un tempo di due o tre giorni, dopo il quale tornarono verso la costa e giunsero ad una baia (14) in cui entrarono e navigarono per un giorno intero dentro di essa, cercando di scoprire (15) se vi era un'uscita verso le Molucche. E venendo la notte si resero conto di trovarsi in un luogo completamente chiuso (16) e nella stessa notte tornarono ad uscire per dove erano entrati. Questa baia si trova a 34 gradi (17) e

(13) Come ricorda G. Berchet (*Op. cit.*, n. 6, p. 273), la direzione ovest-sud-ovest, a partire dal capo Corrientes, conduce, lungo le coste del territorio di Buenos Aires, ai dintorni di Bahía Blanca. Qui pare che si debbano ubicare i bassifondi ai quali accenna il *Roteiro*. Anche la latitudine di Bahía Blanca - 39 gradi come qui nel *Roteiro* - sembra confermare l'ipotesi dello studioso.

(14) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 297) traduce *vieram a huma bahia* con "videro una baia". Tale traduzione è però errata, poiché *vieram* significa "giunsero", "vennero", mentre la 3ª persona plurale del passato remoto di "vedere" sarebbe in portoghese *viram*.

(15) Anche qui il Manfroni (*Op. cit.*, p. 297) traduce erroneamente *cuidar* con "credere", mentre, come già ho avuto occasione di avvertire, il verbo portoghese significa "badare", "aver cura", "cercare di". Ho pertanto tradotto *cuidando que avia sayda* con "cercando di scoprire se vi era un'uscita".

(16) Il testo portoghese suona letteralmente: "si trovarono in un tutto chiuso"; ossia "in un luogo completamente chiuso". Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 297) traduce invece "trovarono tutto chiuso", ma tale traduzione è errata in quanto *acharam-se* significa "si trovarono".

(17) La baia di S. Matteo non si trova a 34, ma a circa 43 gradi di latitudine sud. L'errore va certamente attribuito ad una svista del primo traduttore portoghese o dei copisti, i quali dovettero invertire le cifre.

la chiamarono (18) baia di S. Matteo (19).

Navigarono da questa baia di S. Matteo lungo la costa finché giunsero ad un'altra baia dove presero molti lupi marini e uccelli (20); a questa fu dato il nome di baia dei Travagli, la quale si trova a 37 gradi (21), e lì furono sul punto di perdere la nave capitana a causa di una tempesta (22). Da qui navigarono lungo detta costa e l'ultimo giorno del mese di marzo dell'anno 1520 giunsero al

(18) Il testo portoghese suona letteralmente *la chiamano*. Ho preferito però tradurre *la chiamarono* per rispettare la concordanza con i verbi precedenti al passato ed anche perché la baia di S. Matteo fu così denominata per la prima volta dalla spedizione di Magellano.

(19) La baia di S. Matteo fu battezzata con tale nome perché la flotta di Magellano la raggiunse il 24 febbraio, giorno dedicato al santo, come attesta in proposito il diario del pilota Albo.

(20) Questi uccelli ai quali accenna l'autore del *Roteiro* sono gli stessi che Pigafetta ricorda come *ocati*, cioè pinguini.

(21) Anche questa latitudine è errata, probabilmente per una svista del primo traduttore portoghese o dei copisti. Si deve leggere almeno *47 gradi*, che è appunto la latitudine approssimativa di un addentramento che si apre lungo le coste della Patagonia ancor oggi denominato *bahía de los Desvelos* in spagnolo e *Desvelos Bay* in inglese, il quale dovrebbe corrispondere all'antica *bahía de los Trabajos* (*bahia dos Trabalhos* nel testo portoghese del *Roteiro*), in quanto il termine *desvelos* significa "vigilanze", "veglie", "insonnie", "inquietudini" e allude quindi ai penosi travagli dei naviganti che osavano avventurarsi in quelle acque. In questa baia sarebbero penetrate le navi di Magellano dopo una violenta tempesta della quale fa cenno anche Pigafetta (Cfr. anche la n. 1, p. 274 della citata edizione del *Roteiro* curata da G. Berchet).

(22) Si tratta certamente della stessa tempesta durante la quale Pigafetta vide i fuochi di San Telmo, di San Nicola e Santa Chiara.

porto di San Giuliano, che si trova a 49 gradi e 1/3 (23), e qui svernarono e trovarono un giorno di 8 ore, poco più o poco meno (24).

In questo porto si ammutinarono tre navi contro il capitano generale (25), dicendo i capitani di esse che lo volevano condurre prigioniero in Castiglia perché li portava tutti a perdere: ma per accortezza del suddetto capitano generale e aiuto e favore degli stranieri che con sé conduceva sulla sua nave, si portò alle dette tre navi che già si erano ribellate, cosicché fu ucciso il capitano di una di esse (26) e tesoriere di tutta la flotta, che si chiamava Luis de Mendoza, il quale fu ucciso sulla sua stessa nave a pugnalate dal capitano d'armi della flotta (27) che per questo fu mandato da Ferdinando Magellano a bordo di una scialuppa con certi uomini (28).

E così recuperate le dette tre navi, di lì a cinque giorni Ferdinando Magellano ordinò di decapitare e squartare Gaspar de

(23) La latitudine qui fornita dal *Roteiro* differisce di soli due minuti primi da quella reale della parte centrale del golfo di S. Giuliano (49°18'), fatto che conferma pienamente la perizia del pilota genovese.

(24) Cfr. la n. 4 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(25) Le navi che si ammutinarono contro Magellano - tre, come dice giustamente l'autore del *Roteiro*, e non quattro, come scrive Pigafetta - furono la *San Antonio*, la *Concepción* e la *Victoria*.

(26) Cioè, della nave *Victoria*.

(27) Si tratta di Gonzalo Gómez de Espinosa, *alguacil mayor* (*meyrinho mór*, nel testo portoghese del *Roteiro*), ossia ufficiale di giustizia o capitano d'armi della flotta.

(28) Le notizie sulla ribellione contro Magellano sono qui più diffuse e precise che nel diario di Pigafetta. Il pilota genovese ci informa, anzitutto, che il capitano generale fu salvato dagli stranieri che aveva con sé a bordo della *Trinidad* (fra questi molti italiani). Quindi precisa giustamente che le navi ribelli furono tre, mentre la *Santiago* rimase neutrale. Infine, egli fa cenno dell'abile mossa con cui Magellano, fingendo di trattare, inviò Gómez de Espinosa con alcuni uomini a bordo della nave del Mendoza con il compito di pugnarlo.

Quesada, che era capitano di una delle navi (29) ed era di quelli che si erano ammutinati.

In questo porto ripararono le navi e qui il capitano generale nominò Alvaro de Mezquita, portoghese (30), capitano di una delle navi i cui comandanti erano stati uccisi.

Partirono da questo porto il 24 del mese di agosto (31) con quattro navi, perché la più piccola, che aveva mandato in ricognizione, era già perduta (32): infatti il tempo si fece cattivo e la lanciò alla costa, ove si salvò tutto l'equipaggio, e il carico, l'artiglieria e le attrezzature della stessa nave. Stettero in questo porto, dove svernarono, 5 mesi e 24 giorni (33) e si trovava al sud 73 gradi meno 10 minuti (34).

(29) La *Concepción*.

(30) Alvaro de Mezquita era cugino di Magellano. Prima della partenza dal porto di S. Giuliano, il capitano generale affidò il comando della *San Antonio* al Mezquita, della *Concepción* a Juan Serrano (dopo che la nave di quest'ultimo, la *Santiago*, fece naufragio), della *Victoria* a Duarte Barbosa, già ufficiale a bordo della *Trinidad*.

(31) Anche il diario del pilota Albo riporta la stessa data.

(32) Il naufragio della *Santiago* - la nave più piccola della flotta - al quale qui allude l'autore del *Roteiro*, avvenne al *Río de Santa Cruz* il 22 maggio 1520.

(33) Il calcolo del tempo trascorso al porto di San Giuliano è qui errato, poiché dal 31 marzo, giorno dell'arrivo della flotta a quel luogo, fino al 24 agosto, giorno della partenza, trascorsero 4 mesi e 24 giorni. Ed infatti Pigafetta scrive che le navi fecero sosta a San Giuliano per circa 5 mesi.

(34) Come osserva G. Berchet (*Op. cit.*, n. 11, pp. 274-275), il dato di 73 gradi meno 10 minuti qui fornito dal *Roteiro* "sfugge ad ogni interpretazione". Anche supponendo che invece di 73 si debba leggere 43, questa latitudine sarebbe pur sempre lontana da quella vera di S. Giuliano, la quale, come ha giustamente scritto poco prima lo stesso autore del *Roteiro*, è di poco più di 49 gradi (cfr. la precedente nota 23).

E partirono il 24 del mese di agosto del detto anno da questo porto di San Giuliano e navigarono per circa 20 leghe lungo la costa e così entrarono in un fiume che si chiamava di Santa Croce (35), che si trova a 50 gradi (36), dove stettero a prendere mercanzia (37) e ciò che più poterono; e gli uomini della nave perduta già venivano sulle altre navi, poiché tornarono via terra al luogo ove si trovava Ferdinando Magellano. Stettero a raccogliere tutta questa mercanzia che lì si trovava nel mese di agosto fino al 18 settembre (38) e li presero acqua e molto pesce, che essi pescavano in questo fiume. E nell'altro dove avevano svernato vi erano genti simili a

(35) Nella sua edizione della relazione di Pigafetta, l'Amoretti spiega il nome di *fiume di Santa Croce* con la circostanza che le navi di Magellano, dopo la partenza dal porto di S. Giuliano, vi sarebbero entrate il 14 settembre, giorno dedicato all'esaltazione della Santa Croce. J. G. Kohl (*Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, XI, 1877, p. 362) attribuisce invece questa denominazione a Juan Serrano, capitano della *Santiago*, il quale era giunto con questa nave all'imboccatura del fiume il 3 maggio 1520, giorno in cui la Chiesa celebra la festa dell'invenzione della Santa Croce. Ritengo più probabile questa seconda ipotesi, dal momento che l'autore del *Roteiro*, narrando l'arrivo di Magellano al suddetto fiume dopo la partenza da S. Giuliano, scrive che le navi entrarono "in un fiume che si chiamava di Santa Croce", quasi volesse intendere che tale nome già gli era stato imposto prima dell'arrivo del capitano generale.

(36) Pigafetta dà al fiume di Santa Croce la latitudine di 50°40'. Nella sua traduzione del *Roteiro*, il Manfroni (*Op. cit.*, p. 299) omette la latitudine, che è invece indicata nel testo portoghese.

(37) Si allude qui, certamente, al recupero del carico della *Santiago*, che l'equipaggio di questa nave già era riuscito a mettere in salvo a terra subito dopo il naufragio avvenuto all'imboccatura del fiume di Santa Croce.

(38) Questa data è sicuramente errata a causa di una svista del primo traduttore portoghese o dei copisti, poiché la flotta di Magellano lasciò il *rio de Santa Cruz* il 18 ottobre, e non un mese prima. Sulla data del 18 ottobre, attestata dal pilota Albo e da Pigafetta, concorda del resto, poco più avanti, lo stesso autore del *Roteiro*, confermando così che l'errore qui rilevato si deve semplicemente ad una svista.

selvaggi: gli uomini sono di statura da 9 a 10 palmi, molto ben formati (39), e non hanno case; solamente vanno con il bestiame da una parte all'altra e mangiano carne semicruda, e sono tutti arcieri e uccidono molti animali con le frecce e con le pelli fanno capi di vestiario, cioè fanno le pelli molto morbide e le fatture secondo la forma del corpo (40) meglio che possono, finché si coprono con esse e si legano per la cintola. Quando non vogliono coprire dalla cintola in sù, lasciano cadere quella parte che hanno dalla cintola in sù, restando in basso a penzolari quella cintura che hanno cinta (41). Portano scarpe che coprono loro i piedi per quattro dita sopra il malleolo (42), piene di paglia dentro per mantenere caldi i piedi. Fra loro non vi è ferro, né altro artificio d'armi; soltanto fanno di selce le punte delle frecce, al pari delle asce con cui tagliano, e le lame e le lesine per mezzo delle quali tagliano e cuciono le scarpe e i vestiti. È gente molto veloce, e non fanno alcun male, e così vanno dietro al bestiame; dove si fa notte, lì dormono. Portano le donne con sé con tutti i loro averi, e le donne sono molto piccole e portano grandi carichi sulle spalle e calzano e vestono allo stesso modo degli uomini. Di questi uomini presero tre o quattro e li portarono sulle navi, e morirono tutti ad eccezione di uno che

(39) Come osserva il Berchet (*Op. cit.*, n. 3, p. 275), “contrariamente alle esagerazioni in cui caddero il Pigafetta ed altri navigatori che ci descrissero le tribù dei Patagoni, l'autore del *Roteiro* si tiene... nella giusta misura, assegnando a quei selvaggi dell'America meridionale la statura media di metri 1,80, la quale concorda pressoché esattamente con quella dedotta, per mezzo di misure da lui eseguite (nell'anno 1877), dal signor E. Sbar, compagno del luogotenente Rogers nel suo viaggio alla Patagonia”.

(40) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 300) traduce liberamente: “fanno le pelli molto morbide e le riducono alla forma del corpo”.

(41) La traduzione di questo passo non è semplice a causa delle frequenti ripetizioni. L'Hugues se la cava riassumendo in poche parole e limitandosi a rendere il concetto generale, mentre il Manfroni incorre in taluni errori.

(42) La traduzione letterale di questa frase sarebbe la seguente: “Portano scarpe che coprono loro sopra il malleolo quattro dita”.

andò in Castiglia con la nave che là si diresse (43).

Partirono da questo fiume di Santa Croce il 18 ottobre (44); navigarono ancora lungo detta costa fino al giorno 21 dello stesso mese di ottobre e scoprirono un capo al quale posero il nome di capo delle Vergini perché lo avvistarono il giorno delle undicimila Vergini, e poco più o meno si trova a 52 gradi; e a circa due o tre leghe da questo capo ci trovammo (45) nell'imboccatura di uno stretto. Navigammo lungo detta costa in quello stretto che avevano imboccato, si addentrarono in esso un poco e diedero fondo; e Ferdinando Magellano da qui mandò ad esplorare ciò che vi era dentro (46) e trovarono tre canali, cioè due più verso sud ed uno che attraversava la terra dalla parte delle Molucche, ma poiché fino ad allora questo non si sapeva, si videro soltanto le tre imboccature. E i battelli andarono là (47) e portarono informazioni (48) e [le navi] salparono e diedero fondo nelle stesse imboccature (49).

Da qui Ferdinando Magellano mandò due navi per sapere che

(43) Anche questo infelice patagone, imbarcato a forza sulla *San Antonio*, morì durante il viaggio verso la Spagna dopo la diserzione di questa nave nello stretto.

(44) Qui la data della partenza della flotta dal fiume di Santa Croce è esatta (Cfr. anche la precedente nota 38).

(45) Alla terza persona plurale viene qui improvvisamente sostituita la prima plurale: *achamos-nos* e, poco più avanti, *navegamos*. Si tratta, come è facile intuire, di un'incongruenza dovuta al traduttore portoghese o ai copisti, tant'è vero che subito dopo viene ripresa la terza plurale.

(46) L'incarico fu affidato alle navi *San Antonio* e *Concepción*.

(47) in ricognizione.

(48) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 301) traduce “fecero attenzione”. Tale traduzione è però errata perché la frase *trouxeram recado* significa invece “portarono avviso, informazioni, notizie”.

(49) L'Hugues, più che tradurre, fa una parafrasi non sempre esatta di tutta questa parte.

cosa vi fosse dentro, ed esse andarono: una tornò dal capitano generale e l'altra, di cui era capitano Alvaro de Mezquita, imboccò uno dei canali che andavano verso sud e non tornò più (50). Vedendo che non veniva, Ferdinando Magellano salpò e l'altro (51) non volle andare in direzione dei canali che andavano a sud e prese l'altro che corre da nord-ovest a sud-est, quarta di est-ovest. Lasciò carte nel luogo dal quale era partito affinché, se l'altra nave fosse tornata, facesse la rotta che le lasciava ordinata; dopo di che, entrarono nel canale, che ha una larghezza, in alcuni punti, di tre leghe, di due e di una, e in certi punti di mezza lega, e vi navigò finché fu giorno. Quando fu notte, diede fondo e mandò i battelli e le navi dopo i battelli, e portarono notizia che vi era un'uscita, poiché già vedevano il mare grande dall'altra parte; per cui Ferdinando Magellano ordinò di sparare molta artiglieria in segno di giubilo. E prima di uscire da questo stretto, trovarono due isole, la prima più grande, e l'altra, più di fronte all'uscita, più piccola; e uscirono fra queste isole e la costa dalla parte del sud, poiché era più profondo che dall'altra parte. Ha questo stretto fino all'uscita cento leghe: l'uscita di là e l'entrata [di qua] si trova a 52 gradi (52).

Si trattennero nel suddetto stretto dal 21 ottobre fino al 26 novembre - che sono 36 giorni - del detto anno 1520, e quando uscirono dallo stretto al mare, fecero la loro rotta per la maggior parte ad ovest-nord-ovest, dove si accorsero che gli aghi delle bussole deviavano a nord-ovest quasi due quarte. E dopo aver così navigato per molti giorni, trovarono un'isola poco più o meno sui 18 o 19 gradi, e così un'altra, che si trova da 13 a 14 gradi di

(50) Si tratta della nave *San Antonio*, che, come è noto, disertò nello stretto e fece ritorno a Siviglia il 6 maggio 1521.

(51) Non è chiaro chi sia l'altro. Il Manfroni (*Op. cit.*, n. 2, p. 302) avanza l'ipotesi che si tratti del comandante della *Victoria*.

(52) I dati del *Roteiro* circa le dimensioni del canale e la sua larghezza variabile concordano sostanzialmente con quelli forniti da Pigafetta. Anche la latitudine dello stretto, sia dell'entrata orientale che di quella occidentale, è identica in entrambi i diari.

latitudine sud (53). Sono disabitate. E corsero finché raggiunsero l'equatore, e lì Ferdinando Magellano disse che già si trovava nei paraggi delle Molucche. Riferirono informazioni che nelle Molucche non vi erano viveri (54), per cui disse che voleva andare dalla parte del nord fino a 10 o 12 gradi, e così arrivarono sino ai 13 di latitudine nord.

(53) Queste due isole furono battezzate rispettivamente con i nomi di *isla de San Pablo* e *isla de Tiburones*. Quanto alle loro latitudini, non vi è accordo fra l'autore del *Roteiro*, Pigafetta e il pilota Albo. Infatti il *Roteiro* dà 19 gradi per *San Pablo* e da 13 a 14 per *Tiburones*, mentre Pigafetta dà rispettivamente 15 e 9 gradi ed il pilota Albo 16°15' e 10°40'. Concorda invece quasi esattamente con il *Roteiro* la già citata relazione dell'anonimo marinaio portoghese, compagno di Duarte Barbosa, inserita dal Ramusio nella sua raccolta di "Navigazioni e viaggi". Secondo quest'ultima relazione, le latitudini delle due isole erano, rispettivamente, di 18 e di 14 gradi. Queste isole vengono ricordate da Pigafetta come "Isole Sfortunate" ("Islas Desventuradas" nei documenti spagnoli) e si trovano certamente nella Polinesia orientale, anche se oggi risulta assai arduo poterle identificare data la discordanza delle latitudini loro attribuite dai tre autori sopra citati. Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 50) avanza l'ipotesi che esse corrispondano a Pukapuka, nel gruppo delle Paumotu, e a Manihiki.

(54) Questo riferimento alla presunta mancanza di vettovaglie nelle Molucche concorda con quanto sappiamo circa le voci sparse ad arte dai portoghesi, ancor prima della partenza della spedizione dalla Spagna, per dissuadere Magellano e i suoi uomini dall'intraprendere il viaggio. Tenendo conto che sulla base delle informazioni ricevute dall'amico Francisco Serrão, Magellano poneva l'arcipelago delle Molucche a breve distanza dall'equatore, è sempre apparso strano che egli, invece di spingersi ad ovest appena toccata la linea equinoziale, aspettasse, per volgersi in quella direzione, di aver raggiunto i 10 o 12 gradi di latitudine nord. Il *Roteiro* spiega qui la decisione di Magellano con il timore che alle Molucche non vi fossero vettovaglie sufficienti per le urgenti necessità degli equipaggi. In altre parole, Magellano sperava di trovare, a nord dell'equatore, qualche terra ove poter fare abbondante provvista di viveri prima di dirigersi alle Molucche.

Secondo alcuni storici moderni, Magellano sarebbe stato invece indotto a seguire la deviazione di rotta sopra indicata dalle opinioni allora correnti

Da questi paraggi navigarono ad ovest e quarta di sud-ovest per circa 100 leghe e quindi toccarono, il 6 marzo dell'anno 1521, due isole popolate da molta gente, e diedero fondo in una che si trova a 12 gradi di latitudine nord (55), ed è gente di poca buona fede. E vennero a bordo e [gli spagnoli] non si premunirono (56), salvo quando videro che portavano via il battello della capitana, e tagliarono il cavo con cui era ormeggiato (57) e lo portarono a terra senza che potessero impedirlo: a quest'isola posero il nome di isola dei Ladroni (58).

circa la conformazione del continente asiatico, secondo le quali le terre della costa pacifica americana toccavano l'Asia.

Il Morison (*Op. cit.*, II, p. 333), infine, ritiene che, a prescindere dall'argomento delle provviste qui accennato dall'autore del *Roteiro*, Magellano avesse sentito parlare dei venti predominanti alle Molucche durante il suo primo viaggio in Oriente e che quindi volesse trovarsi in buona posizione per sfruttare gli alisei nord-orientali, quando cominciavano a soffiare, e approdare alle Isole delle Spezie. Sempre secondo questo studioso, Magellano doveva inoltre aver sentito parlare delle isole Filippine a Malacca, dove vi era una colonia di circa 500 filippini, e probabilmente sperava di prenderne possesso prima di puntare sull'obiettivo principale: le Molucche.

