



STUDI DI GEOGRAFIA APPLICATA  
LABGEO  
07|2015

LEONARDO ROMBAI

# GIOVANNI DA VERRAZZANO

PHASAR  
EDIZIONI

Laboratorio di Geografia Applicata • Università degli Studi di Firenze

Alla memoria dell'amico Alessandro Boglione,  
studioso attento e appassionato di Verrazzano

Leonardo Rombai

**GIOVANNI DA VERRAZZANO**

Phasar Edizioni

Laboratorio di Geografia applicata  
Università degli Studi di Firenze

LEONARDO ROMBAI  
GIOVANNI DA VERRAZZANO

Collana LabGeo o Studi di Geografia applicata  
Realizzazione editoriale: Phasar Edizioni  
Proprietà letteraria riservata

© 2015 LabGeo (Università degli Studi di Firenze)

© 2015 Phasar Edizioni, Firenze

1 edizione: aprile 2015

Il volume è stato realizzato nell'ambito del progetto di ricerca Fondo di Ateneo 2013 (ex quota 60%) "Giovanni da Verrazzano e i suoi tre viaggi in America del 1524-1528", svolto presso il Dipartimento SAGAS dell'Università degli Studi di Firenze.

*I diritti di riproduzione e traduzione sono riservati.*

*Nessuna parte di questo libro può essere usata, riprodotta o diffusa con un mezzo qualsiasi senza autorizzazione scritta dell'autore.*

ISBN 978-88-6358-298-7



## INDICE

Introduzione	7
1. Giovanni da Verrazzano e la sua famiglia nei secoli XV-XVI: tra Firenze e il Chianti	9
2. L'esperienza giovanile di Giovanni: tra Mediterraneo, Europa e Atlantico. Mercatura e viaggi	14
3. Le tecniche di navigazione tra XV e XVI secolo: dal Mediterraneo all'Atlantico	16
4. Finanza, commercio e spedizioni esplorative: il ruolo dei Fiorentini	28
5. I tre viaggi americani di Giovanni	36
6. La lettera a Francesco I re di Francia: rilevanza culturale e scientifica per la conoscenza geografica del Mondo Nuovo	46
7. La cartografia verrazzaniana. Il mappamondo di Girolamo da Verrazzano del 1529 e gli echi nelle rappresentazioni dei cartografi europei	61
<i>La Lettera di Giovanni da Verrazzano a Francesco I re di Francia</i> (Dieppe, 8 luglio 1524). Trascrizione e annotazione del Codice Cellere (Pierpont Morgan Library of New York, Ms MA 776 ex V.12.D)	70
Bibliografia	92
Indice delle figure	100
Indice dei nomi	101
Indice dei nomi di luogo	106



## INTRODUZIONE

Riguardo al quadro conoscitivo, nonostante i grandi passi in avanti fatti negli ultimi decenni, e anche di recente, specialmente in occasione degli studi relativi al quinto centenario della morte di Amerigo Vespucci (1512-2012) (con il progetto finanziato dall'Ente Cassa di Risparmio di Firenze e coordinato dallo scrivente), si deve riconoscere la permanenza di molti punti oscuri: soprattutto – come si vedrà più avanti – che “non c'è ancora uniforme consenso su quale sia il nucleo [familiare] di origine del navigatore Giovanni” da Verrazzano, oltre che sulla data e località di nascita del Nostro.

Disponiamo comunque, ormai, di un corpo di conoscenze del tutto sufficiente a rendere certa ed indiscutibile la fiorentinità (in termini di appartenenza civica e scientifico-culturale) di Giovanni e del fratello minore Girolamo, cartografo e navigatore egli stesso (TRIPODI, 2014, p. 134).

Tra le iniziative che più e meglio hanno contribuito a dipanare molti dei mille lati incerti e dubbi legati alla relativamente breve vicenda umana del Navigatore – riferibile ormai con sicurezza agli anni 1491-1528 – sono da ricordare alcuni incontri culturali organizzati saltuariamente a Verrazzano (Greve in Chianti), fin dai primi anni '90, e le commemorazioni scientifiche a cadenza annuale che, da allora, si tengono nell'occasione del *Verrazzano day*, il 17 aprile, sempre a Verrazzano, ma anche a Greve e a Firenze, per iniziativa del Dottor Luigi Giovanni Cappellini e in collaborazione con la locale Amministrazione Comunale e varie associazioni scientifiche (dalla Società di Studi Geografici alle due società storiche chiantigiane). Proprio a Verrazzano, nel tempo, è stato costituito un centro studi su Giovanni da Verrazzano, dotato di biblioteca e archivio, che si è recentemente trasformato nella Fondazione Giovanni da Verrazzano.

Questo ragguardevole risveglio di interesse culturale fa seguito alle memorabili “giornate commemorative” svoltesi a Greve in Chianti e a Verrazzano il 21-22 ottobre 1961, culminate in un convegno che vide la partecipazione di studiosi di fama internazionale: come Roberto Almagià, Marcel Destombes, Federigo Melis e Raleigh Ashlin Skelton (le cui relazioni furono pubblicate a Firenze dall'editore Olschki nel 1970). Le giornate vennero promosse dal *Comitato per le Onoranze a Giovanni da Verrazzano* (istituito sotto gli auspici dell'Istituto e Museo di Storia della Scienza di Firenze, del Ministero degli Affari Esteri e del Comune di Greve in Chianti). Tale *Comitato* fu presieduto dallo scrittore e aristocratico proprietario chiantigiano Bino Sannuniatelli, avendo come segretario la Professoressa Maria Luisa Righini Bonelli, Direttore dell'Istituto e Museo di Storia della Scienza, e contò fra i suoi membri il citato Roberto Almagià, maestro indiscusso della storia delle esplorazioni, dei viaggi e della cartografia d'Italia, e il Conte Pio Macchi di Cèllere, esponente della famiglia che possedette il Codice Cèllere: ovvero il manoscritto originale della lettera scritta da Giovanni da Verrazzano al re Francesco I di Francia da Dieppe l'8 luglio 1524, al ritorno dal suo primo viaggio in Nord America. Il consesso celebratorio fu affiancato dal *Comitato Organizzatore Grevigiano* che, insieme al Sindaco Amerigo Ferruzzi e al Presidente dell'Associazione Turistica Pro-Greve Mario Bisagno, comprendeva anche Carlo

---

Baldini, Luigi Cappellini, Neri Capponi, Rino Catalani, Alessandro Checcucci, Francesco Marghetta e Ettore Tirinnanzi.

Anche i riconoscimenti in forma di testimonianze materiali o toponomastiche alla figura del Navigatore – di pari passo con quelli scientifici e culturali – si sono moltiplicati nel corso del XX secolo e del presente millennio.

Basu ricordare le dediche a Giovanni da Verrazzano:

di monumenti, installati a Battery Park a New York nel 1909 (ma altre due statue furono di lì a poco prodotte nella stessa metropoli: sono conservate alla Scuola Italiana e alla Società di Storia Italo-americana di New York) e in piazza di Greve in Chianti nel 1913; successivamente a Dieppe, a Providence nel Rhode Island e a Rehoboth Beach nel Delaware (città da tempo gemellata con Greve in Chianti);

di ponti, quali il grandioso Verrazzano Narrows Bridge fra Staten Island e Brooklyn a New York il 17 aprile 1963 (allorché venne celebrato solennemente, per la prima volta, il *Verrazzano day*); e il da Verrazzano sull'Arno a Firenze, inaugurato nel 1967 su progetto dell'architetto Leonardo Savioli;

di strade, in città e centri minori, a partire da Firenze, Greve e Panzano in Chianti, con Livorno, Perugia, Milano, ecc.;

di lapidi commemorative, da quella murata nella casa di famiglia a Firenze nel 1909 alle altre poste al ponte di New York e a Verrazzano il 17 aprile 1963 (con tanto di gemellaggio avvenuto mediante il significativo scambio di tre pietre fra il castello chiantigiano e il nuovo avveniristico ponte della metropoli americana) (BACCI, 1965, pp. 237-251).

Questo libro non ha la pretesa di allargare e approfondire in modo esaustivo il quadro delle conoscenze fin qui delineato dalla storiografia più originale su Giovanni da Verrazzano. Più semplicemente, intende presentare lo stato dell'arte d'insieme sul Navigatore, il corpo di conoscenze che gode di larga condivisione fra gli studiosi: dall'origine familiare alla data e al luogo di nascita, dalla formazione culturale alle esperienze professionali giovanili, dalla organizzazione e preparazione fino alla realizzazione dei tre viaggi in America per conto del re di Francia, dall'interesse letterario e geografico della lettera a Francesco I del 8 luglio 1524 alle conseguenze delle scoperte verrazzaniane nella cartografia e nei viaggi esplorativi diretti alla ricerca del passaggio di Nord-Ovest per l'Asia. Ovviamente, l'opera cerca di verificare le acquisizioni documentate e le stesse ipotesi già avanzate – o che è possibile ora avanzare – con qualche fondamento di plausibilità, sulla base dell'ormai ampia letteratura e delle varie fonti documentarie disponibili.

Il lavoro – sul modello della puntuale edizione fiorentina dell'epistolario di Amerigo Vespucci, curata recentemente da Leandro Perini (PERINI, 2013) – vuole mettere a disposizione del lettore interessato alla conoscenza del ruolo svolto dai navigatori e viaggiatori fiorentini all'apertura degli spazi geografici, processo che si realizzò all'inizio del XVI secolo, anche la celebre lettera verrazzaniana, con tanto di edizione critica della medesima: edizione che non può non presentare debiti di riconoscenza nei riguardi di quelle ormai classiche, prodotte esemplarmente da BACCHIANI (1909), FIRPO (1966), COLLO e CROVETTO (1991) e LUZZANA CARACI (1991).

Ringrazio il Dottor Luigi Giovanni Cappellini, per il sostegno morale e culturale costantemente offertomi durante il lavoro, gli amici Anna Guarducci e Mauro Marrani, per l'aiuto competente datomi nella ricerca delle cartografie e delle altre fonti documentarie considerate (e delle relative riproduzioni), e l'amico Fortunato "Nino" Lepore per il paziente e brillante lavoro di redazione e di grafica generosamente svolto.



