

LUCIANO FORMISANO¹

Sebastiano Caboto. El piloto mayor e la sua armada dalla Spagna all'incubo del Paranà di Antonio Violante (Milano, Le Monnier Università, Mondadori Education, 2024).

Al volume su Giovanni Caboto di Antonio Violante (Violante, 2022) si aggiunge questa importante monografia sul figlio Sebastiano, successore di Juan Díaz de Solís nella carica di piloto mayor il cui primo detentore era stato Amerigo Vespucci, col quale lo stesso Sebastiano poteva vantare una lontana parentela². Il libro ricostruisce in maniera esemplare la spedizione di Sebastiano Caboto alle Molucche, poi trasformatasi, con modifica del progetto iniziale, in un' esplorazione del Paranà e del Paraguay alla ricerca di un accesso ai ricchi domini di un fantomatico “rey blanco”, un re barbuto di fattezze e abiti occidentali: più realisticamente, alla ricerca di un accesso alle miniere d'oro e d'argento della Sierra del Plata, avamposto delle Ande peruviane. Una vicenda a suo modo romanzesca di cui Violante è al tempo stesso cartografo, storico e narratore, in certo qual modo partecipando in prima persona al lento e faticoso cammino della spedizione all'interno del bacino del Plata-Paraguay col suo intrico di diramazioni, di anse, di laghi, di acquitrini, dentro il quale i due fiumi, con la loro ampiezza non delimitata da sponde visibili a occhio nudo, simulano la stessa immensità del mare: esperienza estraniante, ben nota ai navigatori lungo le coste del Sudamerica. In questo senso, se il viaggio compiuto da Caboto tra il 1526 e il 1530 costituisce l'asse portante del libro, non meno importanti sono le strade secondarie fatte di avanzamenti e di regressioni, di conquiste e di fallimenti che ne formano il reticolato.

Per questa complessa cartografazione lo studioso disponeva di un testimoniale non particolarmente ricco, ma soprattutto disomogeneo: la lettera indirizzata al padre da Luis Ramírez, valletto personale di Caboto, il cui racconto però non va oltre il 10 luglio 1528, e il mappamondo, con le relative legende, eseguito dallo stesso comandante e stampato a Norimberga nel 1544, di cui oggi resta un unico esemplare conservato nella Biblioteca nazionale di Francia (uno dei due stampatori era stato tra i finanziatori del viaggio e suo nipote vi aveva preso parte). Ora, come osserva Violante, la legenda n. 7, «redatta in castigliano e latino» (Violante, 2024, p. 275), appare molto deludente: il racconto di una spedizione durata quasi quattro anni occupa non più di una pagina e mezzo del libro stampata in corpo minore, «con opportuno sorvolamento sugli eventi

¹ Versione scritta della presentazione tenuta il 4 ottobre 2024 nel corso di un incontro presso la Casa della Cultura di Milano.

² Aveva sposato la vedova di Pedro Barba, figlio di Catalina Cerezo, cognata di Amerigo; in virtù di questo matrimonio, diveniva anche il patrigno di Catalina Barba, figlia di Pedro, di cui era già tutore.

scottanti che l'avevano caratterizzata» (ibidem). A questa documentazione diretta, di carattere narrativo, si aggiungono varie ordinanze reali e l'ampio dossier delle cause intentate contro il navigatore, con i relativi strascichi giudiziari che si sono susseguiti dal 1530 al 1537: un incartamento che il libro ha meritoriamente messo a disposizione del lettore e che a sua volta ha richiesto, per la sua stessa natura, di essere interpretato. Dal canto suo, Violante non poteva disporre di un giudizio imparziale sul viaggio, tanto meno sulle capacità nautiche e di comando di Caboto, da assumere come punto di riferimento acquisito. Come osserva lo studioso,

«[Caboto], pur avendo dato un contributo importante con il suo operato e con le altissime cariche ricoperte in mezzo secolo di storia delle esplorazioni, avendo prestato servizio per l'Inghilterra, la Spagna e poi ancora per l'Inghilterra, è rimasto una figura enigmatica, una "sfinge", non avendo lasciato quasi nulla scritto di suo pugno a parlare di sé [...], né beneficiato di un biografo a raccontarne le imprese [...]. Dunque resta paradossalmente un protagonista "silenzioso" del periodo di apertura sul mondo dei Paesi europei atlantici, seguito da relative conquiste transoceaniche» (Ivi, p. X).

Di qui la necessità di metterne in chiaro il profilo e l'operato a partire dai dati oggettivamente accertati. Tale non è la partecipazione, nel 1497, al viaggio del padre Giovanni alla ricerca, per conto dell'Inghilterra, di un passaggio a Nord-Ovest, mentre è sicuro il viaggio del 1508-1509 che ne ripeteva la rotta e gli intenti e al quale, in definitiva, il veneziano deve la sua chiamata in Spagna, nel 1512, col ruolo ufficiale di capitán de mar. Rientrato in Inghilterra per un breve periodo, il 30 agosto 1515 Caboto è sicuramente a Siviglia, dove assiste alla partenza della flotta di quattro navi che al comando di Juan Díaz de Solís era incaricata di ricercare una via a Sud-Ovest per il Pacifico. Lo stesso Caboto sarebbe dovuto salpare nel marzo dell'anno successivo, in una stagione adatta per le latitudini settentrionali, ancora una volta, come il padre, con rotta Nord-Ovest, in una sorta di operazione coordinata con quella di Solís. La morte di re Ferdinando il 23 gennaio 1516, con il successore Carlo d'Asburgo trattenuto nelle Fiandre, avrebbe posto fine al progetto. Resta il fatto che nel 1518 il capitano è di nuovo a Siviglia, dove il 5 febbraio viene nominato piloto mayor. Forte di questo nuovo, importante incarico, Caboto potrebbe aver partecipato alla preparazione del viaggio di Magellano, o piuttosto, del viaggio di cui nel capitolato del 22 marzo 1518 erano congiuntamente incaricati Magellano e il cosmografo, anche lui portoghese, Ruy Faleiro, poi rimpiazzato da Andrés de San Martín.

