

IL CINQUECENTENARIO

Un diario segreto, la vera avventura di Antonio Pigafetta

In un libro la suggestione di un doppio registro tenuto dal vicentino al seguito della gloriosa impresa di Magellano

Fabio Pozzo

E se Antonio Pigafetta avesse tenuto due diari, quello ufficiale, d'una pignoleria che rasentava la noia, e un altro proibito, dove annotava emozioni, aneddoti, pieghe di un viaggio straordinario, quello della prima circumnavigazione del mondo guidata da Magellano e conclusa da Juan Sebastian Elcano?

Una suggestione, certo. Consente però a Franco Giliberto, giornalista, già legionario in Indocina ai tempi di Dien Bien Phu (è stato inviato speciale de La Stampa) e a Giuliano Piovani, capitano di lungo corso, ex ufficiale della Marina militare, entrambi veneti, autori di "Una specie di paradiso" (Marsilio), di ricostruire quel viaggio incredibile attraverso un resoconto che bascula tra il vero e il verosimile. Il diario proibito, appunto, che Pigafetta tiene di nascosto da Magellano, dopo che questi lo censura aspramente. Il comandante generale - e siamo nel verosimile - lo sorprende a scrivere, gli sequestra il quaderno e, dopo



Antonio Pigafetta



Il libro di Giliberto-Piovani

averlo sfogliato, lo accusa di vergare corbellerie, di voler fare il verso ai poeti e ipotizza persino che nella sua indole vi sia una "effeminatezza inconciliabile con la durezza del lungo viaggio...". In aiuto di Pigafetta interviene l'amico Duarte Barbosa, ufficiale della Trinidad, l'ammiraglia della flotta e cognato di Magellano, che gli dona il suo registro di bordo per le annotazioni di routine e lo incoraggia nel continuare a compilare quello proibito.

A noi è arrivata la narrazione ufficiale. Esistono oltre cinquanta versioni, in varie lingue, della "Relazione": quella ritenuta più attendibile (ma non originale) è stata ritrovata nel 1797 dallo scienziato e poligrafo Carlo Amoretti, ligure di Oneglia, e tratta da un codice della Biblioteca Ambrosiana di Milano. Da qui - e siamo nel vero - attingono Giliberto e Piovani, per ricostruire il viaggio e le gesta di Pigafetta, integrate con altre documentazioni. Così da rivelare qualcosa di più su questo nobile vicentino, cavaliere di Rodi, imbevuto dei



L'uccisione di Magellano nel 1521 durante la battaglia di Mactan, nelle Filippine, in un'antica incisione

racconti di Marco Polo, dei diari di Colombo e del "Mundus novus" di Vespucci, che s'imbarca con Magellano per "seguire il cammino del sole", vale a dire raggiungere le Molucche e le loro spezie navigando verso Ovest.

VENTOTTO ITALIANI A BORDO

Pigafetta sale sulla Trinidad grazie alla raccomandazione di monsignor Francesco Chiericati, ambasciatore di Leone X in Spagna, con cui viaggia da Genova a Malaga, per poi raggiungere Siviglia e quindi salpare (il 14 settembre 1519) per l'impresa, finanziata dal re spagnolo Carlo V dopo che la corte portoghese aveva negato il suo sostegno a Magellano, che pur era lusitano. È uomo d'armi e diventa poi attendente del comandante generale, incaricato di tenere il registro di bordo. Si sa come è andata. Tra ammutinamenti, scoperte, diserzioni, ostilità e battaglie, Magellano trova il passaggio di Sud-Ovest che porterà il suo nome (s'ipotizza avesse visionato carte segrete che ne suggerivano l'esistenza) ma ne gioirà

per poco, perché sarà trucidato dai nativi dell'isola di Mactan nelle Filippine; delle cinque navi ne ritornerà soltanto una; dei 265 uomini d'equipaggio solo in 18 avviseranno la costa di Sanlúcar il 6 settembre 1522 da bordo della Victoria condotta da Elcano, due dei quali italiani, Pigafetta e il savonese Martino De Giudici (che aveva salvato il vicentino da una aggressione in una taverna di Malaga, all'inizio del viaggio).

I nostri connazionali a bordo dell'intera flotta erano ventotto. Giliberto e Piovani fanno riemergere dall'oblio i nomi. Ci sono oltre a Pigafetta (imbarcato con lo pseudonimo di Antonio Lombardo), i veneziani Nicolò e Matteo Griego, il lombardo Michele Arrighietto, i messinesi Giacomo Pinto e Luca Salvatori, il napoletano Nicolò Trangone.

E, ancora, diciannove liguri: Francesco Piora, Giovanni Gravallo, Agostino Bone, Martino Forte, Battista e Nicola Genovese, Tommaso Nattino, Gianbattista e Domenico Ponzoron, Giovanni

Parenti, Alfonso Coto, Antonio Luciano, Benedetto Schenago, Giovanni Garzia, Filippo Croa, Giovanni Recco, Baldassarre Palca, Leon Pancaldo (questi, rimasto alle Molucche sulla Trinidad in avaria, fu uno dei quattro superstiti di questo secondo equipaggio a rientrare in Italia) e il povero Antonio Loso, mozzo di Varese Ligure, che si gettò in mare dopo essere stato brutalizzato dal marinaio trapanese Antonio Salomon, il quale, scoperto e giudicato reo, fu fatto impiccare da Magellano.