## 1. GIOVANNI DA VERRAZZANO E LA SUA FAMIGLIA NEI SECOLI XV-XVI: TRA FIRENZE E IL CHIANTI

“Giovanni da Verrazzano, il navigatore che per primo esplorò nel 1524 il litorale atlantico dell’America settentrionale, dalla Florida a Terranova, non ha ancora una identità ben definita: congetturale la data di nascita, controverso il nome dei genitori, non è neppure certo che nascesse a Firenze come si è creduto di solito” (BOGLIONE, 1999, p. 231).

Così Alessandro Boglione nell’*incipit* della sua approfondita ricerca che – grazie al reperimento e all’analisi di nuova e cospicua documentazione conservata nell’Archivio di Stato di Firenze – è riuscito finalmente a chiarire e sciogliere alcuni nodi riguardanti la nascita e l’appartenenza familiare dei due fratelli navigatori Giovanni e Girolamo. Il suo paziente e competente lavoro conferma incontrovertibilmente questa stretta parentela fra i due che era già stata dimostrata da vari documenti, come soprattutto la procura di Giovanni dell’11 maggio 1526 e la lettera inviata il 18 settembre 1527 da un informatore portoghese al termine del secondo viaggio, con Girolamo che comandava una delle tre navi (WROTH, 1970, pp. 223 e 229; MOLLAT DU JOURDIN, HABERT, 1982, pp. 102 e 107).

Nonostante le nuove acquisizioni prodotte dalle ricerche dell’ultimo decennio del XX secolo e dell’inizio del nuovo millennio, l’ormai lunghissima sequenza degli studi non è comunque valsa ad ampliare come ci saremmo aspettati le informazioni riguardanti la vita di Giovanni da Verrazzano: specialmente riguardo alla sua giovinezza, alla sua educazione e alle sue esperienze formative, per la cui ricostruzione ci si deve, quindi, ancora basare “su rari riferimenti scritti e su ipotesi molto dubbie” (COLLO, CROVETTO, 1991, p. 387).

In altri termini, fino al 1999, era scontato e corretto scrivere – come Ilaria Luzzana Caraci – che, “se è sicura la sua discendenza da una nobile famiglia fiorentina originaria della Val di Greve, i cui membri esercitarono più volte uffici pubblici durante la Repubblica e sotto i Medici, non conosciamo con precisione né il nome dei suoi genitori né la sua data di nascita” (LUZZANA CARACI, 1991, p. 576). E ciò perché “nulla ci dicono sulla paternità di Giovanni i più antichi autori che hanno dedicato la loro attenzione alle sue gesta, quali Paolo Giovio (1551), Giovan Battista Ramusio (1556), Richard Hakluyt (1582 e 1589), Antonio Possevino (1593) e poi la nutrita schiera dei geografi del secolo successivo”. A quanto sembra, la prima menzione patronimica, di mano sicura, è quella fornita dall’erudito fiorentino Anton Maria Salvini, autore, quasi allo scadere del XVII secolo, di un elogio inedito in lingua latina, conservato nella Biblioteca Maruccelliana di Firenze (cod. A 132), nel quale Giovanni Verrazzano è indicato come *Petri Andree filius*. L’elogio del Salvini venne, evidentemente e subito, ripreso dal celebre cosmografo Vincenzo Coronelli nel suo *Atlante Veneto*, edito a Venezia nel 1691, “che in una succinta nota illustrativa, menziona – appunto – qual padre del Verrazzano un Pietro Andrea nobile fiorentino” (BOGLIONE, 1999, pp. 232-233).

Di Pietro Andrea o Pierandrea di Bernardo, sono accertati soltanto i figli Bernardo e Niccolò – fino a pochi anni or sono ritenuti, quindi, fratelli maggiori di Giovanni e Girolamo – che prima del 1530 ricoprirono numerose cariche pubbliche nella Repubblica fiorentina, di cui “pagarono



---

le conseguenze con la condanna all'esilio al definitivo ritorno dei Medici" a Firenze dopo l'assedio e la resa della città nel 1530 (BOGLIONE, 1999, p. 233).

Tale tradizione è stata riproposta, per inerzia, in mancanza di altra documentazione, fino a tutto il XIX secolo e all'inizio del successivo, come ben riassume anche il notissimo ritratto ideale realizzato nel 1767, con disegno di Francesco Allegrini e incisione di Giuseppe Zocchi. Questa vulgata vuole, infatti, che Giovanni sia nato a Firenze nel (o intorno al) 1485 da Pietro Andrea/Pierandrea e da Fiammetta Capelli. Giovanni avrebbe avuto come fratelli, appunto, Bernardo – il primogenito, che fu banchiere a Roma, in società con Bonaccorso Rucellai, al quale lo stesso Giovanni inviò copia della lettera a Francesco I dell'8 luglio 1524 –, e il secondogenito Niccolò, che ebbe incarichi nella Signoria anche dopo il 1530 e fino al 1549, ma anche il più giovane Girolamo, che accompagnò Giovanni nei suoi due ultimi viaggi – se non anche nel primo – e si distinse come navigatore e cartografo.

Ma è rilevante quanto Ilaria Luzzana Caraci sottolineava già nel 1991: cioè che, "in realtà, mancano fonti documentarie dirette della parentela di Giovanni con Pietro Andrea di Bernardo" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 576). Tale lacuna era già stata evidenziata, nel 1928, pure dal filologo fiorentino Roberto Ridolfi, sorpreso dal fatto "che non si trovava un solo documento nei fondi archivistici fiorentini – a partire dall'archivio stesso della famiglia Verrazzano, ormai da tempo estinta – che menzioni Giovanni e Girolamo quali figli di Pierandrea di Bernardo". Non solo, ma Ridolfi aveva dimostrato l'assoluta anomalia del fatto che – deceduto Pietro Andrea/Pierandrea nel 1507, senza fare testamento – alla successione fossero stati chiamati Bernardo e Niccolò, "ai quali soltanto andarono i beni paterni, come risulta dalla relativa voltura catastale" (RIDOLFI, 1928, p. 21; BOGLIONE, 1999, pp. 235-236).

Proprio perché le notizie apportate dalla tradizione non sono state confortate in alcun modo dalle ricerche condotte – almeno fino agli anni '80 e '90 del XX secolo – negli archivi fiorentini, addirittura, "nel nostro secolo [sempre il XX] si è fatta strada l'ipotesi dell'origine lionese del navigatore": secondo Jacques Habert (HABERT, 1964, pp. 174-192), infatti, egli sarebbe nato negli anni '80 del XV secolo nella città francese (dove risiedeva una nutrita colonia di mercanti fiorentini) da Alessandro di Bartolomeo da Verrazzano e da Giovanna Guadagni", sposatisi nel 1480 (MOLLA'I, HABERT, 1982, pp. 56-58). Ma anche "di ciò non esiste peraltro alcuna prova, se non il fatto che un certo Tommaso Guadagni, fratello di Giovanna, figura – il 23 marzo 1523 – tra i nove finanziatori del primo viaggio di Verrazzano" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 577). Qualche anno dopo, Boglione ha seppellito, una volta per tutte, tale ipotesi. Documenti originali alla mano, egli ha dimostrato che Alessandro, "rimasto molto presto vedovo, tornò a Firenze e andò a nozze una seconda volta con Maria di Francesco Nesi, riscuotendo in contanti, il 2 dicembre 1486, il quarto della dote. E' inoltre documentato che non ebbe figli maschi" (BOGLIONE, 1999, p. 237).

"Sta il fatto che il Verrazzano è detto *fiorentino* in tutti i documenti ufficiali che lo riguardano anteriori dal ritorno dal suo primo viaggio. [E] la sua cultura, così saldamente ancorata alla tradizione fiorentina, di cui dà prova nella lettera, e la lingua stessa di quest'ultima – per quanto ricca di francesismi e di termini di altra provenienza culturale – difficilmente si spiegano senza un contatto diretto e prolungato con quella città" di Firenze. Oltre a ciò, "vaghe e frammentarie sono anche le notizie relative alla giovinezza del Verrazzano" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 577).

Così Ilaria Luzzana Caraci riassumeva, all'inizio degli anni '90, in modo assai puntuale ed equilibrato, lo stato dell'arte delle conoscenze sul navigatore negli anni che precedono il viaggio del 1524.

---

"Rispetto alla data di nascita, di cui si parla probabilmente per la prima volta in un profilo del Verrazzano inserito in una raccolta settecentesca di biografie di personaggi illustri nella storia della Toscana – la *Serie di ritratti d'uomini illustri toscani, con gli elogi storici dei medesimi*, edita a Firenze da Giuseppe Allegrini nel 1768 (vol. II, pp. 97-100), cui appartiene il noto e già ricordato ritratto del navigatore di Allegrini e Zocchi – viene indicato l'anno 1485 in via d'ipotesi" (BOGLIONE, 1999, p. 237). Tra l'altro, è noto che la figura del navigatore è stata ripresa da due ritratti eseguiti per conto della famiglia dal pittore fiorentino Orazio Fidani all'inizio del XVII secolo, che almeno nei primi anni '60 del Novecento erano conservati "presso la famiglia Favi di Vitigliano" di Greve in Chianti (BACCI, 1965, p. 58).

Dico subito che l'accurata e intelligente ricerca svolta da Boglione, nella seconda metà degli anni '90, sui fondi archivistici fiorentini (catasti, libri di approvazione dell'età, atti di attribuzione delle magistrature della Repubblica di Firenze, matricole delle corporazioni di arti e mestieri), è valsa ad inserire, in modo incontrovertibile, i due fratelli Giovanni e Girolamo nella cerchia familiare dei Verrazzano attivi a Firenze, nel quartiere di Santa Croce, tra il Quattrocento e il Cinquecento. Boglione ha pazientemente ricostruito le genealogie delle tre differenti famiglie di proprietari terrieri, "elevatisi sul piano sociale attraverso l'esercizio del notariato ed emigrati in città nel XIII secolo", che traevano il loro cognome – inoppugnabilmente – da Verrazzano in Val di Greve; e che conservavano "la medesima arma gentilizia con il campo partito verticalmente e sovrastato da una stella ad otto punte (negli stemmi colorati il lato sinistro è d'argento, quello destro d'oro e rossa la stella)"; e ciò, nonostante che, formalmente, i Verrazzano siano divenuti nobili solo con decreto granducale del 15 marzo 1751. Infatti, "la patente di nobiltà attribuita ad essi, prima di tale data, è da intendere piuttosto nel senso di *ottimati*, fondata sulla tradizione familiare al servizio civile, esercitato dall'inizio del Trecento con la ripetuta partecipazione anche alle supreme magistrature del governo comunale" cittadino.