Non è qui il caso di riassumere le pagine dedicate alla ricostruzione dei progetti di viaggio nell'Atlantico settentrionale che si sarebbero susseguiti dopo il 1520, uno dei quali avrebbe coinvolto anche Venezia. Con Violante, mi limito a ricordare che il progetto di una navigazione al Catai superando il continente americano con rotta Nord-Ovest, progetto per il quale la Spagna non aveva nessun interesse, è sempre stato il chiodo fisso del navigatore, anche se, rientrato definitivamente in Inghilterra nel 1548, lo vediamo organizzare nel 1553, ormai

anziano, una spedizione della Merchant Adventurer's Company tra i ghiacci settentrionali alla ricerca di un passaggio a Nord-Est. Più importante è la ricostruzione del contesto storico del viaggio del 1526-1530, che vede la contesa tra Spagna e Portogallo per il possesso delle Molucche. Grazie a Magellano, la Spagna aveva trovato una rotta al riparo dal controllo portoghese, ma il drammatico esito del viaggio aveva sollevato seri dubbi sulla validità del progetto; soprattutto, con la scoperta dello stretto fu chiaro che non sarebbe stato possibile raggiungere le Isole delle Spezie dopo una breve navigazione; restava inoltre da determinare dove nel Pacifico passasse il confine tra le zone di influenza spagnola e portoghese. Dopo gli infruttuosi colloqui di Badajoz ed Elvas, tra l'aprile e il maggio del 1524, una soluzione venne trovata solo cinque anni più tardi col Trattato di Saragozza che lasciava le Molucche al Portogallo, anche se da parte spagnola non erano mancati gli sforzi per la ricerca di una via più breve di quella scoperta e percorsa da Magellano. Significativa al riguardo è la spedizione al comando di García Jofre de Loaysa, con lo stesso Elcano come luogotenente e pilota, salpata da La Coruña il 24 luglio 1524 con il compito di prendere possesso delle Molucche. La spedizione fu un clamoroso fallimento: nessuna delle sette navi tornò in Spagna; Loaysa ed Elcano morirono di scorbuto nell'estate del 1526 durante la traversata del Pacifico; dei ventiquattro uomini giunti nelle Molucche, a Tidore, solo alcuni riuscirono a sopravvivere rientrando in patria nel 1536, dopo una lunga prigionia in mano portoghese.

Di qui la ripresa del progetto, particolarmente perseguito dagli Inglesi sin dall'epoca di Giovanni Caboto, di una navigazione diretta a Nord-Ovest, e la costituzione di una seconda *Casa de la contratación* con sede a La Coruña. Un risultato immediato fu la spedizione affidata a Esteban Gómez che sotto il comando di Magellano aveva capitanato la *San Antonio*, ancorché la nave avesse disertato prima di raggiungere lo stretto, tornando in Spagna nel maggio del 1521. Formata da una sola caravella, la spedizione partì da La Coruña nel settembre del 1524, raggiungendo la Nuova Scozia canadese (isola di Capo Bretone); quindi mosse verso Sud, oltrepassando il Maine, fino a entrare nel porto di New York e nel fiume Hudson (battezzato *Sant'Antonio*). Giunta in Florida nell'agosto del 1525, la caravella fece poi vela verso la Spagna, segnando il fallimento del progetto iniziale. Intanto, il 4 marzo 1525 un capitolato stipulato tra la Corona e Sebastiano Caboto incaricava quest'ultimo di una nuova spedizione diretta alle isole di Tarsis e Ophir, al Catai orientale e al Cipango (Ivi, p. 28): una toponomastica metà biblica, metà marcopoliana, in cui formalmente riprendeva vita il vecchio progetto colombino di raggiungere l'Oriente per la via del Ponente (i contenuti del capitolato: Ivi, pp. 30-31). Nel fatto, come osserva Violante, alla spedizione venivano attribuite due finalità in contrasto tra loro: nelle aspettative degli armatori, il viaggio di esplorazione previsto dal capitolato (arrivo alle Molucche, seguito, o forse preceduto, dall'invio di una caravella a esplorare la costa sudoccidentale del Pacifico) altro non era che un viaggio di sfruttamento commerciale (Ivi, p. 32), in ogni caso, un viaggio che nell'ottica della Corona

prevedeva la piena collaborazione con la ricordata spedizione di Loaysa di cui all'epoca non era possibile prevedere l'esito fallimentare.

Nel libro, al viaggio sono dedicati tre capitoli, il primo dei quali (il terzo) suggestivamente incentrato sui segni nefasti che hanno accompagnato la spedizione sin dalla nomina dei capitani delle tre navi (*Santa María de la Concepción*, la capitana, *Trinidad*, *Santa María del Espinar*) e del vicecomandante della flotta, che i finanziatori avevano individuato nella persona di Martín Méndez (già compagno di Elcano nel viaggio di ritorno dopo la morte di Magellano) ma a cui Caboto aveva preferito Miguel de Rifos, salvo poi la conferma del primo da parte di Carlo V con conseguente riduzione del ruolo del secondo a semplice comandante della caravella (la *San Gabriel*) da lui messa a disposizione degli armatori. Il dissidio è tale che viene ordito un complotto contro lo stesso Caboto: Francisco de Rojas, comandante della *Trinidad*, al primo posto nella successione al comando della flotta, Martín Méndez e altri ufficiali, riunitisi di nascosto nel monastero sivigliano di San Pablo, si accordano per uccidere Caboto e sostituirlo con Rojas al comando della flotta, un vero e proprio ammutinamento in cui non è escluso che si debba vedere una profonda sfiducia nelle capacità del capitano generale, peraltro eccellente cosmografo e cartografo, di esercitare il comando (dubbi al riguardo sono espressi anche da Gonzalo Fernández de Oviedo). Del complotto Caboto sarebbe stato casualmente informato dopo la sosta a La Palma grazie a un prete incurante del segreto del confessionale. In poche parole, il 3 aprile 1526 «la flotta salpò [da Sanlúcar] con l'intero stato maggiore carico di risentimenti reciproci e rivalità sfociate in certi casi in veri e propri odi incrociati che coinvolgevano il capitano generale e i suoi ufficiali» (Ivi, p. 54).

Ignoriamo il numero esatto delle persone imbarcate, ma sembra che si trattasse di almeno 184 uomini, contando anche i marinai che si sono aggiunti durante la sosta alle Canarie³. Di questi, 134 sarebbero stati spagnoli, gli altri stranieri; tra i primi, particolarmente numerosi erano gli hidalgos, a cominciare da Francisco de Rojas: un ventottenne «arrogante, permaloso, attaccabrighe, insofferente a sottostare gerarchicamente a uno straniero e allo stesso tempo attaccato a formalità e cavilli giudiziari, con cui a più riprese proverà a dare filo da torcere al proprio comandante» (Ivi, p. 63), ma a sua volta in dissidio con i fratelli Gonzalo e Álvaro Núñez de Balboa, imbarcati sulla sua nave in qualità di tesoriere e, rispettivamente, ispettore del carico.

Dopo la sosta alle Canarie, la flotta raggiunge l'arcipelago del Capo Verde; quindi, con deviazione della rotta da Sud a Sud, una quarta di Sud-Ovest, si dirige verso il Brasile, con sbarco nei pressi dell'attuale Recife. Qui le navi sostano per

³ Sono accertati solo 113 nominativi; la lista si legge alle pp. 56-60, dove si individuano gli equipaggi delle navi e della caravella *San Gabriel* con i relativi ruoli. Colpisce «la grande quantità di ufficiali, graduati, personale specializzato (cerusici, cannonieri, ecc.), gentiluomini soprannumerari senza un incarico specifico, a fronte di un numero esiguo di marinai semplici e mozzi, come in una piramide rovesciata dai vertici ipertrofici e la base esigua» (Ivi, p. 64).

tre o quattro mesi all'interno della piccola colonia portoghese di Pernambuco, e sempre qui, grazie ai buoni rapporti con le popolazioni tupi-guaraní stanziate tra la costa e le Ande, potrebbero essere giunte notizie sui metalli preziosi raggiungibili risalendo i fiumi dell'estuario del Plata. Interpreti potrebbero essere stati due marinai già compagni di Solís, Enrique Montes e Melchor Ramírez, che si erano stabiliti nella Baia de Los Patos. L'incontro con i sopravvissuti della spedizione di Solís potrebbe apparire straordinario se non fossimo informati dell'incrocio, questo, sì, davvero straordinario, di uomini e di navi che in quel torno di tempo si trovavano casualmente negli stessi paraggi: alle tre navi di Caboto e ai diciotto naufraghi di Solís si aggiungeva la nave che al comando di Rodrigo de Acuña si era staccata dalla flotta di Loaysa. In ogni caso, le notizie sulle favolose ricchezze del "rey blanco" erano sufficienti per delineare l'opportunità di un cambiamento di rotta, che però incontra l'ostilità, tra gli altri, di Francisco de Rojas, contro il quale Caboto aveva già istruito un processo a Pernambuco con lo scopo di mettere fuori gioco il riottoso hidalgo, accusato di volersi ammutinare con la *Trinidad* (negli atti del processo contro Caboto che sarà intentato da Rojas nel 1530, il comandante viene accusato di aver preso accordi per farlo assassinare).

Si giunge così al 28 ottobre 1526, quando la perdita della capitana nell'isola di Santa Catalina, in Brasile, fa pesare la bilancia a favore del cambiamento di rotta, anche se non si può escludere che in cuor suo l'ammiraglio avesse già deciso di contravvenire alle disposizioni della Corona, facendo passare in seconda linea la spedizione alle Molucche nell'immediato assai meno remunerativa dell'esplorazione dell'interno del continente sudamericano. Perché il piano potesse essere attuato, era però necessario liberarsi dei comandanti meno fidati, già più volte sospettati di atti di insubordinazione, se non anche di cospirazione: il 5 febbraio 1527 due ufficiali dell'ammiraglia, Miguel de Rodas, piloto mayor della flotta, secondo nella linea di successione al comando, e il vicecomandante Martín Méndez, entrambi reduci della spedizione di Magellano e pertanto conoscitori della rotta verso le Molucche, e il capitano della *Trinidad*, Francisco de Rojas, vengono esiliati sull'isola di Santa Catalina «fino al [...] ritorno [dell'Ammiraglio], provvisti di cibo, vino e armi, tra indios antropofagi, ma amici»; si aggiunge «il divieto [...] di uscire oltre 20 leghe dal luogo del confinamento» (Ivi, p. 108). Recuperato quello che era possibile recuperare dell'ammiraglia, la flotta può così dirigersi alla baia di Los Patos, dove viene costruita una galeotta che, insieme alle due navi rimaste e alla *San Gabriel*, fa il suo ingresso nell'estuario del Plata, che risalgono fino ad ancorarsi in un porto che viene battezzato San Lázaro (6 aprile 1527), località identificabile con l'attuale cittadina di Carmelo, in Uruguay. Qui vengono lasciate alla fonda le due navi rimaste, mentre con la galeotta, chiamata *Santa Catalina* (Catalina era il nome della moglie di Caboto) e la caravella *San Gabriel*, Caboto risale il Paranà: è la prima volta che degli europei vi si avventurano, visto che Solís si era limitato a esplorare l'estuario del fiume che da lui aveva preso il nome prima di essere ribattezzato *de*

la Plata in omaggio alle ricchezze che si sarebbero trovate a monte⁴. A San Lázaro sarebbe avvenuto l'incontro con Francisco del Puerto, un giovane mozzo originario di Puerto de Santa María, nei pressi di Cadice, che era stato compagno di Solís e che, risparmiato dagli indigeni, si era ridotto a vivere con loro apprendendone la lingua. A lui spetterebbero le informazioni necessarie sulla strada fluviale più breve per raggiungere le terre del "re bianco"; in ogni caso, in qualità di persona ben informata e di informatore, il giovane, ormai fattosi indio tra gli indios, svolgerà un ruolo non secondario nella spedizione. Il documentatissimo Violante ha buon gioco nel ricostruire la parte restante del viaggio con risalita del Paranà, fiume grande come il mare (tale il significato dell'idronimo in guaraní), ricco di diramazioni, canali, isole e isolotti, che, nell'impossibilità di distinguere il ramo principale da quelli secondari, ne rendevano ancora più difficoltosa la navigazione controcorrente. Al riguardo, lo studioso cita molto a proposito l'esperienza analoga di Adriano Colocci (1855-1941), «politico, giornalista ed esploratore marchigiano di Jesi che nel 1890 aveva percorso in battello la via dal Rio de la Plata al fiume Pilcomayo, affluente del Paraguay, con un itinerario pressoché identico a quello compiuto da Caboto quasi 400 anni prima» (Ivi, p. 115), tanto che i suoi appunti potrebbero essere tranquillamente riferiti alle impressioni provate dagli uomini di Solís e di Caboto. Nonostante le difficoltà, la spedizione riesce a inoltrarsi fino alla confluenza del Paranà col Coronda, che viene risalito fin dove vi confluiscono le acque del Carcarañá. Qui, nell'attuale provincia di Santa Fe, 75 km a Nord di Rosario, ha luogo l'edificazione di un villaggio di capanne difeso da una palizzata, diciamo pure di un forte, cui viene posto il nome di Santo Spirito, «retrovia logistica all'avanzata delle esplorazioni verso l'interno del continente», ma anche «primo centro di contatto e di aggregazione tra spagnoli e nativi sul Paranà» (Ivi, p. 117): qui «si officiò la prima messa, si seminò per la prima volta il grano e si realizzò la prima sepoltura» (Ivi, p. 121); qui, nel settembre del 1529, avrà luogo anche il primo scontro in Argentina fra nativi ed europei, a seguito del quale il forte, oggi oggetto di scavi archeologici, venne distrutto⁵. Non si trattava, tuttavia, di una colonia di cui Caboto era governatore,

«Piuttosto, il capitano generale era leader carismatico di fatto dei conquistadores e soprattutto dei nativi. Ha raccontato Ramirez che tutti gli indios della regione, di popolazioni e lingue differenti, erano accorsi per vederlo [...]. Caboto tra foreste, fiumi, paludi e acquitrini aveva costituito intorno a sé una sorta di dominio personale, destinato a durare fino a che avesse mantenuto il controllo sulle popolazioni locali» (Ivi, p. 119).

⁴ Il fiume era stato in parte esplorato da Magellano, che vi aveva inviato una caravella, credendo di aver trovato l'agognato passaggio a Sud-Ovest.

⁵ «Intorno alle rovine di Santo Spirito (...) si è sviluppato l'attuale Gaboto (già Puerto Gaboto), cittadina di quasi 3000 abitanti nella provincia di Santa Fe, fondata nel 1891» (Ivi, p. 117).

L'autore rinvia, suggestivamente, al dominio personale di Kurtz in *Cuore di tenebra*, romanzo che nel libro gli fornisce più di uno spunto per descrivere il contesto geografico e antropico in cui la spedizione ebbe luogo fra mille difficoltà e mille insidie, nel terrore continuo di essere sopraffatti da un nemico invisibile. Non a caso, il capitolo quarto, dedicato all'anno di permanenza tra il forte e San Lázaro, è intitolato *Dentro l'incubo (1528-1529)*, il successivo, con la partenza dei superstiti alla volta della Spagna, *Uscita dall'inferno (1530)*. E infatti, lo stesso capitolo quattro si apre con un passo di *Cuore di tenebra*, che, pur «evocando l'anabasi di Marlow nell'intrico fluviale del Congo alla ricerca di un Eldorado in avorio», potrebbe essere riferito ai sentimenti che «i conquistadores potrebbero aver provato nel percorso verso il loro sogno, districandosi tra isolette fluviali dentro un'aria greve, afosa e opprimente [siamo entrati in un clima tropicale], estranea alla loro esperienza quotidiana» (Ivi, p. 124).

Il prosieguo della storia è un intreccio di spedizioni, di incontri e di scontri, quasi un'immagine dell'intrico fluviale: un insieme di storie parziali ciascuna delle quali meriterebbe una narrazione a se stante. Intanto, lasciato con una galeotta e un brigantino il forte di Santo Spirito (23 dicembre 1528), prosegue l'avanzata verso il cuore del continente lungo il Paranà, risalito controcorrente, e poi lungo il Paraguay, una navigazione funestata dai continui agguati tesi dagli indios locali (di etnia timbu) ai chandris-guaraní che accompagnavano gli spagnoli, con conseguente rappresaglia contro un villaggio dei primi, che venne dato alle fiamme, e razzia di viveri e di abitanti: un'azione gratuita e controproducente, che alienerà definitivamente le iniziali simpatie degli indigeni nei confronti dei potenti stranieri. Nella foresta tropicale, inondata da piogge improvvise e abitata da puma e serpenti velenosi, perseguitati giorno e notte dai mosquitos, con le imbarcazioni che avanzano a remi o vengono trascinate con funi da uomini debilitati dalla fame, gli spagnoli devono soprattutto temere le insidie dei nativi, pronti a colpirli con frecce avvelenate nella prospettiva di un banchetto antropofagico. La relazione di Luis Ramírez è al riguardo molto eloquente (cfr. Ivi, pp. 127-128).

La navigazione fluviale prosegue fino al villaggio di Yaguaron, da Caboto ribattezzato Santa Ana, a Nord del punto in cui il Paraguay si immette nel Paranà, dove gli spagnoli sostano per circa un mese e dove, alla vista dei monili d'oro e d'argento dei nativi, si rinnova l'illusione di trovarsi a pochi giorni di marcia dalle montagne del "re bianco". Il 28 marzo 1529 la flottiglia si rimette in cammino per giungere, tre giorni dopo, alla foce del Paraguay, che viene risalito con invio in avanscoperta del brigantino al comando di Miguel de Rifos; tra gli uomini a bordo, Gonzalo e Juan Núñez de Balboa (fratelli di Vasco, lo scopritore del Pacifico) e Francisco del Puerto. L'imbarcazione giunge alla foce del fiume Hepetún, affluente del Paraguay (oggi *río Bermejo*, cioè "rosso", probabilmente perché fangoso)⁶, dove Rifos e altri uomini vengono invitati a tradimento alle

⁶ L'idronimo sembrerebbe derivare dal guarani *ipità*, "acqua rossa", in spagnolo *colorada* (Ivi, p. 134 n. 22; la traduzione "acqua colorata" è quello che i linguisti chiamerebbero un faux-ami).

case dei chandules per un banchetto di riconciliazione. In loro assenza il brigantino verrà attaccato all'improvviso con strage di spagnoli. Alla fine, i morti, tra i quali lo stesso Rifos e i fratelli Núñez, saranno diciotto, otto o dieci i feriti, non più di dodici i sopravvissuti (Ivi, p. 137). Una vicenda che a sua volta ne apre un'altra: se gli spagnoli sono stati traditi da Francisco del Puerto dopo una lite con Gonzalo Núñez, non v'è chi non veda una somiglianza con l'inganno ordito da Henrique, schiavo e interprete di Magellano, ai danni di Duarte Barbosa, di cui si sarebbe vendicato per non essere stato affrancato dopo la morte di Magellano, vendendolo a Humabon, sovrano di Cebu, che lo avrebbe assalito a sorpresa dopo averlo invitato a un banchetto (sull'analogia tra le due vicende, cfr. Ivi, pp. 139-140)⁷.

È a questo punto che la spedizione di Caboto si intreccia, inaspettatamente, con quella di Diego García, originario di Moguer, già membro della spedizione di Juan Díaz de Solís. Rientrando in Spagna dopo la morte del comandante, una delle tre caravelle della flotta resta indietro e si perde; undici uomini del suo equipaggio sono costretti a riparare a Los Patos, davanti all'isola di Santa Catalina, dove si integrano con gli indios guaraní; fra questi, Enrique Montes e Melchor Ramírez, che abbiamo già visto unirsi alla flotta di Caboto. Sembra che nel 1521 lo stesso García abbia comandato una nuova spedizione diretta al Plata per conto di re Manuel di Portogallo; in ogni caso, vi torna nel 1528 con una flotta che, come quella di Caboto, era destinata alle Molucche⁸ e per la quale era stato stipulato con Carlo V un capitolato analogo, ma meno restrittivo circa la possibilità di deviare dalla rotta principale per scopi esplorativi, commerciali e politici (Ivi, p. 147). Salpata da La Coruña nell'agosto del 1527, dopo una sosta in Brasile, la flotta aveva proseguito fino al Plata, risalendolo fino a imbattersi nelle navi che Caboto aveva lasciato alla fonda a San Salvador. Avuta notizia dei presunti successi ottenuti dal pilota mayor lungo il Paranà, García si dirige con due brigantini a Santo Spirito dove ha luogo l'incontro con Caboto. La rivalità fra i due comandanti si manifesta sin dall'inizio, con García che accusa Caboto di essersi intromesso in una "conquista" non sua, visto che solo a lui la Corona ha concesso l'autorizzazione a risalire il fiume di Solís. Allo scontro aperto viene tuttavia preferito un accordo temporaneo, anche se «La rivalità tra i due [...] era continuata nel prosieguo della spedizione, esplodendo infine

⁷ Intorno al 1542 Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, giunto nei pressi di Asunción, si sarebbe imbattuto in un «indio di nome Francisco, raccolto da cristiani e che viveva sulle rive del Paranà. Questo Francisco era in contatto con un capo indio chiamato Yguaron, il cui villaggio si trovava sul Paranà» (Ivi, p. 138). Di qui l'ipotesi che i due personaggi altro non siano che Francisco del Puerto e il capo indio Yguaron già conosciuti da Caboto e che il primo, naturalizzatosi definitivamente tra gli indios dopo l'eccidio, di cui, a questo punto, sarebbe stato responsabile, abbia tenuto a celare la propria identità facendosi passare per un indio cristianizzato (Ivi, p. 139).

⁸ Si sperava, tra l'altro, di poter riprendere contatto con la flotta di Loaysa, addirittura di ritrovare Juan Serrano, che si credeva ancora vivo e imprigionato dai portoghesi a Tidore, tanto che era previsto il pagamento di un riscatto.

nell'inchiesta condotta a Siviglia davanti all'"alcalde ordinario" il 16 agosto 1530 su istanza di Diego García stesso» (Ivi, p. 153). Di fatto, Caboto e i suoi vivevano da tempo in un'"atmosfera da incubo" (Ivi, p. 154): alla necessità sempre più impellente di viveri, per i quali si doveva ricorrere alla collaborazione dei locali, si aggiungevano la perdita di uomini e la frustrazione per non aver ancora messo le mani sulle favolose ricchezze metallifere della Sierra del Plata; uno stato di continua tensione che l'arrivo di Diego García con le sue pretese e le sue forze fresche e decisamente superiori doveva ulteriormente acuire. Fu così che nel luglio del 1528 viene rinviata in Spagna la caravella *San Gabriel* al fine di dare informazioni su quanto già esplorato (su di essa viaggiava anche la lettera al padre di Luis Ramírez) e di chiedere soccorsi umani e materiali⁹, mentre Caboto e García allestiscono spedizioni esplorative nel basso corso del Paraná.

È qui che si apre un nuovo episodio che assumerà un colore tra epico e leggendario: la spedizione di Francisco César, uomo di Caboto, alla ricerca di una strada che avrebbe condotto, via terra, ai giacimenti metalliferi. Partito a metà novembre 1528, César sarebbe giunto a una regione abbondante di greggi da cui i nativi ottenevano eccellenti tessuti e ricca d'oro e d'argento. Entrati in contatto col sovrano locale, gli spagnoli ne avrebbero ricevuto in dono «molti oggetti d'oro e d'argento e quanti abiti riuscissero a portarsi via, oltre a indios come guide e servitori» (Ivi, p. 163). Sarebbero quindi tornati a Santo Spirito trovandolo popolato, mentre sappiamo che non lo sarà fino alla sua distruzione, l'anno successivo, quando César riuscirà a tornare in Spagna insieme a Caboto. Avrebbero pertanto deciso di continuare la marcia fino a raggiungere il deserto di Atacama e il Cuzco, alimentando così la leggenda della terra che dal comandante della spedizione verrà chiamata "terra di Cesare": «un Paese mitico di cui si è andati alla ricerca fino al XVII secolo» (Ivi, pp. 163-164).

Del tutto leggendaria è, invece, la storia di Lucía Miranda connessa alla distruzione del forte di Santo Spirito, anche se di fatto ambientata nel 1532, tre anni dopo l'avvenimento. A raccontarla è lo storico Ruy Díaz de Guzmán (Asunción, 1559-1629), nipote, per parte materna, di un governatore spagnolo e di una guaraní, dunque un meticcio, e autore di una storia della scoperta e colonizzazione del Río de la Plata fino alla fondazione di Santa Fe (1573) intitolata *La Argentina* (Charcas, 1612), la stessa in cui si narra della vicenda di Francisco César, della quale peraltro è fonte unica. La protagonista, Lucía Miranda, sarebbe stata concupita in successione da due fratelli cacicchi e messa sul rogo, novella santa Lucia, per aver resistito, mantenendosi fedele al marito, Sebastián Hurtado, a sua volta, novello san Sebastiano, ucciso a colpi di freccia.

⁹ La nave arriverà in Spagna a metà novembre, ma le richieste vennero disattese, in parte perché era stata taciuta l'estrema necessità di rifornimento umano e materiale, in parte per l'avversione degli armatori a un ulteriore finanziamento anche a causa del cambiamento di destinazione del viaggio, che da commerciale si era fatto di conquista. Le notizie recate ebbero comunque un qualche effetto, essendo alla base dell'atlante di Diego Ribeiro, dove il forte di Santo Spirito figura ancora in mano spagnola.

In sostanza, l'eccidio della guarnigione di Santo Spirito e la distruzione del forte vengono interpretati alla luce di un ribaltamento dei ruoli: la sopraffazione e la violenza storicamente esercitate dai conquistadores vengono senz'altro attribuite ai nativi, che da vittime si trasformano in carnefici incapaci di dominare pulsioni sessuali e forza bruta. Si crea così un mito a giustificazione prima della conquista, poi dello sterminio dei nativi, che nell' Argentina di fine Ottocento sarà sistematico. Non a caso, tra il XVIII e il XX secolo il teatro e la narrativa si impadroniranno della leggenda, che verrà sfatata solo nel 1892 e di cui Violante illustra le diverse versioni, svelandone l'ideologia attualizzante (cfr. in particolare, Ivi, pp. 170-172).

La causa dell'assalto al forte e della sua distruzione, mentre Caboto e García si trovavano a San Salvador prima di riprendere l'esplorazione già tentata da Francisco César, andrà, naturalmente, cercata nel clima di diffidenza e di ostilità reciproca che si era ormai instaurato fra i nativi e gli spagnoli, di fatto degenerato in alcuni atti di violenza. Il resto lo hanno fatto la debolezza delle difese e il panico che si è immediatamente diffuso tra gli ottanta uomini rimasti a guardia del forte. Il racconto della «vera fine di Santo Spirito» (Ivi, pp. 172-181), scrupolosamente fondato sulle deposizioni dei testimoni, illustra a sufficienza l'inconsistenza di quella guardia e l'assenza di un piano di contrattacco da parte di uomini occupati più a mettersi in salvo che a organizzare una qualche difesa: gli spagnoli si precipitano, nudi e senza armi, verso i brigantini, dei quali solo due, con cinquanta sopravvissuti, riescono a raggiungere San Salvador, dove Caboto aprirà subito (12 ottobre 1529) un'inchiesta giudiziaria per l'accertamento delle responsabilità, in particolare del comandante del forte, Gregorio Caro. In questa situazione, venuta meno la possibilità di una campagna di esplorazione verso l'interno, l'alleanza, già precaria, tra Caboto e Diego García si incrina definitivamente: García parte per primo, seguito da Caboto, ormai tenuto sotto scacco dai nativi, che impediscono l'approvvigionamento delle navi. Passato da San Salvador a San Lázaro, nella vana attesa del ritorno dei brigantini di Antonio de Montoya inviati a Los Lobos alla ricerca di carne di foca, il 22 luglio 1530 il capitano generale decide di salpare per la Spagna a bordo della *Santa María del Espinar*, con la malconcia *Trinidad*, che resta indietro¹⁰. Viene così tentato il recupero dei tre uomini – Rojas, Rodas e Méndez – esiliati sull'isola di Santa Catalina, che però non saranno trovati¹¹.

¹⁰ La nave, dopo essere stata riparata e approvvigionata nella baia di Los Patos, raggiungerà le Azzorre e di qui, nel settembre del 1530, la Spagna insieme agli uomini inviati a Los Lobos che Caboto si era rifiutato di cercare nonostante l'avvistamento di una croce e di segnali di fumo, avanzando l'ipotesi, poi rivelatasi falsa e pretestuosa, che non si trattasse di una richiesta di aiuto e che l'invio di una scialuppa di recupero sarebbe stato difficoltoso a causa di una burrasca imminente (Ivi, pp. 193-195).

¹¹ Al loro posto verranno recuperati un tale di nome Durango, disertore della *San Gabriel* di Rodrigo de Acuña, la nave che si era staccata dalla flotta di Loaysa, e un nero di nome Pacheco, superstite della flotta di Juan Díaz de Solís. Quanto ai tre esiliati, era corsa la voce che Rodas e Méndez sarebbero morti annegati mentre a bordo di una canoa

Caboto sbarcherà a Sanlúcar de Barrameda il 22 luglio 1530 con circa settanta uomini raccolti fra i membri dei vari equipaggi della flotta, oltre che «un gran numero di nativi ridotti in schiavitù comprati (quasi tutti) o catturati (qualcuno) per ripagare almeno in parte gli armatori delle spese sostenute e l'equipaggio per il suo mesto ritorno senza il bottino sperato e probabilmente timoroso di restare anche senza il salario dovuto, come immancabilmente si verificherà» (Ivi, p. 207). Da questo punto di vista, il viaggio è stato meno fallimentare di quanto si potrebbe immaginare quando si pensi alle perdite superiori subite dalle flotte di Solís, Magellano e Loaysa, peraltro senza che nessuno dei tre comandanti potesse fare ritorno (Ivi, p. 208). Ciò non toglie che al rientro a Siviglia Caboto dovette subire una serie di processi che ne mettevano in discussione l'attitudine al comando e il comportamento tenuto nei confronti degli equipaggi che gli erano stati affidati, per non dire del mancato rispetto degli accordi con la Corona e con gli armatori, dal momento che alla rotta prevista per le Molucche era stata preferita un'esplorazione dalle prospettive quanto mai incerte all'interno del bacino del Plata-Paraguay; questo mentre Francisco Pizarro aveva già scoperto per proprio conto una via più rapida e meno costosa per raggiungere l'impero inca muovendo da Panama, dunque dallo stesso Pacifico (Ivi, p. 191).

I processi, comprensivi di un'informativa richiesta dalla regina consorte Isabella d'Aviz, che nella momentanea assenza del marito Carlo V era reggente per il regno di Spagna, dureranno otto lunghi anni, dal 1530 al 1537, producendo una mole di atti che nel libro occupano per intero il capitolo sesto (Ivi, pp. 211-273), dove vengono puntualmente analizzati e valutati. Il 31 luglio 1530 Caboto venne imprigionato nell'arsenale di Siviglia, poi, dietro le pressioni della regina, sottoposto a una blanda custodia presso la corte. Seguì la condanna a uno, poi due anni di esilio da scontarsi a Orano, che però non fu mai eseguita, cui si aggiunse il parziale risarcimento nei confronti di Rojas e delle sorelle dei Méndez (a Martín Méndez si aggiungeva il fratello minore Hernán). Di contro, il comandante venne assolto dall'accusa più grave di non aver proseguito verso le Molucche, mentre una pietra tombale fu posta sugli altri reati, già espiati con la detenzione a corte. Ciononostante, Caboto aveva continuato a percepire lo stipendio di *piloto mayor* e di capitano, a cui la regina aveva fatto aggiungere altro denaro per far fronte alle spese processuali. Si aggiunga che le navi vennero vendute per ordine della stessa Isabella in modo da ripianare, almeno in parte, i debiti contratti con gli armatori, che a loro volta si rifecero sugli equipaggi, a cui non furono pagati gli stipendi.

Soppesati i pro e i contro, agli occhi dei contemporanei l'impresa di Caboto doveva essersi «rivelata un fallimento totale, paragonabile a quello di

lasciavano l'isola, dove la convivenza con Rojas era divenuta insopportabile; quest'ultimo, invece, dopo essersi diretto da Los Patos al possedimento portoghese di San Vicente, rientrerà in Spagna con Diego García de Moguer.

un'azienda finita in bancarotta» (Ivi, p. 273). Guardando con gli occhi dello storico, non si può tuttavia dimenticare il primato della ricognizione di una parte del bacino del Plata-Paraguay, con esplorazione del Paranà fino alla sua confluenza col Paraguay e con risalita di quest'ultimo fino nei pressi di Asunción: fondata il 15 agosto 1537 durante la spedizione di Pedro di Mendoza, la cui colonizzazione della regione del Plata, con fondazione di Buenos Aires nel 1536, trova un antecedente diretto in quella di Sebastiano Caboto. Non è invece facile tracciare un ritratto a tutto tondo del comandante;

«Dall'operato di Caboto non emergono costanti di comportamento, utili a tentare di individuarne la personalità, sempre sfuggente. Piuttosto, appaiono tante sfaccettature, talora intrinsecamente contraddittorie, a conferirgli un'immagine riflessa come ricavata da frammenti di specchio, nell'impossibilità di intravedere una figura intera. Tanto che talora Caboto si è rivelato audace, a volte codardo; qualche volta, a seconda dei giudizi discordanti su di lui, è stato definito esperto cosmografo e nell'arte della navigazione, mentre altrimenti incompetente e inidoneo a svolgere il suo mestiere; in certe circostanze capo autoritario esigente obbedienza cieca e assoluta, in altre disponibile al dialogo; ora duro e inflessibile fino a infliggere pene pesanti anche per mancanze lievi, ora al contrario eccessivamente indulgente (Ivi, pp. X-XI).

Mancano le prospettive di evangelizzazione di un Colombo o anche di un Magellano, che nell'isola di Cebu fa battezzare un malato grave, facendolo guarire con conseguente distruzione degli idoli; assenti le raffigurazioni edeniche del paesaggio, come è assente il mito del buon selvaggio, novello Adamo. Come osserva Violante,

«[i nativi] vengono presi in considerazione solo a proposito della loro utilità o meno per le esigenze degli spagnoli; se possono provvedere al sostentamento, se impiegabili come manovalanza, come forza militare alleata contro popoli ostili, come fonte di informazioni o guide verso le terre aurifere e argentifere... Nemmeno il loro cannibalismo è stato ritenuto un valore negativo in sé e per sé: nessuna considerazione etica su tale pratica, piuttosto una sua implicita accettazione quando popolazioni antropofaghe potevano risultare opportuni alleati (Ivi, pp. XI-XII).

Si tratta di un «approccio pragmatico» (Ivi, p. XII), proprio di un'epoca in cui l'entusiasmo che ha accompagnato i primi viaggi di scoperta comincia a incrinarsi, se non si è già incrinato, dinanzi all'inevitabile disincanto prodotto da una natura sempre più sentita come ostile, quasi un'incarnazione dell'ostilità – ora manifesta, ora presagita – di popolazioni di cui si ignora tutto, ma i cui segni occorre saper decifrare, se si vuole sopravvivere. Una sensazione opprimente di assedio, di lotta impari con un nemico (naturale o essere umano) sempre in agguato, che, come ho anticipato, Violante affida alla voce di Marlow, il personaggio-narratore che in *Cuore di Tenebra* va alla ricerca di Kurtz, con felice sovrapposizione tra il Congo e il Paranà-Paraguay, tra le foreste africane e quelle

tropicali del Sudamerica. Manca purtroppo la voce di un contemporaneo, meglio se testimone diretto della spedizione, a meno di non affidarci alla lettera di Luis Ramírez, che però, stando ai brani riferiti nel libro, appare infarcita di luoghi comuni diffusi nella narrativa di viaggio del primo Cinquecento; e lo stesso si può dire di quel poco che è dato raccogliere da altri frammenti¹².

Il libro di Violante si conclude con un approfondimento di Mario Moiraghi sulla localizzazione di Santa Ana (*Santa Ana e il cacicco Yaguaron sulle acque del Paraná*; Ivi, pp. 283-286), seguito da un'appendice iconografica e cartografica: un modo fattuale per chiudere una monografia costruita su una ricca base documentaria interpretata con intelligenza e passione, fondamentale per chi voglia ricostruire il contesto storico della spedizione di Caboto in Sudamerica e dei viaggi che con quella si sono a vario titolo incrociati.

BIBLIOGRAFIA

Antonio Violante, *Giovanni Caboto. El gran armirante verso il sogno del Catai*, Milano, Le Monnier Università, Mondadori Education, 2022.

Id., *Sebastiano Caboto. El piloto mayor e la sua armada dalla Spagna all'incubo del Paraná*, Milano, Le Monnier Università, Mondadori Education, 2024.

¹² Un esempio per tutti: sulle rive del Paraná, a 30 leghe da San Lázaro, vive una tribù di nativi chiamati *gyrandos* che corrono più veloci di un cavallo (Ivi, p. 114); non diversamente, i *querandies*, popolazione di cacciatori del Nordest delle pampas argentine oggi estinta, «sono tanto agili da raggiungere un cervo a piedi» (Ivi, p. 122), annotazioni, soprattutto la prima, che Violante fa risalire a Plinio il Vecchio, che le applica ai trogloditi, ma che per i viaggi al Nuovo Mondo passano anche attraverso la *Lettera a Piero Soderini* attribuita ad Amerigo Vespucci, per la quale ho a suo tempo rilevato che si tratta di un tema noto anche alle canzoni di gesta francesi a sottolineare la ferinità dei saraceni, il loro essere “altri”. Non meno topica è la meraviglia mostrata dai nativi che alla vista delle navi si affollano sulla riva: «andai all'insù per quello [il Río de la Plata] più di secento leghe trovandolo sempre bellissimo, et habitato da infiniti popoli, che per meraviglia correvano a vedermi». Così avrebbe detto Caboto, ormai anziano, a un anonimo gentiluomo, che avrebbe poi riferito queste parole a Ramusio in un convegno di eruditi tenutosi nella villa di Girolamo Fracastoro sul lago di Garda. L'episodio è commentato nelle ultime pagine dedicate alla storia del viaggio (Ivi, pp. 208 e 210); nel caso di Caboto, può darsi benissimo che vi si possa ravvisare «una sorta di culto della sua personalità» (Ivi, p. 210), purché si precisi che si tratta di un motivema ben presente nella stessa *Lettera al Soderini*. Infine, gli uomini dal muso di cane di cui si legge in una lunga didascalia del mappamondo di Caboto (a stampa nel 1544), riferita per intero a p. 275. Anche in questo caso, il particolare non è privo di antecedenti: i cinocefali che Marco Polo confina nell'India inospitale (le isole Andamane) e che Colombo segnala nel diario di bordo del primo viaggio alla data 26 novembre. E una variante saranno gli uomini con la testa di porco di cui nella legenda n. 11, dove però non si tratta del Sudamerica, ma dell'Asia settentrionale (Ivi, p. 276).

