

ILARIA LUZZANA CARACI

GIOVANNI CABOTO CINQUECENTO ANNI DOPO

Alla metà del '500, nell'*Introduzione* alla sua *Historia de las Indias*, nella quale ricapitolava le vicende della conquista spagnola del Nuovo Mondo, Francisco López de Gómara definiva con palese orgoglio la scoperta dell'America «la mayor cosa después de la criación del mundo, sacando la encarnación y muerte del que lo crio»¹. Questa definizione, divenuta celebre e spesso ripresa dalla storiografia delle grandi scoperte geografiche, è stata certamente molto ridimensionata dalla storia dei secoli successivi, che ha visto altri eventi mutare profondamente e addirittura sconvolgere bruscamente la vita dell'umanità. Ma un fondo di verità lo conserva tuttora.

Fu infatti solo in seguito al primo viaggio transoceanico di Colombo che l'Occidente europeo conobbe l'esistenza di una realtà geografica fino a quel momento ignorata e di dimensioni inattese. La scoperta segnò la fine di una serie di dogmi radicati nella cultura, nella scienza e nel costume. Al concetto di oceano come limite delle conoscenze geografiche si sostituì progressivamente quello di *mare liberum*, spazio aperto e navigabile in ogni direzione, e quindi atto a trasformarsi ben presto in via privilegiata di comunicazione. L'idea di una ecumene unica, anche se lobata o frastagliata, e prevalentemente continentale che la cultura tardo-medievale aveva ereditato dalla classicità² fu sostituita da quella di più aree ecumeniche, separate da mari navigabili e legate tra loro da rapporti diversi. In ogni branca dello scibile la scoperta dimostrò che non era più possibile accettare passivamente e acriticamente le nozioni

¹ F. LÓPEZ DE GÓMARA, *Historia general de las Indias*, Madrid, Rivadeneyra, 1877, p. 156.

² Si veda in proposito P. JANNI, F. PRONTERA, *I geografi e le conoscenze del mondo antico*, in G. CAVALLO (a cura di), «Due mondi a confronto. Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi», Roma, IPZS, 1992, t. I, pp. 11-34.

tradizionali, perché essa aveva apportato un così gran numero di nuove conoscenze che si imponeva una revisione profonda del sapere codificato. L'autorità scientifica della Chiesa fu messa in discussione, preparando la strada alla rivoluzione galileiana, mentre l'esistenza di gruppi umani a tanta distanza dai luoghi dove si credeva che fosse stata creata l'umanità pose il problema dell'origine della specie.

La definizione di Gómara era peraltro già allora imprecisa e conteneva un equivoco di fondo, destinato a sussistere a lungo, dovuto al fatto che con il termine *scoperta* (o con gli analoghi *descubrimiento*, *descobrimento*, *discovery*, *découverte*) gli europei del Cinquecento si riferivano non solo all'acquisizione stabile e duratura di nuove conoscenze geografiche – come noi oggi l'intendiamo – ma anche all'esplorazione e conquista di terre già note, e persino a viaggi che avevano finalità semplicemente commerciali o navigazioni di routine, purché condotti al di là dell'orizzonte tradizionalmente noto alla cultura e alla nautica tardo-medievale³.

Tale molteplicità di accezioni generò quasi subito confusione. Ma questa aumentò col passar del tempo e diede luogo ad incomprensioni soprattutto quando, a partire dalla fine del XVIII secolo, si cominciò a usare lo stesso termine in senso più ristretto. A questo punto infatti la confusione si trasmise alla lettura e all'interpretazione di documenti d'epoca precedente, sicché si finì per assimilare a quelli esplorativi anche viaggi d'altro genere. L'equivoco d'altronde si è prestato molto bene a sostenere e giustificare la logica della conquista e gli orgogli nazionalistici, perché ha permesso di interpretare come scoperte geografiche esperienze odeporiche che nulla aggiungevano alle conoscenze geografiche preesistenti, o di contrabbandare come tali anche campagne militari di pura conquista territoriale, eccidi e sopraffazioni di ogni tipo ai danni delle popolazioni autoctone dei continenti extraeuropei.

Sul piano della critica storica, la confusione legata all'uso estensivo del termine ha determinato incomprensioni, incertezze e aporie, che hanno inciso pesantemente soprattutto sulla storia delle grandi esplorazioni quattro-cinquescentesche, per le quali nel secolo scorso si disponeva – e in molti casi tuttora si dispone – di una documentazione frammentaria o discordante e di difficile lettura, e che si prestava perciò ad essere variamente interpretata.

Ma la definizione di Gómara è imprecisa e limitativa anche da un altro punto di vista. La storiografia contemporanea ha messo in evidenza che la sco-

³ Su questo tema, mi sia permesso rinviare a I. LUZZANA CARACI, *Trovare, cercare, scoprire. Le tappe della scoperta*, in AA.VV., *Il mondo dei vikinghi. Ambiente, storia, cultura e arte*, Genova, Sagep, 1992, pp. 57-77.

perta dell'America non fu un *avvenimento*, ma piuttosto un processo. Non cominciò né si concluse cioè con lo sbarco di Colombo a Guanahaní il 12 ottobre 1492. Questa data segna indubbiamente il momento più importante e decisivo, dal quale giustamente si fa iniziare la storia dei rapporti tra il Vecchio e il Nuovo Mondo, con l'istaurarsi di rotte regolari tra le due sponde dell'Atlantico e la nascita di legami politici ed economici mai più interrotti. Ma il primo, epico viaggio colombiano sarebbe stato impossibile senza tutta una serie di esperienze odepatiche precedenti e non avrebbe portato alla individuazione dell'America come realtà geografica a sé stante senza molti altri viaggi esplorativi successivi. Alcuni viaggi atlantici precolombiani, pur generati dalla stessa tensione verso occidente che più tardi porterà alla conoscenza del Nuovo Mondo, non conseguirono nessuna scoperta, come nel caso delle spedizioni dei vikinghi, che giunsero a Terranova e vi si insediarono per qualche tempo nel corso delle loro migrazioni oceaniche. Altri si conclusero con scoperte perdute, come nel caso dei viaggi atlantici dei genovesi⁴, troppo precoci per dare luogo a insediamenti stabili, ma che pure lasciarono una traccia nella cultura geografica del loro tempo. D'altra parte, l'identità e l'individualità continentale dell'America si riconobbero solo alla fine del Settecento, quando l'esplorazione delle coste nord-occidentali ne dimostrò inequivocabilmente la separazione dall'Asia.