Le tre famiglie Verrazzano individuate e studiate da Boglione abitavano, in città, due nel quartiere di Santo Spirito (gonfalon del Drago e della Scala) e una nel quartiere di Santa Croce (gonfalone delle Ruote). La famiglia cui apparteneva Pietro Andrea/Pierandrea di Bernardo era quella del gonfalone della Scala, senz'altro la più ricca e proprietaria di case da signore e poderi a Verrazzano, oltre che di fabbricati a Firenze.

In Santa Croce, "compaiono i fratelli Frosino (Eufrosino) e Lodovico di Cece di Frosino, i cui beni di famiglia, in Val di Greve, erano situati prevalentemente nelle parrocchie di Santa Maria a Panzano e di San Donato a Citille. A differenza dei loro omonimi parenti del gonfalone della Scala, non possedevano però case padronali a Verrazzano; a Firenze le avevano in via Ghibellina, sul canto della via dei Pepi e via della Fogna, l'area dove nel '700 fu costruito il palazzo Cioffi-Jacometti", edificato dal marchese Baldinucci di Roma. In questo complesso di case (poi incorporate nel palazzo settecentesco) abitarono sicuramente anche Giovanni e Girolamo Verrazzano, come ricordano, per altro e correttamente, le diverse epigrafi installate nella prima metà del XX secolo (BALDINI, 1992, pp. 786-788).

In effetti, il lettore – con Boglione – trova significativo che i nomi Giovanni (o Giovanbatista o Giovanfrancesco) e Girolamo ricorrono con frequenza solo fra i Verrazzano di Santa Croce, e soprattutto nella progenie di Lodovico di Cece, piuttosto che fra i discendenti del fratello Frosino di Cece.

In conclusione, Boglione è riuscito con pazienza a reperire, nella ricca documentazione archivistica esaminata, anche le date di nascita di Giovanni (registrato come Giovanfrancesco il 20 luglio 1491) e di Girolamo (iscritto l'8 ottobre 1496).

I documenti però tacciono riguardo al luogo di nascita dei due fratelli. Boglione scrive condivi-



---

sibilmente: "anche se nei documenti che li riguardano, soprattutto quelli redatti in Francia, sono detti entrambi *fiorentini*, ciò non significa necessariamente che avessero avuto i natali nella città di Firenze, ma solo che ne possedevano la cittadinanza e, con questa, i diritti e doveri connessi; ed in verità non esistono prove certe che Giovanni e Girolamo vi fossero nati.

E' risaputo che tutti i fanciulli venuti alla luce entro la cerchia delle mura urbane e nell'immediato suburbio erano recati in San Giovanni a ricevere il battesimo nell'unico sacro fonte della città [ossia nel Battistero]; e i loro nomi erano trascritti, con la paternità, la data e l'ora della nascita, nei *Libri dei battizzati* che si sono conservati sino ad oggi, a partire dalla metà del XV secolo, presso l'Archivio dell'Opera di Santa Maria del Fiore. Poiché non si è trovata alcuna menzione né dell'uno né dell'altro dei figliuoli di Frosino da Verrazzano su tali registri, dopo lo spoglio di quelli per gli anni dal 1481 al 1501, e non scorgendosi evidenti discontinuità cronologiche nelle registrazioni, dovremmo ritenere che essi fossero nati in qualche località del contado e che il battesimo venisse amministrato in una pieve rurale, nel qual caso ogni accertamento è precluso dalla inesistenza di analoghe scritture o *stati delle anime* di quei tempi presso le chiese battesimali foranee o le rispettive curie vescovili.

In via di congettura, si potrebbe quindi pensare che Giovanni e Girolamo venissero al mondo *in villa*, come si diceva allora, cioè in una dimora di campagna della famiglia, presumibilmente a Panzano in Chianti. E nel borgo di tale castello è infatti documentata, fin dal 1427, la proprietà in testa all'avo Lodovico di Cece di quella dimora *la quale teneamo per nostro abitare con masserie ad uso di detta casa*, trasmessa poi alle successive generazioni, una dimora certo preferibile, durante la stagione più calda, all'aurea opprimente del centro cittadino. Non sarebbe così da attribuire soltanto al caso se gli ultimi due figliuoli di Frosino nacquero, uno alla fine di luglio e l'altro ai primi di ottobre, in terra chiantigiana. Scarsamente probabile, poi, che la nascita avvenisse a Vitigliano di Sotto, presso il podere che apparteneva a questa linea dei Verrazzano, poiché negli anni che interessano non vi è menzionata alcuna abitazione padronale": contrariamente al passato, quando una tale dimora vi era presente, poi però lasciata in stato di abbandono.

Secondo il ragionamento di Boglione, sarebbe "da escludere che l'evento abbia avuto luogo nel villaggio donde la progenie trasse il casato, perché Frosino, il padre, a Verrazzano non ebbe mai una casa di abitazione né altri beni immobili" (BOGLIONE, 1999, pp. 263-264).

L'affermazione di Boglione può sembrare ed essere troppo categorica, anche perché non è da escludere che i Verrazzano di Santa Croce mantenessero rapporti familiari più o meno stretti con i più ricchi *cugini* Verrazzano di Santo Spirito, cui apparteneva appunto Verrazzano.

In ogni caso, sulla base della solida documentazione reperita, Boglione può indicare come padre dei due navigatori Frosino di Lodovico, mercante, iscritto all'Arte della Lana, che rivestì numerosi incarichi per il governo fiorentino, fin quasi alla morte avvenuta all'inizio del 1514: e ciò perché "quella di Frosino di Lodovico è la sola unità familiare ad annoverare, fra il XV e il XVI secolo, due fratelli che avevano in sostanza gli stessi nomi dei navigatori e la cui collocazione cronologica è compatibile con le date delle spedizioni verrazzaniane". La madre fu Lisabetta di Leonardo Doffi, sposata in seconde nozze, probabilmente nel 1484. Dalla prima moglie, Ginevra di Stagio Strozzi, impalmata nel 1455, l'Frosino aveva avuto tre figli maschi – Bartolomeo (venuto presto a mancare), Lodovico e Niccolò –, ai quali, ancora vivente, aveva fatto dono di tutti i suoi beni.

Tale discriminazione fra figli può porre dei dubbi al ragionamento di Boglione. Ma l'aver diseredato i due figli minori, Giovanni e Girolamo, è spiegato da Boglione sia con il proposito di "evitare un ulteriore frazionamento del patrimonio familiare, sensibilmente ridottosi nella sua consistenza per le vicende di una vita rivelatasi un insuccesso sotto il profilo finanziario"; e sia

---

anche per il lungo distacco – anteriore quindi all'inizio del secondo decennio del XVI secolo – dei due pur giovani e giovanissimi figli di secondo letto dall'ambiente domestico, “alla ricerca di un'autonoma condizione di vita all'estero, che, profilandosi coronata dal successo, rendeva sempre più improbabile un loro ritorno in patria” (BOGLIONE, 1999, pp. 237-243).

Boglione non manca di dimostrare che il patrimonio immobiliare – e quindi lo stato economico – di Frosino di Lodovico già alla fine del XV secolo si era drasticamente assottigliato. Per altro, l'abbandono di Firenze, per espatrio, da parte di Giovanni e – ma non subito, bensì qualche anno dopo – da parte del più giovane Girolamo “non fu differente da quello di tanti altri suoi coetanei, i quali all'inizio del XVI secolo, per il loro noviziato nei traffici, si indirizzavano di frequente verso i grandi centri mercantili della Spagna, del Portogallo, delle Fiandre e della Francia, dove gli uomini d'affari italiani, con i fiorentini in posizioni di tutto rilievo, erano stati in grado di inserirsi con prontezza e profitto nei più vasti orizzonti commerciali che le spedizioni marittime dell'epoca andavano dischiudendo” (BOGLIONE, 1999, pp. 260-262).

Di fatto, Giovanni o Giovanfrancesco o Giovanni Francesco (queste le denominazioni che sono comunemente usate nei documenti ufficiali fiorentini) e Girolamo – per quanto i loro nomi fossero stati estratti di frequente (14 volte il primo e 10 il secondo fino agli anni '30) per il conferimento delle più diverse cariche politiche e amministrative dello Stato fiorentino, di fatto, almeno dal 1516 in poi il primo e dal 1519 il secondo – non ricoprirono mai tali incarichi, proprio a causa dell'assenza, “che si verificava quando il sorteggiato si trovava lontano le sessanta miglia ed oltre dai confini” (BOGLIONE, 1999, pp. 244-250).

Claudia Tripodi ha di recente apportato nuove informazioni sul nonno e sul padre di Giovanni e Girolamo. Il nonno Lodovico di Cece di Frosino fu mercante dell'Arte della Lana – come poi i figli Lodovico e Frosino – e ricoprì numerosi incarichi politico-amministrativi per conto della Repubblica. Dai suoi testamenti e dalle sue lettere – inviate dai centri del contado dove fu più volte inviato per ufficio – emergono l'attaccamento alla chiesa di Santa Croce (nel cui chiostro voleva essere sepolto) e, soprattutto, “come il destino del navigatore Giovanni da Verrazzano si inserisse in un alveo di tradizione mercantile segnato dai rapporti con le *élites* cittadine risalente addirittura a due generazioni addietro”. Anche il padre di Giovanni e Girolamo, Frosino di Lodovico di Cece, venne estratto più volte per cariche politiche maggiori e minori, valide per la città e per il contado, svolgendo pure funzioni di vicario e podestà. Svariate sue lettere, e soprattutto due missive di tono ‘cortigiano’, inviate ai signori Piero dei Medici nel 1467 e Lorenzo il Magnifico pochi anni dopo, dimostrano che anche il padre – nonostante le angustie finanziarie – mantenne una solida posizione di appartenenza al *milieu* sociale della classe dirigente fiorentina (TRIPODI, 2014, pp. 134-138).

## 2. L'ESPERIENZA GIOVANILE DI GIOVANNI DA VERRAZZANO: TRA MEDITERRANEO, EUROPA E ATLANTICO. MERCATURA E VIAGGI

Giovanissimo – forse a meno di 20 anni – “Giovanni dovette trasferirsi in Normandia, a Dieppe, centro famoso per la navigazione e punto di partenza di molte imprese oceaniche, oppure a Rouen, 60 chilometri all'interno, ma sulla Senna navigabile.

Forse a spingere Verrazzano in Francia fu la presenza di un parente, quel Francesco da Verrazzano documentato a Lione già nel 1502. O forse (ovviamente un'ipotesi non esclude l'altra) furono le sopra accennate non floride condizioni economiche della famiglia a dare a Giovanni la spinta decisiva per cercare la fortuna all'estero. La carenza di informazioni riguarda anche i primi anni della permanenza di Verrazzano in Francia. Forse quasi subito si imbarcò sulla *Pensée*, un'imbarcazione francese armata dall'imprenditore Jean Ango e diretta verso il Nord-America sotto il comando di Thomas Aubert. Nel tempo dovette acquisire comunque notevoli conoscenze nautiche, anche grazie ai numerosi viaggi intrapresi nel Mediterraneo, compresa la parte orientale, e si fece la fama di grande navigatore” (GUIDI BRUSCOLI, 2013, pp. 125-125).

In ogni caso, l'esperienza odepiorica di Aubert è del 1508 ed è documentata dall'annalista francese del XVII secolo, Jean Antoine Desmarquets. Egli, “nei suoi *Mémoires chronologiques pour servir à l'histoire de Dieppe et à celle des navigations francaises* (Parigi 1785), lo volle presente [il Verrazzano] alla spedizione dell'ammiraglio Jean Aubert di Dieppe diretta proprio nel 1508 verso l'estremo nord dell'America”, ossia a Capo Breton e Terranova (COLLO, CROVETTO, 1991, pp. 387-388; SURDICH, 2013, p. 26).

Più probabile, almeno secondo l'opinione di Jacques Habert, che si è basato però su una lettera di molto successiva al viaggio – fu scritta nel 1528 al re di Portogallo dal suo viceré in Mozambico Antonio de Silveira de Meneses –, appare la sua presenza in Portogallo nel 1517: qui, avrebbe avuto contatti anche con Fernando Magellano e, insieme a lui, avrebbe poi raggiunto la Spagna, per il quale paese Magellano avrebbe poi organizzato la celebre circumnavigazione del mondo del 1520-1522 (COLLO, CROVETTO, 1991, pp. 387-388; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 58-59).

Le notizie sulle frequentazioni giovanili del Mediterraneo orientale e del Levante da parte di Giovanni si devono alla sua stessa lettera al re Francesco I del 1524 e alla “dichiarazione di Bernardo Carli, un mercante fiorentino dimorante a Lione che gli fu amico, contenuta nella lettera da lui inviata il 4 agosto 1524 al padre residente a Firenze”, proprio per accompagnare uno dei codici derivati dalla lettera originale indirizzata da Verrazzano a Francesco I. “Diceva Bernardo, riferendosi al viaggio di Verrazzano appena conclusosi: *e speriamo che Sua Maestà lo rimetta di mezza dozzina di buoni vascelli, e che tornerà al viaggio e se Francesco Carli nostro ci fosse tornato dal Cairo, advisate che alla ventura vorrà andare seco a detto viaggio, e credo si conoschino al Cairo dove è stato più anni; e non solo in Egitto ed Soria, ma quasi per tutto il cognito mondo; e di qua è stimato un altro Amerigo Vespucci, un altro Ferrando Magellano, e d'avantaggio.*

Questa bella testimonianza del Carli presenta, dunque, Verrazzano come un esperto marinaio,



“tanto da essere paragonato ai più grandi ammiragli dell'epoca”.

Giovanni “di sicuro navigò nel Mediterraneo orientale [...]. La buona conoscenza delle sponde orientali del Mediterraneo è confermata anche da taluni passaggi della lettera a Francesco I, nei quali si accenna non solo ai porti del Levante, ma anche alla Sicilia e alla Dalmazia”, alla grandezza dell'isola di Rodi e ai costumi delle donne di Egitto e Siria, per non parlare della Russia e del Nord Europa. “E perciò non è da escludere che abbia fondamento anche la notizia – sopra accennata –, riferita in un documento portoghese, secondo cui il Verrazzano *estivera em Lisboa e se fora para Castela com Fernao de Magalhaes* nel 1517, proprio quando il navigatore portoghese stava ideando il suo viaggio al servizio della Spagna (LUZZANA CARACI, 1991, p. 577; WROTH, 1970, p. 229; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 83-88).

Appare estremamente significativa pure la testimonianza contenuta in un'altra lettera dell'8 maggio 1525, indirizzata al governo portoghese dal suo agente in Francia Diogo de Gouveya, di cui si parlerà più oltre: il Gouveya raccomanda alle sue autorità il navigatore fiorentino, mettendo in risalto le cognizioni teoriche e l'esperienza nell'arte del navigare (BOGLIONE, 1999, p. 260).

Se la presenza di Giovanni in Francia è accertata solo nel 1522 (grazie alla procura fatta a Zanobi Rucellai a Rouen il 14 febbraio, con la quale Zanobi aveva il potere di curare gli interessi del Navigatore), quella di Girolamo pare essere assicurata solo nel febbraio 1524 o addirittura del 1525, grazie ad un'annotazione posta sul tergo di una carta nautica del Mediterraneo, di modello tradizionale, attualmente conservata nella Biblioteca Nazionale di Parigi (Ge. C. 6100), che sarebbe stata disegnata dallo stesso Girolamo, e che recita: *Questa charta è di L<sup>do</sup> de .... quali fu donata questo dì VII di febraio 1524 dal onorabile homo Girolamo verresano Fiorentino et fatta di sua mano propia in Lione* (MOLLAT, HABERT, 1982, p. 61; DESTOMBES, 1970, p. 38; BOGLIONE, 1999, pp. 262-263). D'altra parte, però, Giuseppe Caraci esclude, con buoni argomenti, che si possa leggere *verresano* e propende, invece, per il nome *Cristofano*, con ciò sottraendo a Girolamo la paternità della rappresentazione (CARACI, 1959, pp. 184-185, e 1959, pp. 307 ss.).

Prima Federico Melis e poi Roberto Almagià hanno sostenuto che Giovanni, al suo apparire sulla scena francese, professava già la mercatura, “al servizio, prima, da fattore e, poi, da socio, nel sistema di aziende dei Rucellai”: e, in effetti, a membri della famiglia Rucellai – Zanobi, Alessandro e Bonaccorso – egli rimase sempre particolarmente legato (ALMAGIÀ, 1970, p. 45).

### 3. LE TECNICHE DI NAVIGAZIONE TRA XV E XVI SECOLO: DAL MEDITERRANEO ALL'ATLANTICO

Nella seconda metà del XV secolo, il mondo marittimo mediterraneo – per effetto della conquista turca dell'Egeo e dell'impatto negativo della medesima sui flussi commerciali, ma anche a causa di altri fattori interni alla vita delle diverse città-stato e dei diversi paesi – stava manifestando una crescente debolezza economica. Ad esempio, a Genova, “quella che era stata il fondamento della guerra e della potenza marittima medievale”, cioè la lunga e sottile *galea* a vari ordini di remi e dotata di un rostro fissato a prua che serviva a speronare le navi avversarie per gli arrembaggi, “si rivelava ora una tipologia numericamente molto ridotta ed in gravi difficoltà”: e ciò, anche a causa dei costi esorbitanti raggiunti dalla mano d'opera dei vogatori.

Con il tramonto del Medioevo, infatti, stava scomparendo la figura del libero rematore di professione, vogatore e soldato allo stesso tempo, ovviamente pagato a stipendio. “E già si profila l'alternativa, il vogatore a catena: forzato o schiavo, protagonista dolente dell'età d'oro delle galee, l'ormai imminente XVI secolo”, almeno fino alla grande battaglia di Lepanto (1571), che segnò una storica vittoria cristiana sui turchi (CAMPODONICO, 1992, pp. 264-266; DEL MEGLIO, 2011, pp. 163-164).

Anche l'altra tipologia tradizionale delle grandi ma lente *naves* cristiane, armate con due grandi vele latine, alte di bordo specialmente a prua, spesso con due o tre ponti, capaci di un tonnellaggio di 500-1000-1500 tonnellate ed oltre, almeno tra Tre e Quattrocento appariva in crisi tecnica e numericamente poco diffusa. L'ormai amplissima vela latina era diventata difficile da gestire: in caso di cattivo tempo, si era costretti ad ammainarla dal pennone che era lungo come l'intera nave, per issarne una più piccola. E si sa che il Mediterraneo “presenta – riguardo alle condizioni del tempo e specialmente alle direzioni dei venti – rotazioni del quadrante assai accentuate e variabili in intensità anche nel giro di poche ore”.

La navigazione mediterranea più praticata, specialmente con le galee a remi (davvero poco stabili in condizioni di mare grosso), era quella di cabotaggio, anche perché la stiva era assai poco capiente, e ciò imponeva diverse tappe per il rifornimento soprattutto dell'acqua dolce. Al sopraggiungere del cattivo tempo, l'imbarcazione doveva immediatamente puntare verso la costa per trovare riparo in una spiaggia o in una cala, ovunque le condizioni lo consentissero. Con le grandi navi latine, invece, in caso di burrasca si poteva anche rimanere in mare aperto, grazie alle innovazioni tecniche via via introdotte, come la bussola, le carte nautiche e uno strumento per l'orientamento, come la tavola di martellogio, che resero anche possibile la navigazione invernale che, nei secoli precedenti, non era stata mai praticata (CAMPODONICO, 1992, p. 276).

Le spedizioni commerciali intraprese, fin dalla seconda metà del XIII secolo, da genovesi e veneziani, nelle Fiandre e nella costa francese – specialmente a Rouen, nei cui cantieri si spostarono anche maestranze artigiane mediterranee –, influenzarono, in tempi in verità assai lunghi, la diffusione di alcune innovazioni nella marineria del Mediterraneo. Queste furono mutate dalle tipiche piccole e manovrabili navi nordiche con unico albero e vela quadra, le *cocche*, la cui por-



Figura 1. Giovanni da Verrazzano, disegno di Francesco Allegrini, incisione di Giuseppe Zocchi, 1767 (Fondazione Giovanni da Verrazzano, Castello di Verrazzano).

tata non superava il centinaio di tonnellate (ma che, ciò nonostante, avevano tradizionalmente il monopolio delle comunicazioni e dei trasporti commerciali tra Manica, Mare del Nord e Baltico), o dai *galeoni*, adottati da Spagna e Portogallo (e poi anche da olandesi e inglesi), pure essi navi completamente a vela, agili e resistenti, che potevano permettersi di affrontare le rotte oceaniche. Come è noto, la vela quadra era la più adatta al regime colico dell'Atlantico, contraddistinto da venti costanti. Con il tempo, anche la marineria nordica (all'inizio del XVI secolo la francese, seguita quasi subito da quella inglese e poi, a distanza, da quella olandese) si dotò di imbarcazioni più capienti delle cocche, come le *caravelle* e le *caracche*, con dimensioni a due o a tre o anche a quattro alberi che, in quello stesso secolo, avrebbero raggiunto il dominio del mare e del mondo via via più allargato.

Così, anche nel Mediterraneo cominciarono lentamente ad essere introdotti la vela quadrata (o almeno la velatura mista, con la quadra divenuta la *vela maestra* supportata dalla *vela mezzana* latina dispiegata in un secondo albero) e il timone unico centrale. Queste grandi navi – seppure in piccolo numero – nel XV secolo erano in grado di spostarsi con sicurezza dal Mediterraneo all'Atlantico, verso Francia, Fiandre, Germania e Inghilterra, navigando in altura per mesi, per grandi tratte, senza scalo (CAMPODONICO, 1992, pp. 267-268 e 281).

Quindi, “non vi è dubbio che nel Mediterraneo si sapeva navigare al largo già in tempi prece-



denti alla nascita – o almeno al grande sviluppo – della marineria portoghese e successivamente di quella spagnola. Ma nel Mediterraneo, grazie anche alla diffusa pratica del cabotaggio, si preferiva basare le determinazioni di rotta e del punto della nave piuttosto sull'uso della carta nautica e su valutazioni empiriche, che non su vere misurazioni astronomiche come i riferimenti all'altezza degli astri.

I portoghesi – con le loro imprese marinare di lunga durata lungo le coste africane – ebbero certo il merito di aver moltiplicato e generalizzato tali riferimenti ai fenomeni astronomici, tanto più necessari quando si navigava in prossimità dell'equatore o al di là di esso, dove cioè l'orizzonte celeste era diverso da quello abituale nei nostri paesi. Essi diffusero [...] anche strumenti diversi, oltre l'astrolabio, per queste osservazioni astrali", come la verga di Giacobbe, della quale si parla solo a partire dall'inizio del XVI secolo (FERRO, 1992, p.390).

Come già enunciato, i viaggi di scoperta – non solo portoghesi ma anche spagnoli (e inglesi e francesi) – si resero possibili grazie alle innovazioni tecnico-nautiche apportate dalle nuove imbarcazioni: caracche e caravelle. La caracca era un piccolo veliero a tre (eccezionalmente a quattro) alberi, con cassero di poppa alto e rotondo e con castello e bompresso a prora. Era fornita degli alberi di trinchetto e di maestra a vele quadre e di mezzana a vele latine, ma soprattutto la caratterizzava l'innovazione della poppa piana e non rotonda; era anche abbastanza spaziosa per stivare provvigioni per lunghi viaggi. La caravella era più piccola e leggera della caracca, ma più solida, maneggevole e veloce: era dotata di cassero o ponte di poppa e di castello di prua (che era in realtà poco più elevato del ponte di coperta), e di due o tre alberi con vele quadrate fisse e vele triangolari manovrabili, le ultime infisse a lunghe antenne che consentivano all'equipaggio facili manovre con il vento in prua e una maggiore speditezza rispetto alle quadre (DEL MEGLIO, 2011, pp. 165-167; GIACINTI, 2011, pp. 185-190).

Ovviamente, la scoperta delle rotte di andata e ritorno, prima fra l'Europa e l'Africa occidentale e poi fra l'Europa e l'America centrale, "è legata alla conoscenza della circolazione atmosferica nell'Atlantico, degli alisei (di NE) e dei venti occidentali", e all'utilizzazione come teste di ponte degli arcipelaghi atlantici esistenti al largo dell'Africa, via via scoperti e colonizzati. Furono i portoghesi a scoprire venti ed isole e ad utilizzarli, nella prima metà del XV secolo, per le loro navigazioni in latitudine, procedendo verso sud lungo le coste africane, e Colombo ne fece conoscenza proprio navigando con loro nella seconda metà del secolo. "Ma Colombo ebbe l'idea geniale di servirsene per attraversare l'oceano in longitudine", cioè andando verso ovest. "Ciò gli permise di sperimentare anche la valutazione della declinazione magnetica e d'intuire l'esistenza di correnti marine prima ignorate. Tale scoperta inaugurò la grande stagione dei viaggi transatlantici e l'era delle esplorazioni oceaniche" (TAVIANI, 1992, pp. 375-378).

La navigazione d'alto mare presupponeva, infatti, la conoscenza approfondita del regime dei venti e delle correnti dell'Atlantico. Si procedeva – come presto impararono i portoghesi rivolti verso il golfo di Guinea – controvento nei percorsi di andata, navigando di bolina, grazie alla caravella (ovvero la piccola e snella nave adatta ai marosi atlantici), e seguendo, in quello di ritorno, gli alisei, portandosi al largo e verso settentrione, fino ad incontrare i venti occidentali, che assicuravano il ritorno in patria. Rotte simili portarono anche – come enunciato – alla scoperta di varie isole atlantiche, fra cui le Azzorre, o l'agevolarono. Così, Diego Baratonio e Claudio Piani descrivono la tecnica della *vuella* che "prevede d'affrontare l'oceano stringendo gli Alisei 'mura a dritta', avendo quindi il vento che soffia nella parte destra dello scafo. Proprio questo genere di navigazione, che consente di risalire facilmente fino alle isole Azzorre partendo da Madeira, è conosciuto già dal 1430, data della scoperta delle isole stesse. In quest'arcipelago poi il vento

---

ruota facendo proseguire verso il Portogallo 'mura a sinistra', ossia con i venti da Nord e da Nord-Ovest. Questo netto cambiamento direzionale del vento era definito dai Portoghesi '*rueleta pelo largo*' o 'giro per il largo'. Era, ed è ancora oggi, questa la cosiddetta *Volta*" (BARATTONO, PIANI, 2014, p. 103).

"Certo alisei e venti occidentali sono quelli che permisero a Colombo di arrivare alle Antille e soprattutto di tornarne. I viaggi successivi seguirono l'itinerario (anche stagionale) e non presentarono particolari difficoltà, salvo quelli derivanti dall'incontro con qualche ciclone o con qualche tempesta" (FERRO, 1992, pp. 389-390).

E' accertato che Colombo e gli altri navigatori-esploratori del primo Cinquecento effettuarono i loro viaggi "secondo il principio della navigazione stimata e *piana*, cioè senza tener conto della forma sferica della terra [...]. Su piccole e modeste distanze dovevano derivarne deviazioni, rispetto alla rotta prefissata, di non grande rilievo; esse potevano essere attribuite alla irregolarità dei venti, alle derive provocate dai moti ondosi, agli scarrocciamenti causati dalle correnti. E, arrivata la nave in vista della costa, era possibile correggere gli errori di rotta attraverso l'osservazione dei tratti litoranei, per la quale erano utilissimi i portolani (registri descrittivi) e soprattutto le carte nautiche.

Nelle lunghe navigazioni oceaniche, un tal modo di agire doveva dar luogo ad inconvenienti e rischi di ben maggiore portata, ma in attesa che, quasi un secolo dopo – ossia nella seconda metà del Cinquecento –, i fiamminghi Pietro Nonius e Gerardo Mercatore si occupassero di proiezioni adatte a tal tipo di rotte, elaborando sistemi di rappresentazione cartografica ad esse acconci, l'unico rimedio stava nell'abilità del navigante o meglio del pilota e del comandante della nave" (FERRO, 1992, pp. 396-397).

Di recente, Filippo Camerota ha però, giustamente, sottolineato l'importanza decisiva della pratica metrica della misurazione delle distanze e della rappresentazione topografica e pittorica insieme dei luoghi – attraverso la mappa – che caratterizzano la innovativa cartografia del Rinascimento, "sia sul piano della navigazione" mediterranea e soprattutto oceanica, e "sia sul piano delle attività commerciali, politiche, amministrative e militari. Nell'epoca delle grandi scoperte geografiche, misurare la terra significava al tempo stesso delinearne la forma, misurarne le distanze, dipingerne il ritratto. Non a caso alcuni dei più grandi cartografi erano anche rinomati pittori, come Francesco Rosselli che proprio nella Firenze di Vespucci – e dei giovani Verrazzano – dirigeva una delle più importanti botteghe cartografiche del Rinascimento" (CAMEROTA, 2005, p. 334).

Camerota enuncia il problema fondamentale che era sì quello di saper disegnare correttamente le cartografie, anche della terra intera, ma ciò significava possedere – insieme con l'arte del disegno – anche il senso e la capacità della misura, e quindi la tecnica dell'uso degli strumenti astronomici e topografici per inquadrare le terre nelle loro reali proporzioni, e soprattutto nelle loro esatte posizioni nel reticolato geografico dei meridiani e dei paralleli, mediante il rilevamento delle latitudini e delle longitudini (le seconde assai più difficili a calcolarsi rispetto alle prime), come il grande Tolomeo bene insegna nella sua autorevole *Geographia*.