- (55) Con questa latitudine concordano sia Pigafetta che Albo. L'isola qui ricordata è quella di Guam, nell'arcipelago delle Marianne.
- (56) Il testo portoghese dice *nam se precataram*, che significa "non si premunirono", dal momento che il verbo *precatarse* equivale tuttora a "premunirsi", "stare in guardia". Non si comprende, pertanto, come l'Hugues abbia potuto tradurre "non erano punto servizievoli"!
- (57) Il Manfroni traduce il portoghese *amarrado* con "ammarato"; il che non ha senso poiché *amarrado* significa invece "ormeggiato", "amarrato". La voce "amarrato", da "amarra", fune di ormeggio (franc. *amarre*), non è usata dai marinai italiani, i quali dicono abitualmente "ormeggiato".
- (58) Per la forma particolare delle vele impiegate dagli indigeni nelle loro veloci imbarcazioni, il gruppo di isole di cui questa fa parte prese anche il nome di *islas de las Velas Latinas*. Più tardi esse furono dette *isole Marianne* in onore della regina Marianna d'Austria, vedova di Filippo IV e reggente di Spagna.

Vedendo Ferdinando Magellano che il battello era perduto, salpò poiché era già notte, e andando così bordeggiando (59) fino al giorno successivo, quando fu mattina diedero fondo dove avevano visto portar via il battello; e ordinò di apprestare due scialuppe con circa 50 o 60 uomini e andò personalmente a terra e bruciò tutto il luogo (60), e uccisero sette od otto persone (61) fra uomini e donne e recuperarono il battello; quindi se ne tornò alle navi e, stando così, videro venire 40 o 50 "praos" (62) che venivano in direzione delle navi dalla medesima terra e portarono molti generi di ristoro (63).

Ferdinando Magellano non volle trattenersi oltre e subito salpò, e ordinò di governare ad ovest e quarta di sud-ovest e così giunsero ad una terra che si trova ad 11 gradi scarsi; la quale terra è un'isola e non volle approdarvi, e andarono ad approdare ad un'altra più avanti che era visibile dalla prima (64). Quindi Ferdinan-

(59) L'Hugues traduce il portoghese *barlaventeando* con "andò così qua e là", il che ha poco senso. Il verbo *barlaventeare* (e non "barloventar", come scrive invece il Manfroni, *Op. cit.*, n. 4. p. 304) significa "bordeggiare", cioè navigare contro vento cambiando spesso di bordo.

(60) Questo episodio è confermato anche da Pigafetta e dalla lettera del capitano de Brito al re di Portogallo dell'11 febbraio 1523.

(61) Il Manfroni traduce "7 o 9 persone", ma il testo portoghese dice chiaramente "7 ou 8 pesoas".

(62) Nei manoscritti del *Roteiro* si trova sempre *parós*. Pigafetta scrive *praos* e paragona tali imbarcazioni alle gondole di Fusina, presso Venezia. Si tratta dello stesso tipo di imbarcazione che gli scrittori portoghesi ricordano come *parão*.

(63) Il testo portoghese dice *trouxeram muito refresco*, che il Manfroni traduce "portarono molto rinfresco". Il termine portoghese *refresco* indicava però a quel tempo, più propriamente, generici "cibi e bevande" con cui rifocillarsi, "generi di ristoro", provviste". Preferisco pertanto evitare di tradurre *refresco* con "rinfresco", poiché il termine sarebbe piuttosto limitativo.

(64) Cfr. la nota 5 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

do Magellano mandò il battello a terra per vedere la disposizione di essa, e giungendo il battello a terra, dalle navi videro uscire due “praos” da dietro la punta (65) e subito richiamarono il battello. Vedendo la gente dei “praos” che il battello faceva ritorno alle navi, i “praos” tornarono indietro (66) ed il battello raggiunse le navi e subito salparono verso un’altra isola molto vicina a questa, la quale si trova a 10 gradi, e le posero il nome di isola dei Buoni Segnali (67) perché in essa trovarono un po’ d’oro. E stando così all’ancora in quest’isola, vennero ad essi due “praos” e portarono loro galline e cocchi e dissero loro che in quel luogo già avevano visto altri uomini come loro, per cui supposero che potessero essere Lequii o Mogori (68), una nazione di genti che ha questo nome, o Chiis.

Da qui salparono e navigarono più avanti fra molte isole, alle quali posero il nome di “Valle senza pericolo” ed anche San Lazzaro, e si portarono ad un’altra a 20 leghe da quella da dove erano partiti, che si trova a 10 gradi, e andarono a gettar l’ancora in un’altra isola che si chiama Maçangor (69), la quale è posta a 9 gradi. In quest’isola fecero loro molta buona accoglienza e posero in essa una croce.

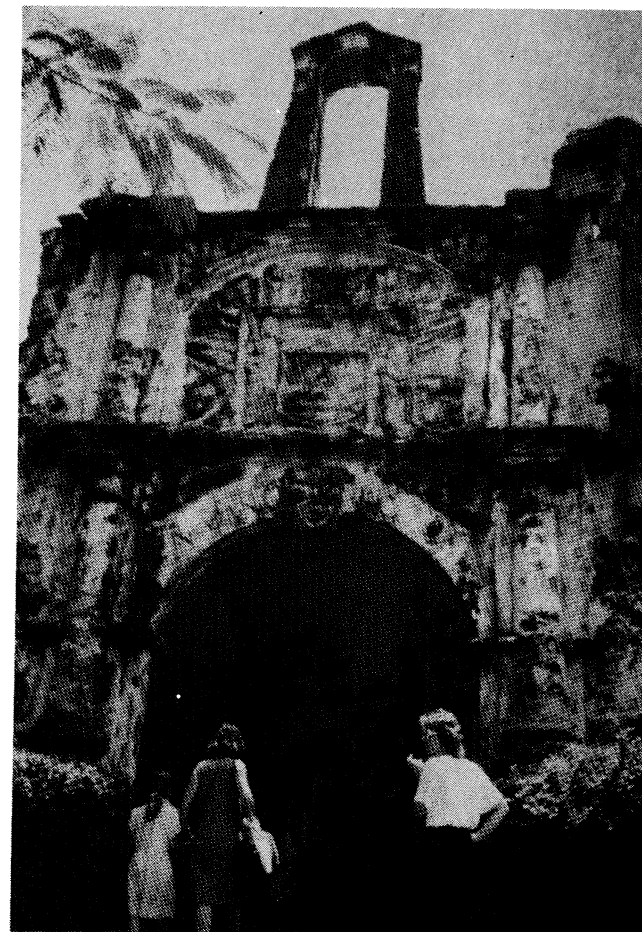
(65) Il Manfroni traduce *2 parós por detrás da pompta* con “due prao al di qua della punta”. Tale traduzione è però errata, poiché *detrás* significa “dietro” e non “al di qua”.

(66) Il testo portoghese dice: *se tornaram os parós atrás*, che il Manfroni traduce “ritornarono i prao in là”. Anche in questo caso, la traduzione proposta dallo studioso è inesatta, poiché *atrás* non significa “in là”, ma “indietro”.

(67) Dal contesto della narrazione, quest’isola parrebbe essere la stessa che poco più sopra l’autore del *Roteiro* ha menzionato come visibile dalla prima.

(68) Sul popolo dei Lequii o Chiis, si veda la relazione di Pigafetta (ed. Da Mosto, cit., p. 134 e 244).

(69) Si tratta della stessa isola che è detta *Massana* da Pigafetta e *Mazava* da Albo. Essa corrisponde alla piccola isola di Limasaua, a sud dell’odierna Leyte, nelle Filippine.



61. Malacca. Antiche mura portoghesi: la porta di Santiago.



62. **Malacca.** Porticciolo all' ingresso della città. Conquistata da Alfonso de Albuquerque nel 1511, Malacca rimase sotto il dominio portoghese fino al 1641, anno in cui fu occupata dagli olandesi. Qui Leone Pancaldo, "maestre" Giovan Battista ed altri superstiti della *Trinidad* furono tenuti prigionieri per cinque mesi prima di essere inviati a Cochín.



63. **Malacca.** Resti delle fortificazioni portoghesi.

Questo re (70) li condusse da qui per circa 30 leghe ad un'altra isola che si chiama Cabo (71), la quale è posta a 10 gradi, e in questa Ferdinando Magellano fece ciò che volle con il consenso della terra (72), e in un giorno 800 abitanti si fecero cristiani. Per questo motivo volle Ferdinando Magellano che gli altri sovrani con questo confinanti fossero soggetti a questo che si era fatto cristiano, ma quelli non vollero prestare tale obbedienza.

Vedendo ciò Ferdinando Magellano, una notte si presentò improvvisamente (73) con le sue scialuppe e andò là e bruciò i luoghi di quelli che non volevano prestare siffatta obbedienza. E circa dieci o dodici giorni dopo aver compiuto ciò, ordinò (74) ad un luogo a circa mezza lega da quello che aveva bruciato, che si chiama Mactán (75), che è pure isola, che subito gli mandassero tre

(70) Non ne ha parlato prima, segno che il testo del pilota genovese evidentemente riferiva l'incontro con il sovrano del luogo, ommesso dal traduttore portoghese che riassunse il diario. È questo uno dei punti del *Roteiro* ove la manipolazione operata dal traduttore portoghese appare evidente, rendendoci quindi certi che nel testo portoghese noi oggi non abbiamo una vera e propria traduzione, ma un transunto del diario del pilota genovese.

(71) Si tratta dell'isola di Cebu, o Sebu. È probabile che Cabo sia una storpiatura dovuta al copista. Questa stessa isola è detta Zubu da Pigafetta e Subu da Albo.

(72) Cioè, con il consenso della gente del luogo.

(73) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 306) traduce nel seguente modo: "fecesi una notte coi suoi battelli pronti". Tale traduzione, oltre ad avere poco senso, è errata, poiché la parola portoghese *prestes*, che troviamo in questo punto del *Roteiro*, non è aggettivo e non significa "pronti", ma è avverbio ed equivale a "prontamente", "rapidamente", "improvvisamente".

(74) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 306) traduce *mandou* con "mandò", ma in questo caso più che "mandare" il verbo portoghese significa "ordinare".

(75) Questa piccola isola è situata ad est di Cebu.

capre, tre maiali e tre sacchi (76) di riso e tre sacchi di miglio per il vettovagliamento delle navi. Al che essi risposero che di ciascun quantitativo che mandava loro a chiedere di tre in tre, volevano mandargli di due in due, e che se di ciò fosse stato contento subito lo avrebbero eseguito; se invece fosse stato come lui voleva, non avrebbero avuto da dare.

E così, poiché non vollero concedere ciò che chiedevano, Ferdinando Magellano ordinò di preparare tre scialuppe con circa 50 o 60 uomini (77) e si mosse contro il suddetto luogo il 27 aprile di mattina (78), e li trovarono molta gente, che saranno stati certamente 3000 o 4000 uomini (79), i quali combatterono con tanta determinazione che lì fu ucciso il suddetto Ferdinando Magellano, con gli uomini che si trovavano con lui (80), nell'anno 1521.

Essendo morto Ferdinando Magellano, si raccolsero i Cristiani alle navi, dove ritennero opportuno che si nominassero due capitani e governatori ai quali ubbidire (81); ed avendo fatto ciò, deliberarono che i due capitani andassero alla terra dove si erano fatti cristiani a chiedere piloti che li conducessero a Borneo, e questo fu il primo giorno di maggio del suddetto anno. E andando i due capitani di comune intesa per compiere ciò che si era stabilito (82), la medesima gente della terra che avevano convertito

(76) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 306) rende il portoghese *fardos* con "misure", traduzione inesatta poiché *fardo* corrisponde all'italiano "fardello", "sacco".

(77) Pigafetta (ed. Da Mosto, cit., p. 121) afferma a questo riguardo: "Eravamo 49 in tutto, avendo lasciato 11 uomini a guardia delle scialuppe".

(78) Si veda la nota 7 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(79) Pigafetta parla di 1500 uomini.

(80) Per i nomi dei caduti nella battaglia di Mactán, si veda l'elenco redatto da M. F. de Navarrete, *Op. cit.*, IV, p. 63.

(81) I due capitani furono Duarte Barbosa, cognato di Magellano, e Juan Serrano.

(82) La traduzione del Manfroni si limita qui a rendere semplicemente il senso della frase, incorrendo in serie difficoltà ed inesattezze.

al cristianesimo stava in armi contro di loro, ma quando arrivarono a terra li lasciarono sbarcare tranquillamente come avevano fatto in precedenza. Dopo di che, si gettarono su di loro e uccisero due capitani e anche 26 uomini che si trovavano con loro. E l'altra gente che scampò (83) si raccolse alle scialuppe e tornò alle navi, e, trovandosi di nuovo senza capitani, decisero che dal momento che la gente principale era morta un certo João López de Carvalho, che era il tesoriere capo della flotta, fosse capitano generale e che l'ufficiale di giustizia, portabandiera dell'armata, il quale si chiamava Gonzalo Gómez de Espinosa, fosse capitano di una delle navi.

Fatto questo, salparono e percorsero circa 25 leghe con le tre navi che ancora avevano, e si contarono e si trovarono complessivamente 108 uomini (84) su tutte e tre queste navi, molti di loro feriti e infermi, per cui non si azzardavano a navigare con le tre navi. Pertanto ritennero opportuno bruciarne una, quella che fosse più conveniente al caso (85), e che si raccogliessero nelle altre due quelli che in essa si trovavano; il che fecero in mare, senza aver vista di nessuna terra. Mentre facevano questo, vennero molti "praos" a parlare con loro; e navigando per quelle isole, in quei paraggi vi erano molti con cui non si intendevano, dal momento che non avevano interprete poiché lo avevano ucciso con Ferdinan-

(83) Il Manfroni traduce semplicemente "e l'altra gente si raccolse ai battelli", omettendo la traduzione delle parole *que ficou*, presenti nel testo dopo "gente".

(84) Secondo l'antico cronista portoghese J. de Barros, gli uomini rimasti sarebbero invece stati 180, cifra che concorda con quella che si ricava dai calcoli eseguiti sugli obituari. Il Manfroni (*Op. cit.*, n. 3, p. 308) avanza pertanto l'ipotesi di una trasposizione di cifre e propone di leggere 180 anziché 108.

(85) Di fronte alla difficoltà di tradurre l'inciso *a que mais fose pera iso* (letteralmente "quella che più fosse per ciò", ossia "quella che fosse più conveniente al caso"), l'Hugues lo omette. Quanto alla nave che venne bruciata, essa fu, come è noto, la *Concepción*, la più vecchia e malandata delle tre navi superstite.

do Magellano (86). E navigando più avanti fra isolotti, andarono ad ancorare ad un'isola che si chiama Quype (87), dove vi è molto oro (88), e quest'isola si trova ad 8 gradi abbondanti.

E gettando l'ancora in questo porto di Quype, parlarono con la gente dell'isola (89) e discussero accordi di pace con essa, e Carvalho, che era capitano generale, diede loro [in dono] la scialuppa della nave che avevano bruciato. Quest'isola ha tre iso-

(86) Il testo portoghese di questo passo, per la verità un po' oscuro e di non facile comprensione, è il seguente: *chegaram muitos parós a falar com elles; e navegando por aquellas ilhas, em aquella paraje heram muitos, que se nam entendiam hos huns aos outros, que nam tinham lingoa*, passo che il Manfroni (*Op. cit.*, pp. 308-309) così traduce: "vennero molti prao a favellare con loro; e navigando per quelle isole (che in quei paraggi erano molte) non si intendevano gli uni cogli altri, perché gli spagnoli non avevano interprete". Lo studioso non ha però ben compreso il testo portoghese, poiché le parole "em aquella paraje heram *muitos*" non si riferiscono, come egli vorrebbe, alle "ilhas" poco prima nominate, bensì ai "praos" che si erano avvicinati alle navi spagnole, o meglio agli uomini che su tali "praos" erano imbarcati, tant'è vero che *muitos* si accorda con il maschile *parós* ("praos") e non con *ilhas*. Ritengo pertanto che il passo vada tradotto all'incirca nel modo da me sopra proposto.

(87) Cfr. la nota 11 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(88) Il testo portoghese ha *asas d'ouro*, ove *asas* corrisponde al portoghese moderno *assaz* e all'italiano "assai", "molto". Traduco pertanto "molto oro". La notizia dell'esistenza di abbondante oro a Quype, che Pigafetta registra sotto la forma di *Chipit*, è confermata dalla relazione del vicentino, nella quale appunto leggiamo che gli abitanti dell'isola in questione disponevano di molti utensili d'oro.

(89) Il testo portoghese ha: *houveram fala da gente da ilha*, letteralmente "ebbero parola dalla gente dell'isola". La traduzione del Manfroni - "ebbero parole con la gente dell'isola" - mi sembra poco chiara poiché potrebbe essere interpretata nel senso di "vennero a parole", "altercarono".

lette al largo e qui presero generi di ristoro (90) della terra e navigarono più avanti ad ovest-sud-ovest e incontrarono un'altra isola che ha nome Cacayan (91), la quale è posta a 7 gradi. E da questa si spinsero più avanti ad ovest-sud-ovest e incontrarono una grande isola (92) e corsero lungo la costa di detta isola a nord-est e giunsero sino a 9 gradi e mezzo (93). Lì andarono un giorno a terra con le scialuppe armate a cercare vettovaglie, poiché sulle navi non ve n'erano ormai che per otto giorni. Arrivando a terra, la gente di essa non permise che vi mettessero piede (94) e tiravano contro di loro con frecce di canna indurite al fuoco (95), cosicché fecero ritorno alle navi.

(90) Il testo portoghese ha *refresco*. Anche qui vale quanto già detto nella precedente nota 63.

(91) Cfr. in proposito la nota 13 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(92) Dovrebbe trattarsi della *Palawan*.

(93) Questa posizione conferma che l'isola in questione è la *Palawan*, che Pigafetta pone alla latitudine di 9°20'.

(94) Il Manfroni non intese bene il senso del testo portoghese e tradusse il passo *foram hum dia em terra... a buscar mantimentos...; chegando a terra, a gente della lha nam leyxaram tomar* nel seguente modo: "scesero un dì in terra... per cercar *mantenimento*...; arrivando a terra, la gente di essa non permise che *lo* prendessero", ove *lo* è evidentemente riferito a *mantenimento*. Siffatta traduzione è inaccettabile, poiché il pronome italiano *lo*, singolare, non può riferirsi al portoghese *mantimentos*, essendo quest'ultimo sostantivo al plurale. Il passo va invece interpretato concordando il pronome portoghese *lha* con *terra* e traducendo quindi nel seguente modo: "arrivando a terra, la gente di essa non permise che *la* prendessero", cioè che prendessero terra, sbarcarsero su di essa, vi mettessero piede.

(95) Non è ben chiaro se le *frechas de canas tostadas* del testo portoghese - letteralmente "frecce di canne bruciate" - siano "frecce di canna indurite al fuoco" o "frecce in grado di portare il fuoco", perché incendiarie. Ritengo più probabile la prima ipotesi, poiché, se si fosse trattato di frecce incendiarie, esse sarebbero state scagliate contro le navi e non contro gli uomini scesi a terra.

Vedendo questo, decisero di andare ad un'altra isola, di cui avevano avuto qualche vaga informazione, a vedere se potevano prendere vettovaglie. In quel momento ebbero il vento contrario, e giungendo a circa una lega dal luogo dove volevano andare, gettarono l'ancora. E stando così all'ancora, videro che da terra stavano facendo loro dei segnali (96) affinché andassero là; e vi andarono con le scialuppe e mentre parlavano con detta gente a segni - poiché in altra maniera non si intendevano -, timorosi di scendere a terra, un uomo d'armi che chiamavano Juan de Campos (97) disse che lo lasciassero andare a terra, poiché nelle navi non vi erano più viveri, e che poteva darsi che essi avessero qualche rimedio per i viveri; e se lo avessero ucciso, in lui non avrebbero perduto molto poiché Dio si sarebbe ricordato della sua anima, mentre, se avesse trovato viveri e non l'avessero ucciso, avrebbe trovato modo che fossero portati alle navi; il che essi condivisero. Pertanto egli andò alla detta terra e quando ad essa arrivò quelli del luogo lo accolsero e lo condussero per una lega nell'interno e, giunto a destinazione, tutta la gente lo veniva a vedere e gli davano da mangiare e gli fecero ottima accoglienza, soprattutto quando videro che mangiava carne di porco; perché in quest'isola trattavano con i Mori di Borneo e il fatto che la terra e la gente quasi fossero dipendenti (98), faceva sì che non mangiassero porco, né li allevassero (99) nella terra. Questa terra si chiamava Dyguacam (100) e si trova a 9 gradi. Vedendo ormai il suddetto cristiano

(96) Il testo portoghese ha *estavam capeando*, cioè "stavano sventolando", ossia facendo segnali.

(97) Costui era dispensiere della *Concepción*. Allorché questa nave fu distrutta, fu assegnato alla *Trinidad* come "escribano".

(98) Cioè, dipendenti dalle usanze dei Mori di Borneo in quanto sotto il loro predominio.

(99) L'Hugues traduce *hos criasem* con "se ne parlasse"! Tale traduzione non ha alcun senso e va decisamente scartata, poiché il verbo portoghese *criar* significa "allevare".

(100) Dovrebbe trattarsi di un luogo di Palawan, oggi non identificabile.

che era favorito e ben trattato dalla gente, per mezzo di segni fece loro intendere che portassero viveri alle navi, che sarebbero stati pagati molto bene. Nella terra non vi era che riso da pilare e subito si mise la gente a pilare tutta la notte, e allo spuntar del mattino presero del riso e detto cristiano e vennero alle navi, dove fecero loro molto onore, caricarono il riso e li pagarono, ed essi se ne tornarono a terra. Al tempo in cui quest'uomo (101) era già sbarcato a terra, era venuta alle navi altra gente di un altro luogo un po' più avanti e avevano detto che andassero al loro villaggio e che avrebbero dato loro molti viveri per il loro denaro. E appena arrivò il suddetto uomo che avevano mandato, salparono e andarono a gettar le ancore nel luogo di quelli che erano venuti a chiamarli, che aveva nome *Vay palay cucara canbam* (102), dove il Carvalho fece accordi con il re della terra e stabilirono il prezzo del riso, e gli davano due misure di riso, che pesavano 114 *arrates* (103), per tre braccia di tela di Bretagna. E lì presero quanto riso vollero, e capre e maiali; e stando nel detto luogo, venne a trovarsi lì un moro che era stato nel luogo di Dyguacam, che è dei Mori di Borneo come sopra è detto, e con questo (104) andò alla sua terra.