Cinquecento anni, da allora. Ricorre giusto quest'anno il mezzo secolo della partenza di quel grande viaggio. Un'impresa rivendicata dalla Spagna, che preferisce però celebrare lo spagnolo Elcano, e mal sopportata dal Portogallo, che considera Magellano un traditore. L'oblio anziché la gloria, per il vero eroe. Per questo motivo Pigafetta, profondamente indignato, brucia - torniamo a navigare nel verosimile - il suo diario proibito. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

CARTE NAUTICHE

Quel gran navigatore dell'ammiraglio

Un ricercatore ha ricostruito il viaggio di Cristoforo Colombo: sbagliò la rotta solo del 7 per cento

Elena Nieddu

Fu una prostituta dal trucco pesante del porto di Palos, cioè la Pinta, a dare il suo nome a una caravella e ad entrare così nell'incredibile storia della traversata oceanica di Cristoforo Colombo. Un romanzo di dettagli: di vele quadrate e vele latine, di movimenti "spaventevoli" del mare nelle notte di tempesta, di soldi che l'ammiraglio versò ai Reali di Spagna, co-finanziando di fatto la traversata, e poi di decisioni da prendere, scelte da ponderare velocemente, calcoli da improvvisare.

In questa storia c'è, anche, lo spirito indomito dell'esploratore. Quello che ha spinto l'ingegnere Franco Selvaggi, già ricercatore del Cnr, a scrivere un libro sostanzioso, zeppo di calcoli e di simulazioni, per ricostruire il viaggio più famoso della storia, quello che portò l'ammiraglio genovese a svelare il nuovo mondo. "La traversata di Colombo" (Libreria Geografica,

274 pagine, 19,90 euro) non è un libro semplice, ma stringendolo si ha la sensazione di avere la Storia tra le mani. Perché, se nessun bambino può esimersi dall'obbligo di ascoltare migliaia di volte la storia della scoperta dell'America, non si può certo dire che i dettagli tecnici di quell'impresa siano altrettanto conosciuti.

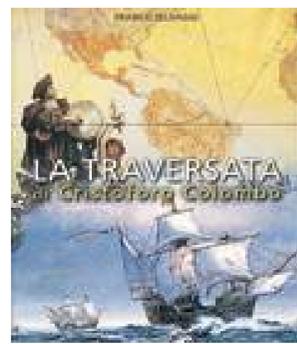
Con il suo libro, Selvaggi ha voluto fare proprio questo: ripercorrere ogni secondo della storia arcinota, ponendosi continue domande sulle modalità di navigazione e usando gli strumenti tecnologici che abbiamo oggi a disposizione per simulare quello che è accaduto 526 anni fa. Il profumo che si respira in tutto il libro è quello dell'Umanesimo, un aroma che si annusa spesso parlando delle belle arti, quasi mai se si discute di nautica. Eppure, l'essenza dell'Umanesimo orientò i governi, vogliosi di ampliare i loro domini, e gli esploratori, impegnati con forza a stabili-



Cristoforo Colombo (1451 - 1506), ritratto di Sebastiano Del Piombo

re il primato dell'uomo su tutti gli altri esseri.

Non è un caso che la spinta a scrivere questo libro sia venuta dalla scrittura più umana che esista, quella che punta a fermare il tempo e a fissare i ricordi: "Tempo fa mi è ricapitato tra le mani il diario di bordo che Cristoforo Colombo scrisse nel 1492 durante la sua prima traversata dell'Atlantico" scrive Selvaggi nella prefazione "Quasi per gioco, seguendo le sue indicazioni



La copertina del libro di Selvaggi

sulle distanze percorse e sugli angoli di bussola, mi è venuto in mente di ricostruirne la rotta su una carta nautica". L'autore si accorge così, "con una certa sorpresa", che gli errori di "navigazione stimata" commessi da Colombo furono relativamente ridotti: solo il 7 per cento.

È questo dato non previsto a stimolare la sua curiosità, perché troppo stridente rispetto a un pregiudizio diffuso: si riteneva, infatti, che i migliori navigatori fossero i Greci e gli Arabi, non gli "europei". Invece, anche nell'andar per mare si sente l'influsso benefico dell'Umanesimo e, per avere piena coscienza del fenomeno, Selvaggi lo cerca ovunque. Svolge ricerche su come erano costruite le navi del XV secolo e con quali prestazioni navigassero nelle condizioni di mare e di vento tipiche dell'Atlantico. Studia le concezioni geografiche del tempo e indaga le esigenze commerciali che promossero le esplorazioni geografiche

dell'epoca. Cerca di stabilire quali tecniche fossero utilizzate per stimare il punto nave e per tracciare rotte affidabili. Scopre che la nautica dell'epoca era in evoluzione e che il fermento creativo antropocentrico stava portando anche in quel campo i suoi frutti, in termini di pragmatismo e di adesione a un approccio scientifico.

Il risultato di tutti questi studi è un libro che ci porta indietro di secoli e poi repentinamente al giorno d'oggi e che ci consente di visualizzare, quindi di vivere, la vita a bordo delle tre navi di Colombo: le caravelle Pinta - di cui si è detto - e Nina, la caracca Santa Maria. I documenti sono innumerevoli: ci sono perfino le liste degli equipaggi che accompagnarono Colombo nella sua ambiziosa idea. Ed è commovente leggere di un tale Pedro de Terreros, che a bordo della Santa Maria fu il cameriere dell'ammiraglio, o di Diego Perez, operaio pittore, o ancora del pregiudicato Pedro Yzquierdo e del mozzo Cristobal Caro. Gli animi più romantici troveranno la gioia del passato negli interstizi della storia. Ma sono gli appassionati di nautica a gioire, perdendosi nei complicati calcoli che ricostruiscono il viaggio, magari ipotizzando nuove rotte per un continente ancora da scoprire. —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI