

CONSUELO VARELA  
(Coord.)

CONGRESO INTERNACIONAL  
CRISTÓBAL COLÓN, 1506-2006  
HISTORIA Y LEYENDA

UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA  
SEDE IBEROAMERICANA SANTA MARÍA DE LA RÁBIDA  
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA  
CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS - EEHA

PALOS DE LA FRONTERA (Huelva)  
2006

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y su distribución.

Portada: JUAN CARLOS CASTRO CRESPO

- © UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DE ANDALUCÍA  
Sede Iberoamericana de Santa María de La Rábida
- © EXCMO. AYUNTAMIENTO DE PALOS DE LA FRONTERA
- © CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS - EEHA

ISBN: 84-7993-037-3  
Depósito legal: SE-3924-06  
Impreso en España  
Impresión: El Adalid Seráfico S.L.L.  
Maquetación: Juan Gallardo Blanco

# “...Porque le Indias no se pierdan...”.

## Gli italiani sulle navi di Colombo

GABRIELLA AIRALDI  
Universidad de Génova

Come è stato giustamente detto, solo il dominio del mare consente il dominio del mondo. Servono a poco, infatti, cavalieri ed eserciti se non ci sono navi e uomini di mare capaci di portarli dappertutto. Tuttavia il mare ha un posto singolare nella storiografia sul medioevo. Le sue vicende sono un luogo battuto solo da specialisti che hanno finito per dissolvere nell'astrazione di ricerche di settore la potenza evocativa della storia e delle storie che lo riguardano, affidando al mito tutte le suggestioni che potevano venirne. Solo la cultura anglosassone (ovviamente solo per l'età moderna) ha recuperato questa essenziale dimensione dell'esperienza umana. Espansione europea e globalizzazione si avviano nel cuore del medioevo, ma ciò ancora ci è ignoto perché non conosciamo quasi nulla di chi va per mare in quel tempo lontano e, in realtà, poco sappiamo di Colombo e degli uomini che lo accompagnano nei suoi viaggi.

Ancora una volta siamo caduti nella trappola tesa dagli uomini del medioevo. Anche la storiografia più recente, infatti, continua a seguire la tradizione codificata dagli studi d'impianto continentale e preferisce indagare separatamente sulla figura del cavaliere e su quella dell'uomo d'affari. Dimentica però che, proprio nel medioevo, appare precocemente nel mondo mediterraneo una figura peculiare, che racchiude in sé la doppia natura del guerriero e dell'uomo d'affari. La si incontra, tuttavia, con caratteristiche analoghe, solo in due ambiti culturali, quello genovese e quello catalano; tra le due, la prima e più durevole è la genovese, in cui l'intreccio tra business della guerra e della finanza s'innesta profondamente nella storia internazionale fino a diventare, tra la fine del Quattrocento e le prime decadi del Seicento, la colonna portante della “repubblica internazionale del denaro” e il braccio armato dell'Impero asburgico. D'altra parte, nell'età di Colombo il duello tra genovesi e catalani s'identifica perfettamente ancora nella giostra

delle vicende del Regno napoletano e investe comunque la stessa biografia dell'Ammiraglio, anche se sarà proprio il suo viaggio a segnare la conclusione

Tuttavia la ricerca di nuovi mercati, praticata con forza in età medievale, é condotta con l'apporto determinante degli uomini di pochissime città libere della penisola italiana e, con qualche ritardo dai catalani, più vincolati dal dirigismo monarchico. Essi sono gli unici però in grado di operare, in ambito politico ed economico, marittimo e mercantile, nel Mediterraneo e nel Meridione italiano, sicché loro soltanto rappresentano per genovesi e liguri l'altra voce forte dell'età medievale fino a fare del regno napoletano ancora per Andrea Doria (ma, come vedremo, anche per Colombo) un elemento dirimente nell'ambito delle scelte politiche.

A favore dei genovesi gioca anche il fatto che Barcellona attraverso un lungo periodo critico proprio mentre essi rafforzano ulteriormente il loro asse con i castigliani, perseguendo con sempre maggior tenacia la loro tradizionale politica di infiltrazione mediante l'offerta di servizi guerreschi e finanziari in cambio di privilegi, monopoli, feudi. La salda intesa consente loro di giocare contemporaneamente (e come d'abitudine) pure sul fronte islamico, come attesta l'esistenza del *Liber damnificatorum in regno Granate*. La confermata viene peraltro dal castigliano *Libro dei privilegi concessi ai mercanti genovesi stabiliti in Siviglia*, un unicum per ciò che riguarda i rapporti con stranieri, che ha come data d'inizio il 1251 e cioè l'anno della presa di Siviglia<sup>1</sup>.

In ogni caso la Corona aragonese, certamente fino al trattato franco-spagnolo di Granada del 1500, continua a svolgere un ruolo importante. In questo senso la vicenda di Colombo e i suoi stessi movimenti assumono, prima e dopo il grande viaggio, una rilevanza notevole. La grande finanza genovese e ligure –la più potente in termini di ricchezza e, da secoli, la più ramificata sul piano internazionale ad alto livello– schiera in quest'età tre papi e un numero considerevole di cardinali, che controllano in parte anche la nomina di Alessandro VI Borgia. Il mercato e la finanza hanno le loro regole e il gioco aperto sull'Atlantico non esclude che si operi per difendere

---

<sup>1</sup> Sui temi analizzati in questa parte cfr. Airaldi, G.: *Guerrieri e mercanti*, Torino, 2004 e id. *Cercando l'Oriente si trova l'Occidente*, in Airaldi, G.- Parma, E.: *L'avventura di Colombo, Storia, immagini, mito*, Genova, 2005, pp.13-39 e la bibliografia ivi citata.

il più grande porto del Mediterraneo. A quel tempo la battaglia è aperta su molti fronti e si sa che, fino al decisivo revirement di Andrea Doria, e nonostante i suoi cospicui interessi iberici e oceanici, i genovesi non desistono dal guardare alla Francia. Solo dopo il 1528 e dopo la fallita congiura dei Fieschi del 1547, la decisa opzione filospagnola di un'élite genovese ormai unita segnerà l'avvio del predominio spagnolo in Italia e in Europa, ma anche quello genovese nell'Impero.

L'intreccio di questi elementi si legge perfettamente nella biografia di Colombo, se la si libera dall'imprinting genovese-castigliano, nella quale è stata avvolta fin dai primi momenti, che ha ridotto altri aspetti della sua vicenda a semplici questioni di dinieghi portoghesi o di antipatie fernandine e alessandrine. Ma nel momento in cui i capitalisti genovesi sanciscono definitivamente la loro alleanza con la Corona castigliana, con la quale si garantiscono il passaggio dall'Europa all'America, l'accoglienza a Barcellona dell'ammiraglio reduce dal primo viaggio assume un sapore simbolico: i giochi non sono ancora chiusi e tutti lo sanno, compreso Colombo.

In qualche misura l'ostinazione con la quale ancora oggi si persegue l'ipotesi di un Colombo catalano a fronte di un Colombo genovese affonda le radici nell'affinità di fondo che lega queste due culture discordi e ostili, eppure legate da profonde analogie. Fortunatamente per i genovesi la loro costante incapacità e la loro caparbia volontà di mantenersi sempre "senza stato" (l'unico vero stato per loro è l'unione delle "Compere di san Giorgio" confluita nel Banco di San Giorgio, che ratifica il primato dei loro "alberghi"-azienda), che li spinge perfino a preferire temporanee signorie straniere a un signore o un principe locale, ne consolida l'azione e li favorisce enormemente nella corsa al controllo dei mercati prima in Eurasia e poi sull'Atlantico rispetto ad altre forze europee, soprattutto a quelle italiane possibili concorrenti. Anche fare dei "mercanti italiani" una categoria sui generis, buona per tutti gli usi è incongruo; le loro storie, i loro metodi e l'incidenza sul piano internazionale sono completamente diversi.

\* \* \*

Secondo la *Cronaca Compostelana* i genovesi compaiono sulle coste dell'Atlantico come costruttori di galee e marinai già nei primissimi anni del XII secolo. Essi certamente combattono contro i saraceni per conto del vescovo di Santiago, ma è indubbio che certamente non fanno solo quello. Nello

stesso momento però vediamo che la figura del “capo missione” Ogerio corrisponde perfettamente a quella di Guglielmo Embriaco, a sua volta “capo” genovese in Oltremare, console del nascente Comune, guerriero e uomo d'affari capace di distruggere le sue galee per farne torri da guerra da portare sotto le mura di Gerusalemme, di contribuire alla conquista di Cesarea e di altre località sul litorale siro-palestinese e, infine, di diventare il capostipite di una signoria che, ramificata al di qua e al di là del Mediterraneo, si apre, insieme con altre grandi famiglie genovesi, al contatto col mondo<sup>2</sup>.

Esattamente due secoli dopo –il primo febbraio 1317– dom Dinis, re di Portogallo, sceglie, come *almirante moor* il genovese Manuele Pessagno. I privilegi mercantili del genovese, ma ben presto naturalizzato Pessagno (oltre ai feudi e alle esazioni impositive anche l'esercizio della libera attività mercantile e marittima e cioè piratesca e corsara), assomigliano non poco a quelle che Colombo concorda con la Corona castigliana nelle capitolazioni di Santa Fe. È fondamentale ricordare in questa sede che Manuele deve anche impegnarsi ad avere sempre presso di sé venti uomini “sabedores de mar”, espressione di per sé abbastanza rivelatrice. In quegli stessi anni il genovese Benedetto Zaccaria, che ha a disposizione una sua flotta ed è il famoso vincitore della battaglia della Meloria (1284), dopo aver pirateggiato nel mare greco per conto del *basileus* bizantino ottenendone in monopolio l'allume di Focea e aiutato la Corona aragonese in funzione antiangioina in Sicilia nella vicenda del Vespro nonché difeso fino alla fine le morenti colonie levantine a Tripoli (per tacere del resto), diventa *almirante mayor* castigliano. Tuttavia, dopo la vittoriosa battaglia di Tarifa, passa ad offrire i suoi servizi a Filippo IV di Francia, per il quale stende anche un interessante progetto di “blocco continentale” antinglese. Più tardi gli imperatori della casa d'Asburgo, che si accordano con Andrea Doria e i suoi alleati per il controllo del Mediterraneo e per gli “asientos” navali e finanziari, non fanno nulla di diverso da quanto già hanno fatto gli Hohenstaufen tre secoli prima. Perfino il grande Federico II si è scelto ammiragli genovesi tra gli Spinola e i de Mari nel momento in cui ha deciso di scatenare la sua offensiva contro gli imbattibili genovesi. Benchè gli storici francesi non amino ricordarlo, Luigi IX di Francia si serve

---

<sup>2</sup> Airaldi, G.: *Guglielmo e la saga degli Embriaci*, Genova, 2005 e Lopez, R.: *Benedetto Zaccaria*, Genova, 2003 (ma 1938).

di due ammiragli genovesi (ma anche dei denari genovesi) nel momento in cui decide di andare in crociata. La prima citazione dell'uso di una carta marina si incontra proprio sulla nave genovese "Paradiso"; la prima citazione di navi mediterranee costantemente in movimento tra il Mediterraneo e le Fiandre nel 1277 è ancora oggi quella che riguarda il già ricordato Benedetto Zaccaria; e sempre a quegli anni, tra il 1297 e il 1298, risale il viaggio *ad partes Indie* tentato da Ugolino e Vadino Vivaldi.

La storia non cambia neppure con i cambiamenti di regime genovesi. Mentre la dinastia dei Pessagno prospera, s'inquarta con le famiglie locali e funziona da richiamo, la gente "nuova" di Genova, salita al potere nel 1339 con la nascita del dogato genovese, –i cosiddetti *populares*– aggiunge soltanto altri nomi ad un sistema che resta immutato. Ecco, infatti, comparire sulla scena occidentale, tra la Manica e l'area spagnola, Egidio Boccanegra, il *Blackbeard* cantato da Laurence Minot, uomo di mare odiato e temuto dagli inglesi. D'altra parte da sempre anche sul côté islamico i genovesi mettono in atto comportamenti analoghi.

Alle spalle di Colombo c'è dunque una storia lunga degli ammiragli genovesi. Dopo di lui Andrea Doria dimostrerà che la storia non si è certamente conclusa.

A questo punto è evidente che non si tratta né di azioni individuali né di fatti casuali, ma di una catena di fatti analogici, leggibili in una spazialità ampia e in una cronologia di lunga durata. Siamo dunque in presenza di un "fenomeno di struttura", che va esaminato come tale. Solo su questa base si può affrontare con qualche coerenza il tema di Colombo in relazione alla presenza di italiani nei suoi viaggi. Occorre farsi qualche domanda in più su questi ammiragli genovesi e chiedersi chi siano gli "stranieri" che occupano quelle posizioni, come e perché ciò avvenga e perché anche Colombo sia della partita.

Conviene innanzitutto non farsi troppo distrarre dalla tipologia dei documenti che li riguardano. Come si è detto, di solito chi ne parla risolve la questione un po' sbrigativamente, inquadrandoli come gente che va "a servire". Quest' espressione richiama però solo la parte formale del documento, essenziale ma non determinante alla verifica del dispositivo dell'atto. Per muoversi correttamente, basta prendere in esame l'analogia terminologia impiegata in precedenza nelle concessioni di quartieri e attracchi portuali in area colo-

niale mediterranea. Anche in questi casi si parla di privilegi rilasciati in cambio di una “fedeltà”, che si articola in base ai canoni del tempo. Ma non bisogna fermarsi al piano formale. Quando la proprietà e la gestione dei capitali, del naviglio e del commercio stanno da una parte, il contratto tra i baroni oltremarini e i cosiddetti mercanti “italiani”, vale a dire genovesi e, ma con sfumature diverse, veneziani e pisani, è certamente steso su base paritaria, anche se si tratta da una parte di istituzioni e dall’altra di privati, come capita quasi sempre nel caso genovese. Senza capitali e senza tecnici in grado di gestirli, senza tecnici del mare, si finisce per pagare i propri debiti con concessioni di entrate, terre e monopoli. Ciò significa che inevitabilmente si è oggetto di pressioni. Ovviamente al tempo di Colombo ci si può bilanciare ancora un po’ tra capitali ebraico- conversi e cristiani, come capita alla Corona castigliana, ai “grandi” del regno e ad altre Corone europee, ma la convergenza d’interessi in apparenti condizioni di equilibrio è solo apparente. La storiografia, infatti, ha dimostrato che si opera in ogni momento e da secoli sotto la pressione delle lobbies che controllano uomini, capitali e almeno una parte degli strumenti. È infatti quello che accade a Colombo e all’intervento finanziario nel suo primo viaggio da parte del duo formato dal converso Santángel e dal cristiano genovese Pinelli, tesoriere della Santa Hermandad e “depositari” in diverse aree spagnole della “cruzada”. L’azione della potente combinazione tra capitale converso e cattolico è ancora fortissima in quel momento e, per fare un esempio, non è certo casuale il matrimonio del Pinelli con la figlia del converso Alfonso de Caballeria, al quale il messinese Niccolò Scillacio dedica la sua operetta latina sulla scoperta.

Più tardi, nel corso degli altri viaggi, si assisterà ad un progressivo rafforzamento e a un più radicale intervento della lobby genovese, che indubbiamente si è rafforzata a seguito della grande diaspora ebraica del 1492. Quest’azione vede in prima linea alcuni dei maggiori “alberghi” genovesi, alcuni tra i più antichi nomi, una nutrita serie di loro “dipendenti”, e, indirettamente, anche i papi liguri, che vi sono collegati per le parentele che li coinvolgono. Ci sono tutti i nomi, che s’incontrano in ogni fase della vita di Colombo a Genova, a Lisbona, a Madera e in Castiglia e poi in America (dove Grimaldi e Cattaneo vanno già con lui). Ci sono i nomi degli Spinola, dei Doria, dei Fieschi, dei di Negro, degli Usodimare, dei Centurione, e dei loro parenti Pinelli, dei Cibo e dei della Rovere. Gli forniscono aiuto e capitali, ma con prudenza e segretezza almeno fino al terzo viaggio e insieme con



quei fiorentini che rappresentano un elemento collaborativo, come dimostra Colombo stesso con le sue amicizie (compresi Berardi e Vespucci) e con la parentela acquisita con la nota e antica casata fiorentina dei Bardi. Si tratta di una collaborazione, che si realizza anche al di fuori della Penisola iberica e di cui si vedranno gli effetti anche al momento dell'elezione di Carlo V<sup>3</sup>.

La sottile e non facilmente individuabile azione della lobby genovese ha però anche altre radici e soprattutto ben altre finalità che non quelle assistenziali nei confronti dell'uomo Colombo. Balza immediatamente agli occhi una questione fondamentale a quell'epoca, in cui il ricambio sociale non esiste, ed è questione di grande importanza per capire come va la vicenda colombiana e come funziona, al di là della casualità, la partecipazione italiana agli equipaggi delle sue navi. Si tratta della varietà di componenti sociali che si raccolgono sotto l'etichetta della parola "ammiraglio", temporaneo o ereditario che sia quest'ufficio. È evidente allora che si è in presenza di quell'"aristocrazia della vela", che si forma solo in base ad un duro apprendistato condotto direttamente sul mare, qualunque sia l'origine sociale dell'uomo che lo pratica. Lo fa e lo racconta Giannadrea Doria, che naviga con Andrea; ma anche Colombo ne parla come di una via privilegiata per arrivare alla conoscenza e non restare "un povero marinaio ignorante", come dice lui stesso ai Re.

La famiglia di Domenico Colombo muove dalla Fontanabuona, e cioè dalla banlieue genovese sotto il controllo dei Fieschi, prima verso Quinto e poi verso il centro cittadino, dove va ad abitare in case di pertinenza dell'abbazia di Santo Stefano, allora patrocinata dai Fieschi. Vive anche una puntata savonese utile per capire quanto il termine "migrante" si adatti ai liguri e quanto poi i Colombo saranno sempre favoriti dagli appoggi che vi trovano, compresi quello dei della Rovere, due volte papi. Apparentemente immerso nell'esercizio di un'attività artigianale –quella laniera– per nulla legata al mare, il clan dei Colombo (in questo caso il ramo di Domenico) esprime infine un individuo in grado di sviluppare grandi capacità marinare. Ma la storia

---

3 Cfr. Grendi, E.: "Profilo storico degli Alberghi genovesi", in id. *La repubblica aristocratica dei genovesi*, Bologna, 1987, pp. 49-104; Doria, G.: "Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know-how dei mercanti-finanziari genovesi nei secoli XVI e XVII", in id. *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova, 1995, pp. 91-156; Airaldi, G.: *Guerrieri e mercanti cit.*, pp. 179-200; Airaldi, G.: "El ingenioso capitalista y su contribucion a la idea de Europa", in *La Mediterrània i la idea d'Europa*, Valencia, 1995, pp. 43-52.

di Cristoforo e di suo fratello Bartolomeo non ha nulla di originale, dice Jacques Heers, segnalando la vicenda di Colombo come esemplare. Al di là di altri fattori, la riuscita dell'operazione americana è il risultato di componenti specifiche, proprie dell'ambito in cui l' Ammiraglio è nato e si è formato, a cominciare dal duro apprendistato maturato in condizioni dettate dalla natura e dalle particolari circostanze socioeconomiche. Nulla di strano dunque nel passaggio compiuto dai due fratelli dall' esercizio dell' "arte" laniera al mare. Lo conferma gli storici genovesi dell'epoca, i quali descrivono questa origine e questa origine come perfettamente normale.

Genova, città totalmente *jetée à la mer*, ha ben poco in comune con altre città marittime, anche con le sue più accanite concorrenti. Innanzitutto, diversamente da Pisa, Napoli, Marsiglia, Venezia o Barcellona, i genovesi debbono cercare ogni cosa lontano da sé. Tutto è condizionato dalla navigazione più o meno lontana, tanto per gli scambi, quanto per la pesca e per gli incontri. La città si affaccia su un golfo poco riparato, che getta subito il marinaio su un mare aperto e ostile. Nel 1470, proprio negli anni di Colombo, Anselmo Adorno, membro di una famosa stirpe genovese ormai radicata in un network mondiale ai più alti livelli, passando da Genova nel corso di un viaggio dalle Fiandre –ove ormai risiede da generazioni– alla Terrasanta, sottolinea i meriti e le peculiarità della navigazione genovese e le ragioni dei suoi successi: "Le navi dei genovesi sono condotte con abilità e prudenza da marinai che provengono dalle loro Riviere, sobri e contenti di poco, rotti all'arte marittima. Le altre nazioni marittime permettono che le loro navi siano montate da marinai stranieri e venuti da fuori. Costoro non sono per nulla solidali quando bisogna far fronte ai pericoli, nè così rapidi nell'azione, perchè non sono stati nutriti nella loro arte dalla loro giovinezza e non hanno l'esperienza dei marinai genovesi". Bisogna qui tornare a ricordare le parole di Colombo: "Cominciai a navigare in giovanissima età..." per capire quale ruolo determinante egli attribuisca alla navigazione, che induce l'uomo alla curiosità per il mondo, lo spinge alla conoscenza e alla comprensione del mondo.

A Genova, come è noto, la navigazione non ha nulla a che vedere con lo stato, che non ha neppure flotta. Il capitano-*patronus* ("master and commander") della nave è quasi sempre costruttore, armatore, imprenditore dei trasporti e comandante in mare. Conosce la sua nave fin dal momento della costruzione, dal contratto con il maestro d'ascia a quello steso per l'eventua-

le formazione della società a carati sulla proprietà del natante (un'altra specialità genovese); tratta con negozianti e sensali e, infine, decide il carico, l'itinerario, i porti di scalo e i tempi di sosta. Lo spirito di avventura e di scoperta, caratteristico dei genovesi, unito alla loro perizia marinara, che consente di costruire un nuovo sistema insulare nell'Atlantico, mettendo ancora una volta assieme la guerra, il commercio e l'esercizio di cariche locali con il concetto di investimento, si costruisce però anche su altri elementi<sup>4</sup>.

Il loro noto istinto guerresco cresce in misura maggiore e con più pervicacia che in ogni altra città italiana, forse perché ogni clan familiare rappresenta con i suoi alleati un partito, sfociando in perenni guerre di fazione e facendo degli esiliati politici preziosi ammiragli di flotte nemiche o pericolosi pirati. La storia di Monaco, Chio o del mar Nero lo dimostra. Il naviglio genovese si muove dalle Fiandre fino al mare d'Azov in totale libertà, senza rotte prefissate dallo stato, diversamente da quel che capita a Venezia. La libertà individuale del *patronus*, che viaggia *per costeriam* anche sei mesi senza riguadagnare Genova, ne fa una figura forte e polivalente. Lo rende padrone del mare e dei tempi marittimi. Il primo viaggio di Colombo, durato all'andata cinque settimane scarse, è nulla di fronte agli anni trascorsi in mare da lui stesso e dalla sua gente. È così che i genovesi si abituano ad incontrare ad ogni sosta gente diversa, un tirocinio che li prepara a non stupirsi mai di fronte alla "scoperta". D'altra parte tenere il mare per tanto tempo e incontrare gente sempre diversa, senza intaccare la solidarietà di fondo dell'esperienza comune, conferisce al comandante una capacità di gestione degli uomini tale da impedire ammutinamenti. La somma di questi dati spiega le componenti della formazione di Colombo, ma anche di Andrea o Giannandrea Doria, e giustifica la fama delle genti marinare liguri e la trasversalità della figure di ammiragli.

Ma bisogna andare oltre. L'intersezione, che mescola nomi di grande famiglia con quelli di gente ignota in un'età che di per sé non la consentirebbe, va spiegata anche con altre ragioni. A questo punto è necessario entrare nel sistema complesso, che è alla radice della presenza di Colombo in Portogallo e in Castiglia e prima di lui di quella di Pessagno e di altri nel

---

<sup>4</sup> Cfr. Heers, J.: "Colombo: perché un genovese?", in *'Cominciai a navigare in giovanissima età...'* Genova e Cristoforo Colombo, a cura di G. Airaldi, Genova, 2004, pp. 3-12.

mondo. Infatti, senza l'elastico, esatto e inesorabile funzionamento del network genovese, le loro "fortune" sarebbero inspiegabili.

Occorre sgombrare il campo da alcuni equivoci. Giustamente qualcuno si domanda come abbia fatto Colombo dal nulla ad arrivare dove è arrivato prima in Portogallo e poi in Castiglia. La domanda è fondata. In quel mondo e in quell'epoca nessuno si muove di sua spontanea iniziativa, nonostante la formulazione del documento medievale abbia tratto in inganno fino al punto che, ancora una volta si è costruito su Colombo il solito romanzo cavalleresco tipico del canone europeo. Abbiamo tutti negli occhi l'immagine della regina che concede l'assenso a Colombo. Nulla di più vero e nulla di più falso ad un tempo. Manca in questa immagine il convitato di pietra, la lobby con la quale Isabella, come già è capitato nel 1251 e come poi capiterà nel 1528, davvero contratta. Senza questa presenza e questa pressione –lo abbiamo detto– non si capirebbe il ruolo paritario di Santángel e di Pinelli.

Anche se il fascino dell' "aventure" cavalleresca permea le radici della nostra cultura, siamo richiamati all'ordine dalla stretta e concatenata griglia degli "alberghi" genovesi, che genera schemi rigidi, strutture piramidali attraverso le quali uomini, terre e attività sono ben controllati nell'esercizio di tutele solidali, che ne costituiscono tuttavia il vincolo essenziale. Gli *asientos* di navi, uomini o denaro fanno parte della storia genovese in tutti i tempi e in tutti i luoghi e tutto il mondo conosciuto è avvolto dal grande network genovese, unico per antichità, ampiezza e solidità. Quando Colombo comincia la sua avventura tra Portogallo e Spagna, da secoli ormai portoghesi, spagnoli, inglesi, francesi e genovesi incrociano uomini, tecniche e interessi nel vicino Atlantico e nel Mediterraneo. Il binomio guerra-commercio fa del capitano della nave prima di tutto un guerriero. La grande espansione, che si accompagna ad una costante guerriglia marittima mediterranea e atlantica e il progressivo accentuarsi degli interessi internazionali a Occidente sono la chiave di volta per capire come Colombo non rappresenti un'eccezione della storia, ma segni il punto critico di un lungo percorso, in cui gli uomini del l'Europa mediterranea hanno fatto la loro parte.

Colombo proviene da una cultura di città –Comune e per di più da un ambiente collegato da secoli all'economia– mondo. Ma è sulle modalità con le quali questo collegamento avviene che bisogna tornare a ragionare. Senza conoscere approfonditamente modi e strumenti non si capisce certo perchè Colombo stia lì, nè perchè potrebbe stare con uguale logica in Portogallo, in

Inghilterra o in Francia (dove in effetti, nelle more della decisione, si reca suo fratello Bartolomeo). L'ammiraglio stesso ricorda in una lettera del 1495 indirizzata ai Re il "servizio" prestato per l'angioino roi René (come corsaro o come pirata per qualche gruppo genovese?). Ciò significa che evidentemente è normale mettere la propria professionalità (o meglio vederla mettere) a disposizione anche di forze concorrenti o addirittura ostili, come accade in questo caso riguardante la solita questione napoletano-aragonese. Dunque non è Colombo a condurre il gioco, a decidere per sé e per il fratello, pur essendone la sua perizia elemento decisivo. Le scelte spettano solo a coloro che sanno quando e dove mettere a profitto i capitali e le competenze che controllano. Colombo e altri come lui, prima o dopo di lui, sono solo strumenti. In ogni caso l'uomo –strumento usato, come i capitali investiti o prestati sono solo l'anello di una rete più ampia, che può anche decidere d'investire in un'impresa incerta e piccola come è il fatale viaggio, se lo si legge nelle molte prospettive indicate e non solo come l' "unicum" come poi è diventato. A questa rete rispondono i genovesi. Colombo stesso lo dimostra scrivendo al Banco di san Giorgio e poi, in difetto di risposta, mugugnando, con un atteggiamento rivelatore della sua "nazionalità", che "chi serve al Comun non serve a nesun".

Da una parte ci sono questi "ammiragli", che derivano la loro funzione da un termine di origine araba di contenuto complesso come la figura che ne deriva, pastiche oscillante tra un *titulus* vincolato ad un'alta origine sociale (non necessariamente legato all'operatività concreta) oppure risultato finale di un itinerario di formazione complessa aperta a molte, diverse possibilità e utilizzabile, come il "mestiere delle armi" in una varietà di sistemi politici economici e sociali. Dall'altra parte ci sono Genova e la Liguria delle città e ora dei dogi e delle signorie straniere di fine Quattrocento, dove però resta inalterato il potere ombra delle grandi famiglie che ne hanno fatto la storia e che hanno enormi territori nella regione, come (citiamo quest'esempio perchè tornerà ripetutamente e marcatamente nella vicenda di Colombo) nel caso dei Fieschi, padroni di uomini, navi e di decine di castelli che controllano il territorio della Liguria di Levante e l'Appennino alle spalle di Genova fino al parmense; stirpe di pontefici intrecciata con le principali famiglie liguri (comprese quelle dei papi dell'età di Colombo), ramificata in tutto l'Occidente da più di due secoli con cardinalati e prebende, costante nel controllo della Curia romana e nelle elezioni pontificie, inquantata con le princi-

pali famiglie internazionali. I Fieschi, alleati di tutta la più antica, potente aristocrazia, dominante sul piano economico internazionale nonostante il cosiddetto dogato “popolare” fatto dalla nuova gente (a cui peraltro le vecchie famiglie si alleano), tendenzialmente filofrancesi, coltivano, sia in ambito laico sia in quello religioso, nei molti rami minori della loro famiglia e nel loro entourage formato dalla minore aristocrazia afferente o da giurisperiti e notai, da gente che opera nell’artigianato o in mare, una “manovalanza” da usare in vari ruoli, fungibile in sede locale o in giro per il mondo. Abati e vescovi, cancellieri a Genova e ambasciatori all’estero, amministratori di dogane o contabili di grandi signori andalusi, collaboratori dei grandi *arrendatarios* di imposte, agenti di affari dei grandi monopolisti dello zucchero, del grano, dell’allume, della seta, del sapone, dell’oricello, della frutta secca, impegnati in controlli minerari e in manifatture, “factores” ad ogni livello, guerrieri, ammiragli, cavalieri negli ordini militare di Santiago, dove s’incontrano anche le loro donne, la moglie di un ammiraglio Pessagno o quella del giovane Colombo; tutte queste persone lavorano in realtà non per il padrone del momento ma sempre e solo per la grande rete, attraverso il loro referente diretto.

Nelle varie attività esplicate da Colombo nel corso della vita, lanaiolo, mediatore d’affari, pirata o corsaro, comandante di mare e ammiraglio si rispecchia perfettamente questo sistema. D’altra parte è questo a fornirgli –come a tutti gli altri– il grande bagaglio culturale cosmopolita, di cui sono palestra il fondaco, i paesi nuovi e gli uomini incontrati; un bagaglio prezioso, testimoniato dalla serie di lettere e relazioni lasciate da lui e da altri, che rappresentano la vera base del ricchissimo know how dei genovesi. Altrettanto capita ad Andrea Doria, che viene da uno dei rami più oscuri del più famoso clan familiare della storia genovese. Nel 1604, quando il principe Giannandrea Doria, grande di Spagna e membro del Consejo de Estado di Sua Maestà cattolica, ordina a Giannantonio Marini, navigatore impegnato negli appalti di galere, di lasciare la propria attività per accettare un incarico nel governo genovese, egli abbandona subito la navigazione per 4 anni “para mejor servir a su maiestad en muchas cosas” non più privatamente come marinaio, ma in veste pubblica come uomo di governo.

Questo sistema elastico, mobile e dinamico nelle sue componenti (ma non nei suoi principi costitutivi) per sopravvivere deve continuamente ampliare i suoi spazi d’azione, proiettandosi in zone sempre più lontane. Si è

ragionato molto sulle ragioni della potenza del sistema economico che ne è derivato e che ha condotto alla formazione del “secolo dei genovesi” senza tener conto però della qualità formativa della formula di sostegno. Abbiamo segnalato innanzitutto che la duttilità degli uomini che decidono e quella degli uomini che obbediscono sono fondamentali. Ricordiamo anche che non c’è competizione all’interno e all’esterno. Eccetto i veneziani, sempre proiettati a Oriente e vincolati ad un loro sistema fisso, fiorentini, milanesi, piacentini commerciano e prestano quattrini (seppure mai nella misura dei grandi capitalisti genovesi, ai quali tengono veramente testa solo alcune grandi famiglie); navigano e sono pure “piloti”, che studiano rotte o le creano come Toscanelli o Vespucci. Eppure, salvo qualche rarissima eccezione, tutta l’operazione atlantica di “scoperta” e colonizzazione, trova uno dei suoi punti di forza nella continuità sistematica rappresentata dai genovesi e dal loro saldo rapporto con portoghesi e castigliani. A questi marinai, che sono all’occorrenza anche soldati, a questi “capitani di ventura”, che si trasformano da corsari in pirati e viceversa e sanno sfruttare ogni angolo di mare in mille modi, appartengono tanto i cadetti delle grandi famiglie che fanno la storia genovese quanto i loro “sudditi”. Colombo è uno di questi esempi. Ma è solo l’epigono di una serie di contatti e scambi che modificano progressivamente anche il profilo dell’uomo di mare, piccolo o grande che sia il suo ruolo.

E infine occorre sottolineare che la funzione lobbistica dei genovesi non compare solo nella penisola iberica, ma contemporaneamente in molti altri luoghi e cioè nei centri strategici dell’economia – mondo, dove per via matrimoniale e per incarichi civili e religiose i genovesi si piazzano ai vertici del gioco. All’inizio del Trecento, non appena l’Atlantico comincia ad essere battuto con continuità e regolarità, le loro pedine sono piazzate nelle posizioni chiave. L’esempio più alto è costituito dalla formazione della dinastia dei Pessagno, che s’innesta definitivamente in Portogallo, peraltro su un tessuto genovese già esistente, nella posizione di controllo marittimo, militare, mercantile più significativa ed importante; seguita però dai nomi disseminati nella rinnovata geografia del potere isolano, come quello di Antonio da Noli nella “capitanía” di Santiago al Capo Verde. D’altra parte proprio l’inquartamento con le maggiori famiglie portoghesi consentirà ai Pessagno di arrivare fino alle Indie orientali.

L’ascesa di Manuele Pessagno, che appare subito da un punto di vista “operativo” il fulcro dell’azione genovese, segna sul piano simbolico una

svolta epocale, ancor più forse che il viaggio di Colombo. Se è vero che i genovesi stanno dall'XI secolo in Portogallo e Castiglia, è altrettanto vero però che questo contratto segna l'esordio della grande espansione portoghese e l'apertura delle vie oceaniche<sup>5</sup>.

Manuele Pessagno arriva in Portogallo seguendo un itinerario che per molti versi assomiglia a quello di Colombo. Innanzitutto proviene dalla stessa zona e cioè da un'area da tempo entrata a far parte del controllo fliscano, da quando i da Passano e le loro terre sono entrati a far parte del più ampio e potente contesto, dal quale provengono anche i da Levanto, i de Rivarola, i da Recco, i de Castiglione, i de Cassana, i Gallo, il Gerolamo di Santo Stefano più volte ricordato da Colombo. In qualche misura i fratelli Pessagno assomigliano ai fratelli Colombo. Hanno però una collocazione sociale superiore che li avvantaggia: infatti sono "affini" dei Fieschi. Già in pieno Duecento navigano e commerciano nelle zone che si affacciano sull'Atlantico. Antonio, fratello di Manuele, è imparentato con Doria, De Mari e Spinola, ha sposato una Fieschi e sta in Inghilterra dove i Fieschi operano, tra prebende e canonicati, fin dai tempi di Ottobuono Fieschi, futuro Adriano VI, che vi soggiorna a lungo e poi del potentissimo cardinale Luca. Nel 1312 Antonio, peraltro anche protetto dalla Corona francese e dal papato avignonese, diventato king's merchant, riceve in pegno i gioielli della Corona in cambio di altissimi prestiti. Ma dato che i prestiti non vengono onorati ottiene le entrate provenienti dalle miniere di Cornovaglia e delle dogane portuali di Londra e Boston nonché le decime irlandesi; successivamente le entrate doganali e le rendite del vacante arcivescovado di Canterbury. Nel 1314 è *yeoman* del re e tesoriere della Corona; l'anno dopo è fatto cavaliere con una rendita di tremila sterline sulle entrate in Guascogna e riceve il maniero di Kennington. Naturalmente ha i suoi traffici: nei momenti di carestia importa grano e, insieme con altri, oltre a fare un enorme prestito alla Corona per operazioni militari in Scozia, ne garantisce personalmente gli approvvigionamenti. Il 1317 è fondamentale per i due fratelli Pessagno: il primo febbraio, Manuele ottiene la prestigiosa carica di ammiraglio del regno di Portogallo; nel novembre successivo, Antonio il più fiero concorrente dei Frescobaldi nel ruolo di banchiere della Corona inglese,

---

<sup>5</sup> Su tutte le vicende dei fratelli Pessagno cfr. ora Airdi, G.: *Due fratelli genovesi*, in corso di stampa.



diventa siniscalco di Guascogna, signore di Créon e dell'isola di Oléron. Proprio il giorno prima un terzo fratello, Leonardo, anche lui attivo in zona inglese, ha ricevuto da Edoardo II una lettera commendatizia onde recarsi a Genova e là provvedere al noleggio per tre mesi di cinque galee corredate da duecento uomini da impiegare nella guerra di Scozia.

Ma il vero uomo che qui interessa è Manuele, in posizione inizialmente più elevata dei Colombo, anche se non al livello delle grandi famiglie, ma che gli assomiglia nell'itinerario disegnato dal network genovese. Certo le qualità dell'uomo contano. Ma contano pure le decine di nomi importanti di genovesi che formano le lobbies che lo sostengono e che sono ormai naturalizzati da secoli nelle varie sedi.

Doria, Fieschi, Grimaldi, Spinola, Cattaneo, Gentile, de Marini, di Negro, Lomellini, Pinelli, Salvago, Centurione, Grillo, Imperiale, Cibo, Vivaldi, Giustiniani, Negrone, de Mari, Calvi, Cigala, Pallavicino, Usodimare, Sopranis, Sauli, de Fornari e la gente che fa parte dei loro "alberghi" o traffica con loro sono presenti in molte parti del mondo. A Chio (di cui Colombo ricorda il profumo di lentisco), dove l'"albergo" dei Giustiniani si confonde con la "maona" che controlla l'isola; e, nonostante le perdite coloniali, sul mar Nero islamico, a Istanbul, ad Alessandria d'Egitto, a Corfù, a Famagosta, a Negroponte, a Creta, a Tripoli, Tiro, Beirut, Aleppo, Orano, Tunisi. La Sicilia, a Palermo e per tutta l'isola, è controllata con feudi e tonnare, con cariche civili e religiose; lo stesso vale per la Sardegna e soprattutto per il Mezzogiorno italiano, sul quale piove una nuova immigrazione in età dorianica con decine e decine di baronie, cariche civili ed ecclesiastiche e l'esercizio di una estesa attività mercantile e bancaria. A Roma la calata dei liguri avviene già prima dei papi savonesi e genovesi, fin dall'età dei papi Fieschi, che da allora in poi fondano una loro rete prima in Oriente, poi in Occidente. In quel momento oltre a condizionare almeno un terzo della trentina di cardinali del Sacro Collegio, i genovesi e liguri controllano anche la prefettura, le guardie pontificie e la flotta. Nobili genovesi sono a capo della Depositeria generale per oltre la metà degli anni compresi tra il 1484 e il 1605 e pure –eccetto qualche breve periodo "fiorentino"– delle miniere di allume di Tolfa. Controllano cioè la lavorazione dei tessuti in Occidente. I papi infine controllano i grandi ordini religiosi –compresi quelli militari– essenziali nell'espansione. Anche a Milano la direzione pubblica e le finanze private sono in mano a genovesi. Altrettanto avviene a Lione, Marsiglia,

Avignone, nella Franca Contea, a Bruges e poi Anversa, nell'Artois, in tutta la Germania e nel cuore di Europa, da Amburgo a Basilea, da Norimberga a Ginevra, a Danzica, a Colonia. L'area britannica li vede a Southampton e Londra. Ma la vera "seconda patria" dei liguri è la penisola iberica, dove si naturalizzano in epoche lontane e dove sono attivi già in età islamica, operando sui due fronti (come ancora avviene nel 1492). Qui resta però aperto e conflittuale lo scontro con la Corona d'Aragona. Abbiamo già segnalato che è Colombo stesso a raccontare della sua fase giovanile "filoangioina". Un atteggiamento "filofrancese" che, come vedremo più avanti, sembra riproporsi con forza, seppure subdolamente, ad un certo punto della sua vita. Il suo amico Antonio Gallo, di cui parleremo più avanti, vi è sempre impegnato, come ha già dimostrato la sua partecipazione alla spedizione a Napoli fatta con Lazzaro Doria nel 1466 (non troppo diversa da quella condotta da Gianluigi Fieschi nel 1454 e da altre del tempo). Si è già segnalata la presenza genovese a Lisbona e negli arcipelaghi isolani; si è detto del monopolio dello zucchero di Madera nonché delle Azzorre, dove, a Terceira, sta uno dei Cassana legato allo stesso gruppo di origine di Colombo; nonché del Capo Verde. Il grande amico di Colombo, Francisco de Riberol (Rivarola) partecipa alla conquista delle Canarie, peraltro già battute da Lanzarotto Malocello e poi da Nicoloso da Recco (con il fiorentino Tegghia de' Corbizzi): il primo appartenente alla grande elite genovese alleata dei Fieschi tramite l'albergo de Marini (al quale sono legati anche i Cassana, gli Usodimare, i Rivarola). Il Riberol, che ad un certo punto vediamo attivissimo nell'appoggio a Colombo, è, come i precedenti, un altro "jolly" proveniente dall'area fliscana che viene a "servire" la Corona castigliana ricavandone, tra l'altro, il monopolio dell'oricello. In effetti per quel che riguarda la Castiglia, soprattutto nell'area andalusa, siamo in presenza di un'emigrazione di massa, che tocca anche i centri minori. Almeno 21 su 28 nomi degli "alberghi" presenti a Siviglia (il che vale almeno da 5 a 10 nomi di famiglie inserite) sono presenti nella sola Siviglia, ma il discorso vale per Cadice, Malaga, Granada, Alicante, Valenza, Jerez. Nel Cinquecento circa trecento patrizi avranno beni e cariche prestigiose, civili ed ecclesiastiche. Certo la corte ha anche altri fornitori, ma il ruolo dei genovesi è complesso e diverso. Perché mai Pietro Martire o il Geraldini dovrebbero interessarsi tanto del viaggio di Colombo (come del resto fanno gli uomini d'affari e diplomatici) e parlarne con i loro amici cardinali aragonesi o milanesi? Sono

loro a confermare che Colombo appartiene alla lobby dei genovesi, né potrebbero dire il contrario stante la situazione descritta.

Colombo presta la sua opera per la Corona castigliana, ma resta prima di tutto un uomo dell'entourage dei Fieschi e dei loro alleati. Resta dunque nel fondo disponibile a qualsiasi cambiamento, se i Fieschi o i loro alleati lo vogliono. Infatti i genovesi che parlano di lui a Genova –come Bartolomeo Senarega, Antonio Gallo o il Giustiniani– lo fanno tranquillamente in età di signoria francese. Colombo non è mai un uomo solo, perché appartiene a una rete a cui nessuno, neppure Luigi XII, può obiettare nulla.

Bisogna dunque leggere il “grande progetto” colombiano alla luce di un discorso più ampio. In questa sede conta ora parlare non dei dinieghi, ma degli aiuti che Colombo riceve in Portogallo –compreso il matrimonio e la possibilità di colloquiare direttamente con re Giovanni– che gli vengono ambedue dal network, che dispone di lui prima a Genova, poi con l'Angiò e nei traffici con Di Negro, Centurione e compagni. A Lisbona entrano certamente in gioco anche i Pessagno e i grandi nomi con cui sono imparentati. Tutti sono collegati con i Fieschi, che sono i grandi protettori della famiglia Colombo.

Per lui la rete funziona splendidamente, dato che, da almeno duecento anni, le grandi famiglie genovesi e i loro alleati hanno deciso di puntare di spostare l'ago della bussola economica a Occidente e sull'Oceano. In realtà l'affondo genovese viene tentato prima con Giovanni II, ma l'operazione non va, forse per le vicende interne, in cui Colombo stesso o qualcuno più potente di lui è coinvolto. Certo Colombo ha un rapporto quasi “paritario” con re Giovanni (o qualcuno glielo fa avere), con il quale si incontrerà anche al ritorno dal primo viaggio; sua cognata Briolanja è protetta della marchesa di Montemayor, cognata di Giovanni, e Colombo è anche aiutato da don Alvaro de Portugal fratello del re nel 1497 a difendere i suoi privilegi. Colombo dice che vuole “*buscar el Levante por el Poniente*” e cioè vuole arrivare alle Indie seguendo una nuova rotta. È naturale che gli si risponda con un rifiuto e, come si sa, l'operazione non sarà facile neppure in Castiglia. Ma nessuno si è mai chiesto se Colombo dice la verità. La domanda sarebbe legittima dato che i genovesi, quando parlano di destinazioni di affari, non la dicono mai. La dicono solo parzialmente anche i notai genovesi nelle *acomendaciones* o in altri atti, in cui si parla di merci in viaggio (e cioè praticamente sempre); non la dicono i Vivaldi, prima di partire verso una generica destinazione

seguendo una non chiaramente definita, generica rotta “ad partes Indie”. Probabilmente non la dice la rete dei genovesi che stanno dietro Colombo e perciò non la dice neppure lui; che, anzi, si intestardisce a mantenere in piedi la sua versione anche quando gli altri esprimono dubbi (mentre i genovesi si danno subito da fare a Santo Domingo). È lo stesso Colombo a dire che racconta falsità ai suoi marinai (come ha già fatto peraltro, per sua dichiarazione, ai tempi del roi René) e a inserire nel suo *Diario*, peraltro ampiamente manipolato da altri, una serie di citazioni oscillanti tra il mito e l’utopia, che sembrano fatte apposta per depistare chiunque. D’altra parte sappiamo che riceve il testo di Marco Polo solo per la cortesia di John Day solo dopo il primo viaggio. È vero che poi studierà molto e si farà aiutare a raccogliere prove del suo assunto; ma, in verità è solo il suo progetto personale a venir meno o comunque a subire tagli e aggiustamenti. La rete genovese si impegna nei suoi confronti, ma con il fare di chi ancora una volta sa come servirsi di lui solo come di uno strumento. Il disegno iniziale dei genovesi è quello di sempre, applicato nel Levante, nelle isole oceaniche e nella stessa Castiglia: la ricerca di monopoli e la collocazione di uomini in posizioni chiave. Dicono forse la verità coloro che, ad un certo punto, sostengono che Colombo vuole dare le Indie ai genovesi?

Di fatto è chiaro che fin dall’inizio dell’itinerario colombiano, la rete si muove su più fronti, tutti occidentali e tutti possibili. Mentre Bartolomeo parte per le corti inglese e francese, dove pure la lobby genovese è forte, ma la situazione non ancora matura (anche se lo sarà di lì a poco), Cristoforo viene introdotto in Castiglia, dove peraltro già vivono, in ottime posizioni, le sorelle della moglie e dove anche la presenza di Francescani conta pure qualcosa in relazione a Roma. Il problema del circolo degli amici di Colombo negli anni che precedono il viaggio è stato già in parte analizzato, ma può essere ulteriormente approfondito in questa direzione. Nelle relazioni ch’egli intesse si devono leggere in filigrana quelle dei personaggi genovesi che lo proteggono (soprattutto quelle con la grande nobiltà andalusa o con Santángel e Sánchez e così via), mentre toccano certamente a lui i rapporti più consoni al suo contesto sociale di appartenenza, con mercanti fiorentini con i quali infatti si organizza per la raccolta di fondi relativi alla sua partecipazione finanziaria, in armonia con la tradizione collaborativi tra fiorentini e genovesi di cui si è detto. L’elaborazione del primo viaggio, che mescola i nomi di Santángel e Pinelli è rivelatrice, così come lo è la partecipazione alla vicenda di importanti

e meno importanti uomini di chiesa. È chiaro però che la politica dei genovesi è sempre quella delle mani libere. Mentre questa linea “occidentale” è seguita dai rami esteri, a Genova altri membri dei clan si bilanciano tra la Francia e Milano anche in relazione ai problemi peninsulari. Colombo ora “serve” la Castiglia; ma il suo destino non è poi così definito.

Scatta comunque l’operazione –primo viaggio, che, al di là della mitografia successiva, altro non è che una delle tante piccole esperienze che si fanno a quel tempo. Colombo, che ha posto sul tavolo richieste analoghe a quelle fatte dal Pessagno quasi due secoli prima, dichiara di voler andare alle Indie. C’è un moderato interesse, i genovesi non fanno apparenti azioni di pressione; abbiamo detto come procedono gli investimenti. Dall’alto si muove l’accoppiata Santángel-Pinelli; dal basso, Colombo con Berardi e compagni. Tutto regolare. Compagno ciurme raccogliticce –una novantina di uomini– tra cui pochi genovesi o italiani. In base a quello che si è detto all’inizio sui ruoli ufficialmente svolti a bordo di una nave e la scarsa corrispondenza con quelli socialmente rivestiti, oltre alla segnalazione di un certo calabrés, che poco ci dice, ci piacerebbe sapere a che famiglia appartiene Jácome el Rico, mozzo che muore alla Navidad (evidentemente già intenzionato a rimanere alla Indie), mentre estremamente interessante è il Juan de Vezano, probabilmente membro di un’antica famiglia lunigianese di tradizione marinara, ormai inserita nell’ambito fliscano e parte dell’ “albergo” Cibo<sup>6</sup>.

Il primo viaggio ha grande pubblicità, alla quale contribuisce lo stesso Colombo con la lettera che scrive a Santángel, Sanchez e ai Re, stampata e diffusa dappertutto. Molti parlano di lui e del viaggio, compreso l’entourage catalano del nuovo papa, Alessandro VI, al quale, Colombo scrive immediatamente per ottenere un cardinalato per il figlio Fernando, come quello concesso a un piccolo Medici. I soli a usare una certa nonchalance, dato che non si gloriano mai di nulla, saranno proprio i genovesi, che tratteranno l’uomo e il fatto senza eccessivo entusiasmo. Tra essi il più primo e più preciso sarà uno dei protettori della famiglia Colombo, Antonio Gallo, anche lui come Rivarola e Cassana appartenente all’ambito amico. Antonio conosce bene

---

6 Le indicazioni fondamentali sui viaggi sono in Gould, A.B.: *Nueva lista documentada de los trpulantes de Colon en 1492*, Madrid, 1984; Gil, J.: *El rol del tercer viaje colombinos*, in J. Gil-C. Varela, “Temas Colombinos”, Sevilla, 1986, pp. 1-28; Varela, C.: “El rol del cuarto viaje colombino”, in *Anuario de Estudios Americanos*, XLII, 1985, pp. 243-295.

tutta la famiglia Colombo. Tanto a Quinto come alla porta di Sant'Andrea le sue case sono prossime a quelle di Domenico Colombo. Mercante di lane e panni cointeressato coi Doria nelle al lumiere di Tolfa, armatore, notaio, diplomatico e cancelliere del banco di san Giorgio, autore di piccole opere storiche, il Gallo racconta esattamente la vicenda dei fratelli Colombo, segnalando la loro modesta origine di lanaioli, mandati per mare in giovanissima età e poi, prima Bartolomeo e poi Cristoforo, arrivati a Lisbona.

Nel secondo viaggio, nonostante le scarse informazioni, sappiamo però che, oltre a un Estefano veneziano e a un marinaio "vicino de Moguer", che porta il nome molto genovese (e importante) di Francesco Calvo, compaiono diversi genovesi. Alcuni non sono identificabili, come Domingo, Fenerín (contremaestre della caravella "Cardera"), Francesco "vecino" di Cordova (dove pure esiste una forte colonia genovese), Johan griego, "vecino" di Genova e marinaio. Compaiono però due figure più interessanti: Giovanni de Porto (parente del cancelliere genovese e dell'ambasciatore in Castiglia, con cui Colombo e suo padre sono debitori insolventi da anni, come appare nel codicillo testamentario dell'Ammiraglio. I de Porto appartengono all'"albergo" Gentile, come il cancelliere-cronista genovese di quel tempo, Ambrogio Senarega (che racconta di Colombo) e l'ambasciatore Nicolò Oderico, che troveremo più avanti. Fa la sua comparsa pure un altro nome di rilievo, quello di Rafael Cataño (Cattaneo), con il quale inizia la forte presenza dei Cattaneo (amici e finanziatori di Colombo) nel mondo americano. Più tardi -nel 1502- incontreremo il mozzo Diego Cataño. Ma il personaggio più significativo è certamente Michele de Cuneo, una presenza importantissima e non solo per la lettera-relazione che scrive all'Aimari (ambedue i nomi fanno parte dell'"albergo" di Negro, legatissimo a Colombo).

Le famiglie di Michele e di Cristoforo si conoscono benissimo fin dai tempi della lunga residenza savonese della famiglia Colombo. Corrado, il padre di Michele, le cui navi muovono costantemente tra Chio e le coste spagnole, mercante e proprietario di immobili, è tra i probabili protettori di lavoro di Domenico Colombo<sup>7</sup>.

---

7 Su questo personaggio come su tutti gli altri dell'entourage genovese e ligure di Colombo cfr. Airaldi, G.: "...Siendo yo nacido in Génova". *Ritorno alle origini*, in corso di stampa. Un quadro generale in Varela, C.: *Colon y los florentinos*, Madrid, 1988 e Varela, C.: *Cristobal Colon. Retrato de un hombre*, Madrid, 1992.

Come è noto, cominciano però in questa fase le difficoltà per Colombo. In qualche misura ciò potrebbe significare anche che ci sono difficoltà per il network, che comunque ha messo le sue postazioni ormai anche a Santo Domingo e sorveglia attentamente la situazione. In ogni caso dopo il secondo viaggio –qualsiasi siano le ragioni– comincia un vero assalto al nuovo mondo. Colombo si difende. Nel 1498 fa stendere il “maggiorasco”<sup>8</sup>, dove compaiono preziosi riferimenti a Genova e alla sua famiglia; nello stesso anno arrivano anche due suoi parenti (rimasti sempre in corrispondenza con lui e di cui resta memoria in molti atti notarili genovesi). Si tratta di Giovanni e Andrea, cugini dell’Ammiraglio e figli dell’Antonio del ramo dei setaioli di Quinto, anche loro emigranti disponibili all’avventura. Li vediamo infatti navigare con Colombo. Giovanni, noto in Spagna come Giovanni Antonio, che finirà anche lui a Santo Domingo con un altro protettore e finanziatore dei viaggi colombini, Bernardo Grimaldi, è un protetto particolare dell’ammiraglio Gianluigi Fieschi, il patriarca della famiglia, che lo ha difeso in alcuni momenti difficili della sua vita.

Intanto la Corona concede altri permessi di navigazione alle Indie e comincia a emettere divieti di viaggio nei confronti degli stranieri. Se i primi intaccano i privilegi colombini, i secondi non danneggiano certo i genovesi, che da tempo, almeno sul piano formale, non sono più stranieri. D’altra parte i grandi gruppi d’affari non pensano certo a un dominio diretto; la loro storia dimostra che preferiscono altri sistemi: gestire cioè monopoli: come capita a Chio per il mastice; per l’allume di Tolfa; per lo zucchero di Cipro e ora delle isole atlantiche o per il sughero portoghese. Da parte sua Colombo vorrebbe pure lui (come già Pessagno o il da Noli) esserne il tramite privilegiato, gestire le sue cariche e farsi i suoi affari.

Per il terzo viaggio si manifesta l’intervento massiccio e decisivo di Martino Centurione e di Pantaleone Italiano, mentre Bernardo Grimaldi interviene con due caravelle<sup>9</sup>. Tra i capitani del terzo viaggio c’è anche il cugino Giovanni Antonio, mentre sulla “Castilla” con l’Ammiraglio c’è un certo Bartolomeo Garcia genovese. Il mozzo Giacomo genovese, “vecino” di Palos, appare con gli altri legato finanziariamente a Bernardo Grimaldo. In

---

8 Cfr. Colon, C.: *Textos y documentos completos* ed. C. Varela. *Nuevas cartas* ed. J. Gil, Madrid, 1992, n. XXV. Tutte le indicazioni dei documenti colombini sono tratte da questa edizione.

9 Docc. XXII, XXV, XXVI, LVI.

funzione di scudiero c' anche Marco de Bargalio (Bargagli), che poi vediamo tra i fedeli collaboratori di Colombo ancora nel 1501. Anche lui appartiene a una buona famiglia che ruota nell'orbita fliscana. Oltre a un Luís de Saona e all'incerta presenza di Andrea Colombo, si registrano i nomi di altri italiani, però sempre legati a genovesi, in questo caso a Bernardo Pinelli: si tratta di un certo Giovanni di Bologna, di Simone del Piemonte, di Giovanni Mayo (?). Torna il nome del già ricordato Giovanni griego, marinero al soldo di Bernardo Grimaldi. Nonostante le difficoltà di Colombo evidentemente l'operazione è riuscita: la presenza italiana e soprattutto quella genovese sono più alte che in precedenza.

Però, ai primi d' ottobre dell'anno 1500, Colombo e i suoi fratelli sbarcano a Cadice in catene. Contro di loro ci sono le tremende accuse di Bobadilla e le lettere dei francescani, che imputano all'Ammiraglio di volere consegnare le Indie ai genovesi e scrivono a Cisneros, implorando che, da allora in poi, né lui né altri “de su nación venga en estas islas”<sup>10</sup>.

Colombo si difende con energia, con memoriali e lettere, con il “Libro de las profecías”; cerca l'appoggio dei molti amici, laici e religiosi. Ora comincia attorno a lui un più sostanzioso fluttuare di nomi genovesi. Copie del “Libro dei privilegi” finiscono nelle mani amiche di Niccolò Oderigo e di Francisco Riberol, che interviene ripetutamente a sostegno di Colombo, insieme con nomi assai più importanti come quelli di Francesco Cattaneo, Gaspare Spinola, Francesco Doria, che compaiono tutti nei documenti con il loro nome declinato alla castigliana. In una lettera del 21 marzo 1502 Colombo fa un nome interessante. Dice infatti che sta per scrivere al “señor micer Juan Luis e a madona Catalina” (si tratta ovviamente dei Fieschi). Fa anche il nome di Gerolamo di Santo Stefano, un altro del gruppo fliscano che è appena ritornato dall'India dopo un viaggio compiuto con Gerolamo Adorno (che là è morto). Quando arriverà in Spagna, Gerolamo deve aspettarlo prima di incontrare i sovrani e non imbarcarsi con nessun altro perchè –dice Colombo– prenderanno da lui quello che potranno e poi lo lasceranno in bianco... Infine decide di scrivere anche al Banco di san Giorgio (è la famosa lettera in cui offre un lascito a redenzione del debito pubblico, come fanno di solito i più ricchi genovesi). Qui c' è, in veste di segretario, il fido

---

<sup>10</sup> *Cartas de particulares a Colon y Relaciones coetaneas*, ed. de J.Gil y C. Varela, Madrid, 1984, docc. XXVI-XXIX.



Antonio Gallo. Siamo però in signoria francese e la risposta –che pure esiste– non arriva mai a destinazione. Per fortuna sale però al soglio pontificio, dopo un lungo cardinalato dovuto al nepotismo dello zio Sisto IV (generale di quei francescani a cui Colombo deve molto), Giuliano della Rovere, uomo legatissimo ai Fieschi. Un uomo potente, che Colombo conosce e per il quale forse ha anche lavorato<sup>11</sup>.

Oltre al figlio quattordicenne Fernando accompagnano Colombo nel quarto viaggio Pedro Gentil (Gentile) scudiero della Santiago de Palos e scrivano dell'armata, Andrea ginovés (probabilmente il cugino), Juan jacome, fray Alixandre, Juan Pasán (Pessagno ?), legato ad Antonio Sopranis. Tra i mozzi ci sono Battista ginovés e Francesco di Levanto (legato agli Interiano e che poi resta a Santo Domingo), Marco Suriano, Marco Duran genovese cirujano, Bartolomeo, il contremaestre Antonio Donato (dell'albergo Cibo). Tra gli scudieri della nave capitana c'è un altro nome importante, quello di Guillermo Sopranis. Poi ci sono i mozzi Antonio Chavarin (forse un Clavarino?), Grigorio ginovés. C'è un Battista ginovés, "tintorero" e scudiero della Santiago de Palos; un altro Battista ginovés, mozzo nella Vizcayna, legato a Bartolomeo Fieschi e a Giuliano Calvo. C'è il già ricordato Diego Cataño, mozzo nella Santiago de Palos. C'è anche Giangiacomo de Carminatis, scudiero nel Santiago de Palos, un vicino di Palos legato al fiorentino Giovanni Rondinelli. Ci sono Matteo "lombardero" della nave capitana e un altro lombardero, Bartolomeo di Milano. I milanesi sono buoni fabbricatori di armi e sanno come usarle.

Nel corso di questa lunga e tormentata vicenda Colombo, sbattuto sulla costa della Giamaica, con le teredini che gli divorano le navi, in difficoltà di fronte ad una sollevazione, mentre attende il ritorno dei due coraggiosi che, in canoa, hanno raggiunto Santo Domingo (a lui vietata) in cerca di aiuto, scrive a Nicolò de Ovando queste parole: "También os pido por merced que ayáis a Diego Méndez de Segura muy encomendado y a Flisco que sale de los principales de su tierra"<sup>12</sup>. Questo Bartolomeo è una figura chiave del discorso colombiano. E la chiave forse sta proprio nel termine *deudo*, inteso qui non nel senso parentale stretto, ma nel senso più sfumato di riferimento, appoggio, protezione: Bartolomeo, infatti, appartiene "a los principales de su

---

11 Docc. LXVIII, LXX, LXXI.

12 Doc. LXXVI.

tierra”. Sappiamo ormai quanto i Fieschi contino nella vita di Colombo e della sua famiglia. Dal canto suo Bartolomeo, nipote di Santa Caterina Fieschi Adorno e noto a Genova come “Bartolomeo delle Indie”, sarà al fianco dell’Ammiraglio fino alla morte –quando, insieme con il suo nome, compariranno ancora una volta quelli di altri genovesi e liguri, amici e protettori di Colombo– Spinola, di Negro, Centurione, da Porto e quello di Antonio Basso della Rovere.

Colombo torna in Spagna. Comincia allora attorno a lui una rinnovata danza di nomi genovesi e liguri, prima di tutto quello del papa Giulio II, a cui scrive “perchè si lamenta di non avere sue notizie”; poi quello di Francesco Pinelli, di Bernardo Grimaldi dell’Oderigo e di Riberol, di Agostino e Pantaleone Italiano e di Francesco Doria. Infine ecco ricomparire il nome di Gianluigi Fieschi, al quale devono andare –dice Colombo– notizie riservate anche tramite Franco Cattaneo. Infine Colombo scrive direttamente, e in modo un po’ enigmatico, al grande patriarca della famiglia<sup>13</sup>. Che cosa vuol fare l’Ammiraglio? Non lo sappiamo. Sappiamo solo che il fedele Bartolomeo Fieschi è ancora una volta al suo fianco nei momenti ultimi della sua vita, come lo è stato in altre occasioni, per esempio il 25 agosto del 1505 quando è stato steso il primo testamento; come lo è stato sulla Vizcayna o sulla canoa in viaggio per lui tra la Giamaica e Santo Domingo. Forse ha ragione Andrés Bernaldez quando scrive, come i francescani di Cisneros, che l’ammiraglio “querria dar la isla a los genoveses”. Anzi, dirà addirittura Aspa, “la scoprì per gli accordi che aveva con i genovesi”. Tuttavia siamo certi di un fatto: che la storia di Colombo è soprattutto una storia di uomini di mare e che l’“aristocrazia della vela”, che sbarca con lui nel Nuovo Mondo, è il lo specchio in cui meglio si riflette il sistema di vita dei genovesi.

---

13 Docc. LXXXIII, LXXXVI, LXXXVII, LXXXVIII, LXXXIX, XC, XCI.