Stando così ancorati nei pressi di questo luogo di Dyguacam (105), venne a trovarsi un "prao" presso di loro (106), a bordo del

(101) Cioè, Juan de Campos.

(102) Risulta oggi praticamente impossibile identificare questo luogo.

(103) Un *arrate* (antica libbra portoghese) equivaleva ad una libbra di 16 once.

(104) Non è chiaro a chi voglia riferirsi qui l'autore del *Roteiro*. Probabilmente ha inteso dire che il moro se ne andò con il re (= "con questo") poco prima menzionato a proposito degli accordi stabiliti con il Carvalho.

(105) Nel testo portoghese si legge: *estando asy junto deste lugar de Dyguacam surtos, ove junto deste lugar* significa "vicino a questo luogo", "nei pressi di questo luogo", e *surtos* corrisponde ad "ancorati". Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 312) stravolge invece tutto il senso della frase con questa errata traduzione: "essendo così giunti a questo luogo di Dyguacam".

(106) Anche qui il Manfroni falsa completamente il testo, traducendo *veio*, os-

quale veniva un negro che si chiamava Bastián a chiedere una bandiera ed una credenziale per il governatore di Dyguacam, e gli diedero tutto ed anche altre cose in dono. Chiesero al detto Bastián, che parlava correntemente il portoghese perché era stato alle Molucche, dove si era fatto cristiano, se voleva andare con loro ad insegnar loro la via di Borneo (107) ed egli disse di sì con molta buona disposizione. Ma quando venne il momento della partenza, si nascose, e, vedendo che non veniva, salparono da questo porto Dyguacam il 21 giugno (108) alla ricerca di Borneo. E partendo venne a trovarsi presso di loro (109) un "prao" che veniva al porto di Dyguacam e lo catturarono, e vi fecero prigionieri tre mori che dicevano di essere piloti e che li avrebbero guidati a Borneo.

Tenendo così questi mori, governarono lungo quest'isola a sud-ovest, incontrarono due isole alla sua estremità e passarono in mezzo ad esse; l'isola dalla parte del nord si chiama Boleva e l'altra dalla parte del sud Bamdill (110). Navigando ad ovest-sud-ovest per circa 14 leghe, si imbarcarono in un fondo sabbioso (111), ossia in certi bassi fondali sotto l'acqua (112), e i negri che avevano a bordo

sia "venne", con "videro". Egli traduce pertanto "videro un prao venir a loro", anziché "venne a trovarsi un prao presso di loro".

Che la traduzione del Manfroni sia errata, risulta del resto subito evidente quando si consideri che il verbo portoghese *veio* è alla terza pers. singolare, mentre il "videro" da lui proposto è alla terza plurale.

(107) Cioè, a far loro da pilota per il Borneo.

(108) Cfr. la nota 15 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(109) Qui il Manfroni ripete lo stesso errore già rilevato nella precedente nota 106.

(110) Secondo il Manfroni (*Op. cit.*, n. 3, p. 312), queste due isole potrebbero essere quelle che sulle carte olandesi sono segnate come Balabak e Banguay.

(111) Il testo portoghese ha *fundo branco*, letteralmente "fondo bianco", ossia sabbioso.

(112) Il testo portoghese ha *huns baxos, debaxo dagoa*, che il Manfroni (*Op.*

dissero loro che si tenessero alla costa dell'isola, dove era più profondo, perché questa parte era più vicina a Borneo e già da questi paraggi vedevano l'isola di Borneo. Questo stesso giorno giunsero a dar fondo presso alcune isole, a cui posero il nome di isolotti di San Paolo, che distano dall'isola grande di Borneo da due leghe e mezzo circa a tre e si trovano a sud di questa, più o meno ad una latitudine di 7 gradi.

Nell'isola di Borneo vi è una grandissima montagna a cui si pose nome monte di San Paolo, e da qui navigarono lungo la costa dell'isola di Borneo a sud-ovest, fra un'isola e la stessa isola di Borneo, e andarono sempre avanti per la detta rotta e arrivarono nei paraggi di Borneo; e i mori che conducevano con sé dissero loro che lì era Borneo, ma il vento non li lasciò approdare poiché era contrario. Gettarono le ancore nei pressi di un'isola che si trova lì vicino e da essa a Borneo vi saranno 8 leghe.

Nei pressi di quest'isola ve ne è un'altra che ha molti mirobolani (113). E il giorno successivo salparono per un'altra isola che si trova più vicina al porto di Borneo, e mentre così andavano videro tanti bassi fondali che gettarono le ancore e mandarono le scialuppe a terra a Borneo; e condussero i suddetti piloti mori a terra ed un cristiano andò con loro, e le scialuppe giunsero a riva su detta terra, dove dovevano andare alla stessa città di Borneo, che distava tre leghe. Da lì furono condotti all'*abandar* (114) di Borneo, e questi chiese che gente erano e a che scopo venivano nelle navi e furono presentati al re di Borneo con il cristiano. Quando quelli delle scialuppe ebbero così lasciato i suddetti uomini a terra, sondarono con le scialuppe per vedere se le navi potevano av-

cit., p. 312) traduce "bassifondi con acqua bassa". Tale traduzione è però errata, poiché *debaxo de* è preposizione e significa "sotto". Il passo in questione va dunque tradotto "certi bassi fondali sotto l'acqua", cioè visibili sott'acqua.

(113) Susini.

(114) Questo termine è di difficile interpretazione. L'Hugues crede che si tratti di un magistrato e nella sua traduzione scrive *xabandar*, mentre il Manfroni pone *dabandar*. Il termine, che preferisco lasciare nella forma conservataci dal testo portoghese, si riferisce senza dubbio a qualche autorità locale, della quale non conosciamo purtroppo le attribuzioni.

vicinarsi di più; e durante questa operazione (115) videro tre giunche (116) che venivano dal porto di Borneo, dalla detta città verso il mare aperto, e quando videro le navi se ne tornarono dentro. Ciò nonostante (117), continuando così a sondare, trovarono il canale giusto per il quale entrarono in direzione del porto, e subito salparono e si inoltrarono per il suddetto canale.

E trovandosi così nel canale, gettarono le ancore e non vollero proseguire oltre finché non avessero notizie da terra (118),

(115) Il testo portoghese dice: *e nisto viram*, letteralmente “e in questo videro”, cioè “mentre facevano questo”, “durante questa operazione, videro”.

(116) Sulle giunche degli isolani di Borneo e delle terre vicine, Pigafetta (ed. Da Mosto, cit., p. 151) scrive che le opere vive (ossia le parti della nave che restano sommerse), fino a due palmi dalla opere morte, erano costruite di tavole unite con cavicchi di legno e che la loro costruzione era abbastanza solida. Nella parte superiore, queste imbarcazioni erano invece costruite con grosse canne di bambù, al pari degli alberi, mentre per la fabbricazione delle vele veniva impiegata corteccia d'albero o cotone. Il vicentino afferma che le giunche erano le imbarcazioni più grandi di quelle genti e assicura che potevano trasportare gli stessi pesanti carichi delle navi europee. Sempre a proposito delle giunche della Cina e delle Indie orientali, fra' Juan González de Mendoza (*Historia de las cosas más notables de la China*, ed. 1586, lib. III, cap. 21, p. 101, citato da M. F. de Navarrete, op. cit. IV, pp. LXXXI-LXXXII) scrive che i popoli di quelle terre chiamavano giunche le loro navi di maggiori dimensioni, usate per lunghi viaggi. Egli precisa inoltre che quando le giunche dovevano essere impiegate a scopi bellici, venivano costruite con alti castelli a poppa e a prua, come quelle dei portoghesi. Le giunche che navigavano nei mari d'Oriente erano tante, che il comandante di una flotta avrebbe potuto radunarne 600 in quattro giorni. Stando alla testimonianza del citato autore, le giunche da carico erano molto simili a quelle da guerra. L'unica differenza consisteva nel fatto che la prua e la poppa erano più basse che in queste ultime.

(117) Cioè, nonostante il pericolo che la presenza delle tre giunche avrebbe potuto rappresentare per gli spagnoli.

(118) Cioè, finché non avessero avuto notizie dell'ambasceria inviata a terra.

le quali vennero il giorno dopo con due “praos”, i quali avevano certi pezzi d'artiglieria (119) di bronzo e più di cento uomini in ciascun “prao” e portavano capre, galline, due mucche, fichi ed altra frutta. E dissero loro di addentrarsi di più di fronte alle isole che si trovano lì vicino, perché quello era il posto giusto e da questo punto alla suddetta città vi sarebbero state tre o quattro leghe.

Stando così all'ancora, trattarono pace e raggiunsero accordi affinché vendessero ciò che vi era lì nella terra, specialmente cera; al che risposero che di buon grado avrebbero loro venduto tutto ciò che vi fosse nella terra in cambio del loro denaro. Questo porto di Borneo si trova ad 8 gradi (120). E per questa risposta così avuta dal detto re, gli mandarono un regalo per mezzo di Gonzalo Gómez de Espinosa, capitano della nave *Victoria*, ed il re ricevette il regalo e diede a tutti tessuti della Cina (121). Ed essendo già 20 o 23 giorni che stavano lì trattando (122) con quelli dell'isola e tenevano là cinque uomini a terra nella stessa città, vennero a gettar le ancore nella stessa barra (123), vicino a loro, cinque giunche all'ora del vespro. E stando così quella sera e la notte, sino alla mattina del giorno successivo, videro venire dalla città 200 “praos”,

(119) Il testo portoghese dice *berços*, cioè piccoli pezzi d'artiglieria equivalenti, in dimensioni e calibro, alla mezza colubrina.

(120) Questa latitudine differisce molto dalla vera. Il pilota Albo dà 5°25'.

(121) La notizia è confermata da Pigafetta (cfr. ed. Da Mosto, cit., p. 143).

(122) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 314) omette “trattando”, che è invece presente nel testo del *Roteiro*, e di conseguenza fornisce la seguente traduzione, la quale è incompleta: “Ed essendo già 20 o 23 di che li stavano”.

(123) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 315) non intende il senso della frase e traduce “videro ancorare nelle loro acque”. Come in precedenti occasioni, lo studioso traduce inoltre *vieram* come “videro”, anziché “vennero”. Quanto alla menzione di Gómez de Espinosa come capitano della *Victoria*, va osservato che egli era stato eletto a tale grado dopo la morte di Duarte Barbosa e di Juan Serrano, mentre López de Carvalho era stato designato capitano generale. Quando Carvalho fu deposto, Gómez de Espinosa fu eletto capitano generale della spedizione ed ebbe il comando della nave *Trinidad*, mentre Elcano fu designato capitano della *Victoria*.

alcuni a vela, altri a remi. Vedendo dunque le cinque giunche e i “praos”, parve loro che potesse trattarsi di tradimento e si misero alla vela contro le giunche; e quando gli uomini delle giunche li videro alla vela, si misero anch’essi alla vela e fuggirono dalla parte in cui il vento era loro più favorevole. Ma raggiunsero (124) una di esse con le scialuppe e la catturarono con 27 uomini (125), e le navi andarono ad ancorare di fronte all’isola dei mirobolani con la suddetta giunca ormeggiata alla poppa della capitana e i “praos” tornarono a terra. E venendo la notte, venne un turbine di vento da ponente, per cui la suddetta giunca affondò presso la capitana senza che si potesse salvare nulla di essa.

Il giorno dopo, di mattina, videro una vela e andarono verso di essa e la presero, la quale era una giunca grande su cui veniva come capitano il figlio del re di Lucam (126), che portava con sé 90 uomini; e quando li ebbero catturati, mandarono al re di Borneo alcuni di essi e gli mandarono a dire per mezzo dei medesimi che restituissero loro i cristiani che tenevano là, i quali erano 7 uomini, e che gli avrebbero dato in cambio tutta la gente che avevano preso nella giunca. Il re mandò pertanto in un “prao” due dei sette uomini che aveva là (127) e gli rimandarono a dire che restituisse i cinque che ancora gli restavano ed essi gli avrebbero mandato tutta la gente della giunca che tenevano.

Nonostante attendessero due giorni per la risposta, non giunse loro alcun messaggio, e allora presero 30 uomini della giunca, li misero in un “prao” della stessa giunca e li mandarono al suddetto re di Borneo; e salparono con 14 uomini di quelli che ave-

(124) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 315) traduce “inseguirono”, ma va osservato che il verbo portoghese *alcançar* significa invece “raggiungere”.

(125) L’episodio è confermato dalla lettera del capitano de Brito dell’11 febbraio 1523 e da Pigafetta.

(126) Con questo nome, il pilota genovese si riferisce senza dubbio all’isola di Luzon.

(127) Cfr. la nota 19 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

vano catturato e tre donne (128) e governarono lungo la costa della detta isola a nord-est all’indietro e tornarono a passare fra le isole e l’isola grande di Borneo (129). E qui la nave capitana si incagliò nella punta dell’isola e stette così per circa 14 ore, finché tornò la marea e si liberò, per cui si vide chiaramente che la marea era di 14 ore.

Facendo la rotta già detta, si levò il vento a nord-est e presero il largo, e videro venire una vela. E le navi gettarono le ancore e le scialuppe andarono verso di essa e la catturarono. Era una piccola giunca che non portava altro che cocchi. E fecero provvista d’acqua e presero il tavolato (130) e si misero alla vela lungo la costa dell’isola a nord-est sino a trovarsi alla fine di detta isola,

(128) Secondo quanto scrive Pigafetta (ed. Da Mosto, cit., p. 148), “era intenzione dell’equipaggio di condurre le tre donne in Ispagna e farne dono alla regina, ma il Carvalho le tenne per sé”. Sempre secondo il vicentino, gli uomini sarebbero stati 16.

(129) Cfr. la nota 20 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(130) Secondo il Manfroni (*Op. cit.*, n. 4, p. 316), “non si capisce bene quello che il narratore ha voluto dire” con questo riferimento all’asportazione del tavolato della giunca catturata. Lo studioso suppone che ciò sia stato fatto per inutilizzare quell’imbarcazione. L’Hugues, invece, avanza l’ipotesi che il pilota genovese abbia inteso riferirsi ad una provvista di tavole fatta dagli spagnoli, ma ritiene che questa sia stata effettuata a terra, tagliando alberi. Se però osserviamo che subito dopo il pilota genovese afferma che gli spagnoli passarono ad un’altra isola, ove ripararono le loro navi, parrebbe logico ritenere che il tavolato della giunca fosse stato asportato non tanto per inutilizzarla, quanto piuttosto per avere tavole già pronte da impiegare nella riparazione della *Trinidad* e della *Victoria*. Per quanto concerne l’ipotesi dell’Hugues, ritengo che il taglio di alberi a terra e la lavorazione dei tronchi per ricavarne tavole adatte avrebbero richiesto troppo tempo e che gli spagnoli dovettero quindi pensare all’utilizzazione del tavolato della giunca come al rimedio più pratico e sbrigativo. Quanto poi alle riparazioni delle navi, esse si erano rese necessarie ed urgenti dal momento che, come ricorda poco prima lo stesso *Roteiro*, la nave capitana aveva subito danni allorché si era incagliata su una punta dell’isola di Borneo e dalla relazione di Piga-

e trovarono un'altra piccola isola dove ripararono le navi (131). Giunsero a quest'isola il giorno di Nostra Signora d'Agosto (132) e vi trovarono un porto molto buono per carenare le navi (133) che chiamarono porto di S. Maria d'Agosto, e si trova a 7 gradi abbondanti (134).

Quando ebbero provveduto alla detta riparazione (135), salparono (136); governarono a sud-ovest sino ad avvistare l'isola

fetta sappiamo che anche l'altra nave aveva urtato contro alcuni scogli nei pressi di un'isola denominata *Bibalon* (probabilmente l'odierna Balaba).

(131) Cfr. la precedente n. 130. Questo particolare circa la riparazione delle navi, spiega dunque agevolmente perché gli spagnoli avessero preso il tavolato della giunca poco prima incontrata. Il verbo impiegato nel testo portoghese è *recorreram*, che significa appunto "rimisero in ordine", cioè "ripararono". Quanto alla piccola isola qui ricordata, essa è la stessa che Pigafetta (ed. Da Mosto, cit., p. 155) chiama *Cimbonbon* e che nelle carte moderne è segnata come Balambangan.

(132) Cioè, il 15 agosto, festa dell'Assunzione.

(133) Il testo portoghese ha *pôr as náos em monte*, che anticamente significava tirare in secco le navi a terra, inclinandole su uno dei fianchi per racconciare la carena. La stessa espressione esisteva anche in spagnolo: ("poner a monte una nao"). L'operazione contraria, ossia quella di varare una nave, si diceva "tirar a nao de monte" (spagnolo "tirar la nao de monte").

(134) Questa latitudine differisce di poco da quella del canale che divide Balambangan da Borneo.

(135) Cfr. la nota 22 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(136) Prima di lasciare il porto di S. Maria d'Agosto, i partecipanti alla spedizione destituirono il Carvalho (21 sett. 1521) ed elessero Elcano, Gómez de Espinosa ed il Punçorol come governatori della flotta. Il comando della *Victoria* fu affidato ad Elcano, quello della *Trinidad* a Gómez de Espinosa (che fu anche nominato capitano generale), mentre

che si chiama Cagayan (137), ed è una navigazione da 38 a 40 leghe. Dopo che ebbero avvistato detta isola, governarono a sud-ovest e tornarono a dirigersi verso un'isola che ha nome Solloque (138); ed ebbero notizia che in essa vi erano molte perle. Già avevano vista della detta isola, quando si levò il vento a prua e non poterono avvicinarsi per la navigazione che fecero; parve loro che potesse trovarsi sui 6 gradi. Nella stessa notte giunsero all'isola di Quipe (139) e navigarono lungo di essa a sud-est e passarono fra questa ed un'altra isola che si chiama Tamgym (140). E sempre percorrendo la costa di detta isola e venendo in questo modo (141), si imbarcarono in un "prao" carico di sagù in pani, che è un pane ricavato da un albero che si chiama "cajare" che presso quella terra

il Punçorol fu designato come "maestre" dell'*armada*, assumendo la direzione tecnica di quest'ultima.

(137) Il testo portoghese ha *Cagamjá*, ma si tratta certo di un errore del copista per *Cagajám*, l'odierna isola di Cagayan. Cfr. inoltre la nota 23 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(138) Cfr. la nota 24 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I). Quest'isola va identificata con l'odierna Sulu (o Jolo), seconda per grandezza fra le numerose isole che costituiscono l'omonimo arcipelago. Come giustamente scrive poco più avanti il pilota genovese, essa è situata poco sotto la latitudine di 6 gradi nord.

(139) Si tratta della stessa isola che Pigafetta ricorda come *Chipit*.

(140) Quest'isola corrisponde a quella che Pigafetta (ed. Da Mosto, cit., p. 159) chiama *Taghima* e Albo *Jagima*. Quest'ultimo (cfr. M. F. de Navarrete, cit. IV, p. 204), le assegna una latitudine di 6°50' nord, per cui corrisponde forse a Basilan, la più importante delle Sulu.

(141) Cioè, costeggiando. Il Manfroni (*Op. cit.*, n. 8, p. 317) traduce "lentamente", affermando che il testo portoghese ha *asy*, *asy*; il che non corrisponde al vero poiché *asy* figura in esso una sola volta, in tutti i manoscritti del *Roteiro*. Il suo significato è dunque quello di "così", "in questo modo".

mangiano come pane (142). E quel “prao” portava 21 uomini (143) ed il capo di essi era stato alle Molucche alla ricerca di Francisco Serrão (144). Allontanatisi dalla suddetta isola, giunsero in vista (145) di alcune isole che hanno nome Semrrym e si trovano più o meno a 5 gradi (146). La gente di questa terra venne a vedere le navi e così vennero a parlare gli uni con gli altri, ed un vecchio di quella gente disse che voleva condurli alle Molucche.

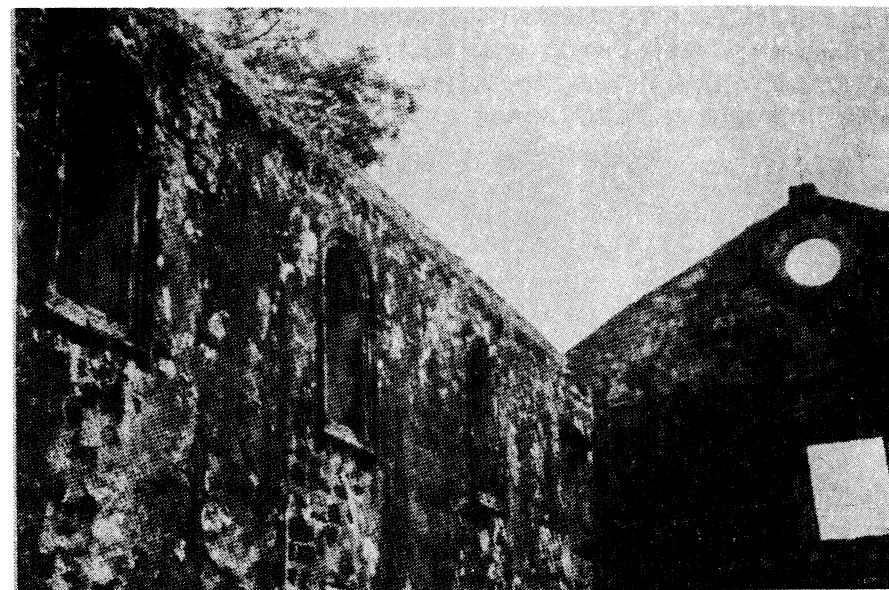
(142) Il testo portoghese ha: *que junto com aquella terra comem por pão*. Il Manfroni (*Op. cit.*, n. 1, p. 318) afferma a questo proposito che “qui è evidente una corruzione del manoscritto: non consta infatti che il sagù sia mescolato alla terra”. Non avendo che una conoscenza molto superficiale del portoghese, lo studioso così traduce la frase citata: “che unito a quella terra mangiano per pane”, traduzione a dir poco ridicola. Dal canto mio, desidero qui precisare che in questo punto il *Roteiro* non è affatto corrotto, tant’è vero che la frase *que junto com aquella terra...* si ritrova nell’identica forma in tutti i manoscritti che contengono il diario del pilota genovese. Inoltre, *junto com* non significa affatto “unito a”, “mescolato a”, come vorrebbe il Manfroni, ma *presso*, cosicché la frase sopra citata significa sicuramente *che presso quella terra mangiano come pane*.