Alla scoperta dell'America contribuirono più popoli, e se l'apporto degli stati nazionali che si affacciano sull'Atlantico fu certamente più consistente, non si può sottovalutare quello di altre genti, in particolare delle marinerie del Baltico e del Mare del Nord, dalle quali vennero alcuni essenziali progressi delle tecniche nautiche, di quelle del Mediterraneo, che fornirono le basi teoriche ai progetti di scoperta e le cui conoscenze nautiche furono il presupposto della navigazione scientifica oceanica, e infine di quelle dell'Europa nord-occidentale che, entrate nella competizione per il dominio degli oceani solo più tardi, diedero la loro impronta al popolamento della parte settentrionale del Nuovo Mondo.

Se si guarda alla storia della scoperta e delle esplorazioni dell'America in questa prospettiva più ampia, è più facile definire il quadro generale di riferimento nel quale si collocano le diverse spedizioni transatlantiche e risalire alle loro motivazioni.

⁴ Sui quali è ancora utilissimo F. SURDICH, *Gli esploratori genovesi del periodo medievale*, in «Miscellanea di Storia delle esplorazioni», I (1975), pp. 9-177; v. anche I. LUZZANA CARACI (a cura di), *Le Americhe annunciate. Viaggi ed esplorazioni liguri prima di Colombo*, Reggio Emilia, Diabasis, 1991.

Colombo si proponeva di raggiungere le Indie per trovare l'oro che avrebbe permesso ai re Cattolici di completare la *reconquista*, sottraendo agli eterni nemici della Fede la città santa, Gerusalemme⁵. Nella sua visione messianica, il miraggio delle ricchezze dell'Oriente trovava una finalità che sublimava il valore del suo progetto e dava un senso profetico alla sua vita. Ma, in sostanza, quel miraggio era lo stesso che aveva spinto al rischio e all'avventura altri viaggiatori prima di lui sia sulla via orientale alla Indie, sia su quella occidentale.

La ricerca di un itinerario marittimo dall'Europa ai mercati dell'Oriente, magari più lungo, ma più sicuro e meglio definito delle tradizionali vie terrestri, che continuavano ad essere condizionate dalla instabilità politica dell'Asia centrale e dalla presenza araba sul Mediterraneo orientale, trovò uno stimolo decisivo nel vivace sviluppo economico della civiltà comunale. Ad esso infatti sono legate l'espansione commerciale delle città italiane e l'efficientissima rete di filiali delle loro imprese sparse in tutta Europa, che tanta parte ebbero nella organizzazione delle prime spedizioni transatlantiche e nella diffusione delle notizie relative alle grandi scoperte. Non è un caso perciò che si debba a un piccolo gruppo di viaggiatori italiani – quattro in tutto – la ricognizione della maggior parte delle coste orientali del Nuovo Mondo, realizzata nel giro di pochi decenni tra la fine del XV e l'inizio del XVI secolo. Com'è noto, dopo il primo viaggio Colombo tornò in America altre tre volte, esplorando le Piccole e le Grandi Antille nel secondo viaggio, approdando per primo nel corso del terzo sul continente sudamericano a Paria e percorrendo nel quarto le coste dell'America istmica, dall'Honduras al Capo San Blas a Panamá. Dopo di lui, Amerigo Vespucci, al seguito di una spedizione spagnola comandata da Alonso de Ojeda (1499-1500), visitò il litorale settentrionale del Venezuela, da Paria fin oltre il Capo della Vela e in un successivo viaggio (1501-1502) le coste dell'America tropicale, fino alla località cui i portoghesi con cui ora navigava dettero il nome beneaugurante di Cananor, la città indiana a cui era arrivato Cabral e a cui anch'essi speravano di giungere attraverso un varco delle coste sudamericane. Nel 1527 Giovanni da Verrazzano, in una spedizione organizzata con il consenso di Francesco I di Francia ma largamente finanziata

⁵ Questa finalità emerge con grande chiarezza dai documenti del *Libro Copiador*, pubblicato dapprima da A. RUMEAU DE ARMAS (a cura di), *Libro Copiador de Cristóbal Colón*, Madrid, Testimonio Comp. Ed., 1989, poi in C. COLOMBO, *Relazioni e lettere sul secondo, terzo e quarto viaggio* (a cura di P. E. TAVIANI, C. VARELA, J. GIL, M. CONTI), in *Nuova Raccolta Colombiana*, vol. II, Roma, IPZS, 1992, t. I, pp. 183-441; si veda in proposito il commento dei curatori (*Ibid.*) e anche I. LUZZANA CARACI, *Vecchi (e nuovi) documenti colombiani*, in «Medioevo. Saggi e rassegne», 17 (1992), pp. 55-81.

dai mercanti italiani di Lione, esplorò accuratamente i litorali nordamericani da Capo Fear alla Nuova Scozia. Giovanni Caboto infine raggiunse Terranova, aprendo all'Inghilterra di Enrico VII le vie dell'Atlantico settentrionale. In pratica, dal periplo della facciata orientale del Nuovo Mondo restano escluse solo le coste di parte dell'America Centrale e l'estremità meridionale del continente.

È interessante notare che le vicende di questi quattro italiani hanno molti elementi in comune. Tutti viaggiavano sotto bandiera straniera e tutti con l'appoggio più o meno esplicito di mercanti loro connazionali, che si attendevano di trarre dalle loro esperienze grossi vantaggi economici, se non addirittura di raggiungere da occidente le Indie. Tutti erano arrivati a progettare i loro viaggi autonomamente prima di chiedere l'assenso dei sovrani dei paesi in cui erano emigrati, avvalendosi di nozioni teoriche attinte alla cultura delle loro piccole patrie, e tutti erano più o meno legati agli ambienti mercantili italiani dei grandi centri commerciali europei del tempo: Colombo fece il suo apprendistato di navigatore al servizio di genovesi, per conto dei quali navigò nel Mediterraneo orientale e lungo le coste atlantiche dell'Europa, e quando si trasferì in Spagna entrò in stretto contatto con i mercanti fiorentini del sud della penisola; Vespucci vi andò per curare gli interessi commerciali di Lorenzo di Pierfrancesco dei Medici e in Spagna e in Portogallo visse sempre all'interno della comunità dei mercanti suoi connazionali; Giovanni da Verrazano operò per conto dei fiorentini di Lione e Giovanni Caboto, secondo quanto ci dicono gli ultimi documenti che sono stati ritrovati⁶, era egli stesso un mercante.