E, a Firenze, la città ove, nella prima metà del XV secolo, venne riscoperto Tolomeo – che così fu fatto nuovamente conoscere all'Europa –, tali arti e capacità erano largamente presenti, grazie alle scuole di matematica e geometria dette di abaco ivi tradizionalmente esistenti e grazie all'operato degli scienziati umanisti, così tanto interessati all'astronomia, alla cosmografia, alla geografia e alla cartografia. Basti ricordare che, nel corso del Quattrocento, tra gli autori di opere geografiche, e specialmente cartografiche, si distinsero, a Firenze, personalità di assoluto rilievo

---



che vennero poi seguiti come modelli in Italia ed Europa: come Cristoforo Buondelmonti, con i suoi *Isolari* delle isole greche (originale integrazione di geografia, cultura storica e archeologica, cartografia), Piero del Massaio, Francesco Rosselli, Niccolò Germano ed Enrico Martello, con i loro mappamondi ed atlanti di carte regionali e urbane, inventori o perfezionatori di un genere che interessò pure il genio Leonardo da Vinci, che non mancò di offrire un contributo originale.

Il ruolo della cultura geografica/cartografica di Firenze si misura anche con il contributo di conoscenza offerto all'apertura degli orizzonti geografici dall'astronomo e cosmografo Paolo dal Pozzo Toscanelli: egli, con la sua lettera all'amico umanista portoghese Fernando Martins del 25 giugno 1474, è da ritenere il più lucido teorico della possibilità di *buscar el Levante por el Poniente*, e quindi, se non l'unico, certo un autorevole ispiratore delle navigazioni colombiane, vespuciane e verrazzaniane.

La carta perduta di Paolo dal Pozzo Toscanelli – che accompagnava la lettera inviata al Martins – e il grande mappamondo fiorentino di Enrico Martello del 1490 circa (conservato oggi alla Yale University Library), inconsueti per la proiezione di tipo palloforme che esprime anche significati religiosi con speciale riferimento alla Madonna (BARATONO, PIANI, 2014, *passim*), contengono valori di latitudine e longitudine che danno la possibilità di calcolare la distanza che, ad occidente, separa l'Europa dall'Asia, e anche con una certa esattezza, pur tenendo presente che la superficie della Terra veniva comunemente ritenuta più piccola del reale di un ottavo nella migliore delle ipotesi, se non di un quarto rispetto a quello reale.

Toscanelli sosteneva che, fra il ponente europeo-africano e il «principio – con il viaggiatore beninteso proveniente da est – delle Indie con le isole e luoghi dove potete andare» (spazi disegnati nella carta per navigare allegata, ricostruita dagli studiosi fra XIX e XX secolo), esisteva un «revissimo cammino». La carta, fra Lisbona e l'Asia, era suddivisa in «ventisei spazi, ciascuno quali contiene dugento e cinquanta miglia, fino alla nobilissima e gran città di Quinsai» (ubicata «nella provincia del Mangi, vicina alla provincia del Cataio»). Ne consegue, dunque, che Toscanelli stimava la distanza tra Lisbona e Quinsai in 6500 miglia, un valore non proibitivo da correre (pari a poco più di 9750 km).

può dunque affermare che alla fine del XV secolo circolava in Europa un tipo di mappamondo con coordinate di latitudine e longitudine, che fornì un quadro matematico all'interno del quale i navigatori intraprendenti come Colombo – e come Vespucci e Verrazzano – poterono concepire i loro viaggi di esplorazione» (RANDLES, 1992, p. 444).

studi recenti sono pure valsi a mettere nella giusta luce l'intreccio fra gli obiettivi commerciali e le finalità scientifiche ed esplorative, connubio tradizionale nell'Italia basso-medievale e l'età delle grandi scoperte geografiche, come dimostrano i casi di tanti viaggi e viaggiatori tovesi, veneziani, fiorentini e toscani.

opera complessiva dei mercanti viaggiatori fiorentini, tutti, sia pure in diversa misura, figli della cultura umanistica della loro città, peculiarmente attenta ai temi della geografia viva, presenta a grande importanza anche sotto il profilo del contributo originale delle conoscenze cosmografiche/astrologiche, nautiche, naturalistiche, etno-antropologiche trasmesse all'Europa del XVI secolo con lettere familiari e commerciali o con relazioni di maggior respiro, e talora con segni e raffigurazioni cartografiche.

Non è un caso che Amerigo Vespucci – e il di lui nipote Giovanni, ma anche Andrea Corsali, Giovanni e Girolamo da Verrazzano – fossero cosmografi, cartografi e navigatori assai stimati e ricercati, proprio per queste loro doti, alla scala internazionale.

Arriva ancora Camerota: «La misura della longitudine era di cruciale importanza per i viaggi

---

oceanici. Da essa dipendeva il destino di intere flotte e, fino al XVIII secolo, questa fu una delle principali preoccupazioni dei cosmografi [...]. Le misurazioni terrestri avvenivano con il supporto fondamentale della bussola e della rosa dei venti. I dati riportati da Vespucci sono sempre riferiti alle otto divisioni della circonferenza definite dalla direzione dei venti, le stesse divisioni che il navigatore trovava segnate nelle carte nautiche. La scala di misurazione goniometrica con la rosa dei venti si trovava solitamente sul dorso dell'astrolabio, ma nel corso del Cinquecento divenne uno strumento a sé stante, specificamente destinato alle misure topografiche. Per conoscere la posizione di un luogo era necessario conoscere due coordinate fondamentali: la distanza dalla stazione di rilevamento e l'angolo di posizione rispetto alla direzione di tramontana, costantemente indicata dalla direzione dell'ago magnetico, oppure, l'angolo di posizione misurato da due stazioni di rilevamento e la distanza reciproca delle due stazioni. Questo metodo di rilevamento comincia a essere descritto verso la metà del Quattrocento" (CAMEROTA, 2005, p. 334).

Come già enunciato, è a partire dalla seconda metà del XIV secolo che le navi e i mercanti mediterranei e portoghesi ebbero modo di conoscere assai meglio i problemi della navigazione atlantica, regolarizzando le rotte commerciali con le isole britanniche e i porti dell'Europa settentrionale, con i portoghesi che iniziarono a colonizzare gli arcipelaghi al largo delle coste africane. Nella prima metà del XV secolo, grazie allo stimolo prodotto dal principe Enrico il Navigatore (1394-1460), figlio del re Giovanni I, i portoghesi poterono così dare inizio anche al processo delle navigazioni – al fine di costituire basi militari e commerciali – lungo le coste atlantiche dell'Africa, occupando e colonizzando, in successione, le isole di Madeira (1419), Azzorre e Capo Verde (1445), mentre in contemporanea gli spagnoli conquistavano e colonizzavano le isole Canarie.

E, verso la metà del XV secolo, "alcuni navigatori portoghesi cominciarono ad effettuare calcoli dell'altezza della stella polare con l'ausilio del quadrante, allo scopo di misurare le distanze relative percorse navigando verso nord e verso sud lungo la costa atlantica dell'Africa. Ciò non implicò ancora in alcun modo il calcolo della latitudine in quanto tale, e in ogni caso le carte del XV secolo non contengono coordinate di latitudine e longitudine. Senza la navigazione astronomica, almeno in questa sua forma rudimentale, alcuni studiosi sostengono che le Azzorre non avrebbero potuto essere scoperte e tanto meno rivisitate in viaggi successivi.

Man mano che i navigatori portoghesi si avvicinarono, nel corso delle loro esplorazioni lungo la costa africana, all'equatore, l'utilizzazione della stella polare si faceva sempre più difficile, perché essa appariva sempre più bassa sull'orizzonte, fino a scomparire. La penetrazione successiva nell'emisfero meridionale richiedeva, quindi, un metodo nuovo, e fu qui che i portoghesi effettuarono un importante passo avanti (intorno al 1485), introducendo il calcolo dell'altezza meridiana del sole. Seguendo una tradizione medievale [...] tramandata dagli astronomi arabi, furono elaborate tavole che mostravano la declinazione solare relativa al giorno e all'anno in cui era compiuto il calcolo. Grazie all'uso di queste tavole – prodotte, nella seconda metà del XV secolo, anche da scienziati umanisti italiani ed europei, come Giovanni Bianchini e Johannes Muller noto come Giovanni Regiomontano, in corrispondenza ed amicizia con il grande Paolo dal Pozzo Toscanelli, che riassumeva il sapere astronomico toscano e fiorentino dei secoli XIII-XV – divenne possibile calcolare le latitudini, le quali vennero poi inserite nelle carte del XVI secolo". La longitudine, invece, rimase fino al XVIII secolo un problema impossibile da risolvere mediante i sistemi del rilevamento astronomico, "e l'unica soluzione nel secolo XVI consisteva nell'uso di clessidre (orologi a sabbia), la cui esattezza era molto limitata" (RANDLES, 1992, pp.



438 e 440).

In realtà, Colombo, Vespucci e Verrazzano – probabilmente rifacendosi alla scienza fiorentina trecentesca aggiornata dal grande astronomo e cosmografo del XV secolo Paolo dal Pozzo Toscanelli – inventarono dei sistemi astronomici che consentirono loro di calcolare, sia pure con cospicui errori di rilevamento, la longitudine; inoltre, essi praticarono costantemente la misura delle latitudini, utilizzando le tavole astronomiche messe a punto dagli studiosi al servizio dei portoghesi e dagli scienziati in contatto con Toscanelli. In questo campo, le osservazioni effettuate consentirono loro di ricavare valori assai vicini a quelli reali, come si scoprì al tempo dei grandi rilevamenti scientifici francesi e inglesi effettuati a partire dalla metà del XVIII secolo. In ogni caso, la grande attività nautica, specialmente dei portoghesi, praticata tra XIV e XV secolo, si spiega anche con il fatto che essi avevano assimilato le conoscenze di cartografia, astronomia e topografia possedute dagli arabi e dai popoli mediterranei, e avevano imparato dalla tradizione araba e asiatica a costruire le loro piccole caravelle, capaci di navigare controvento molto meglio delle contemporanee navi nordiche a vele quadre e, ovviamente e a maggior ragione, di quelle mediterranee mosse dai remi e anche dalle vele (nel caso delle troppo pesanti imbarcazioni latine). Pur avendo dimensioni limitate, le caravelle erano slanciate e di agevole manovra in condizioni oceaniche di vento regolare.