(143) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 318) traduce 25 uomini, ma tutti i manoscritti del *Roteiro* hanno 21.

(144) Il pilota genovese allude qui ad un tentativo dei portoghesi di impadronirsi della persona di Francisco Serrão, amico di Magellano, dal quale il grande navigatore aveva ricevuto importanti informazioni sulle Molucche, come appunto ricorda Pigafetta (cfr. ed. Da Mosto, cit., p. 170). Più che comprensibile, dunque, che i portoghesi avessero cercato di catturare Serrão, andando *em caça*, cioè “alla caccia”, “alla ricerca”, di un personaggio così pericoloso per i loro interessi. Non si comprende, dunque, come l’Hugues abbia potuto tradurre “in casa di Francisco Serrão”.

(145) Cfr. la nota 25 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(146) Queste isole sono probabilmente le Serangani, a sud di Mindanao.



64. **Malacca.** Rovine dell' antica chiesa di S. Paolo, edificata dai portoghesi nel 1521.



65. **Malacca.** Lastra tombale con la raffigurazione di un veliero olandese del sec. XVII.



66. Portoghesi nelle Indie orientali (da un' incisione dell' ed. tedesca dei "Petits Voyages" di Th. de Bry, Colonia 1608-10).

Fissato pertanto il tempo con il suddetto vecchio (147), si fece accordo con lui e stabilirono di dargli un certo prezzo per questo; ma venendo il giorno successivo, nel quale si doveva partire, il vecchio cercò di fuggire. Se ne resero conto (148) e pertanto catturarono sia lui, che altri che si trovavano con lui e che pure dicevano di saper pilotare, e salparono. E quando la gente del luogo li vide partire si armarono per inseguirli, ma di questi "praos" non arrivarono alle navi più di due; e arrivarono così vicino che lanciavano frecce dentro le navi, ma il vento era forte (149) e non poterono competere con esse. A mezzanotte di quel giorno avvistarono alcune isole e si diressero più avanti; e il giorno dopo videro una terra che era un'isola e la notte seguente a quel giorno vennero a trovarsi molto vicino ad essa. Venuta la notte, il vento si calmò, ma le correnti li spingevano molto verso terra, cosicché il pilota vecchio si gettò in mare e si rifugiò a terra (150).

Navigando così più avanti, dopo esser loro fuggito uno dei piloti, avvistarono un'altra isola ed arrivarono vicino ad essa, e un

(147) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 318) traduce qui liberamente, cadendo in talune inesattezze. Ad es., la parola *prazo* del testo portoghese non significa "accordo", come egli vorrebbe, ma "termine", "data" (in questo caso, "data per la partenza"), "tempo". Questa volta almeno, la sua critica alla traduzione dell'Hugues, che ha *tempo*, è fuori luogo (cfr. Manfroni, *Op. cit.*, n. 5, p. 318).

(148) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 318) traduce "gli corsero dietro", traduzione che non ha senso poiché l'*entenderam-ho* del testo portoghese significa *lo capirono, capirono cioè, se ne resero conto*.

(149) Il testo portoghese dice: *ho vento hera fresco*. Nel linguaggio marinaresco, anche italiano, *vento fresco* è un vento costante, piuttosto forte, che fa navigar bene un veliero, ma lo obbliga a ridurre la velatura, serrando le vele più alte.

(150) Come ricorda il Berchet (*Op. cit.*, n. 4, p. 283), l'isola alla quale qui accenna il pilota genovese è la stessa che Albo chiama *Sanguin* e Pigafetta, più esattamente, *Sanghir*. Essa appartiene al gruppo delle attuali Sangir, isole che si succedono da nord a sud, formando l'anello di congiunzione fra Mindanao e Celebes.

altro pilota moro disse che le Molucche si trovavano ancora più avanti. Continuando pertanto a navigare, il giorno dopo, al mattino, avvistarono tre alte montagne che erano di una nazione di genti che chiamavano i Celebes (151), e subito dopo (152) videro un'isoletta ove diedero fondo per prendere un po' d'acqua, per timore che alle Molucche non permettessero loro di prenderne (153). Ma rinunciarono a far provvista perché il pilota moro diceva che in quell'isola vi erano circa 400 uomini ed erano tutti molto rozzi (154) e se fossero andati avrebbero potuto far loro del male, essendo uomini di poca virtù (155), e non consigliava loro di andare alla detta isola; aggiungeva inoltre che le Molucche, che essi cercavano, già erano vicine e che i loro re erano uomini buoni e accoglievano ogni genere di uomini nelle loro terre. E navigando in questi paraggi, videro appunto le isole Molucche, per cui spararono tutta l'artiglieria in segno di festa, e giunsero all'isola di

(151) Cfr. la nota 26 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(152) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 319), traduce l'avverbio portoghese *logo* con "quivi", ma tale traduzione è errata poiché *logo* è avverbio di tempo e significa "subito", "tosto", "subito dopo".

(153) Il pilota genovese allude qui, certamente, alla presunta difficoltà di approvvigionarsi d'acqua alle Molucche. Come già ho avuto occasione di accennare altrove (cfr. la precedente n. 54), questo riferimento alla difficoltà di far provvista d'acqua alle Molucche - al pari di quello concernente la mancanza di vettovaglie sufficienti in quelle isole - concorda pienamente con quanto si sa circa le voci sparse ad arte in Spagna dagli agenti portoghesi al fine di impedire la partenza della spedizione spagnola alle Isole delle Spezie.

(154) L'Hugues traduce "erano tutti re", scambiando l'agg. plur. *rois* (= "rozzi") del testo portoghese per il plurale del sostantivo *rei* - "re" -, che è invece *reis*. Da questo errore deriva una traduzione che oltre ad essere errata e senza senso, falsa completamente il testo originale.

(155) Di fronte alla difficoltà di traduzione, il Manfroni si limita a rendere liberamente il senso della frase.

Tidore (156) l'8 novembre del 1521, cosicché impiegarono da Siviglia alle Molucche 2 anni, 2 mesi, 28 giorni, poiché erano partiti il 10 agosto dell'anno 1519.

Quando arrivarono all'isola di Tidore, che si trova a mezzo grado (157), il suo re fece loro molto onore, che più non avrebbe potuto. Perciò fecero trattative con il suddetto re per il carico ed il re si obbligò con loro a fornire il carico e tutto ciò che vi fosse nella terra per il loro denaro. Stabilirono di dare, per un *bahar* di chiodi di garofano (158), 14 braccia di panno giallo (159) di 27 *tem*, che valgono in Castiglia un "cruzado" (160) al braccio; di panno rosso dello stesso tipo 10 braccia, e allo stesso modo davano 30 braccia di panno di Bretagna, e per ogni quantità di queste (161) davano loro un *bahar* di chiodi di garofano; così pure per 30 asce (162) 8 *bahar*.

(156) Cfr. la nota 27 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(157) Anche il diario del pilota Albo (in M. F. de Navarrete, *cit.*, IV, doc. XXII, p. 205) dà a Tidore la stessa latitudine.

(158) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 320) traduce "un *bahar* di cravo", ignorando che il termine *cravo* del *Roteiro* (lat. "clavus"; spagnolo "clavo") è parola portoghese che non esiste in italiano sotto la stessa forma, bensì sotto quella di "chiodo", ossia "chiodo di garofano". Quanto al *bahar*, Pigafetta (ed. Da Mosto, *Op. cit.*, pp. 150-151) ricorda che esso valeva 203 *cathil* e che il *cathil* era un peso di due libbre. Di conseguenza, un *bahar* equivaleva a 406 libbre.

(159) La *vara*, ossia il "braccio", era un'antica misura di lunghezza che in Castiglia equivaleva a m. 0.8359.

(160) Antica moneta spagnola.

(161) Cioè, per ogni quantità di 30 braccia di panno di Bretagna.

(162) Qui il Manfroni (*Op. cit.*, p. 320) non traduce il termine *machados* e lo riporta così com'è in corsivo, spiegando in nota (cfr. *Op. cit.*, n. 4, p. 320) che esso significherebbe "matasse, filze". Dal canto mio, dissento totalmente da tale opinione, in quanto il termine portoghese *machados* non può avere altra traduzione se non quella di "asce", "scuri", "accette".

E avendo così concordato i detti prezzi sopra dichiarati, la gente della terra diede loro notizia che più avanti, in un'altra isola lì vicino, vi era un portoghese e potevano esserci due leghe da lì a quell'isola, la quale si chiamava Ternate ed era la principale delle Molucche, dove noi ora abbiamo la fortezza (163). Allora scrissero lettere al detto portoghese (164) affinché venisse a parlare con loro; al che egli ripose loro che non osava perché il re del luogo in persona lo vietava; che ottenessero essi licenza dal re e subito sarebbe venuto. La quale licenza subito ottennero e venne il portoghese a parlare con loro. Quando gli riferirono i prezzi che avevano fissato, egli si meravigliò (165) molto e disse che proprio per questo il re gli aveva ordinato di non venire, e cioè affinché non sapessero la verità sui prezzi del paese.

E mentre stavano prendendo il carico, venne da loro il re di Baraham (166), che è di lì vicino, e disse che voleva essere vassallo

Da varie fonti relative alla spedizione di Magellano, sappiamo infatti che gli utensili di ferro degli spagnoli erano molto apprezzati dagli abitanti delle Molucche, i quali erano disposti ad acquistarli in cambio di oro, pietre preziose e grandi quantità di spezie.

(163) Si veda, a proposito di questa annotazione circa la fortezza di Ternate costruita dai portoghesi del capitano de Brito, quanto già detto nella nota 30 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(164) Si tratta, con ogni probabilità, di Pedro Alfonso de Lorosa, il quale, dopo la morte di Francisco Serrão, si era recato da Banda a Ternate. Entrato in contatto con gli spagnoli, si unì a loro e decise poi di tentare il ritorno in Europa a bordo della *Trinidad*. Arrestato dai portoghesi del capitano de Brito quando la nave venne catturata, il Lorosa fu decapitato senza processo come reo di tradimento per aver prima seguito Francisco Serrão e poi gli spagnoli, fornendo loro molte importanti notizie sulle Molucche e sulle attività del Portogallo nella zona.

(165) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 321) traduce *se espantou* con "si spaventò". Ritengo però che il verbo portoghese *espantar-se* abbia, in questo caso, il significato meno forte di "meravigliarsi", "stupirsi".

(166) Dal contesto della narrazione, parrebbe trattarsi dello stesso re che Piga-

del re di Castiglia e che pure aveva 400 *bahar* di chiodi di garofano che aveva venduto al re di Portogallo e li avevano comperati (167), ma egli non li aveva ancora consegnati (168), e se li avessero voluti li avrebbe dati tutti a loro. Al che i capitani risposero che se li avesse portati lì da loro e fosse venuto, li avrebbero comperati, altrimenti no. E vedendo il re che non volevano comperargli i chiodi di garofano, chiese loro una bandiera ed una carta (169), che gli diedero firmata dai capitani delle navi.

Mentre stavano dunque per dar loro il carico, essi sospetarono, a causa del ritardo dell'invio, che il re ordisse qualche tradimento contro di loro, e la maggior parte della gente delle navi cominciò ad agitarsi, e dicevano ai capitani di partire e che quell'indugio che il re faceva con loro non era altro che qualche tradimento. E sembrando a tutti che potesse essere così, lasciarono ormai ogni cosa e volevano andarsene. Ma mentre stavano per sciogliere le vele, venne da loro, alla nave capitana, il re che aveva stipulato il contratto e chiese al capitano perché se ne voleva andare, dal momento che ciò che era stato convenuto fra di loro egli lo voleva rispettare come aveva promesso. Il capitano rispose che la gente delle navi diceva di partire e di non trattenersi ulteriormente, poiché quello che gli preparavano non era altro che tradimento. Al che il re rispose che così non era e che per questo mandava subito a prendere il suo Corano, sul quale voleva fare giuramento che non fosse fatta loro una cosa simile. E subito gli portarono detto Corano e su di esso fece giuramento e disse che

fetta (ed. Da Mosto, *cit.*, p. 180, 187, 190) ricorda come re di *Bachian*.

(167) Cioè, li avevano comperati i portoghesi.

(168) L'Hugues non intese qui il senso della frase *que ho nam tinha aimda entregue*, la quale fu da lui tradotta "e altri ne aveva a loro disposizione", anziché "ma non li aveva ancora consegnati". Di conseguenza, egli finì per falsare il senso di tutto il periodo.

(169) Sia la bandiera, che la carta firmata, vanno intesi come documento di vassallaggio al re di Spagna.

confidassero in questo. Dopo di che (170), la gente delle navi si tranquillizzò ed egli promise che avrebbe dato loro il carico entro il 15 dicembre 1521; la quale promessa mantenne nel tempo stabilito senza venir meno a nulla.

Mentre le due navi, che già avevano preso a bordo il carico (171), stavano per sciogliere le vele, nella nave capitana (172) si aprì una falla molto grande (173), ed essendo il re del luogo venuto a conoscenza di ciò, mandò loro 25 nuotatori subacquei (174) per localizzare la falla, cosa che non si riuscì a fare. Stabilirono allora che l'altra nave partisse e che si tornasse a scaricare quella completamente e che la svuotassero del carico; e dal momento che non riuscivano a trovare la falla, [gli isolani] avrebbero dato loro tutto ciò di cui avessero bisogno, la qual cosa così fecero e scaricarono detta nave capitana. Ed una volta riparata la nave, ripresero il carico e decisero di dirigersi alla terra delle Antille (175), che distava dalle Molucche 2000 leghe più o meno (176). L'altra

(170) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 322) interpreta *dos que* come “del che” e fornisce conseguentemente una traduzione della frase che non mi sembra avere molto senso: “Del che la gente delle navi si calmò”. Ritengo invece che *dos que*, forma certamente arcaica e probabilmente corrotta, equivalga a “dopo di che”, come appunto suggerisce il senso stesso della frase.

(171) Ho tradotto qui un po' liberamente il testo portoghese, che ha: *já carregadas*, letteralmente “già caricate”

(172) La *Trinidad*.

(173) Letteralmente “la nave capitana aprì un'acqua molto grande”.

(174) L'Hugues traduce *amergulhadores* con “palombari”, termine che non è certo applicabile a nuotatori subacquei dell'epoca del *Roteiro*.

(175) Sulla designazione dell'America centrale come “terra delle Antille”, si veda quanto ho detto nella nota 34 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(176) Come è noto, l'obiettivo degli uomini imbarcati sulla *Trinidad* era quello di raggiungere l'istmo del Darién, o la Nuova Spagna, riattraversando il

nave, che partì per prima, salpò il 21 dicembre del suddetto anno e uscì al largo di Timor e tagliò dietro a Giava (177) per 2055 leghe verso il Capo di Buona Speranza (178).

Ripararono la nave e presero il carico in 4 mesi e 16 giorni; partirono il 6 del mese di aprile dell'anno 1522 e fecero rotta per la terra ferma delle Antille, o per lo stretto attraverso il quale erano usciti (179). E subito navigarono a nord finché uscirono dalle dette isole di Ternate e Tidore e poi navigarono lungo l'isola di Betachina (180) a nord-est per dieci o undici leghe e quindi gover-

Pacifico, e da lì arrivare per via di terra alla costa atlantica. Il prezioso carico di spezie della nave sarebbe stato scaricato sulla costa pacifica dell'istmo per essere poi trasportato per mezzo di animali da soma alla costa atlantica. Da qui, l'equipaggio si sarebbe imbarcato, con il carico, su qualche nave spagnola diretta in Spagna.

(177) Nella sua traduzione, il Manfroni si limita in questo punto a rendere il senso generale della frase, non senza errori ed omissioni.

(178) Da qui ha inizio la parte del *Roteiro* che narra il viaggio della *Trinidad* attraverso il Pacifico, il suo ritorno alle Molucche e la cattura da parte dei portoghesi del capitano de Brito. Si tratta di una testimonianza preziosissima, senza la quale non potremmo conoscere le vicissitudini di quella nave se non attraverso la lettera del de Brito al re di Portogallo e le deposizioni dei pochi reduci.

(179) Si veda quanto detto nella nota 36 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I). Con ogni probabilità, il primo traduttore portoghese del diario del pilota genovese ha qui sunteggiato molto il testo originale, limitandosi semplicemente a menzionare le due alternative possibili per il viaggio di ritorno della *Trinidad*.

(180) È oggi assai arduo cercare di identificare l'isola Betachina, altrove ricordata come Batechina nello stesso *Roteiro*. Come ricorda G. Berchet (*Op. cit.*, n. 6, p. 285), “nella *Storia delle Indie orientali* di G. P. Maffei, I, 257, è accennata un'isola *Batochina* posta a 60 leghe dalle Molucche nella direzione di ponente”, ma questo dato non si accorderebbe con quanto il pilota genovese dice della direzione tenuta dalla *Trinidad* al di là di Tidore.

narono per circa venti leghe a nord-est, e così giunsero ad un'isola che ha nome Doyz, la quale è posta a 3 gradi e mezzo dalla parte di sud-est (181). Da qui navigarono ad est per tre o quattro leghe e avvistarono due isole, una grande e l'altra piccola: la grande la chiamarono Porquenampello (182), e passarono fra essa e Batechina, che rimaneva loro dalla parte di tribordo (183). Giunsero ad un capo al quale posero il nome di *Cabo de Ramos*, poiché lo avvistarono la vigilia delle Palme (184). Questo capo si trova a 2 gradi e mezzo: e da qui governarono a sud in direzione di Quimor (185), che è terra del re di Tidore, e questo re aveva ordinato che dessero loro tutto ciò che vi fosse nel paese in cambio del loro denaro; e li presero maiali, capre, galline, cocchi e acqua. Stettero nel suddetto porto 8 o 9 giorni; e questo porto di Camarfia si trova ad un grado e 3/4.

Partirono da questo porto il 20 del mese di aprile e governarono ad est (186) per 17 leghe e uscirono per il canale dell'isola di

Batechina e dell'isola di Charam (187); e quando furono fuori videro che la detta isola di Batechina correva a sud-est per ben 18 o 20 leghe e quella non era quindi la loro rotta, perché quest'ultima era ad est e quarta di nord-est. E pertanto navigarono per la detta rotta per alcuni giorni (188) e trovarono sempre i venti molto contrari (189) alla loro direzione. Il 3 maggio raggiunsero due piccole isole che potevano trovarsi sui 5 gradi, poco più o poco meno, alle quali posero il nome di isole di Sant'Antonio (190). Da qui navigarono più avanti a nord-est e arrivarono ad un'isola che chiamano Cyco (191), la quale si trova a 19 gradi abbondanti, e approdarono

(181) Secondo G. Berchet (*Op. cit.*, n. 7, p. 285), quest'isola di Doyz andrebbe identificata con Halmahera, o Gilolo, od almeno una parte di questa. Si veda inoltre anche la nota 38 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(182) Il *Roteiro* non fornisce qui il nome dell'isola più piccola e si limita a ricordare quello della maggiore: *Porquenampello*. Nel Ms. P. del *Roteiro* l'isola grande e la piccola vengono invece nominate rispettivamente come *Chaol* e *Pylion* (cfr. nota 39 al testo portoghese del *Roteiro*). Il Berchet (*Op. cit.*, n. 8, p. 285) afferma che a nord-est di Gilolo vi sono due isole, "una assai piccola, Rau; l'altra di discreta grandezza, Morotai", che potrebbero corrispondere a queste due del *Roteiro*.

(183) Cioè, dalla parte destra della nave, guardando da poppa a prua.

(184) Ossia, la vigilia della domenica delle Palme, che nel 1522, all'epoca del viaggio della *Trinidad*, cadeva il 12 aprile.

(185) Si tratta dell'attuale baia di Kaoe, nello stretto di Morotai (cfr. J. T. Medina, *El descubrimiento*, cit., p. CCCCLXII).

(186) Cfr. la nota 41 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(187) Dovrebbe trattarsi della piccola isola incontrata al di là di Batechina, alla quale l'autore del *Roteiro* ha accennato poco prima ricordando l'avvistamento di due isole, alla maggiore delle quali era stato imposto il nome di *Porquenampello*. Quest'isola di Charam dovrebbe pertanto corrispondere a quella che nel Ms. P. del *Roteiro* è nominata come *Chãol* (cfr. in proposito la precedente n. 182).

(188) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 325) traduce "un giorno", ma nel testo portoghese si legge chiaramente *huns dias*, "alcuni giorni".

(189) Nella terminologia marinaiasca portoghese, ancor oggi il "vento ponteiro" è un vento di prua, quindi contrario (cfr. C. Parlagreco, *Dizionario portoghese-italiano / italiano-portoghese*, Vallardi, Milano, rist. 1986, p. 456).

(190) Tenendo conto della latitudine e della direzione indicate dal pilota genovese, dovrebbe trattarsi di isole appartenenti al gruppo delle Palau.

(191) Si tratta certamente di un'isola del gruppo delle Marianne, anche se oggi non risulta agevole identificarla con esattezza. Come osserva il Manfroni (*Op. cit.*, n. 3, p. 325), "a 19 gradi abbondanti non c'è che... un gruppetto di isole, le Uraccas, che sono sul 145 long. E. di Greenwich. Ma supponendo un errore di un grado, potrebbe trattarsi di Agrigan", ipotesi, quest'ultima, circa la quale concorda anche J. T. Medina, *El descubrimiento*, cit., p. CCCCLXII. Ciò parrebbe confermato da quanto più sotto si legge a proposito dell'episodio del pilota locale fuggito all'isola di Mao (odierna Maug, anch'essa nel gruppo delle Marianne) al pari di tre uomini dell'equipaggio della *Trinidad*: il marinaio Martín Ginovés [=

a quest'isola l'11 giugno. Presero un uomo di questo luogo, che portarono con sé, e da qui navigarono più avanti bordeggiando da una parte e dall'altra perché avevano i venti contrari, finché raggiunsero i 42 gradi di latitudine nord.

Trovandosi in questi paraggi, venne loro a mancare il pane, il vino, la carne e l'olio (192): non avevano di che mangiare, se non acqua e riso, senza altro cibo, ed il freddo era intenso e non avevano con che coprirsi. E la gente cominciò a morire (193) e, vedendosi in queste condizioni, decisero di fare ritorno alle Molucche, cosa che misero subito in opera. Essendo ancora lontani all'incirca 500 leghe (194), vollero approdare all'isola che ha nome Quamgragam (195), ma avendola avvistata di notte non vollero approdare. Trascorsero così fino all'alba del giorno successivo e non poterono approdare a detta isola. E l'uomo che portavano con sé, che

Martino Forte], il cambusiere Alonso González e il mozzo Gonzalo Gallego.

(192) L'Hugues traduce qui il portoghese *azeite* con "aceto", anziché "olio"!

(193) L'Hugues prende un altro abbaglio e traduce il verbo portoghese *morrer* come "mormorare", anziché "morire".

(194) Fu questa, dunque, la distanza percorsa dalla *Trinidad* nel suo tentativo di passare dalle Molucche alle coste del Darién riattraversando il Pacifico. Quanto alla lunghezza della lega usata dagli spagnoli e dai portoghesi nei primi decenni del XVI secolo, M. F. de Navarrete, *Op. cit.*, IV, p. 53, sostiene che essa equivaleva a quel tempo "a 3, 3/7 (3,43) miglia marine, o a 17,5 di grado", il che corrisponde a quasi 3,5 miglia marine. Tenendo presente che un miglio marino equivale a m. 1851,15, le 500 leghe percorse dalla *Trinidad* dalle Molucche fino al momento della decisione, in pieno Oceano Pacifico, di invertire la rotta e tornare a Tidore, dovrebbero corrispondere ad oltre 3200 Km., distanza notevolissima, soprattutto quando si pensi che la nave viaggiava in acque sconosciute e con venti costantemente contrari.

(195) Si tratta dell'isola di Agrigan che la *Trinidad* già aveva toccato in precedenza (cfr. la precedente nota 191 e soprattutto la nota 47 al testo portoghese del *Roteiro*). Essa si trova nel gruppo delle Marianne.

prima avevano preso nella suddetta isola (196), disse loro che andassero più avanti ed avrebbero trovato tre isole dove vi era un buon porto. Ma questo che il negro diceva, era per fuggire in esse, come infatti fuggì. E arrivando alle suddette tre isole, vi approdarono con molto pericolo e gettarono l'ancora in mezzo ad esse in 15 braccia di profondità. Delle quali isole, una che era la più grande, popolata da 20 persone fra uomini e donne, si chiama Mao (197) e si trova a 20 gradi, poco più o poco meno. E qui presero acqua piovana per non essercene altra nel luogo. In quest'isola fuggirono il negro e tre cristiani (198), e da qui partirono verso una terra detta di Çamafo (199) e quando la avvistarono ebbero bonacce e le correnti li allontanarono da terra; in seguito si levò un po' di vento e diressero verso terra, ma non poterono approdare (200). Perciò decisero di dar

(196) Questa precisazione circa l'indigeno precedentemente preso nei paraggi dell'isola di *Quamgragam* (Agrigan) rende certi che la *Trinidad* già era approdata a questo luogo prima della decisione di invertire la rotta per fare ritorno alle Molucche.

(197) Cfr. la nota 48 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I). L'isola di *Mao*, attuale Maug, fa parte del gruppo delle Marianne e si trova appunto ad una latitudine di circa 20 gradi, come qui indicato dal pilota genovese.

(198) Come si ricorderà, i tre "cristiani" che disertarono all'isola di *Mao*, approfittando dello scalo della *Trinidad*, furono il marinaio Martín Ginovés [= Martino Forte], il cambusiere Alonso González e il mozzo Gonzalo Gallego. L'episodio avvenne alla fine di agosto del 1522.

(199) In altri documenti questa terra viene detta *Zamafo*. Il Manfroni (*Op. cit.*, n. 1, p. 327) avanza l'ipotesi che data la rotta che la *Trinidad* doveva seguire per raggiungere le Molucche, *Zamafo* vada identificata con l'attuale isola di Yap, "sentinella avanzata delle Caroline verso ponente, o Pala, impropriamente considerata come facente parte del gruppo". Tale ipotesi è però priva di fondamento, poiché dalla dichiarazione di Pancaldo del 2 agosto 1527 si desume chiaramente che la terra di *Zamafo* si trovava nei pressi dell'isola di Doy (o Domy), e quindi nella zona di Gilolo (Halmahera).

(200) La traduzione del Manfroni è in questo punto incompleta a causa di talune omissioni.

fondo fra l'isola di Domi (201) e Batechina, e mentre erano ancorati passarono in un "prao" vicino a loro alcuni uomini che erano sudditi di un re di un'isola che si chiama Geilolo (202) e diedero loro notizia che i portoghesi stavano facendo una fortezza nelle Molucche (203).

Saputo ciò, mandarono tosto lo scrivano della detta nave con certi uomini con lettere (204) al capitano generale di quei portoghesi, che si chiamava Antonio de Brito, affinché venisse e portasse via la nave dove essi si trovavano (205), perché la gente del-

(201) Cfr. la precedente nota 181 e la nota 38 al testo portoghese del *Roteiro*. La traduzione del Manfroni (*Op. cit.*, p. 327) - "di lì vollero approdare all'isola di Domi e Batechina" - è inesatta, poiché il testo portoghese ha *homde quiseram sorgir antre a ilha de Domi e Batechina*, frase che significa appunto "perciò decisero di dar fondo fra l'isola di Domi e Batechina". Nella sua dichiarazione del 2 agosto 1527, Pancaldo conferma questa notizia, dicendo che la *Trinidad* gettò l'ancora "cabe la isla de Doy" (in M. F. de Navarrete, *Op. cit.*, IV, doc. XL, p. 347), ossia "nei pressi dell'isola di Doy". Quest'isola di Doy è la stessa che nei manoscritti del *Roteiro* viene designata come Doyz, Domy o Domi.

(202) Quest'isola di Geilolo, o Gilolo, è l'attuale Halmahera ed è la più orientale delle Molucche.

(203) Si tratta della fortezza che il capitano de Brito aveva poco prima cominciato a costruire a Ternate. Tutte le fonti e le testimonianze degli stessi superstiti della *Trinidad* concordano unanimemente nel ricordare l'incontro fra questa nave e il "prao" dei sudditi del re di Gilolo, dai quali Gómez de Espinosa ebbe la notizia della presenza dei portoghesi a Ternate.

(204) Si veda la nota 51 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

(205) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 327) traduce *pera que viesse e levase a náo adomde elles estavam* nel seguente modo: "perché venisse e prendesse la nave su cui essi erano". Tale traduzione è però errata, poiché *levase* significa "portasse con sé", "portasse via", e *adomde* è avverbio di luogo che esprime moto, non stato. Se si trattasse di stato in luogo, come vorrebbe la traduzione del Manfroni, il traduttore portoghese del *Roteiro*

la nave era per la maggior parte deceduta e quella che rimaneva era inferma e non poteva manovrare la suddetta nave. E quando Antonio de Brito vide la lettera e il messaggio, mandò Don García Amrquiz (206), capitano della nave *San Giorgio*, e così pure una fusta (207) con certi "praos" della terra, e andarono così alla ricerca della nave e, dopo averla trovata, la portarono alla fortezza (208). E mentre la stavano scaricando, venne da nord una tempesta che la lanciò alla costa. Così questa nave tornò ad approdare alle Molucche dopo aver percorso più o meno 1050 o 1100 leghe dall'isola [di Tidore] (209).

avrebbe detto *domde*, non *adomde*. La frase va pertanto sicuramente interpretata così: "affinché venisse e portasse via la nave dove essi (cioè i portoghesi) si trovavano". Ed infatti l'autore del *Roteiro* dice subito dopo che i portoghesi vennero e portarono la *Trinidad* alla loro fortezza di Ternate.

(206) Si tratta dello stesso personaggio che nelle loro deposizioni del 2 agosto 1527 Gonzalo Gómez de Espinosa, Leone Pancaldo e Ginés de Mafra ricordano come Don García *Manrique* (Cfr. M. F. de Navarrete, *Op. cit.*, doc. XL, pp. 342-351).

(207) La fusta era, propriamente, una piccola galea molto veloce e armata a remi e vele latine, con uno o due alberi. Tipica imbarcazione dei pirati saraceni, essa era diffusa nel bacino del Mediterraneo dal medioevo al XVIII secolo (Cfr. G. Cazzaroli, *Dizionario della navigazione*, Milano 1970, p. 132).

(208) Cioè, alla fortezza di Ternate, ove si trovava il capitano de Brito.

(209) Il Manfroni (*Op. cit.*, p. 328) traduce "Sicché questa nave tornò ad approdare alle Molucche, 1050, o 1100 leghe dall'isola, poco più o meno" e afferma in nota che "non si capisce bene che cosa qui voglia dire" l'autore del *Roteiro*. Tenendo conto che quest'ultimo ha affermato poco prima che al momento dell'inversione di rotta per fare ritorno alle Molucche la *Trinidad* aveva percorso 500 leghe, e che quindi doveva percorrerne all'incirca altrettante per tornare a Tidore, il senso dell'affermazione del pilota genovese che la nave viaggiò per complessive 1050 o 1100 leghe dal momento della sua partenza dall'isola di Tidore mi

E questo fu tradotto da un quaderno di un pilota genovese che veniva sulla detta nave, il quale scrisse tutto il viaggio come qui si trova e si imbarcò per il Portogallo nell'anno 1524 con Don Enrique de Menezes. Deo gratias (210).

sembra invece chiarissimo. Sulla base di quanto osservato nella precedente nota 194, la *Trinidad* dovette pertanto compiere un viaggio di complessivi 7000 Km. circa.

(210) Cfr. la nota 54 al testo portoghese del *Roteiro* (doc. I).

III

1536 agosto 23, Cadice

Inventario delle merci, attrezzature, armamento ed equipaggio della nave *Santa Maria*, diretta al Perù per lo stretto di Magellano, della quale era *patrón* e pilota Leone Pancaldo e *maestre* Juan Grao.

Copia coeva inserita in atti di lite del luglio 1538 seguiti in Buenos Aires fra il *tesorero* Garcí Venegas e il *contador* Felipe de Caceres, ufficiali reali, da una parte, e Leone Pancaldo, *patrón* della nave *Santa Maria*, dall'altra; in ARCHIVO GENERAL DE INDIAS, Sevilla, *Justicia*, leg. 1124, ramo 4. Edizione in *Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense*, Buenos Aires 1941, II, doc. 209, pp. 236-243 (1).

Registro de las mercaderias e cosas cargadas en la baya de Caliz en la nao nombrada Santa Maria de ques maestre Juan Grao vezino de Valencia para llegar a las Yndias del mar oceano a la provincia del

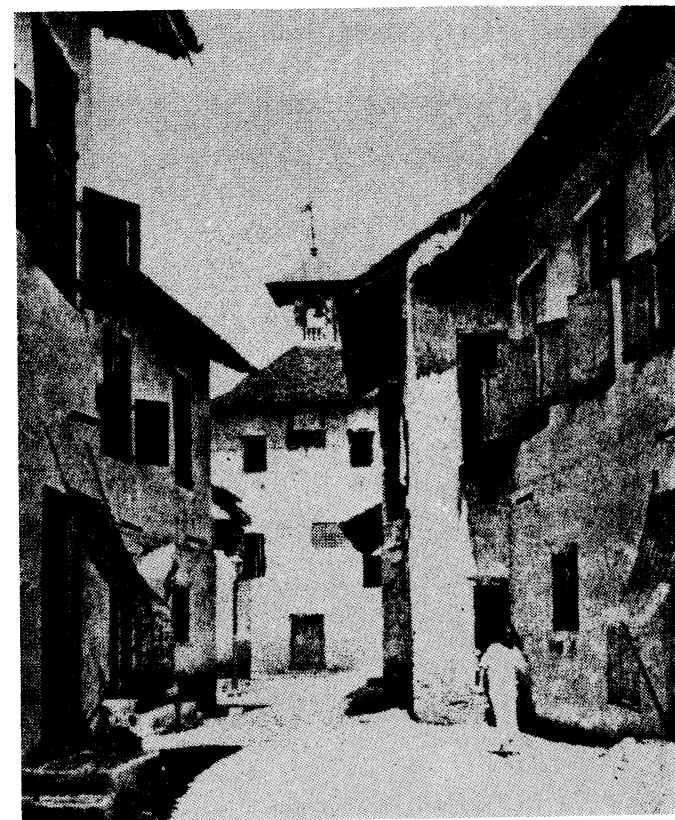
(1) Ho ritenuto opportuno ripubblicare qui integralmente, data la considerevole importanza delle notizie che da esso si desumono sulla spedizione di Leone Pancaldo al Perù per lo stretto di Magellano del 1536-37, l'inventario del carico della nave *Santa Maria*, la quale - come già ho avuto modo di osservare nella scheda biografica dedicata al navigatore savonese - dovette salpare da Cadice nel settembre del 1536, dal momento che il documento fu stilato in quella città, davanti al notaio pubblico Alonso de Medina, il 23 agosto 1536. L'atto, di non agevole reperimento e praticamente sconosciuto in Italia, dal momento che esso fu pubblicato a Buenos Aires mezzo secolo fa in una raccolta documentaria di tiratura piuttosto limitata, viene qui da me ripubblicato dopo un attento controllo sull'esemplare manoscritto esistente nell'*Archivo General de Indias* di Siviglia, controllo a seguito del quale ho potuto emendare talune sviste degli editori argentini della raccolta

Peru por el Estrecho de Magallanes *con liçençia de los señores de la Casa de la Contratación de las Yndias que por mandado de su magestad residen en la çibdad de Cadiz* e de los aparejos e cosas, armas e gente que va en la dicha nao fecho en la manera syguiente.

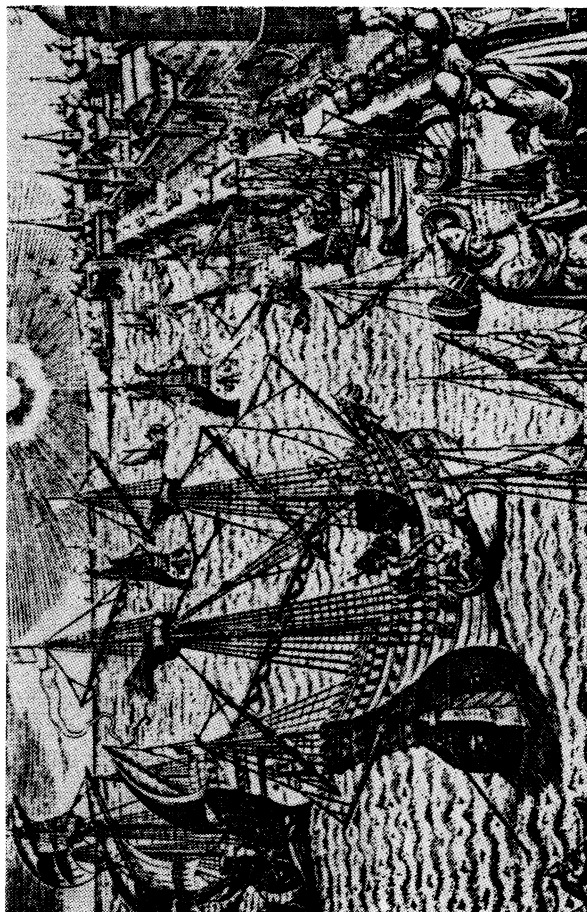
- Copia e registro de las mercaderias e otras cosas cargadas en la nao nonbrada Santa Maria surta en la baya de Caliz de ques maestre Juan Grao vezino de Valençia cargadas por nos el dicho Juan Grao e Leon Pancaldo piloto de la dicha nao en nonbre de Urban Centurion e Francisco Poçobonelo e compaña de Valençia para llevar a las Yndias del mar oçeano a la provinçia del Peru por el Estrecho de Magallanes las quales van a riesgo y ventura de los dichos Urban Centurion e Francisco Posobonelo e compaña para consignar dar y entregar a nos los dichos Juan Grao e Leon Pancaldo o a qualquier de nos como sus [fiadores] fadores de los suso dichos las quales son las syguientes:

- primeramente cinco caxas marcadas desta manera M./.
- primero an cargado en caxa de nº./1/ cinquenta y quatro estuches con sus peynes y fornimientos e más quatro maços de agujas de coser e más ocho maços de plumas para escrevir.
- yten otra caxa de numero /2/ ay noventa escobillas e más cinco maços de hilo negro de coser que pueden ser veynte libras e más dos maços de agujas de coser.

Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense. A differenza di questi ultimi, ho inoltre ritenuto opportuno svolgere le numerosissime e non sempre chiare abbreviazioni contenute nell'atto, al fine di facilitarne la comprensione, ed ho riportato in corsivo quelle parti del documento che rivestono particolare importanza per le informazioni che si possono da esse desumere sulla sfortunata spedizione di Pancaldo. Desidero infine sottolineare il considerevole interesse che quest'atto riveste anche per altri fini: ad esempio, per la conoscenza del tipo di merci che i *conquistadores* spagnoli d'America maggiormente desideravano dalla madrepatria e per le ricerche sui traffici col Nuovo Mondo dei mercanti italiani attivi in Spagna nella prima metà del XVI secolo. Colgo altresì l'occasione per ringraziare qui vivamente l'amico Roberto Cataldo, libraio antiquario ed editore in Montevideo, per la squisita gentilezza con cui mise a mia disposizione, durante la stesura di questo volume, un esemplare della raccolta documentaria sopra citata contenente l'atto da me ora presentato.



67. *Cochin (India). Un vicolo della città vecchia. In questo luogo "maestre" Giovan Battista e Leone Pancaldo stettero prigionieri per 10 mesi, riuscendo poi a fuggire su una nave diretta in Portogallo.*



68. Navi dell' epoca di Magellano si apprestano a salpare.

- más otra caja nº./3/ en que ay cinquenta escobillas e más diez maços de agujetas de filadizo en que puede aver setecientas e veynte dozenas e más syete maços de hilo de coser de todas colores en que puede aver veynte e cinco libras.
- más otra caja de numero quatro en que ay veynte e çinco dozenas e media de escrivanias e más veynte e un maço de plumas de escrevir.
- más otra caja de numero /5/ en que ay setenta e seys escobillas grandes e pequeñas e más syete maços de hilo blanco de coser e más diez e siete maços de plumas de escrevir.
- yten más se an cargado honze cofres honze, primero nº. 1/ y siete escatulas de caxcaveles de todas suertes. E tres dozenas de boneticos de grana e más nueve dozenas de bonetes y ocho más de grana.
- más otro cofre de numero /2/ en que ay quarenta jubones de tela cruda e más tres docenas de boneticos de grana.
- más otro cofre de numero /3/ donde ay catorze pares de alforjas con sus cerraduras.
- mas otro cofre de nº. /4/ en que ay ocho maços de hilo de coser en que pueden ser diez e siete libras e más veynte sombreros de seda y más diez e nueve maços de agujas de cabeça e más veynte bonetes de grana.
- yten más otro cofre de nº. /5/ en que ay çinco fieltros de color bermejos e más dos maços de agujetas de filadizo en que puede aver setenta dozenas y más dos maços de agujetas de medio armar en que puede aver ciento e quarenta e quatro dozenas e dos maços de agujetas de seda en que puede aver hasta çien dozenas e más seys sombreros de seda negra çinco dozenas de calçones de tela blanca e de color.
- yten más otro cofre de nº. /6/ en que ay diez e seys jubones de tela e más quatro fieltros bermejos e más diez dozenas de calçones de tela blanca e de color.
- más otro cofre de numero syete en que ay una pieça de paño negro para calças e más seys dozenas de calçones de tela blanca e de color.
- más otro cofre de numero /8/ en que ay noventa e seys camisas con sus lavores e seys dozenas de moçadores.
- yten más otro cofre de numero nueve en que ay treynta e tres pares de calças e más una escatula en que ay una camisa de Olanda.
- yten más otro cofre de nº. /10/ en que ay nueve pieças de tela de Genova que puede tener cada una quinze o veynte varas de tela de

Genova e tres fieltros de bermejo y una escatula en que ay diez cofias de oro e seda e una otra de seda negra e más una camisa de Olanda e más seys sombreros de terciopelo.

- yten otro cofre de nº. /11/ en que ay treze peçezitas de tela blanca e más seys pieças de reforçadas negras e más otras seys de colores.
- más se a cargado tres caxas de numero /1/ /2/ /3/ en que ay quatro dozenas de calçones.
- yten más se an cargado quatro caxas de arcabuzes y una de fornimientos en las quales ay cinquenta arcabuzes.
- yten más se an cargado nueve caxas de ferramientas de calafatear que ay martillos barrenas [a]çadas e otras ferramientas de calafates.
- yten más se a cargado una bota en la qual ay dozientos e ocho sombreros de paja.
- yten más se a cargado una caxa de nº. 1/1 marcada de esta manera g m # en la qual ay veynte e un penachos negros y de colores e más treynta e ocho plumas blancas e de colores.
- más se a cargado otra caxa de la misma señal en que ay quarenta e ocho maxcaras.
- más se a cargado dos balas de rodela en que ay veynte e quatro rodela.
- más dos balas de papel blanco.
- más se a cargado çinco pieças de terciopelo negro.
- más se an cargado dos barriles de çiruelas.
- más se a cargado una bala de nº. /1/ en que ay tres pieças de paños de perpiñanes de colores.
- más otra bala de numero /2/ en que ay otras tres pieças de los dichos paños.
- más se a cargado otra bala de nº. /3/ en que ay tres pieças de otras colores.
- más se a cargado otra bala de nº. /4/ en que ay otras tres pieças.
- más se a cargado una caxita de nº. /1/ de vidro en que ay quarenta pieças.
- más se a cargado otra caxita de numero /2/ en que ay cinquenta pieças de vidro.
- otra caxita de numero /3/ en que ay cinquenta pieças de vidro esmaltado y blanco.
- más otra caxa de numero /4/ en la qual ay quarenta pieças esmaltadas de bermejo.
- más se a cargado otra caxa de numero /5/ en la qual ay ciento e treynta pieças de taças e anpollas.
- más an cargado una caxa de nº. /6/ en la qual ay tiseras y estuches

de mugeres y cuchillo.

- más se a cargado doze sacos de avellanas.
- más se a cargado un saquito con quatro libras de açafrañ peso de Barcelona.
- más se a cargado dos serones de xabon de losa.
- más se a cargado un cofre en el qual ay tres dozenas de espadas e más ocho pieças de chamelote syn agua.
- más otro cofre de nº. /2/ en el qual ay setenta caxetas de codenate e más treynta caxetas del mesmo codenate e más veynte e una caxita de carne de menbrillo.
- más otro cofre de numero /3/ en el qual ay dozientas e çinquenta e tres escatulas de carne de menbrillo.
- más otro cofre de numero /4/ en el qual ay quatro arrobas de çera la mitad blanca y la mitad amarilla.
- más otro cofre de nº. /5/ en el qual ay setenta e nueve camisas e más veynte e quatro toquetes labrados de blanco e más dos dozenas de tocados e una dozena de cepillos.
- más otro cofre de numero /6/ en el qual ay catorze pieças de tela de Olanda.
- más otro cofre de numero /7/ en el qual ay quatro pieças de Olanda e una dozena de camisas de muger y tres manteles alimaniscos e dos dozenas de pañezuelos e tres dozenas de tovallores e dos dozenas de moçadores e más otras tres dozenas de moçadores.
- más otro cofresito con ciento e veynte e una varas de manteles gordos.
- yten otro cofre de numero /9/ en el qual ay ocho dozenas de talavartes de çamaque e una pieça de fustan de color.
- más otro cofre de numero /10/ en el qual ay çinquenta pares de çapatos de terciopelo e más catorze pares de pantufos.
- más otro cofre de numero /11/ en el qual ay seys dozenas de pieles de çamaque de todas colores.
- más otro cofre de numero /12/ en el qual ay diez pieças de chamelote con aguas de colores e dos pieças sin aguas de colores e veynte e seys pieças de tela de calian.
- más una escatula con seys gorras de terciopelo e diez e nueve pares de chapines.
- más otra caxa de numero /13/ en la qual ay dos pieças de terciopelo apichillado e una de grana e otra [nueva] negra más tres pieças de terciopelo una bermeja de color de grana otra naranjada otra encarnada otra de terciopelo morado e más dos pieças de raso una morada e otra de color dorada e más otra pieça de raso negro e más

- dos pieças de raso una negra e otra blanca más dos pieças de chamelotes syn aguas e más treze libras de seda de coser.
- más otra vala de nº. /14/ en la qual ay dos pieças de contray negro e más un manteo de color de grana.
 - más otra bala de numero /15/ en la qual ay dos pieças de cordellate de grana y quatro negras y otra sen drosa y otra blanca.
 - más otra caja de numero /16/ en la qual ay treynta e çinco botes de conservas.
 - más otra caja de numero /17/ en la qual ay otras treynta e çinco botes de conservas.
 - más otra caja de nº. /18/ en la qual ay tres dozenas e media de fieltros de çamaque e más syete pares de çapatos de muger e más una dozena de talavartes de correon e más tres talavartes de terciopelo.
 - más un çesto de numero /19/ en el qual ay tres jarretes de conservas.
 - yten se an cargado más ocho caxitas en las quales ay veynte e dos barriles de agua de murta.
 - yten más se an cargado seys barriles de quesos de Mallorca.
 - yten más se a cargado çien arrobas de azeyte.
 - más una bala de esteras de junco en que ay çinco esteras grandes y diez de las pequeñas.
 - más veynte e quatro dozenas de çapatos de muger.
 - más quatro dozenas de çapatos de palma.
 - más çinco barriles de çirueltas secas.
 - más un barrilito lleno de cuchillos.
 - más un barril de alcaparras.
 - más nueve balas de papel.
 - más nueve dozenas de alpargates.
 - más dos balas en que ay seys pieças de paños gruesos de las montañas.
 - una caja se a cargado más en que ay treze dozenas de çapatos de muger e una arroba de hilo de cartas.
 - yten más se a cargado en Sevilla una caja de nº. /1/ en que ay dozena e media de jubones e más quarenta e syete pares de borceguies de caracol e más çinco dozenas de riendas e otra dozena de çinchas e otra dozena de pretales e otra dozena de cabeçadas.
 - más otra caja de nº. /2/ en que ay diez camisas de presylla e veynte marcos grandes e pequeños e honze balanças con sus caxas e más ciento e diez pares de çapatos de hombre e más treynta e seys pares

- de jervillas de muger.
- yten más se a cargado una caja de nº. /3/ en la qual van ochenta e syete camisas de Ruan e más ciento e quarenta camisas de presylla e más diez e siete jubones de lienço e más veynte e seys pares de çaraguelles de Ruan más van en la dicha caja dos escatulas en que van quatro cuerdas con sus sementales e más veynte e dos borlas de puñales e más veynte e dos puñales e más una pieça de presilla.
 - más syete sillas ginetas.
 - más una escatula de nº. /1/ en que ay una dozena de paños de rostro e más dos dozenas de pelotitas de colores.
 - más otra escatula de nº. /2/ en que ay veynte pelotas de xabones e más treynta dozenas de penetes para alimpiar los dientes.
 - más otra escatula que va en las dos suso dichas dentro en una caja de numero /1/ en que ay doze libras de conservas.
 - más otra escatula de nº. /4/ en que van seys estadales de çera blanca.
 - más otra escatula de nº. /5/ en que van catorze libras de azeyte de olores.
 - más otra escatula de nº. /6/ en que van un pumo de agua de angeles e dos dozenas de pelotas de olores e más veynte e una dozenas e medio de pemetes de olores e más una escatula en que ay un estadal grande de çera blanca.
 - más otra escatula en que va una pieça de raso de grana.
 - más otra escatula donde ay quatro pares de mangas labradas de oro.
 - más otra escatula donde ay dos cortinas con sus franjas de seda y oro e más un pedaço de burcaieto de quatro varas.
 - más diez pipas de harina.
 - más una caja de todas melezinas.
 - más una caja de vidrios e loça.
 - más se a cargado *un cofre de Juan Pedro de Bivaldo* que pertenece a Rafael Ferrofin en que ay las cosas syguientes:
 - primeramente çinco jubones de tafetan e una chamarra de tafetan e quinze jubones de fustan e dos caxetas de caxcaveles e quatro dozenas de talabartes de tapetado e una camisa e un barril de agua de azahar e otro de agua rosada más ocho dozenas de conteras y ocho plumajes y más mill e quinientas agujas e quatro dozenas de cadenas y dos mill corchetes y dos cofrezitos para cartas e tres libras de margaritas e dos dozenas e media de espejos más dos dozenas de escobillas e un par de muslos de raso con sus medias

calças de paño y ocho espadas e media dozana de espuelas e más unos pocos de caxcaveles e un papel.

- más un barril grande de herraje en que ay çiento e veynte hachas grandes y pequeñas y más diez mill clavos de tallados.
- más çiento e quarenta pipas de vino.
- más registró veynte e tres pipas de vino de marineros.
- más una caxa en que ay las cosas siguientes:
- primeramente una pieça de terçiopelo negro y dos pieças de Ruanes e treynta e quatro camisas de Ruan e doze paños de rostro e doze tocadores e catorze pañezuelos de nariz e çinco dozenas de xabonetes e veynte pares de pantufos de terçiopelo e doze gorras de terçiopelo e nueve dozenas de nonetes de ramillo e diez libras de candelillas de çera e veynte e çinco pares de çapatos de cuero e treze pares de borzeguies e çinquenta e dos dozenas de agujetas e seys cofinas de seda y sesenta honças de seda negra e quatro libras de hilo negro e seys dozenas de peynes e seys honças de seda de color e una dozana de boneticos de grana e seys maços de agujas e veynte e çinco libras de especias de todas suertes e dos gorras negras y diez rosarios e dos barriles de conservas.
- más un barril en que ay diez e ocho pares de çapatos de terçiopelo e seys pares de pantufos e seys gorras todo de terçiopelo.
- más se a cargado una bala de lienço en que ay çinquenta e çinco pieças de lienço.
- Registró *Nicolao Fresco Rajio mercader ginoves estante en esta cibdad de Cadiz en nonbre de Pero Benito Grillo de Basiñana estante en Sevilla* que a cargado e cargó en nonbre del dicho Pero Benito en esta dicha nao de ques maestre Juan Grao çiertas mercaderias e otras cosas para las dichas Yndias para la provincia del Peru para dar e entregar e consinar a *Pero Antonio Aquino e Benito de Basiñana ginoves escrivano de la dicha nao o a qualquier dellos para que las vendan e contraten e hagan la voluntad del dicho Pero Benito las quales dichas mercaderias e cosas son e van debaxo de las partidas e quintaladas que a de aver e goza el dicho Benito de Basiñana escrivano de la dicha nao en este viaje para que el flete dellas lo aya el dicho escrivano van a riesgo e aventura las dichas mercaderias del dicho Pero Benito de Basiñana (2) a quien perteneçen las quales son las syguientes:*

(2) Come si vede, anche il Bassignana, scrivano della *Santa Maria*, faceva parte della compagnia costituita dai mercanti - armatori genovesi di Valen-

- una pipa de vino.
- un barril de xabon en que van dos quintales e medio.
- tres barriles de açucar en que van ocho arrobas e una libra.
- dos barriles de herraje en que van treynta dozenas con sus clavos tras doblados.
- otro barril en que van siete mill clavos.
- quatro barriles de conservas medianos el uno de aperchigas que pesa dos arrobas e tres libras el otro de peras e otras cosas que pesa dos arrobas e quatro libras otro de conservas que pesa dos arrobas e çinco libras y el otro de conservas que pesa dos arrobas y quatro libras.
- dos barriles chiquitos de conservas.
- un barril lleno de ajos y en el está un jarro en que ay tres libras de açafra e una talega en que ay dos almudes de mostaza e más doze dozenas de peynes.
- otro barril en que ay ocho dozenas de cuchillos de Alemania.
- otras ocho dozenas de cuchillos de Vergara.
- doze dozenas de peynes.
- una talega en que ay diez libras de pimienta.
- otra talega en que ay çinco libras de clavos y dos libras de nuez moscada.
- otra talega en que ay quatro libras de canela todo en el dicho barril.
- más diez arrobas de azeyte las ocho arrobas en medias botijas e las dos en quartas.
- una jarrita de azeytunas.
- dozientos anzuelos para pescar.
- las quales dichas mercaderias el dicho Niculao Fisco de Region (3) cargadas en el dicho nombre para que se consinen e se den y entreguen a los dichos Pero Antonio Aquino e Benito de Basiñana a ambos a dos juntamente e no al uno sin el otro salvo

cia. Si veda in proposito la nota 214 della prima parte del presente volume.

(3) In questo stesso documento, questo personaggio, mercante genovese in Cadice, viene ricordato ora come *Nicolao Fresco Rajio*, ora come *Niculao Fisco de Region*, nonché, più semplicemente, come *Niculao Rugio*. Dovrebbe trattarsi di un membro della famiglia Fieschi. La sua qualifica di *estante en Cadiz*, più sopra menzionata nell'atto, indica che questo mercante era residente in Cadice, ma non naturalizzato.

en caso de muerte de alguno dellos por que desta manera les haze la dicha consinacion los quales non an de pagar fletes ni averias ningunas de las dichas mercaderias por quanto como dicho es son de las partidas del dicho Benito de Basyñana escribano de la dicha nao e por que aca se le pagó al dicho Benito de Basiñana el flete dellas.

- Yo Juan Grao maestro de la dicha nao siendo presente digo que azebto la cargazon de las dichas mercaderias en la dicha nao e me obligo de las entregar segun dicho es e no llevar ni pedir ningunos fletes ni averias por ser de la partida del dicho escribano e lo firmé de mi nonbre: Juan Grao.
- Yo Benito de Basiñana escribano de la dicha nao soy contento e pagado de los fletes de las dichas mercaderias e cosas cargadas por vos el dicho Niculao Rugio en el dicho nonbre por quanto me los aveys pagado testigos Pero Sanchez de Estopiñan regidor e Diego Gonçalez escribano publico: Benito Grillo de Basiñana.
- El navio con el aparejo e xarçia menuda conplido de todo sin faltar cosa ninguna.
- ocho cables de cañamo de buen gordor e tamaño.
- dos gominas de cañamo.
- çinco ancoras.
- dos bombas las que tiene e otra.
- las velas que tiene y olonas para otras.
- barca y esquife con candados y esquipazones de remos.

Armas

- seys tiros gruesos de artilleria.
- nueve versos.
- seys quintales de plomo.
- doze dozenas de lanças y dardos.
- quatro dozenas de partesanas y otras quatro dozenas de rodelas.
- cinquenta arcabuzes.

Gente

- Veynte marineros entre los quales entran maestro e piloto e otros oficiales.
- veynte grumetes quatro pajes.

- Registró Clemente de Ochan [diano] que a cargado en esta nao una pipa de vino para consinar dar y entregar a Leon Pancaldo piloto della y en su absençia a Juan Grao maestro della y en absençia de los dos a Martin de Urbina vezino de Orduña. Va a riesgo del dicho Clemente de Ochandiano.
- Con todo lo qual que dicho es el dicho Juan Grao maestro se obligó de yr con la dicha nao a las dichas Yndias a la provinçia del Peru e dar y entregar las dichas mercaderias conforme a este registro y *no tocar en otra parte sino fuere en Canaria a tomar agua e leña ni reçibir otras mercaderias sin liçençia de los señores Juezes ni llevar personas provydas ni sin liçençia e mandado de los dichos señores Juezes oficiales conforme e segun que lo tiene mandado y hordenado su magestad so las penas puestas e asentadas por su magestad* (4) en lo suso dicho e fuele dado al dicho Juan Grao *este registro cerado e sellado firmado de los dichos señores Juezes oficiales e de mi el escribano publico de yuso escrito en miercoles veynte e tres dias del mes de agosto Año del nacimiento de nuestro salvador Ihesu Xpo de mill e quinientos e treynta e seys años* (5). Asy mismo le fue dada la ynstruccion firmada de los dichos señores Juezes e de mi el dicho escribano publico la qual le fue leyda al dicho Juan Grao maestro e a Benito de Basyñana escribano de la dicha nao e aperçebidos que hagan e cumplan lo que por ella se le manda so las penas en ella contenidas e prometió de presentar este registro segun e como

(4) Come ho osservato nella scheda biografica dedicata a Pancaldo, la licenza concessa dagli ufficiali della *Casa de Contratación* rende assolutamente certi che questa spedizione del navigatore savonese "al Perú attraverso lo stretto di Magellano" fu pienamente legittima. Cadono così, definitivamente, tutte le ipotesi del viaggio di contrabbando che erano state finora avanzate dagli studiosi.

(5) Il fatto che il presente inventario delle merci della *Santa Maria* sia stato redatto il 23 agosto 1536, toglie ogni valore alle affermazioni di quanti avevano finora sostenuto che questa spedizione di Pancaldo partì nel 1537. Come si sarà osservato, alla data del 23 agosto 1536 il carico era già stato sistemato a bordo della *Santa Maria*, ancorata nella baia di Cadice. La partenza era dunque imminente e dovette avvenire pochi giorni dopo, nel settembre del 1536.

le es mandado ante los oficiales de su magestad de las dichas Yndias y el dicho Juan Grao lo firmó de su nonbre e fueron testigos Juan Barrera e Luys de Quexo vezinos y estantes en Cadiz. Lorenço Garcia. Clemente de Ochandiano. Diego de Albo e yo *Alonso de Medina escribano publico de Caliz* e escribano de sus magestades fuy presente e lo fiz escrevir e fiz aqui mio sygno en testimonio de verdad: Alonso de Medina escribano publico.

- Registró Rodrigo de Molina vezino desta çibdad que a cargado en esta nao un barril de ciento e diez libras de datiles e otro barril con dos arrobas de vino e dos barriletos con veynete e ocho libras de conserva para dar y entregar en la provincia del Peru a Francisco de Herrera su cuñado e no se hallando los reçiba el dicho Juan Grao maestro e los venda e le acuda con el proçedido al dicho Rodrigo de Molina. Va a su riesgo del dicho Rodrigo de Molina. Juan Grao lo açebtó syendo presente Alonso de Medina escribano publico de Cadiz (6).

(6) Questa annotazione finale circa le merci fatte caricare a bordo della *Santa Maria* da Rodrigo de Molina affinché fossero consegnate a suo cognato Francisco de Herrera in Perú, fu certamente aggiunta all'inventario dopo la sua redazione, o perché gli articoli menzionati furono caricati sulla nave all'ultimo momento, o perché la loro registrazione era stata omessa nel corso della stesura dell'atto per una svista del copista.

GLOSSARIO DEI TERMINI DELL'INVENTARIO DELLA NAVE *S. MARIA* (*)

açadas (mod. "azadas"), pale; in questo caso, pale usate dai calafati per ammucciare il catrame.

açafran (mod. "azafrán"), zafferano.

açucar (mod. "azúcar"), zucchero.

agua de ángeles (o "agua angélica"), bevanda purgativa.

agua de azahar (dall'ar. "zahra", sicil. "zàgara"), profumo ricavato dai fiori d'arancio, essenza di fiori d'arancio.

agua rosada, acqua di rose, acqua odorosa ottenuta per distillazione dei petali della rosa.

(*) Mi è parso utile compilare il presente glossario allo scopo pratico di agevolare la comprensione del precedente documento da parte di quei lettori italiani che non conoscono lo spagnolo o hanno poca familiarità con i testi antichi in questa lingua, testi che presentano sovente non poche difficoltà sia per l'incertezza ortografica, sia per la presenza di voci ormai scomparse o cadute in disuso nello spagnolo moderno, o di termini tecnici la cui interpretazione presuppone una conoscenza approfondita della lingua.

Vorranno quindi, gli specialisti, benevolmente scusarmi per questo che potrà loro sembrare un lavoro superfluo, ma che si è reso necessario per le ragioni poc'anzi indicate. Come si potrà osservare, l'inventario della *S. Maria* cui si riferisce il presente glossario assume particolare rilievo non solo perché ci consente di accertare con precisione l'entità delle merci imbarcate a Cadice nel 1536 sulla nave con la quale Pancaldo avrebbe dovuto raggiungere il Perú passando per lo stretto di Magellano, ma soprattutto perché esso ci offre l'opportunità di conoscere che le merci prese a bordo della *S. Maria* erano per lo più generi di lusso estremamente costosi che a quel tempo non venivano di certo inviati con grande frequenza alle terre d'oltre oceano. Solo la speranza di realizzare ingenti e rapidi guadagni vendendo tali merci ai *conquistadores* del favoloso Perú, nonché la grande disponibilità di capitali dei mercanti-armatori genovesi stanziati in Spagna, possono dunque giustificare uno sforzo economico di tale portata, tanto più quando si consideri che l'impero dell'Inca era caduto sotto il dominio spagnolo da pochissimo tempo. Le notizie sulle abbaglianti ricchezze del Perú si erano quindi diffuse in Spagna con rapidità ben supe-

agujas, aghi
agujetas, stringhe, cordoncini, lacci
ajo, aglio
alcaparras, capperi
alforjas, bisacce, sacchi da viaggio. La *alforja* (dall'ar. "al - jurya") era in genere la sacca o borsa a due tasche che si metteva sulla cavalcatura, o anche sulla spalla della persona.
alimaniscos (agg. m., plur.; mod. "alemaniscos"), l'agg. "alemanisco" (da "Alemania", Germania) si diceva di biancheria da tavola lavorata secondo lo stile tedesco.
alimpiar (mod. "limpiar"), pulire
almud (plur. *almudes*; dall'ar. "al-mudd"), antica misura per aridi che variava a seconda delle regioni spagnole.
alpargates (mod. "alpargatas"), sandali di canapa, pantofole di tela e corda.
amarilla (agg. f.), gialla
ampollas, ampolle
anzuelos, ami da pesca

riore a quella che potremmo oggi immaginare ed il richiamo dell'oro, così ben studiato in un recentissimo volume di Juan Gil (Cfr. J. Gil, *Mitos y utopías del Descubrimiento, 2: El Pacífico*, Madrid 1989), continuava ad esercitare una forza irresistibile su tutti gli strati della società, confermandosi come uno dei miti propulsori più duraturi dell'età delle scoperte. Sottolineo infine, sempre a proposito dell'importanza del documento cui si riferisce il presente glossario, la presenza in detto inventario di numerosi generi di lusso destinati al consumo femminile, fatto senza dubbio rilevante ed insolito quando si pensi che la sproporzione fra uomini e donne all'interno della comunità bianca stanziata a quel tempo nei territori americani era sicuramente enorme, non raggiungendo, la percentuale delle donne spagnole colà emigrate nei primi decenni del XVI secolo, più del 5 o 6% del totale di quanti avevano lasciato la madrepatria per stanziarsi nel Nuovo Mondo (Cfr. in proposito G. Baudot, *La vida cotidiana en la América española. Siglo XVI*, trad. spagnola, México 1983, p. 20; R. Konetzke, *La emigración de mujeres españolas durante la época colonial*, in "Revista internacional de sociología", n. 3, 1945, pp. 123-150; L. Avonto, *Mercurino Arborio di Gattinara e un intervento legislativo del 1526 nella vita di Santo Domingo*, in "Bollettino di studi", Ass. Culturale, Gattinara, anno XXVI, n. 12, 1988, pp. 25-32).

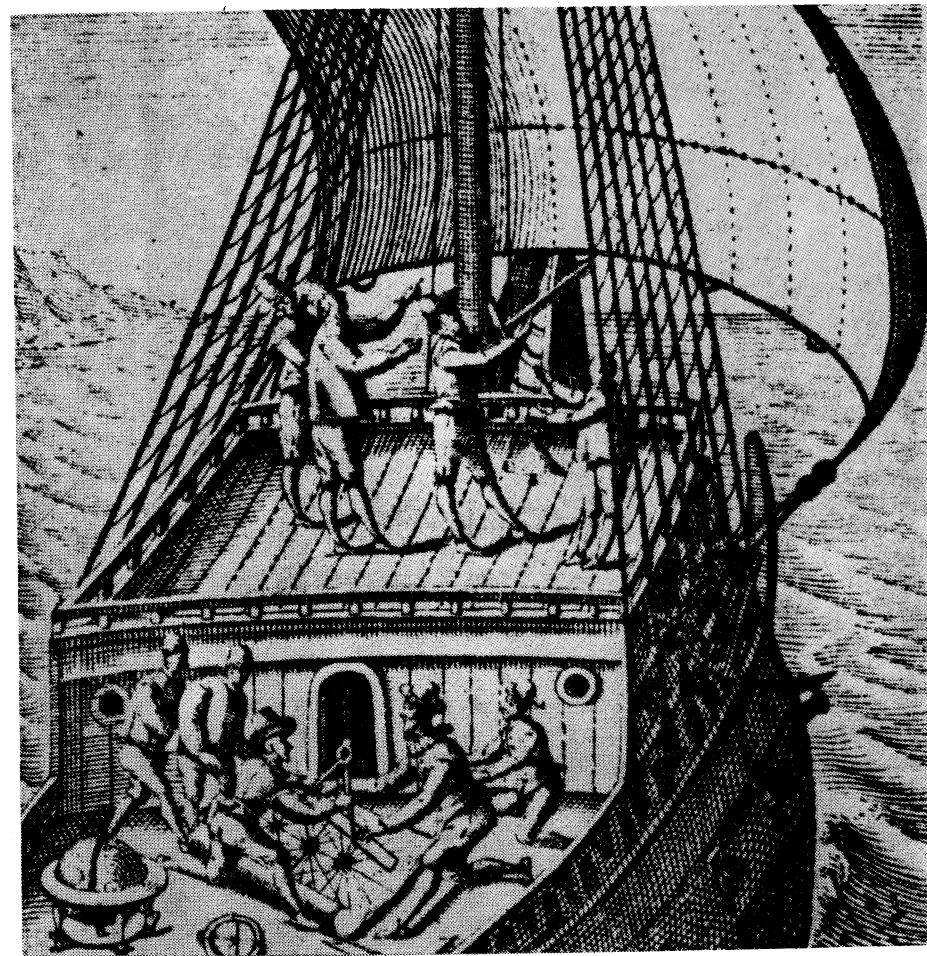
aparejos, complesso delle attrezzature della nave (alberi, antenne, sartie e vele)
aperchigas (mod. "pérsica", poco usato), albicocche, pesche
arcabuzes, archibugi
arroba, antico peso di 25 libbre, equivalente a kg. 11,5. Come misura per i liquidi valeva da 10 a 16 litri a seconda delle località
avellanas, nocciole, avellane
averia, sorta di dazio, gabella
azeyte (mod. "aceite"), olio
azeyte de olores, olio profumato
azeytunas (mod. "aceitunas"), olive
bala, balla, collo
barrenas, trapani, succhielli
baya (mod. "bahía"), baia
bermejo, vermiglio, rosso
bombas, pompe
bonetes, berretti
boneticos, berrettini
borceguíes (dal fiammingo "brosekin"), borzacchini, stivaletti a mezza gamba
borlas, fiocchi, nappe
bota, fusto
botes, barattoli, vasetti
botijas, piccole giare di terracotta, anfore
burcaleteo (ant.), tessuto simile al broccato, ma più leggero
cabeçada (mod. "cabezada"), insieme di corregge che cingono e tengono ferma la testa di una cavalcatura, alle quali è unita la cavezza
cables, cavi, gomene
calafatear, calafatare, ossia riempire di stoppa le commessure delle tavole di una nave e coprirle di catrame affinché non si infiltrino l'acqua
calças (mod. "calzas"), brache, calzoni al ginocchio
calçones (mod. "calzones"), calzoni, brache, in genere lunghi fino al ginocchio
candados, lucchetti
cañamo, canapa
çapatos (mod. "zapatos"), scarpe
çaraguellas ("zaragüelles", v. arc.), anticamente calzoni ampi e pieghettati, che sono tuttora in uso fra i contadini delle

zone di Valencia e Murcia

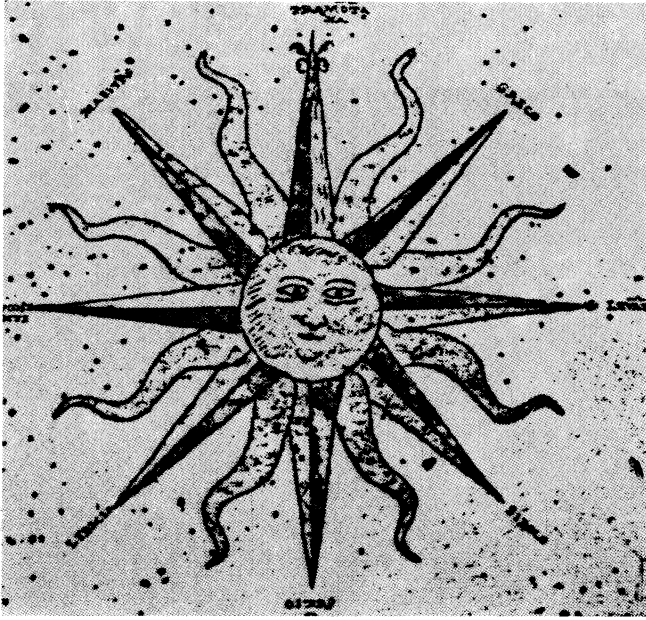
cargazón, carico
carne de membrillo, cotognata
cartas, lettere
caxas (mod. "cajas"), casse
caxcaveles (mod. "cascabeles"), sonagli
caxita (mod. "cajita"), piccola cassa
cepillos, spazzole, spazzolini
cerraduras, chiusure
cesto (mod. "cesto"), cesto, canestro
çibdad (mod. "ciudad"), città
çinchas (mod. "cinchas"), cinghie, sottopancia per i cavalli
çiruelas (mod. "ciruelas"), susine, prugne
clavos, chiodi (di metallo); in altra parte del doc. il termine ha il valore di chiodi di garofano
codenate (mod. "codoñate"), cotognata, conserva di mele cotogne
cofias, cuffie
cofinas (mod. "cofines"), cestini
cofres, bauli, scrigni, cofani
cofrezitos (mod. "cofrecitos"), piccoli scrigni, cofanetti
conteras, puntali per bastoni, ombrelli, ecc.
contray, tessuto sottile che si fabbricava a Courtrai (da qui il nome), nelle Fiandre
corchetes, gancetti per vestiti
cordellate, tessuto rozzo di lana, la cui trama forma un cordoncino
cortinas, cortine, tendine
coser, cucire
cuchillos, coltelli
cuerdas, corde, funi
cuero, cuoio
chamarra, zimarra
chamelote (mod. "camelote"), cammellotto, tessuto di pelo di cammello, poi anche di capra. Esisteva il *chamelote de aguas*, pressato e lucido, e quello *sin agua*, non pressato.
chapines, zoccoli o ciabatte di sughero foderati di pelle (solitamente marocchino), anticamente molto usati dalle donne
dátiles, datteri
encarnada (agg. f.), rossa, color carne
entregar, consegnare

escatulas (italianismo), scatole
escobillas, spazzolini
escrivánias (mod. "escribanías"), insieme delle cose necessarie per scrivere, costituito da calamaio, spolverino e altri pezzi
espadas, spade
especias, spezie
espejos, specchi
espuelas, speroni
esquife, lancia sistemata a bordo di una nave, che serviva per gli sbarchi e per altri usi
esquipazones (ant.), attrezzature
estadales (v. arc., sing. "estadal"), grandi ceri
esteras, stuoie
estuches, astucci, scatole
estuches de mugeres (mod. "mujeres"), lett. "astucci da donna", ossia astucci, scatole da lavoro, contenenti il necessario per il cucito
fatores (mod. "factores"), agenti
ferramientas (mod. "herramienta"), attrezzi, arnesi da lavoro di ferro
fieltros, feltri, cappelli di feltro
filadizo (mod. "filadiz"), filaticcio, bavella, cascame
flete, nolo (di una nave)
fornimientos (ant.), provvista di cose necessarie
francas, frange
fustán, fustagno
gominas (mod. "gómenas"), gomene
gordor, grossezza
gordos, spessi, grossi
gorras, berretti, cuffie
grana, panno scarlatto
gruesos, grossi, ossia grezzi, grossolani
grumetes, mozzi
hachas, asce, accette
harina, farina
herraje, ferramenta
hilo, filo
hombre, uomo
honças (mod. "onzas"), once. L'oncia era un antico peso equivalente ad 1/16 della libbra, ovvero a 28,7 grammi

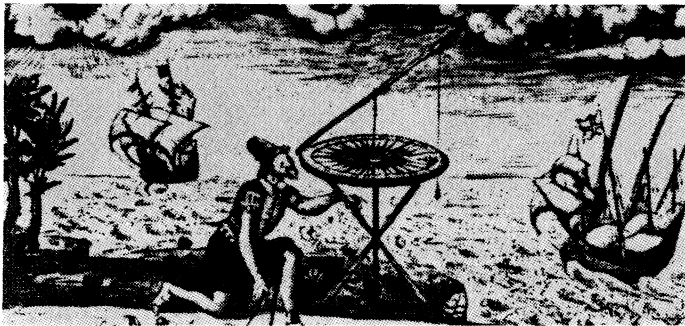
honze (mod. "once"), undici
jarrete (mod. "jarreta"), piccola giara
jarrita, piccola giara
jarro, recipiente di terracotta, vaso
jervillas (mod. "servillas"), scarpe da donna leggere e con suola molto sottile, babbucce
jubones, giubbe corte che coprivano dalle spalle alla cintura, farsetti
junco, giunco, vimini
labradas, lavorate, ricamate
lavoeres (mod. "laboeres"), ornamenti di pizzo, ricami
libra, libbra. In Castiglia questo peso equivaleva a 460 grammi
lienço (mod. "lienzo"), tela
loça (mod. "loza"), ceramica, stoviglie di ceramica
maços (mod. "mazos"), mazzi
mangas, maniche
manteles, tovaglie
manteo (dal fr. "manteau"), cappa lunga con collo
margaritas, perle
maxcaras (mod. "máscaras"), maschere
melezinas (ant.), medicamenti liquidi da introdurre nell'intestino per purgarlo o anche strumenti per tale introduzione. Il termine "melezina" corrisponde pertanto a clistere.
mercader, mercante
morado, violetto, di color viola
mostaza, senape, semi di senape
muger (mod. "mujer"), donna
murta, mirto
nao (ant.), nave, talora caravella. La "nao" era generalmente più grande della caravella, anche se molto simile a quest'ultima.
naranjada (agg. f.), arancione
nariz, naso
navío, nave, vascello
nuez moscada, noce moscata
olona (mod. "lona"), tela olona. Si tratta di una tela resistentissima, di canapa, che prendeva nome dal fiume Olona, in Lombardia, nella cui valle se ne iniziò la fabbricazione verso la fine del XV secolo. Essa era appunto usata per fare vele, tendoni, ecc. Alcuni credono però che il nome di questa tela derivi dalla località francese di Olonne.



69. Naviganti nell'atto di rilevare la posizione della loro nave. Dall'edizione olandese della "Guida dei naviganti" di Thomas Hood (1592).



70. Simbolo del sole commisto ad una rosa dei venti. Da un atlante di carte marine del XVI sec. (Genova, Biblioteca Universitaria).



71. Misurazione della longitudine. Da un manoscritto del trattato di idrografia del francese Jacques de Vaulx (1583). L'illustrazione mostra il sole, la luna e le stelle utili ai navigatori. Data l'estrema difficoltà di calcolare la longitudine, le misurazioni venivano di norma effettuate a terra.

paja, paglia

pajes, apprendisti mozzi

pañezuelos (mod. "pañizuelos"), fazzoletti

pañño, panno, tessuto

pantufos (mod. "pantuflos"), pantofole

papel, carta

partisanas, partigiane, albarde

partidas, partite (di merce, di conto)

pelotas de xabones (mod. "jabones"), saponi di forma tondeggiante

pelotitas, palline

penachos, pennacchi

perpiñanes, tessuti di Perpignan, città catalana (attualmente nella Catalogna francese) nella quale l'industria tessile, soprattutto nel settore laniero, era fiorente fin dal Medioevo. I panni di lana di Perpignan erano esportati in vari paesi ed occupavano il terzo posto dopo quelli di Firenze e quelli inglesi (cfr. E. Ashtor, *Catalan Cloth on the Late Medieval Mediterranean Markets*, in "The Journal of European Economic History", vol. 17, n° 2, 1988, pp. 227-257)

peynes (mod. "peines"), pettini

pieças (mod. "piezas"), pezze (di stoffa), altre volte pezzi, articoli

pipas, botti, fusti

plomo, piombo

presylla (mod. "presilla"), specie di tela

pretal (plur. *pretales*), camarra, correggia di cuoio che dal mezzo del collare arriva sino al sottopancia, passando fra le cosce anteriori del cavallo

pumo (mod. "pomo"), boccetta per profumi o liquori

qualquier (mod. "cualquier"), chiunque

quesos, formaggi

quintal, quintale. Peso di 100 libbre, ovvero 4 "arrobas", equivalente in Castiglia a circa 46 kg.

quintalada, percentuale che si dava ai marinai dopo ogni viaggio

reforçadas (mod. "reforzadas"), nastri, fettucce che si cuciono su un capo di vestiario

riendas, redini, briglie

riesgo, rischio

rodelas, rotelle, scudi difensivi rotondi

rostro, viso

Ruan, Rouen, città della Francia settentrionale
Ruanes, tele di cotone stampate a colori, provenienti da Rouen
saquito (dim. di "saco"), sacchetto
seda, seta
serones, cestoni di vimini, corbe
sillas ginetas (mod. "sillas jinetas"), selle per cavalcare con le staffe corte. La *silla jineta* si distingueva da quella comune per avere il bordo dell'arcione posteriore più alto, gli staffili più corti e le staffe più grandi. Essa serviva per "montar a la jineta", ossia per cavalcare con staffe corte e gambe piegate, ma in posizione verticale dal ginocchio in giù.
sombreros, cappelli
surta, ancorata
taças (mod. "tazas"), tazze
talavartes (mod. "talabartes"), cinturoni per le spade
talega, sacchetto
tamaño, grandezza, formato, misura
tapetado (agg.), di colore oscuro
terciopelo, velluto
tiros, pezzi d'artiglieria, cannoni
tiseras (mod. "tijeras"), forbici
tocadores, fazzoletti per il capo
tocados, abbigliamenti del capo, trine, pizzi per coprire il capo
tovallores (italianismo), tovaglioli
vala, v. *bala*
varas, braccia. La "vara" era una misura di lunghezza che equivaleva, in Castiglia, a m. 0,8359
Vergara, città nel nord della Spagna (Guipúzcoa)
versos, pezzi leggeri d'artiglieria che equivalevano, in grandezza e calibro, alla metà della colubrina. La colubrina, lunga e di poco calibro, era il pezzo di maggior gittata. Ne esistevano di quattro tipi: colubrina, mezza colubrina, un quarto di colubrina (o falcone, o sagro) e un ottavo di colubrina (o falconetto).
vidro (mod. "vidrio"), vetro; talora, collettivamente, bicchieri, oggetti di vetro
xabon de losa (mod. "jabón"), sapone comune in pezzi
xabonetes (mod. "jabonetas", raro "jabonetes"), saponette
xarçia (mod. "jarcia"), sartie, sartiame della nave

BIBLIOGRAFIA

FONTI DOCUMENTARIE

A. G. I., Sevilla, Ms. *Contratación*, 5090 (Contiene i ruoli di bordo della flotta di Magellano).

A. G. I., Sevilla, *Contratación*, 3255 (Contiene una *Relación de gastos hechos para la armada de Fernando de Magallanes*).

A. G. I., Sevilla, *Justicia*, 1124, 4 (Contiene l'inventario del carico della nave *Santa Maria*, comandata da Leone Pancaldo, in data 23 agosto 1536).

Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo, Imprensa Nacional, Lisboa 1892 (Contiene la lettera del capitano Antonio de Brito al re di Portogallo del 6 maggio 1523).

Archivo Nacional, Asunción del Paraguay, anno I, n.º. 1, 1900 (Contiene sette documenti su Leone Pancaldo).

Documentos históricos y geográficos relativos a la conquista y colonización rioplatense, tomo II: *Expedición de Don Pedro de Mendoza*, a cura della "Comisión Oficial del IV Centenario de la primera fundación de Buenos Aires (1536-1936)", Buenos Aires 1941 (Contiene vari documenti relativi alla presenza di Leone Pancaldo a Buenos Aires).

JACHINO, G., *Leone Pancaldo. Saggio storico-critico*, Savona 1900 (L'A. pubblica in appendice i testamenti di Pancaldo del 29 aprile 1529 e del 6 aprile 1535).

MEDINA, J. T., *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile desde el viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo*, 30 voll., Santiago de Chile 1888-1902 (I voll. I, II e III contengono i documenti relativi a Magellano e alla sua spedizione).

MEDINA, J. T., *Algunas noticias de León Pancaldo y de su tentativa para ir desde Cádiz al Perú por el Estrecho de Magallanes en los años de 1537-1538*, Santiago de Chile 1908 (L'appendice contiene documenti concernenti la lite

in Buenos Aires fra Leone Pancaldo e il capitano spagnolo Antón López de Aguiar).

MEDINA, J. T., *El descubrimiento del Océano Pacífico. Fernando de Magallanes*, Santiago de Chile 1920 (L'opera è anche nota come *Memoria Universitaria*. Nella sezione *Documentos*, pp. 1-113, l'A. pubblica vari documenti relativi alla spedizione di Magellano).

MEDINA, J. T., *El descubrimiento del Océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos (Anexo a la "Memoria Universitaria")*, Santiago de Chile 1920 (Supplemento documentario all'opera precedente).

NAVARRETE, M. F. (de), *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, 5 voll., Madrid 1825-37; ristampa Ed. Guaranía, 5 voll., Buenos Aires 1945 (Il tomo IV è interamente dedicato alla spedizione di Magellano. I documenti pubblicati occupano le pp. 103-367 della ristampa di Buenos Aires).

PASTELLS, P., *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, 2 voll., Madrid 1920 (I documenti relativi alla spedizione di Magellano pubblicati dall'A. si trovano nell'appendice al vol. I).

PERAGALLO, P., *Leone Pancaldo. Sussidi documentari per una sua monografia*, Lisboa 1895 (Ristampa uscita a Lisbona del saggio pubblicato dal medesimo autore nella "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana per il IV centenario dalla scoperta dell'America", Roma 1892-93, parte V, vol. II, pp. 263-304. L'appendice contiene 8 documenti relativi a Leone Pancaldo).

Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana per il IV centenario dalla scoperta dell'America, Roma 1892-94.

(Contiene i seguenti documenti relativi alla spedizione di Magellano, di particolare interesse per lo studio della partecipazione italiana al grande viaggio:

Parte III, vol. I: lettera di A. Pigafetta al marchese di Mantova, 2 febbraio 1524; id. 16 aprile 1524; lettere di Francesco Chiericati, di Federico Gonzaga, marchese di Mantova, di Baldassarre Castiglione e di G. Battista Malatesta, tutte del 1524, concernenti Pigafetta, pp. 174-183.

Parte III, vol. II: lettera di Pietro Martire d'Anghiera del settembre 1522 relativa al ritorno in Spagna della nave *Victoria*, p. 66; id. del novembre 1522 sulla circumnavigazione del globo compiuta dalla *Victoria*, p. 66; edizione del *Roteiro* del pilota genovese curata e annotata da G. Berchet, pp. 272-287.

Parte V, vol. II: saggio di P. Peragallo, *Sussidi documentari per una monografia su Leone Pancaldo*, pp. 263-304.

Parte V, vol. III: edizione di A. Da Mosto del diario di Antonio Pigafetta, pp. 7-181.

Parte VI, vol. unico: bibliografia su Pigafetta, pp. 194-196).

FONTI NARRATIVE

ALBO, F., *Diario o derrotero del viage de Magallanes desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao Victoria*, a cura di M. F. de Navarrete, *Op. cit.*, IV, doc. XXII, pp. 191-225.

ANGLERIA, P. M. (de), *Décadas del Nuevo Mundo*, trad. spagnola del *De Orbe Novo* di Pietro Martire d'Anghiera, a cura di J. Torres Asensio, riveduta e corretta da J. Martínez Mesanza, Dec. V, cap. VII, Madrid 1989.

ANGLERII, P. M., *Opus epistolarum*, Amstelodami 1670.

BARCO CENTENERA, M. (del), *Argentina y conquista del Río*

de la Plata, ristampa in facsimile della 1^a ed. di Lisbona (1602), Buenos Aires 1912.

BARROS, J. (de), *Decadas da Asia*, Dec. III, parte I, lib. V, cap. VII, VIII, IX, X, Lisboa 1777-78.

DIAZ de GUZMAN, R., *La Argentina*, ed. a cura di E. de Gandía, Madrid 1986.

Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di Ferdinando Magellano, ed. del testo portoghese del *Roteiro* pubblicato da A. Nunes de Carvalho nel 1831, con trad. italiana a cura di L. HUGUES, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria". vol. XV, Genova 1881.

HERRERA, A. (de), *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del Mar Océano*, dec. II, lib. IV, t. I, Madrid 1601.

Navegação e vyagem que fez Fernando de Magalhães de Sevilha pera Maluco no anno de 1519 annos, a cura di A. Nunes de Carvalho, in "Colecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas que vivem nos dominios portugueses", tomo IV, Lisboa 1831.

Navegação e vyagem que fez Fernando de Magalhães de Sevilha pera Maluco no anno de 1519 annos, a cura di G. BERCHET, in "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana per il IV centenario dalla scoperta dell'America", parte III, vol. II, Roma 1892.

Navigazione e viaggio che fece Fernando de Magalhães da Siviglia verso le Molucche nell'anno del Signore 1519. Relazione d'un pilota genovese, trad. italiana del *Roteiro* a cura di C. MANFRONI, in "Relazione del primo viaggio intorno al mondo di A. Pigafetta, seguita del *Roteiro* d'un pilota genovese", Milano 1928, pp. 293-328 (La trad. italiana del Manfroni si basa sul testo portoghese pubblicato da G. Berchet nella "Raccolta Colombiana").

PIGAFETTA, A., *Relazione di Antonio Pigafetta sul primo viaggio intorno al mondo*, ed. critica del diario di Pigafetta a cura

di A. DA MOSTO, in "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana", parte V, vol. III, Roma 1894.

G. B. RAMUSIO, *Navigazioni e viaggi*, ed. a cura di M. MILANESI, vol. II, Torino 1979.

Relazione del primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta, seguita del "Roteiro" d'un pilota genovese, a cura di C. MANFRONI, Milano 1928 (L'ed. della relazione di Pigafetta si trova alle pp. 69-274).

Roteiro da viagem de Fernando de Magalhães, ed. del *Roteiro* di un pilota genovese, in "Colecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas que vivem nos dominios portugueses", t. IV (n. II), Lisboa 1826.

SCHMIDEL, U., *Relatos de la conquista del Río de la Plata y Paraguay, 1534-1554*, trad. spagnola a cura di K. Wagner, Madrid 1986.

ZURITA, J., *Anales de Aragón*, cap. LXXIX, CXII, CXV, Zaragoza 1630.

STUDI

ALMAGIA', R., *Commercianti, banchieri e armatori genovesi a Siviglia nei primi decenni del sec. XVI*, in "Rendiconti della Classe di Scienze morali, storiche e filologiche", Accademia Nazionale dei Lincei, Roma, serie VI, vol. XI, fasc. 5-6 (1935).

ALMAGIA', R., *Gli italiani primi esploratori dell'America*, Roma 1937.

ALMAGIA', R., *Leone Pancaldo*, articolo in "Enciclopedia Italiana Treccani", Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 1935.

- AMAT di S. FILIPPO, P., *Biografie di viaggiatori italiani*, Roma 1874.
- AMBROSINI, F., *Paesi e mari ignoti. America e colonialismo europeo nella cultura veneziana (secoli XVI-XVII)*, Venezia 1982.
- AMORETTI, C., note biografiche su Pigafetta in: *Primo viaggio intorno al globo terracqueo*, ed. della relazione di Pigafetta contenuta nel Ms. della Biblioteca Ambrosiana, Milano 1800.
- ARTECHE, J. (de), *Elcano*, Madrid 1942.
- ARTECHE, J. (de), *Urdaneta: el dominador de los espacios del Océano Pacífico*, Madrid 1943.
- ASHTOR, E., *Catalan Cloth on the Late Medieval Mediterranean Markets*, in "The Journal of European Economic History", Roma, vol. 17, n. 2 (1988).
- AVONTO, L., *Mercurino Arborio di Gattinara e l'America. Documenti inediti per la storia delle Indie Nuove nell'archivio del Gran Cancelliere di Carlo V*, Biblioteca della Società Storica Vercellese, Vercelli 1981.
- AVONTO, L., *Mito imperiale e America in una rara edizione del Cinquecento*, in "Bollettino Storico Vercellese", n. 20-21 (1983), pp. 5-70.
- AVONTO, L., *Alcuni documenti inediti per la biografia di Amerigo Vespucci*, in "Terra Ameriga", n. 44-45, Genova 1986, pp. 55-62.
- AVONTO, L., *Alla ricerca del passaggio a Nord-Ovest: un pilota piemontese e un'ignorata spedizione inglese del 1527*, in "Bollettino Storico Vercellese", n. 31 (1988), pp. 5-51.
- AVONTO, L., *Mercurino Arborio di Gattinara e un intervento legislativo del 1526 nella vita di Santo Domingo*, in

"Bollettino di Studi", Ass. Culturale, Gattinara, anno XXVI, n. 12 (1988), pp. 25-33.

- AVONTO, L., *Plus Ultra: Italiani in America dopo Colombo, 1500-1550*, volume in preparazione; dattiloscritto della stesura provvisoria presso l'autore.
- AVONTO, L., *Il contributo italiano alla nascita e all'affermazione dell'impero di Carlo V*, seminario in due sessioni tenuto presso l'Università di Zaragoza nell'ottobre 1988: 1^a) *Italiani e monarchia universale asburgica*; 2^a) *Italiani e America al tempo di Carlo V: la componente "transoceanica" del mito imperiale asburgico*, dattiloscritto presso l'autore.
- AVONTO, L., *Italiani in America dopo Colombo*, conferenza organizzata dall'Istituto Italiano di Cultura in Uruguay in occasione della XII "Feria Internacional del Libro", Montevideo, 6 ottobre 1989; dattiloscritto presso l'autore.
- AVONTO, L., *L'altro Rinascimento: Italiani sui mari nel XVI secolo*, corso di cultura per docenti e italianisti tenuto presso l'Istituto Italiano di Cultura di Montevideo nell'agosto 1991; dattiloscritto presso l'autore.
- BARRILI, A. G., *Leon Pancaldo, discorso*, in A. Brunialti, "Annuario biografico universitario", vol. II, Torino 1886, pp. 188-189.
- BAUDOT, G., *La vida cotidiana en la América española. Siglo XVI*, trad. spagnola, México 1983.
- BELLORO, G. B., *Revisione critica alla dissertazione del Sig. F. Isnardi su la patria di Cristoforo Colombo*, Genova 1839.
- BELLORO, G. B., *Biografia di Leon Pancaldo*, Genova 1842.
- BENSON, E. F., *Ferdinand Magellan*, London 1929.
- BERTOLOTTI, A., *Leon Pancaldo. Discorso alla Società di Mutuo Soccorso fra i marinai savonesi*, Savona 1872.

- BOLEA, J., *Viento del Noroeste. Navegantes y descubridores*, México 1975 (2ª ed.).
- BOSCOLO, A., *Gli insediamenti genovesi nel Sud della Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo*, in A. BOSCOLO - F. GIUNTA, *Saggi sull'età colombiana*, Milano 1982, pp. 11-32.
- BRUNO, A., *I francesi nell'antico dipartimento di Montenotte*, Savona 1897 (Le pp. 58 e segg. contengono rapidi cenni su alcuni compagni savonesi di Magellano).
- CANALE, M. G., *Storia del commercio, dei viaggi, delle scoperte e carte nautiche degli Italiani*, Genova 1866.
- CARACI, G., *Questioni e polemiche vespuciane*, in "Memorie geografiche", 2 voll., Firenze 1955-56.
- DAINELLI, G., *L'impresa di Magellano*, Torino 1965.
- DAMOSTO, A., note all'ed. della *Relazione di Antonio Pigafetta sul primo viaggio intorno al globo*, in "Raccolta di documenti e studi pubblicati dall R. Commissione Colombiana", parte V, vol. III, Roma 1894.
- DE GIORGI, D., *Martín del Barco Centenera, cronista fundamental del Río de la Plata*, Montevideo 1989.
- DELL'AMORE, B., *Ferdinando Magellano e il primo viaggio di circumnavigazione del globo*, Torino 1928.
- DENUCÉ, J., *Magellan. La question des Moluques et la première circumnavigation du globe*, Bruxelles 1911.
- DESIMONI, C., *Quattro documenti riguardanti il pilota savonese L. Pancaldo*, in "Atti e Memorie della Società Storica Savonese", vol. II, Savona 1889-90, pp. 693-700.
- ERRERA, C., *L'epoca delle grandi scoperte geografiche*, Milano 1926 (3ª ed.).
- GALFRASCOLI, G. O., *Náutica y ciencias geográficas en la época de Colón*, in "Atti del III Convegno Internazionale di studi colombiani" (Genova, 7-8 ottobre 1977), Civico Istituto Colombiano, Genova 1979.
- GALLIANO, G., *I cartografi della famiglia Antonelli*, in "Atti del III Convegno Internazionale di studi colombiani", cit., Genova 1979.
- GANDIA, E. (de), *Historia de la conquista del Río de la Plata y del Paraguay*, Buenos Aires 1931.
- GANDIA, E. (de), *Los primeros italianos en el Río de la Plata y otros estudios históricos*, Buenos Aires 1932.
- GANDOLFI, B., *Cenni biografici su L. Pancaldo*, in "Annali del R. Istituto Tecnico e Nautico L. Pancaldo di Savona", vol. II, Savona 1884, pp. 34-41.
- GELCICH, E., *Zwei briefe über die Magellanische Weltumseglung*, Wien 1889.
- GERBI, A., *La natura delle Indie Nove. Da Cristoforo Colombo a Gonzalo Fernández de Oviedo*, Milano-Napoli 1975.
- GIL, J., *Mitos y utopías del Descubrimiento, 2: El Pacífico*, Madrid 1989.
- GIL, J. - VARELA, C., *Cartas de particulares a Colón y relaciones coetáneas*, Madrid 1984.
- GRIFONI, U., *Magellano scoprì lo stretto che porta il suo nome?*, estratto da "Rivista Marittima", Roma, n.º di ott. 1901.
- GUILLÉN Y TATO, J. F., *Monumenta Chartographica Indiana, I: Regiones del Plata y Magallánica*, Madrid 1942.
- HARRISSE, H., *Jean et Sebastien Cabot. Leur origine et leurs voyages*, Paris 1882.

HARRISSE, H., *Christoph Colomb: son origine, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*, Paris 1884.

HARRISSE, H., *Christoph Colomb et Savone*, Genova 1887.

HEADLEY, J. M., *The Emperor and His Chancellor*, Cambridge University Press, 1983.

HUGUES, L., *Ferdinando Magellano. Studio geografico*, Casale Monferrato 1879.

HUGUES, L., introduzione a *Giornale di viaggio di un pilota genovese addetto alla spedizione di Magellano*, cit.

HUGUES, L., *Juan Bautista genovese. Notizie sommarie*, in "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana", parte V, vol. III, Roma 1892-93, pp. 253-262.

JACHINO, G., *Leon Pancaldo. Saggio storico-critico*, Savona 1900.

KOHL, J. G., *Geschichte an Entdeckungreisen und Schiffahrten zur Magellans Strasse*, in "Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin", XI, 1877.

KONETZKE, R., *La emigración de mujeres españolas durante la época colonial*, in "Revista internacional de sociología", n. 3, 1945.

LAGUARDA TRIAS, R. A., *El hallazgo del Río de la Plata por Amerigo Vespucci en 1502*, Academia Nacional de Letras, Montevideo, 1982.

LOTHROP, S. K., *The Indians of Tierra del Fuego*, New York 1928.

LUZZANA CARACI, I., *Colombo vero e falso. La costruzione delle "Historie" fernandine*, Genova 1989.

MAGALHÃES GODINHO, V., *Os descobrimentos e a economia*

mundial, Lisboa 1987.

MAGNAGHI, A., *Amerigo Vespucci*, 2 voll., Roma 1924 (particolarmente importante l'ed. riveduta in un solo volume del 1926, corredata di numerose fotografie e riproduzioni di carte antiche).

MANFRONI, C., introduzioni a *Relazione del primo viaggio intorno al mondo di Antonio Pigafetta, seguita del Roteiro d'un pilota genovese*, Milano 1928 (L'introduzione alla relazione di Pigafetta si trova alle pp. 9-66, mentre quella al Roteiro è alle pp. 277-291).

MARICHAL, J., *¡ 22 años de Italia !*, in "El Pais", Madrid, 30 maggio 1989.

MARTINEZ, J. L., *Pasajeros de Indias*, Madrid 1983.

MARTINEZ HIDALGO, J. M., *Las naves de Colón*, Barcelona 1969.

MEDINA, J. T., *Juan Díaz de Solís*, 2 voll., Santiago de Chile 1897.

MEDINA, J. T., *El descubrimiento del Océano Pacífico. Fernando de Magallanes*, Santiago de Chile 1920 (La parte riguardante la biografia di Magellano, la spedizione e i compagni di Magellano occupa le pp. I-CCCCLXIII).

MICHIELI, A. A., *Il contributo dell'Italia all'opera del Canale di Panama*, in "Atti del IX Congresso Geografico Italiano (Genova 1924)", II, Genova 1925, pp. 206-216.

MILANESI, M., note all'ed. Einaudi della raccolta di G. B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, vol. II, Torino 1979.

MOLINARI, J. L., *Las expediciones marítimas a la Patagonia y al Estrecho de Magallanes. Descubrimiento de la Bahía Blanca*, Bahía Blanca 1927.

MORISON, S. E., *Storia della scoperta dell'America, I: I viaggi*

del Nord, trad. it., Milano 1976.

MORISON, S. E., *Storia della scoperta dell'America, II: I viaggi del Sud, 1492-1616*, trad. it., Milano 1978.

NAVARRETE, M. F. (de), *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles, IV*, ristampa Ed. Guaranía, Buenos Aires 1945 (Le parti riguardanti la biografia di Magellano e la spedizione occupano le pp. VII-LXXXIV e 1-102).

NOBERASCO, F., *Un compagno di Magellano. Leon Pancaldo savonese*, Savona 1929.

PARRY, J. H., *La época de los descubrimientos geográficos, 1450-1620*, trad. spagnola, Madrid 1964.

PARRY, J. H., *La scoperta del Sudamerica*, trad. it., Milano 1981.

PASTELLS, P., *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, 2 voll., Madrid 1920 (Lo studio della spedizione di Magellano occupa le prime 137 pp. del vol. I).

PENROSE, B., *Travel and Discovery in the Renaissance, 1420-1620*, Cambridge, Mass., 1952.

PERAGALLO, P., *Leone Pancaldo. Sussidi documentari per una sua monografia*, Lisbona 1895 (ristampa del saggio pubblicato dal medesimo autore nella "Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana", cit., parte V, vol. II, pp. 263-304).

PERAGALLO, P., recensione al saggio di G. Jachino, *Leon Pancaldo. Saggio storico-critico*, cit., in "Giornale storico e letterario della Liguria", fasc. I-II, Genova 1901.

PEREYRA, C., *La conquista de las rutas oceánicas*, rist., México 1986.

PHILLIPS, W. D., jr., *Spain's Northern Shipping Industry in the Sixteenth Century*, in "The Journal of European Economic

History", Roma, vol. 17, n. 2 (1988), pp. 267-301.

PORRAS BARRENECHEA, R., *Los viajeros italianos en el Perú*, in "Presencia italiana en el Perú", Instituto Italiano de Cultura, Lima 1984.

PRIETO, C., *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid 1984 (2ª ed.).

Primer viaje alrededor del globo, trad. spagnola dell'edizione francese di C. Amoretti (Parigi 1801) della relazione di Pigafetta, *nota biografica su A. Pigafetta*, Ed. Grech, Madrid 1988.

RATTO, H. R., *La derrota de la armada de Magallanes en la costa patagónica*, estratto dal *Boletín* della Marina argentina, a. XLIV, Buenos Aires 1927.

ROCCA, G. A., *Leon Pancaldo. Accenni storici*, Savona 1885 (Di questo articolo esiste una 2ª ed. leggermente ampliata, uscita a Savona nel 1886).

ROMEO, R., *Le scoperte americane nella coscienza del Cinquecento*, Milano-Napoli 1954.

ROSENBLAT, A., *Pedro Sarmiento de Gamboa. Viajes al Estrecho de Magallanes (1579-1584)*, 2 voll., Buenos Aires 1950.

ROSSO, G., *Italiani esploratori d'America*, Genova 1950.

RUIZ-GUIÑAZU, E., *Proas de España en el Mar Magallánico*, Buenos Aires 1945.

SAMPAIO, T., *O Tupí na geografia nacional*, Bahía 1928.

SILVA DIAS, J. S. (da), *Influencia de los descubrimientos en la vida cultural del siglo XVI*, trad. spagnola, México 1986.

SKELTON, R. A., *Magellan's Voyage*, New Haven-London 1969.

TAVIANI, P. E., *Cristoforo Colombo, genio del mar*, ed. spagnola,

Ministero per i Beni Culturali e Ambientali - Comitato Nazionale per le celebrazioni del V centenario della scoperta dell'America, Roma 1990.

THOMAZI, A., *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*, trad. spagnola, Madrid 1985.

VERZELLINO, G., *Delle memorie di Savona*, vol. II, Savona 1891 (Di particolare interesse le pagine dedicate a Leone Pancaldo da questo cronista savonese del XVI sec.).

VARELA, C., *Colón y los florentinos*, Madrid 1988.

SUSSIDI

ABATE, G., *Cronache savonesi dal 1500 al 1570*, Savona 1897.

BRUNO, A., *Storia popolare di Savona*, Savona 1882.

BRUNO, A., *Storia di Savona*, Savona 1901.

CAPPELLI, A., *Cronologia, cronografia e calendario perpetuo*, Milano 1978 (2^a ed.).

CAYON, J. R. - CASTAN, C., *Las monedas españolas desde los reyes visigodos año 406 a Juan Carlos I*, Madrid 1983.

CAZZAROLI, G., *Dizionario della navigazione*, Milano 1970.

CUCARI, A., *Guida ai velieri di tutto il mondo dal 1200 ad oggi*, Milano 1976.

DE FELICE, E., *Dizionario dei cognomi italiani*, Milano 1978.

Enciclopedia Italiana Treccani, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 1935.

Grande Dizionario Enciclopedico, UTET, Torino 1970 (3^a ed.).

riveduta e accresciuta).

MUSSO AMBROSI, L. A., *El Río de la Plata en el Archivo de Indias. Guía para investigadores*, Montevideo 1976 (2^a ed.).

REYES ABADIE, W. - VAZQUEZ ROMERO, A., *Crónica general del Uruguay, I: De los orígenes a la emancipación*, Montevideo 1985.

STRAFFORELLO, G., *La patria. Geografia dell'Italia, VI: Provincie di Genova e Porto Maurizio*, Torino 1892.

TUVO, T., *Diario storico di Sestri Ponente*, Genova 1975.

VIANNA, H., *Historia do Brasil, I: Período colonial*, São Paulo 1961.

INDICE

PREMESSA	pag. 9
INTRODUZIONE	pag. 17
I COMPAGNI ITALIANI DI MAGELLANO	pag. 37
CONCLUSIONE	pag. 173
NOTE	pag. 181

APPENDICI

I: IL "ROTEIRO" DI UN PILOTA GENOVESE	pag. 257
II: LA NAVIGAZIONE NEL XVI SECOLO: NAVI, MARINAI E VITA A BORDO AL TEMPO DI MAGELLANO	pag. 285

DOCUMENTI

I: LEONE PANCALDO, <i>NAVEGAÇAM E VYAGEM QUE FEZ FERNANDO DE MAGALHÃES DE SEVILHA PERA MALUCO NO ANNO DE 1519 ANNOS</i>	pag. 313
II: LEONE PANCALDO, "NAVIGAZIONE E VIAGGIO CHE FECE FERDINANDO MAGELLANO DA SIVIGLIA ALLE MOLUCCHE NELL'ANNO 1519" (Traduzione italiana)	pag. 337
III: INVENTARIO DELLA NAVE SANTA MARIA, 23 agosto 1536	pag. 383
GLOSSARIO DEI TERMINI DELL'INVENTARIO DELLA NAVE <i>SANTA MARIA</i>	pag. 395
BIBLIOGRAFIA	pag. 403

Se terminó de imprimir en
Junio de 1992, en
Imprenta Vinaak
La Paz 1829
Montevideo
Uruguay

Comisión del Papel
Edición amparada al Art. 79
Ley Nº 13.349
Dep. Legal Nº 249.670/92

ediciones "El Galeón"

Historia

1. UNAMUNO, Miguel. *La muerte de Ramírez y las olvidadas memorias del general Anacleto Medina* / Prólogo de E. Mena Segarra. Juicio Preliminar de Fermín Chavez. Mdeo. 1985, 109 p.
2. UNAMUNO, Miguel. *Herrera: un oriental de todo el Plata* / Prólogo de J. de Torres Wilson. Mdeo. 1990, 92 p.
3. AVONTO, Luigi. *I compagni italiani di Magellano: con un'appendice sul "Roteiro" di un pilota genovese*. Mdeo, 1992, 419 p.
IDEM anterior. Edición en papel especial de 100 ejs. numerados.

Literaria

1. UNAMUNO, Miguel de. *El gaucho Martín Fierro* / Prólogo Carlos Paz. Mdeo. 1986, 66 p.
IDEM anterior. Edición en papel especial de 95 ejs. numerados, en rama y carpeta.
2. CASTRO, Juan Jesús. *Cronología de la vida y obra de Juana de Ibarbourou*. Mdeo. 1992.

Ensayos bibliográficos

1. BARITE, Mario & Ceretta, María G. *Guía de revistas culturales uruguayas 1895 - 1985* / Prólogo de Jorge Ruffinelli. Mdeo. 1989 101 p.
2. RODRIGUEZ, Mercedes & Ruiz, Ana Ma. *Bibliografía de la prensa periódica de Montevideo 1906 - 1930*. / Prólogo de Alfredo R. Castellanos. Mdeo. 1990, 162 p.
3. D'ALESSANDRO, Graciela & Garra, María C. - *Incunables existentes en el Uruguay y Primeros libros impresos en el país: Catálogo: Incluye folletos y hojas sueltas impresos antes de 1830* / Proemio de L. A. Musso Ambrosi. Mdeo. 1991. xii + 114 p.
IDEM anterior. Edición en papel especial de 25 ejs. numerados, sin guillotinar.
4. BELLI, Sylvia & Tambaco, Jaime. *Revistas uruguayas del modernismo 1895 - 1915*. Mdeo. 1991, 91 p.
IDEM anterior. Edición en papel especial de 25 ejs. numerados, sin guillotinar.

Ciencias

1. LARRAÑAGA, Walter. *Ecología: Desequilibrio ecológico y salud*. Mdeo. 1991, 140 p.

Ciencias de la información

1. BARITE, Mario. *Reformulación de tablas notacionales*. Mdeo. 1990, 35 p.

Funcionario del Ministero degli Affari Esteri a seguito di superamento del recente concorso per l'accesso ai ruoli della nuova area della promozione culturale, dal giugno 1991 è Reggente dell'Istituto Italiano di Cultura di Montevideo.

Da sempre amante del mare e profondamente interessato all'età delle grandi scoperte geografiche, negli ultimi dieci anni Luigi Avonto ha rivolto le proprie indagini allo studio del contributo italiano alla scoperta, esplorazione e organizzazione delle terre americane dopo Colombo (periodo 1500 - 1550), effettuando approfondite ricerche d'archivio in Italia e all'estero e pubblicando numerosi saggi e volumi sull'argomento, fra i quali si citano i seguenti: *Mercurino Arborio di Gattinara e l'America. Documenti inediti per la storia delle Indie Nuove nell'archivio del Gran Cancelliere di Carlo V* (1981), *Alcuni documenti inediti per la biografia di Amerigo Vespucci* (1986), *Alla ricerca del passaggio a Nord-Ovest* (1988), *Mito imperiale e America in una rara edizione del Cinquecento* (1983).

Collabora ad importanti riviste e pubblicazioni specializzate italiane e straniere.

Il presente volume di Luigi Avonto su *I compagni italiani di Magellano*, che l'Editrice "El Galeón" si onora di presentare al pubblico nella storica ricorrenza del V. centenario colombiano, costituisce senza dubbio il primo studio organico, documentato e approfondito, che sia mai stato effettuato sull'argomento ed apporta un fondamentale contributo alla conoscenza della straordinaria impresa della prima circumnavigazione del globo.