Tutti cercavano le Indie e tutti si illusero, perlomeno in un primo momento, di averle raggiunte. Solo Amerigo Vespucci, dopo aver constatato nel corso del viaggio del 1501-1502 l'inattesa, enorme estensione del litorale sudamericano, si rese conto di essere di fronte a un continente sconosciuto, quel Nuovo Mondo che egli stesso contribuì a far conoscere in Europa. In questa intuizione, non nelle sue qualità di navigatore che non furono eccezionali, né nel numero e nell'ampiezza dei suoi viaggi, che la critica moderna ha in parte ridimensionato, sta la sua grandezza ed è questa intuizione che oggi può servire ancora a legittimare l'apparentemente ingiusta attribuzione del suo nome all'America⁷.

⁶ Nell'archivio di Stato di Venezia. I documenti sono stati presentati in un convegno organizzato dal Comune di Venezia in collaborazione con l'Università Ca' Foscari e altri enti (*Giorate in onore di Giovanni Caboto a 500 anni dalla scoperta del Canada*, 24 giugno 1977).

⁷ A questo proposito mi permetto di rinviare al mio *Amerigo Vespucci*, in *Nuova Raccolta Colombiana*, vol. XXI, Roma, IPZS, 1996-1998.

Tutti infine pagarono a caro prezzo il fatto d'essere stranieri nei paesi per conto dei quali operarono. Le vicende di Colombo sono note anche al grande pubblico, ma non meno dolorosa e incredibile fu la sorte degli altri. Vespucci ebbe una vita serena e piena di soddisfazioni in tarda età, ma le contestazioni di cui fu fatto oggetto poco dopo la morte furono pesantissime e divennero col tempo sempre più violente, tanto che una parte della storiografia della fine del secolo scorso e dell'inizio del nostro lo definì un volgare millantatore. Giovanni da Verrazzano fu spesso interpretato come semplice pedina di un disegno di espansione marittima che in realtà non fu premessa, ma piuttosto conseguenza della sua opera. Ma forse la sorte peggiore è quella di Giovanni Caboto, il cui nome, a lungo confuso con quello di suo figlio Sebastiano e relegato in una posizione marginale nella storia d'America, è servito per più di un secolo ad alimentare rivendicazioni nazionalistiche che gli erano del tutto estranee⁸.

In effetti, queste rivendicazioni dominano tutti gli studi che direttamente o indirettamente lo prendono in considerazione dal secolo scorso fino quasi alla metà del nostro. L'interesse degli storici si focalizzava allora essenzialmente sul luogo del primo sbarco nel Nuovo Mondo. Non era una questione dappoco. Dato che il suo primo viaggio si era svolto certamente prima del terzo di Colombo, vale a dire nel 1497 o, come ipotizzava qualcuno prendendo per buona la data scorretta che compare sul planisfero di Sebastiano Caboto (ma che è un semplice errore di stampa), addirittura nel 1494, se fosse stato possibile dimostrare che era approdato sulla terraferma americana e non su di un'isola, il merito della scoperta dell'America, della massa continentale e non semplicemente di qualche isola come quelle che aveva scoperto Colombo nel corso dei primi due viaggi, sarebbe spettato a lui. Il che avrebbe voluto dire anche attribuire un importante primato d'arrivo agli inglesi, al cui servizio egli aveva viaggiato, rispetto agli spagnoli, con cui aveva collaborato Colombo. Un approdo sul continente americano avrebbe voluto dire pure la conferma di un record rispetto a Jacques Cartier nella presa di possesso delle terre canadesi e dunque, ancora una volta, una conferma del ruolo dominante della mariniera di Sua Maestà Britannica. Per non parlare del significato che tale rivendicazione poteva assumere nei confronti dei fratelli Corte Real, espressione a loro volta del Portogallo, potenza coloniale ormai in declino, ma pur sempre storicamente molto prestigiosa.

⁸ Per la bibliografia relativa ai due Caboto, si vedano anche gli altri saggi a loro dedicati in questo stesso volume.

Alla ricerca delle proprie radici storiche gli inglesi del Nordamerica, sostenuti da quelli della madrepatria, tentarono perciò in tutti i modi di dimostrare la priorità di Caboto. La loro soddisfazione raggiunse il massimo quando entrò in scena, confermando l'approdo continentale di Caboto, Henry Harrisse, uno dei più autorevoli studiosi di storia della cartografia e delle esplorazioni del tempo, il «principe degli americanisti» come venne definito in seguito. Egli dedicò a Giovanni e Sebastiano Caboto una fondamentale monografia, apparsa in francese nel 1882 e poi ampliata, in inglese, nel 1896⁹. Ma anche nelle sue due opere più famose, ossia *The Discovery of North America*, del 1892¹⁰, e *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*, del 1900¹¹, dette largo spazio ai due italiani e ai loro viaggi.

La ricostruzione dell'Harrisse poteva valersi di un numero ancora limitato di documenti, vale a dire essenzialmente le lettere patenti di Enrico VII a Giovanni Caboto e ai suoi figli¹²; la lettera del veneziano Lorenzo Pasqualigo del 23 agosto 1497, che contiene le prime notizie sul viaggio appena concluso di Giovanni Caboto¹³; due missive degli informatori del duca di Milano, del 24 agosto e del 18 dicembre dello stesso anno (quest'ultima certamente di Raimondo de Raimodi da Soncino, la prima forse non sua)¹⁴; la lettera dell'ambasciatore dei re Cattolici, Pedro de Ayala, del 25 giugno 1498, che aggiunge altre notizie sul primo viaggio e annuncia l'inizio del secondo¹⁵; la carta di Juan de la Cosa¹⁶, e infine le ambigue e tardive testimonianze relative a Sebastiano Caboto, ossia quella del cosiddetto «gentiluomo mantovano» a cui dà voce il Ramusio nel suo *Discorso sopra li viaggi delle spetierie*, scritto nel 1547 e pub-

⁹ H. HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot, leur origine et leur voyages*, Paris, Leroux, 1882 e ID., *John Cabot, the Discoverer of North America and Sebastian Cabot His Son*, London, Stevens, 1896.

¹⁰ ID., *The Discovery of North America. A Critical, Documentary and Historic Investigation*, Paris, Welter, 1892.

¹¹ ID., *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve*, Paris, Welter, 1900.

¹² La prima delle quali, già pubblicata dall'Hakluyt nel 1582, è del 5 marzo 1496 e la seconda del 3 febbraio 1498.

¹³ Trascritta nei *Diari* del Sanudo.

¹⁴ Pubblicate da C. BARBERA PEZZI, *Di Giovanni Caboto, rivelatore del Settentrionale emisfero di America*, Venezia, Antonelli, 1881.

¹⁵ Il testo originale, conservato nell'Archivo General di Simancas e in parte cifrato, fu trascritto la prima volta da G. A. BERGENROTH nel 1862.

¹⁶ Per la storia di questa celebre carta, v. la voce *Juan de La Cosa, Planisfero*, in C. CAVALLO (a cura di), *op. cit.*, t. I, pp. 526-527 e relativa bibliografia. Per il rapporto con Caboto, G. E. NUNN, *The La Cosa Map and the Cabot Voyages*, Jekintown, G. H. Beans, 1946.

blicato tre anni più tardi¹⁷, e il già citato planisfero da lui stesso firmato del 1544¹⁸.

Ovviamente, le divergenze tra le due serie di documenti – quelli contemporanei e quelli della metà del Cinquecento – non sfuggirono all'Harris. In particolare egli notava che la lettera del Soncino, una delle fonti più vicine agli avvenimenti, descrive un viaggio condotto «dall'Ibernia più occidentale» al «septentrione» e poi verso occidente, «lassandosi la tramontana ad mano dritta», cioè secondo una rotta tracciata, come voleva la tradizione della nautica mediterranea, prima nel senso dei meridiani, fino a raggiungere la latitudine del luogo a cui si voleva arrivare, e poi lungo uno stesso parallelo. Stando a questi e ad altri dati della lettera, la mèta del viaggio si doveva trovare perciò a nord del 50° parallelo, mentre il planisfero di Sebastiano Caboto localizzava la *primera tierra vista* a sud dell'isola di Capo Breton, vale a dire a sud di 47°12'.

Partendo da queste premesse, e nell'impossibilità di ipotizzare una qualsiasi ragione che giustificasse le differenze tra i due dati, l'Harris decise di basarsi sulla prima serie di documenti, ipotizzando che tanto il racconto del gentiluomo mantovano – nel quale si attribuisce alla viva voce di Sebastiano Caboto la notizia della morte del padre poco dopo l'arrivo in Inghilterra (cosicché non avrebbe potuto effettuare alcun viaggio al Nuovo Mondo) – quanto il planisfero del 1544 – in cui la scoperta della *primera tierra vista* viene assegnata a padre e figlio insieme – fossero stati elaborati in un ambiente nel quale erano state messe in circolo, da Sebastiano stesso o da altri a lui vicino, notizie imprecise.

Tenendo poi conto di altri particolari desunti da quelle fonti, come l'ampiezza delle maree, la pescosità del mare in prossimità del luogo dell'arrivo e l'avvistamento di due «insule nove grandissime et fructiffere», ritenne di poter affermare che l'approdo era avvenuto in un punto della costa occidentale del Labrador, poco a nord di Belle Isle. Da qui la spedizione avrebbe navigato sempre verso nord fin quasi all'imbocco della Baia di Hudson, per costeggiare accuratamente sulla via del ritorno tutto il margine orientale di Terranova e ripartire da Capo Race per la traversata atlantica.

¹⁷ G. B. RAMUSIO, *Navigazioni et viaggi*, Venezia, Stamp. Giunti, 1563, pp. 371 r-375 r.

¹⁸ Un'ottima riproduzione è stata realizzata di recente dalla Società Geografica Italiana in collaborazione con l'ed. Cartografica (*Mappamondo di Sebastiano Caboto*, in *Antiche Carte Geografiche*, Roma, Soc. Geogr. Ital. - Cartografica, 1966; testi di commento a cura di C. CERRETI). Altri importanti documenti dovevano essere ritrovati più tardi, durante le ricerche archivistiche che accompagnarono e seguirono l'intensa fase di studi del IV Centenario della scoperta colombiana. Si può trovare tutta la documentazione cabotiana in appendice a J. A. WILLIAMSON, *The Cabot Voyages and Bristol Discovery under Henry VII*, Cambridge, Hakluyt Society, 1962.

Non deve stupire che uno storico della levatura dell'Harrisse potesse immaginare che un piccolo naviglio con solo diciotto uomini di equipaggio fosse in grado di percorrere lungo le coste dell'estremo Nord americano un itinerario di così ampie dimensioni. Egli non sapeva ancora – perché i documenti di cui disponeva non lo dicevano – che il viaggio era durato in tutto solo poco più di due mesi e mezzo, sicché all'esplorazione costiera non si potevano assegnare più di una ventina di giorni. Gli faceva difetto poi l'esperienza diretta di navigazione nei mari settentrionali. Come molti storici del suo tempo, studiando rotte e approdi a tavolino sulla carta geografica, non si rendeva conto che in un mare difficile e su una piccola nave a vela le distanze sono funzione del tempo più che dello spazio, condizionate dalle tecniche – e quelle di Caboto erano certamente ancora molto antiquate, specie in rapporto a una navigazione alle alte latitudini – e dal vento, dalle nebbie e dai continui pericoli di una rotta lungo costa.

Nonostante questi limiti, l'opera dell'Harrisse era indubbiamente un lavoro critico innovativo, ponderato e serio, che divenne riferimento indispensabile per tutti gli studi successivi. Gli ultimi anni del secolo scorso e i primi del nostro ne videro un buon numero, soprattutto nei paesi di lingua e cultura inglese, per i quali l'impresa di Giovanni Caboto, così come l'aveva impostata l'Harrisse, costituiva un tassello essenziale nella storia del popolamento europeo del Nordamerica. Naturalmente non tutti condivisero la ricostruzione del viaggio e soprattutto l'approdo al Labrador. Vi fu chi sostenne che Caboto non era mai arrivato in America, perché sarebbe sbarcato sulle coste della Groenlandia; altri propendevano per un approdo nel Maine, a Terranova o al Capo Bretone¹⁹. Le due ultime ipotesi finirono per prevalere. La seconda, che si basava sostanzialmente sulla posizione della *primera tierra vista* del planisfero di Sebastiano Caboto, ebbe molti sostenitori nella prima metà del nostro secolo; in seguito, dopo il ritrovamento della lettera di John Day di cui si dirà tra poco, è stata in parte accantonata.

Più o meno negli stessi anni, in Italia, l'interesse per Giovanni Caboto, ravvivato dall'occasione del Centenario della scoperta dell'America, si concentrò piuttosto sulla questione della patria d'origine. Posto che Venezia era stata la sua patria d'adozione e ipotizzato che qui egli doveva aver maturato un particolare interesse per la ricerca di una nuova via delle Indie, restava da definire dove fosse nato. In un primo tempo sembrò prevalere l'ipotesi che fosse origi-

¹⁹ Su queste ipotesi, v. S. E. MORISON, *Storia della scoperta dell'America. I. I viaggi del Nord*, Milano, Rizzoli, 1976 (Ed. originale: *The European Discovery of America*, New York, Oxford Univ. Press, 1971), pp. 150-153.

nario di Chioggia²⁰. In seguito trovarono maggior credito le rivendicazioni di Genova, e più in generale della Liguria²¹, dapprima basate sul fatto che Pedro de Ayala e Gonzalo de Puebla lo dicono «genovese come Colombo» (ma in seguito è stato dimostrato che allora in Spagna «genovese» era quasi sinonimo di «italiano») e poi rafforzate dal ritrovamento di documenti liguri in cui compaiono frequentemente cognomi come Gavoto, Gavuto e Caputo. Nel 1898 Vincenzo Bellemo, autore della monografia su Caboto della *Raccolta Colombiana*, formulò per primo l'ipotesi di un'origine gaetana, ipotesi che ha avuto in seguito molti altri sostenitori²².

Per dare maggior credibilità e spessore storico al personaggio, occorreva però liberarlo dal pesante fardello rappresentato dall'ambigua figura di suo figlio Sebastiano, «la sfinge della storia americana», come lo aveva definito Charles Deane²³. A questo compito si dedicò il cilenso José Toribio Medina, autore, oltre che di grandi opere di sintesi molto note al suo tempo, di una monumentale monografia²⁴ in cui viene ricostruita nei minimi particolari la vita di Sebastiano Caboto. Per la mole e l'eshaustività della trattazione l'opera ebbe grande risonanza, contribuendo a determinare finalmente una più precisa distinzione tra Giovanni, a cui veniva riconosciuto un ruolo, seppur non di primo piano, nella storia dei *descubrimientos*, e il figlio. Il giudizio che Toribio Medina formula su Sebastiano è però durissimo e senza possibilità d'appello: «un falsante de primer orden ... un ignorante y un embustero», un figlio degenerare che si fa bello delle imprese paterne, un arrivista alla ricerca di onori e ricompense non meritate, debole e vile di fronte al pericolo.

Vorrei qui aprire una parentesi e spezzare una lancia in favore di questo personaggio, che da allora e proprio sulla base dell'interpretazione di Toribio Medina, è stato sempre considerato un uomo spregevole. C'è da chiedersi, innanzi tutto, come è possibile che un uomo di tal genere abbia potuto godere della fama di cui Sebastiano godette ai suoi tempi, e soprattutto, come è possibile che due grandi paesi, la Spagna e l'Inghilterra, allora all'avanguardia, con

²⁰ C. BULLO, *La vera patria di Nicolò de' Conti e di Giovanni Caboto*, Chioggia, Duse, 1880.

²¹ Sul tema, v. G. FERRO, *La figura e i viaggi di Giovanni Caboto*, Pubblicazioni dell'Istituto di Scienze Geografiche della Facoltà di Magistero dell'Università di Genova, 1966.

²² V. BELLEMO, *Giovanni Caboto. Note critiche*, in *Raccolta di Documenti e Studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, vol. V, p. II, Roma, Ministero della Pubblica Istruzione, 1894, pp. 151-218.

²³ C. DEANE, *The Voyages of the Cabots*, in G. WINSOR, *Narrative and Critical History of America*, London, S. Low, 1886, vol. III, pp. 1-58.

²⁴ J. TORIBIO MEDINA, *El veneciano Sebastiano Caboto al servicio de España*, Santiago de Chile, Impr. Encuadernación, 1908.

il Portogallo, nella nautica e nelle esplorazioni, lo abbiano non solo tollerato, ma stimato e onorato, fino a contendersene ripetutamente i servigi.

La questione merita attenzione, perché è emblematica di una situazione più generale. Così come avviene per altri protagonisti della primitiva storia americana, se andiamo ad analizzare più attentamente l'opera di Toribio Medina, ci rendiamo conto che a causa della difficoltà di interpretare le incertezze della relativa documentazione, le vicende di Sebastiano Caboto sono state ricostruite in base a criteri più emotivi e morali che storici, e sono fortemente condizionate dai pregiudizi del tempo.

Certo, non c'è dubbio che Sebastiano Caboto tenne in diverse occasioni un atteggiamento scorretto, almeno secondo i canoni morali di oggi e ancor più naturalmente secondo quelli del secolo scorso. Ma è anche vero che certi suoi comportamenti furono male interpretati fin dal principio, soprattutto perché, come Amerigo Vespucci, aveva avuto il grande torto di porsi al servizio di due grandi potenze marittime rivali. Questa rivalità pesò sulla sua vita e ancor più sul modo in cui le sue azioni furono giudicate dopo la sua morte.

Quanto al discusso rapporto tra lui e suo padre, bisogna tener conto del fatto che Sebastiano visse a lungo, tanto a lungo da cancellare con la propria fama quella del genitore e, poiché per quasi tutta la vita si dedicò all'organizzazione di viaggi transatlantici, i suoi biografi, a cominciare da quelli che ebbero modo di conoscerlo da vicino, come Pietro Martire²⁵ o il «gentiluomo mantovano», fecero molta fatica a destreggiarsi tra la verità e le leggende fiorite attorno alle spedizioni da lui realmente effettuate.

Credo però che proprio la grande stima dei contemporanei consenta una interpretazione più equilibrata, poiché se da un lato è opportuno considerare con prudenza i giudizi troppo laudativi formulati quando Sebastiano Caboto era ancora vivo, dall'altro la fama che allora raggiunse e conservò a lungo è di per sé testimonianza di una personalità forte e dinamica e di una intelligenza non comune.

Il nostro secolo ha portato molte novità nella storiografia cabotiana. Da un lato, l'affinarsi delle metodologie di studio e la nascita di una cultura geostorica sovranazionale hanno fornito strumenti più duttili e prospettive più ampie alla ricerca; dall'altro gli archivi hanno rivelato l'esistenza di una documentazione assai interessante.

²⁵ P. MARTIRE D'ANGHIERA, *Decades de Orbe Novo*, Dec. III, cap. VI.

Si comincia negli anni '40 con due fortunati ritrovamenti. Nel 1943 Manuel Ballesteros Gaibrois pubblica sulla *Revista de Indias* alcune lettere da lui trovate nell'Archivo Regional di Valenza²⁶. Si tratta essenzialmente di una corrispondenza tra il re Cattolico e il *bayle general* Diego de Torres, relativa al periodo 27 settembre 1492 - 26 febbraio 1493, in cui si parla di un Giovanni Caboto Montecalunya, veneziano, da due anni residente in quella città e impegnato nella progettazione di un porto di cui peraltro, come fa fede un successivo documento dell'aprile 1493, non si fece più nulla.

È bene premettere che non esiste alcuna certezza dell'identità di questo Giovanni Caboto con il viaggiatore di cui ci stiamo occupando. Tale presunta identità si basa infatti solo sulla circostanza che nella lettera ai re Cattolici Pedro de Ayala afferma che «ha estado en Sevilla y en Lisboa procurando haver quien le ayudasse a esta invención». Ma nulla ci assicura che non si tratti di un caso di omonimia, tutt'altro che improbabile alla luce della presenza ormai accertata di famiglie Caboto in Spagna e la grande diffusione del nome Giovanni²⁷. Resta anche da spiegare il perché del secondo cognome, secondo alcuni assunto per adeguarsi all'uso spagnolo. L'ipotesi che sia da ricondurre a *Calegna*, toponimo che compare su un'altura a monte di Gaeta, è molto labile anche se ha avuto un certo successo in passato.

In ogni caso, se il Giovanni Caboto di cui parlano i documenti valenzani è lo stesso che attraversò l'Atlantico al servizio di Enrico VII di Inghilterra, risulterebbe che prima di trasferirsi in questo paese, dove il 5 marzo 1496 il re concedeva a lui e ai suoi figli la prima delle due lettere patenti che lo riguardano, aveva vissuto per almeno due anni in Spagna, e ciò proprio nel momento in cui si compiva l'impresa colombiana. È evidente che, se così fosse, le analogie tra il suo progetto e quello di Colombo troverebbero una più logica, naturale spiegazione.

Ma se Caboto era a Valenza nel 1490-93, non poteva trovarsi nello stesso tempo a Bristol. Perciò la notizia riportata, sempre da Pedro de Ayala, che «los de Bristol ha siete años que cada año an armado dos, tres, quatro caravelas para ir a buscar la isla del Brazil y las siete ciudades con la fantasía deste genovés (cioè Giovanni Caboto)», sarebbe perlomeno imprecisa.

Si deve tuttavia osservare che, se anche questa seconda circostanza fosse vera, non muterebbe il valore della spedizione progettata e diretta da Giovanni Caboto, come invece qualcuno ha ipotizzato, considerandola una pura e

²⁶ M. BALLESTEROS GAIBROIS, *Juan Caboto en España*, in «Rev. de Indias», IV (1943), pp. 607-627. Dello stesso autore si veda il recente *Juan Caboto*, Valladolid, Casa-Museo de Colón, 1997 («Cuadernos Colombinos», XXI).

²⁷ Sul problema dei Caboto liguri in Spagna e dei loro rapporti con Giovanni Caboto, si veda il contributo di L. D'Arienzo in questo stesso volume.

semplice ripetizione di quelle che nei sette anni precedenti avevano allestito i marinai di Bristol e attribuendo quindi ad essi e non a lui il merito dell'intuizione che li guidò sulle coste del Nord America. C'è infatti una differenza fondamentale che distingue l'impresa di Caboto da ogni possibile precedente tentativo di navigazione transatlantica alle alte latitudini, così come il primo viaggio di Colombo non ha nulla in comune con i tanti *predescubrimientos* che, già poco tempo dopo la scoperta, furono messi in campo dai cronisti spagnoli e portoghesi.

È oggi opinione comune che tanto Colombo quanto Caboto siano stati preceduti da altri sulle vie dell'Atlantico (sebbene la documentazione in proposito sia scarsa e spesso dubbia). A partire dai primi secoli dopo il Mille, la polarità W-E dei traffici mercantili del Mediterraneo che aveva caratterizzato l'età classica e l'alto Medioevo aveva cominciato progressivamente a ridursi, fino ad annullarsi verso la fine del XIII secolo, quando aveva avuto inizio un processo in senso contrario: le marinerie del Mediterraneo e in particolare i genovesi avevano cominciato allora a cercare nuove vie ai loro commerci, instaurando stretti rapporti non solo con i mercati del Mediterraneo occidentale, ma anche al di là delle Colonne d'Ercole, con quelli atlantici della penisola iberica e dell'Europa nord-occidentale da un lato e con quelli delle coste occidentali dell'Africa dall'altro.

L'apertura delle vie atlantiche latitudinali, che fu poi proseguita e completata verso sud dai portoghesi, non poteva non avere conseguenze sulla navigazione nei mari antistanti. Così la tensione verso occidente divenne progressivamente più forte e portò, com'è noto, alla scoperta o riscoperta e al popolamento degli arcipelaghi atlantici e quindi a viaggi atlantici di sempre più largo raggio. È logico perciò che siano state organizzate varie spedizioni in mare aperto, dirette alla ricerca di luoghi di pesca o di isole da colonizzare, come la leggendaria Antilia, l'isola delle Sette Città e l'isola del Brasil. Ciò che è certo però è che tali spedizioni non rispondevano a progetti esplorativi transatlantici, non si proponevano cioè, come quelle di Colombo e Caboto, una mèta transoceanica.

Ciò che distingue i viaggi dei due italiani è invece il fatto che l'uno e l'altro si basavano su un progetto teorico ben preciso e attentamente studiato, che prendeva in considerazione e calcolava tempi, direzioni di rotta, distanze, nonché tutte le possibilità di rischio, anche se né l'uno né l'altro si attendevano di trovare sulla loro strada l'ostacolo del Nuovo Mondo e ritenevano che il braccio di mare tra i due estremi, occidentale e orientale, dell'ecumene euroasiatica fosse molto più stretto.

Se pure vi furono precursori di Caboto dunque – ed è più che probabile che vi siano stati – essi non dettero alcun contributo alla conoscenza del mon-

do e non furono perciò scopritori nel senso moderno del termine, non solo perché delle loro spedizioni si è perso quasi del tutto il ricordo, ma anche perché le loro esperienze non ebbero alcuna influenza sulla cultura geografica del tempo.

L'altro importante ritrovamento degli anni '40 è rappresentato dai documenti – 15 in tutto – che Rodolfo Gallo incontrò nell'Archivio di Stato di Venezia e che pubblicò nelle Memorie dell'Accademia dei Lincei nel 1948²⁸. Questi documenti, come sottolineava il Gallo, non risolvono il problema delle origini di Caboto, ma «offrono nuove notizie riguardo il suo soggiorno a Venezia». Il particolare forse più interessante che si deduce da essi è l'abilità commerciale che già allora possedeva Giovanni: nel dicembre 1484 riusciva infatti a vendere per 1600 ducati un immobile che aveva acquistato due anni prima a 500 ducati e che aveva ristrutturato, avvalendosi di un prestito di 470 ducati ottenuto impegnando lo stesso immobile.

La svolta decisiva nella storiografia cabotiana si è verificata però solo nel 1956. Quell'anno fu trovata per caso nell'Archivio di Simancas la lettera di John Day, che fu trascritta e pubblicata lo stesso anno da L.A. Vigneras e in seguito ripubblicata e studiata da molti altri autori²⁹.

Poiché si tratta di un documento ormai molto noto anche alla storiografia colombiana non ci soffermeremo ad analizzarla. Osserveremo soltanto che essa costituisce l'anello mancante di una catena di relazioni che riconduce ancora una volta e con più concrete ragioni l'esperienza di Caboto a quella di Colombo, dalla quale era nata.

Nell'inverno 1497-98, quando si presume che la lettera, che non è datata, sia stata scritta, Colombo era in Spagna da un anno ed era molto impegnato nella difesa dei suoi diritti e nell'allestimento del terzo viaggio, che sarebbe iniziato il 30 maggio del 1498, mentre in Inghilterra Giovanni Caboto, tornato dalla prima spedizione, si apprestava a partire per la seconda. John Day, mercante inglese di Bristol che risiedeva a Sanlúcar de Barrameda e manteneva costanti rapporti d'affari con la sua patria d'origine, su richiesta dello stesso Colombo si era preoccupato di raccogliere *in loco* informazioni sul viaggio che

²⁸ R. GALLO, *Intorno a Giovanni Caboto*, in «Rendiconti dell'Accademia Naz. dei Lincei», Classe di Scienze morali, stor. filologiche, s. VIII, vol. III (1948), pp. 209-220.

²⁹ L. A. VIGNERAS, *New Light on the 1497 Cabot Voyage to America*, in «Hispanic American Historical Rev.», XXXVI (1956), pp. 503-509; v. anche A. A. RUDDOCK, *John Day of Bristol and the English Voyages across the Atlantic before 1497*, in «Geogr. Journal», CXXXII (1966), pp. 225-233 e D.B. QUINN, *John Day and Columbus*, *Ibid.*, CXXXIII (1967), pp. 205-208.

Caboto aveva appena concluso, dato che le frammentarie notizie assunte a Londra dagli ambasciatori dei re Cattolici avevano molto preoccupato l'Ammiraglio del Mar Oceano e gli stessi sovrani.

La lettera è dunque una succinta, ma circostanziata relazione di quel viaggio. Il suo valore sta nel fatto che non si limita a una più o meno entusiastica descrizione della scoperta, come l'informazione di Pasqualigo, del Soncino o quelle degli ambasciatori spagnoli, ma è ricca di dati tecnici. Questi dati – in particolare, la precisazione del luogo da dove aveva avuto inizio la traversata atlantica (che – specifica la lettera – si trovava alla stessa latitudine delle prime terre avvistate oltreoceano), la latitudine del punto da dove aveva avuto inizio il viaggio di ritorno, la direzione dei venti, la durata del viaggio di andata e di ritorno, ecc. – hanno permesso di disegnare più nitidamente la rotta seguita da Giovanni Caboto e di individuare con maggior accuratezza l'itinerario lungo le coste del Nuovo Mondo.

La lettera spiega anche come sia stato possibile che Juan de la Cosa sia venuto in possesso delle notizie che riporta sulla sua celebre carta e del perché in essa la costa esplorata da Caboto sia disorientata rispetto alla realtà: «la copia de la tierra que es fallada le enbio – scrive John Day a Colombo – y si la carta no le enbio es porque con mis ocupaciones no esta a mi voluntad, como querria, porque la hize de priza a mi partida, pero por la dicha copia comprenderá Vuestra Senoria lo que quiere saber, que en la misma copia estan nombrados los cabos de la tierra firme y las islas, y por alli asimismo bera donde fue la primera vista»³⁰.

Dunque, il Day doveva aver allegato alla lettera un disegno, poco più di uno schizzo di quelli che i naviganti del tempo erano soliti tracciare a vista, mentre la «carta», cioè probabilmente una carta nautica rifinita, con l'orientamento delle coste, non aveva fatto a tempo a inviarla.

Com'era prevedibile, il ritrovamento di un documento tanto importante riaccese l'interesse e le discussioni. Tra le molte opere dedicate a Giovanni Caboto negli anni '40 e '50, due sono le più significative dal punto di vista storico.

La prima è quella di J. A. Williamson, *The Cabot Voyages and Bristol Discovery under Henry VII* del 1960, in realtà una nuova edizione di un'opera apparsa nel 1929, che però i materiali d'archivio venuti alla luce nel frattempo avevano consigliato di rielaborare³¹. L'importanza di questo studio non sta solo in una lettura esauriente e ponderata delle esperienze odepliche di Gio-

³⁰ J. GIL, C. VARELA (a cura di), *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetaneas*, Madrid, Alianza Ed., 1984, p. 267.

³¹ J. A. WILLIAMSON, *op. cit.*

vanni Caboto, ma anche nel fatto che in appendice viene pubblicata per intero, in una accurata traduzione inglese, tutta la documentazione cabotiana, mettendo a disposizione della storiografia d'oltreoceano un materiale prezioso, spesso in precedenza trascurato o sottovalutato per la difficoltà di lettura degli originali.