Ma è interessante che le caravelle sono "le imbarcazioni che permisero ai portoghesi – e agli spagnoli – tante scoperte e che pure Colombo utilizzò nei suoi viaggi; uno scafo innovativo grazie all'impiego della vela latina, così diffusa nel Mediterraneo, e reso possibile da un semplice apparato meccanico che si giovò della metallurgia evoluta del mondo atlantico settentrionale. Ma l'uso di tali imbarcazioni lenti, grazie all'abilità di direzione e conduzione degli equipaggi e dei comandi usare uno strumentario che richiedeva un complesso di nozioni specializ-

di elementi provenienti da ambiti geografici diversi derivò un tipo di barca tributo notevole all'apertura degli spazi geografici" (FERRO, 1992, p. 399).

La navigazione astronomica, di scarsa utilità nel Mediterraneo – ove si navigava a vista, e la pratica del cabotaggio – erano adatti e anzi indispensabili alla navigazione lungo la costa africana, pur con l'approssimazione che ne derivava: era comune conoscere la latitudine (più facile da rilevare con esattezza) che non la lon-

gitudine. Le piccole caravelle, e successivamente anche con le più capaci navi a tre alberi (quadra e latina), i galeoni, che finirono con diffondersi in tutta Europa, che i portoghesi si spinsero, a poco a poco, lungo le sponde dell'Africa, inaugurando l'oro, l'avorio, schiavi e pepe di Guinea, e giunsero poi, con il viaggio di Vasco da Gama fino al Capo di Buona Speranza (1487), che aprì al Portogallo la penetrazione dalla spedizione di Vasco da Gama in India (1497) (SMITH, 1982, pp. 487-

Le innovazioni tecniche che si registrarono, specialmente a partire dall'inizio del Rinascimento, da considerare fondamentali per spiegare l'apertura dell'Atlantico alle navigazioni portoghesi e iberiche, che si ebbero nello scorcio di quel secolo. Innanzitutto, tra le varie innovazioni, determinante appare quella che riguardò la costruzione di navi più leggere, maneggevoli e veloci e in grado di affrontare i mari in tutte le stagioni, che invece segnava tradizionalmente, quasi come nell'antichità, la

---

fase di interruzione di gran parte delle pratiche marinare in tutto il Mediterraneo.

“Si è sostenuto che – nel corso del XV secolo – le condizioni erano diventate più favorevoli al naviglio leggero (da 50 a 200 tonnellate di stazza) rispetto alle grandi e panciute navi che caratterizzavano le flotte veneziana e genovese. Nel XV secolo il commercio era basato su un flusso di traffico organizzato e regolare, che si svolgeva in gran parte tra fonti di rifornimento sicure e mercati altrettanto sicuri; un esempio di questo sistema è dato dalle partenze annuali da Venezia e da Genova di convogli carichi di spezie, seterie, vini e generi di lusso diretti verso l’Inghilterra e le Fiandre. Le linee regolari gestite da Venezia per il Mar Nero fino al 1453, per Aigues Mortes a partire dal 1402 e verso gli stati berberi dopo il 1436 rappresentavano altri esempi di un commercio che riguardava, oltre a costose merci di lusso, anche merci voluminose come cereali, sale proveniente dalla Linguadoca, lane della Spagna e cotone del Levante. La guerra sul mare, inoltre, era ancora concepita secondo le tecniche militari terrestri e si riteneva che, in tempo di guerra, i mercanti dovessero trasformarsi in combattenti; si favoriva quindi la costruzione di navi alte, vantaggiose negli abordaggi e capaci di trasportare un gran numero di uomini. Le navi di Venezia, Genova e Ragusa erano enormi rispetto a quelle comunemente usate nei paesi nordici: la stazza normale era di 600 tonnellate, ma c’erano anche navi di oltre 1000 tonnellate, mentre la gran massa del naviglio inglese e francese era composta di unità di stazza notevolmente inferiore alle 100 tonnellate. Le navi mediterranee potevano trasportare carichi ingenti, ma erano lente, pesanti e mediocrementemente atte a tenere il mare”. E per tali motivi si attivavano quasi solo tra la primavera e l’inizio dell’autunno, rimanendo spesso al sicuro nei porti durante i mesi della cattiva stagione.

“Le nuove circostanze favorivano invece il naviglio leggero. Con l’adattamento delle artiglierie agli impieghi navali, mutò il carattere della guerra sul mare e acquistarono maggiore valore la velocità e la manovrabilità, doti che rispondevano alle esigenze create sia dalla pirateria berbera, sia dalla navigazione illegale e dal contrabbando favoriti dalle ostilità fra turchi e cristiani; infine anche i mutamenti economici – soprattutto quelli nel commercio delle spezie e della lana e la decadenza del commercio granario – agirono a favore delle navi leggere, atte al trasporto di piccoli carichi prelevati in numerosi scali. In termini moderni, le circostanze avevano cominciato a favorire la nave da carico occasionale rispetto a quella di linea” (SMITH, 1982, pp. 500-501).

Altre importanti innovazioni tecniche che si registrarono nel corso del XV secolo riguardarono la strumentazione nautica.

Fin dai tempi antichi, la navigazione mediterranea – in mancanza di strumenti attendibili – si serviva come punti di riferimento del sole di giorno e della stella polare di notte, grazie ai quali si poteva mantenere la direzione dell’imbarcazione, mentre la velocità, rapportata all’unità temporale dell’ora o del giorno, era sfruttata per valutare approssimativamente la distanza percorsa. La prima grande innovazione fu registrata fra il XII e il XIV secolo, grazie all’impiego della bussola, via via perfezionata, e di strumenti come gli astrolabi e i quadranti (già utilizzati dagli arabi), nonché delle cartografie nautiche e dei portolani (o elenchi di luoghi costieri con i toponimi e le rispettive distanze tra l’uno e l’altro oggetto: porti, foci fluviali, secche, promontori e isole).

Fin dalla prima metà del XV secolo, oltre all’ormai tradizionale *bussola* associata alla rosa dei venti (dotata di ago calamitato montato su un galleggiante, immerso in un liquido, che permetteva il libero allineamento sul meridiano magnetico), i piloti utilizzavano ormai costantemente – nelle navigazioni oceaniche verso l’Europa settentrionale, verso gli arcipelaghi al largo dell’Africa o lungo le coste di questo continente – alcuni strumenti astronomici, per altro già noti da secoli, per l’orientamento e per il calcolo della posizione della nave in rapporto alla rotta



---

tracciata: l'astrolabio e il quadrante.

Strumento fondamentale era l'*astrolabio piano*, di solito di forma sferica e realizzato in ottone o bronzo, portatile, con il diametro tra i 10 e i 50 centimetri, che rappresenta una parte della sfera celeste con le stelle fisse più luminose e il sole, potendone così simulare il movimento intorno al polo, in relazione ad un punto di osservazione posto sulla superficie terrestre. L'astrolabio è dotato di un sistema per la misura di angoli, soprattutto d'altezza, e permette di ottenere i dati per l'impostazione di numerosi problemi astronomici: funzionando come calcolatore analogico, è in grado di risolvere meccanicamente i calcoli senza ricorrere a formule matematiche. Tale strumento, assai più degli altri, assurse a simbolo dell'astronomia e del sapere scientifico in generale, in quanto compendia tutta la conoscenza relativa alle stelle fisse e al sole, rappresentando l'universo – ad esclusione dei pianeti – nei suoi rapporti con la terra. Esso risolveva molti problemi di astronomia sferica relativi alle stelle fisse e al sole, consentendo di determinare l'ora e la durata del giorno, di calcolare la latitudine e la longitudine dei luoghi", anche se con larghissima approssimazione.

Altro strumento astronomico, di uso anche terrestre, per misurare le altezze nel piano verticale, è il *quadrante*, costituito da un quarto di cerchio, con un sistema di puntamento con due pinnule fissate su un lato retto, e da una graduazione da 0° a 90° sul curvo; munito di filo a piombo fissato nel vertice, quando si mira ad un punto il filo ne misura l'elevazione sull'orizzonte ponendosi a perpendicolo sulla graduazione; fornito di tracciato orario, puntando al sole, può segnare l'ora.

I piloti del Mediterraneo già almeno nei primi decenni del XV secolo utilizzavano comunemente pure la cosiddetta tavola o *toleta de marteloio*, la quale serviva a calcolare come scomporre la rotta obliqua prescelta secondo la latitudine e la longitudine, al fine di conoscere lo spostamento nelle due direzioni e quindi le coordinate, essendo noti i valori del grado di latitudine e di longitudine; e a calcolare l'entità dello scostamento della rotta effettivamente percorsa da quella stabilita in partenza, con la correzione necessaria per riprenderla. Questi problemi comportano la risoluzione di triangoli i cui lati sono costituiti – entro un raggio di 100 miglia – rispettivamente dalla rotta stabilita e dalle sue proiezioni sui due assi ortogonali di latitudine e longitudine, con origine nel luogo di partenza nel primo caso e nel secondo dalla rotta stabilita, da quella effettivamente percorsa e dalla relativa correzione, per cui vengono richiamati usualmente elementi della trigonometria, che non erano certamente noti nell'ambiente marinaro del tempo, richiedendo indubbiamente una buona preparazione matematica.

La navigazione d'altura e l'inizio dell'età delle grandi scoperte geografiche misero a nudo l'ineadeguatezza dei sistemi e degli strumenti fin lì utilizzati e imposero presto – alla fine del XV secolo – la necessità di costruire una strumentazione più innovativa e più adatta a conoscere, nel modo più preciso possibile, la posizione in latitudine dall'altezza della stella polare o del sole meridiano sull'orizzonte.