La seconda opera destinata a lasciare una impronta sugli studi successivi è assai meno corposa, perché consiste nel capitolo che il Morison dedica a Giovanni Caboto nella sua *Storia della scoperta dell'America*³², ma è altrettanto fondamentale, perché per la prima volta il grande americanista unisce all'analisi dei documenti la pratica sul campo, fornendo logiche basi alla tesi dell'approdo a Terranova; tesi in seguito nuovamente contestata, ma a tutt'oggi, nelle linee generali, ancora convincente.

La ricostruzione del Morison è tuttavia troppo precisa nei particolari per essere del tutto credibile. Giovanni Caboto sarebbe sbarcato infatti a Griquet Harbor, quattro miglia a sud di Capo Degrat, il punto più elevato (150 m) e quindi il primo ad essere avvistato lungo le coste nord-occidentali di Terranova, sull'isola Quirpon. Quest'isola si trova all'incirca alla stessa latitudine di Dursey Head (51°37' Capo Degrat, 51°33' Dursey Head), da dove secondo la lettera di John Day Caboto sarebbe partito per attraversare l'Atlantico in linea retta. Da Griquet Harbor egli avrebbe raggiunto Capo Pine, a 46°37', a 17 miglia da Capo Race (alla stessa latitudine della foce della Gironda, sempre secondo le indicazioni di John Day). In pratica avrebbe visto, più o meno da vicino, tutta la costa di Terranova e solo quella.

Come si vede, la perfetta corrispondenza tra le latitudini a cui fa riferimento John Day e quelle ipotizzate dal Morison è a prima vista entusiasmante. Essa prefigura però una precisione nei rilevamenti effettuati da Caboto che non ha l'uguale al suo tempo. La misura delle latitudini, soprattutto se eseguita a bordo di una nave in movimento, era allora soggetta a continui e rilevanti errori. Se veramente Caboto avesse effettuato il percorso che gli attribuisce il Morison, dovremmo pensare che fosse un genio, capace di utilizzare tecniche e strumenti imperfetti per ottenere risultati pressoché perfetti.

Proprio i limiti dell'interpretazione del Morison suggeriscono di non procedere oltre nel tentativo di ricostruzione storica del viaggio. Fermandoci prudentemente alle soglie della verità e accontentandoci di sapere che Giovanni Caboto con una piccola nave a cui aveva dato il nome della moglie, *Matthew*, e un equipaggio ridotto all'essenziale raggiunse Terranova il 24 giugno 1497, giorno di San Giovanni, e ne prese possesso in nome del re d'Inghilterra e del-

³² S. E. MORISON, *op. cit.*, pp. 125-157.

la sua patria d'adozione, eviteremo perciò di lasciarci coinvolgere nelle poco costruttive polemiche degli studiosi locali, sia d'oltreoceano sia di casa nostra.

Più utile sembra, a questo punto, cercare di definire l'apporto che il viaggio di Giovanni Caboto ha dato alla conoscenza del mondo, vale a dire il valore culturale della sua esperienza, l'unico, in sostanza, che superando le rivalità nazionalistiche o campanilistiche permette di delineare un'immagine credibile di questo navigatore e di formulare un giudizio storicamente equilibrato. Una analisi serena, libera dai pregiudizi che hanno accompagnato per oltre un secolo la storiografia cabotiana, permette di far piazza pulita di una almeno tra le più dibattute questioni, quella della presunta priorità di Caboto rispetto a Colombo nella scoperta della terraferma americana. Tutto infatti sembra indicare che Caboto non vi abbia messo piede, ma sia sbarcato su di un'isola. Anche se così non fosse però, e se dovessimo ammettere che egli sia giunto sul continente un anno prima di Colombo, quando andiamo ad esaminare il personaggio e la sua impresa nel quadro globale delle scoperte e delle esplorazioni del suo tempo, appare in tutta evidenza la stretta dipendenza della sua impresa da quella di Colombo. Non solo perché anch'egli si proponeva di «bussar el levante por el poniente», ma anche perché la rotta transatlantica di Caboto trasferiva alle alte latitudini boreali quella che Colombo aveva tracciato dalle Canarie verso occidente. In entrambi i casi si trattava di «speronare la latitudine», applicando una tecnica di navigazione che i marinai del Mediterraneo avevano usato per secoli nei loro viaggi d'alto mare.

Il merito di Caboto fu dunque, prima di tutto, quello di aver compreso prima di altri che il viaggio di Colombo poteva essere replicato anche a latitudini più elevate, col vantaggio di abbreviare le distanze che secondo le concezioni geografiche del tempo separavano l'Europa occidentale dall'Asia orientale e di giungere così non nel Mangi, ossia la Cina meridionale, ma nel più prestigioso e ricco Catai.

Non si può dire però che la prima spedizione di Caboto sia stata una semplice ripetizione di quella di Colombo. Basta riflettere sulla circostanza che i mari settentrionali richiedono un ben diverso impegno, che la circolazione atmosferica e i venti non costanti impedivano di prevedere, per il viaggio d'andata, una navigazione con vento sempre in poppa, e per quello di ritorno imponevano di mettere in conto violente burrasche. Per non parlare delle nebbie e del freddo. Per affrontare il rischio di un viaggio del genere fu essenziale per Caboto la collaborazione dei marinai di Bristol, abituati a navigare in quei difficili mari. Anche questa volta dunque, come nel caso di Colombo, un grande progetto esplorativo, perseguito con impegno e ostinazione da chi l'aveva concepito (e che perciò, anche questa volta, passava per visionario), trovava possibilità di attuazione in un ambiente di gente di mare e di mercanti, gli uni e gli

altri pronti a correre rischi in una impresa difficile e dall'esito più che incerto pur di inseguire l'antico miraggio delle ricchezze delle Indie.

L'esperienza di Giovanni Caboto fu breve e si concluse tragicamente con il suo secondo viaggio, ma fu sufficiente a lasciare una traccia sia nella cartografia, sia nella cultura geografica del suo tempo. Forse però la conseguenza storicamente più importante fu la fine del monopolio iberico delle vie oceaniche sancito dal Trattato di Tordesillas e la dimostrazione della possibilità di una nuova e più dinamica utilizzazione dell'Atlantico, preludio al popolamento europeo del Nordamerica.