L'astrolabio piano comune e anche il quadrante furono, da allora, gradualmente soppiantati dall'*astrolabio marittimo*, prodotto in Portogallo e Spagna: una sorta di spessa ruota con quattro raggi che formano altrettanti triangoli cavi e una sezione a semicerchio nella parte inferiore; al centro è impernata l'alidada, con le pinnule molto arretrate. Lo strumento era assai più massiccio e doveva essere tenuto in verticale con le mani davanti dal rilevatore – ciò che ne rendeva l'uso difficoltoso per il rollio delle imbarcazioni – ma forniva misurazioni assai più esatte riguardo alle altezze dei corpi celesti. A tal proposito, era anche traforato per opporre minore resistenza al vento. Si doveva far passare un raggio di luce solare nei fori delle pinnule dell'alidada che segnava l'altezza dell'astro sul quarto graduato del lembo.

---



Vennero allora utilizzati anche nuovi strumenti, come la *balestriglia* o *bastone di Giacobbe* (due regoli in legno montati a croce e scorrevoli), che serviva ad effettuare misure angolari fra le stelle dell'Orsa Minore, in particolare per misurare lo scostamento del polo dalla stella polare grazie ad un sistema di triangolazioni.

Importanti erano anche gli *orologi solari* portatili per il loro facile orientamento o altri strumenti più semplici per la misura del tempo, come le tradizionali *clepsidre a polvere o ad acqua*. La direzione e l'altezza del sole nel percorrere l'arco diurno costituiscono l'elemento di riferimento in funzione del quale sono costruiti gli orologi solari, sia fissi (come le *meridiane*) e sia portatili.

Oltre alle *carte nautiche*, assolutamente indispensabili, per le navigazioni, anche i *globi terrestri e celesti* e le *sferre armillari* erano utilizzati dai piloti – e non solo dai cosmografi e dagli astronomi ‘da tavolino’ – per misurare le distanze, mediante il *compasso*, e mostrare quel mondo che si andava via via scoprendo e quel cielo in cui si precisavano le posizioni degli astri: specialmente per i globi – dopo quello del tedesco operante al servizio del Portogallo, Martin Behaim, del 1492, ne costruirono significativamente tutti i più importanti navigatori, da Colombo a Vespucci a Giovanni da Verrazzano – si ridisegnavano via via i fusi relativi alle terre nuove, la cui configurazione cambiava con le scoperte, e quindi si curava il loro aggiornamento con i risultati ottenuti (MACCAGNI, 1992, pp. 576-598).

Altro aspetto di rilievo che spiega le grandi navigazioni verso l'ignoto, prodotte fra XV e XVI secolo, riguarda la formazione tecnico-professionale dei piloti, tradizionalmente curata nel corso del XV secolo in Portogallo e, dall'inizio del XVI, anche in Spagna, paesi che funsero da laboratori per gli altri dell'Europa occidentale (Inghilterra, Francia e Paesi Bassi) che ne seguirono le orme nella prima metà del XVI secolo.

A Sagres, nei primi decenni del XV secolo, il principe Dom Henrique il Navigatore fece venire un maestro maiorchino (probabilmente l'ebreo cartografo Giacomo Cresques) per mettere in piedi una scuola di navigazione che elaborò nuovi metodi astronomici e fece ricorso a strumenti nautici di uso semplice e pratico. Intorno alla metà del secolo, venne poi costituita la Junta dos Mathemaucos per meglio aiutare i piloti a risolvere i problemi di calcolo delle distanze e delle latitudini e longitudini (MACCAGNI, 1992, p. 598).

D'altra parte, con la discesa della Spagna nell'arengo dei viaggi di scoperta e dell'occupazione dell'America, nel principale porto iberico, a Siviglia, “venne costituita la Casa de la Contratación, strumento fondamentale attraverso il quale i castigliani cercarono di organizzare i traffici con le Indie occidentali [...]. Dal 1503 la Casa coordinò molteplici funzioni. Oltre a formare i piloti e i redattori di carte – con l'impulso in tal senso dato da Amerigo Vespucci che dal 1508 alla morte ne fu il *piloto mayor* –, essa era incaricata di procedere all'organizzazione delle flotte in partenza, ecc.” (ORLANDI, 2011, p. 478).

E' però da sottolineare il fatto che gli studi recenti – come quello di Gaetano Ferro – badano a ridimensionare il valore e l'importanza della cosiddetta *scuola di Sagres* in Portogallo, almeno relativamente alla fine del XV secolo. Egli sostiene che “poco o nulla i fratelli Colombo possono aver derivato da una cultura cosmografica e geografica portoghese di scarsa consistenza in questo campo, come prova il carattere eminentemente applicativo e pratico delle prime manifestazioni dell'editoria a stampa di quel paese (si pensi per esempio alle edizioni dell'*Almanach perpetuum* di Abramo Zacuto)”, uscite alla fine del XV secolo, rispetto almeno all'originalità della corrispondenza e della cartografia trasmessa nel 1474 dal fiorentino Paolo dal Pozzo Toscanelli al portoghese Martins (FERRO, 1992, p. 394).

Fino alla metà del XVII secolo, nonostante i vari metodi innovativi elaborati da Colombo, Vespucci e Verrazzano, la difficoltà maggiore dei piloti era la determinazione della longitudine. La mancanza di strumenti adatti allo scopo non permetteva la definizione della posizione di punti di riferimento celesti e terrestri e l'esecuzione di calcoli il più possibile esatti. Inoltre, la declinazione magnetica modificava la direzione dell'ago della bussola, costringendo la nave a continue correzioni di rotta e rendendo, quindi, la navigazione ancora più complessa e difficile. Nel Mediterraneo e nell'Atlantico 'conosciuto' (prossimo alle coste dell'Europa e dell'Africa), anche ai tempi di Colombo, Vespucci e Verrazzano ci si affidava, soprattutto, all'esperienza. Era il pilota a stabilire la velocità approssimativa della nave, grazie alla conoscenza pratica dell'azione dei vari venti, alla valutazione del moto ondoso e delle correnti, della conformazione e del carico dell'imbarcazione. L'abilità e la lunga esperienza diretta rendevano i piloti capaci di effettuare calcoli in base a ciò che vedevano e, per quanto possibile, in grado di rispondere a problemi posti anche da circostanze occasionali. Anche per il calcolo del tempo, ci si affidava soprattutto alla vista: se gli orologi a polvere erano i più usati, ne esistevano di altri tipi (notturni, ad armilla, ecc.), per cercare di ridurre – se non eliminare – le distorsioni prodotte dal rollio della nave (MACCAGNI, 1992, pp. 576-598; MINIATI, 1993, pp. 103-105).

Infine, ecco alcuni dati sul microcosmo sociale presente nelle imbarcazioni che – da Colombo a Verrazzano – si avventuravano nell'Oceano verso occidente e l'ignoto.

Il carico di una nave della fine del XV o dell'inizio del XVI secolo variava tra una cinquantacinquantina uomini a seconda che fosse una *carabela* o una *caracca*, dotati di acqua potabile, di legna da ardere e di viveri (specialmente farina di cereali e gallette, legumi secchi e pesci secchi e salati ma anche animali vivi come polli, maiali e pecore, e se andava bene pasta e miele) nella quantità ritenuta necessaria in relazione ai tempi previsti per il viaggio (per la sola andata o anche per il ritorno), oltre alle eventuali merci (solitamente chincherie di poco valore, come palline di vetro, specchietti, aghi, campanelli, ecc.), da vendere o da dare con altri prodotti essenziali o remunerativi.

Il comandante – non necessariamente il più esperto in nautica, perché di norma era l'uodice della proprietà della nave o della società che prendeva in affitto l'imbarcazione – e i professionisti più significative riguardavano, ovviamente, le competenze tecniche indispensabili per la navigazione (il pilota o ufficiale di rotta, che aveva il delicato e difficile compito di bilanciare e controllare la rotta, il nocchiero addetto alla guida del timone e, se presente, il no detto *gustatore* per l'entrata in porto e l'attracco), per la gestione tecnica e la manutenzione della nave medesima (il maestro d'ascia, il bottaio o remaio e il calafino) e per quella civile (il camerario o cambusiere e il cuoco addetti alla sorveglianza e manutenzione della nave e alla preparazione dei cibi), mentre il barbiere serviva all'occorrenza anche da medico e il cappellano badava alla salvezza delle anime. Tutti, a bordo, erano tenuti a difendere e quindi a trasformarsi, in caso di bisogno, in combattenti. Tra Quattro e Cinquecento, vi erano anche imbarcate artiglierie di vario calibro, ovviamente con le relative figure specializzate (i bombardieri e cannonieri) e con le munizioni necessarie (CAMPODONI, 1992, pp. 274-275).

Quale fosse l'imbarcazione, "le condizioni di estrema ristrettezza degli spazi a bordo erano i problemi igienici non trascurabili". Come si narra dal diario di Antonio Pigafetta, che pagò Magellano nella sua straordinaria circumnavigazione, la vita di 50 o 100 persone stivate per mesi su "una superficie che di poco poteva oltrepassare i 100 mq in coperta appariva come una vera e propria discesa agli inferi. Per la notte non esistevano giacigli di questo nome ed ognuno si arrangiava, disponendo una stuoia o un materasso ove pos-

---

sibile, fra funi e vele, per terra o sulla merce stivata, e dal sovraffollamento scaturivano frequenti liti e grande confusione. La scena notturna è facilmente immaginabile: chi smuoveva la polvere sollevando il proprio giaciglio, chi litigava per aver trovato occupato il posto, chi parlava mentre altri dormivano, chi teneva la lucerna accesa oltre gli orari consueti ... e le minacce – e le stesse aggressioni – a mano armata dovevano essere molto frequenti” (DEL MEGLIO, 2011, p. 169).



#### 4. FINANZA, COMMERCIO E SPEDIZIONI ESPLORATIVE: IL RUOLO DEI FIORENTINI

Scrive di recente Francesco Guidi Bruscoli che, “tra il Quattro e il Cinquecento, i rappresentanti della città del Giglio fornirono alle potenze europee affacciate sull’Atlantico (*in primis* quelle iberiche, ma poi anche l’Inghilterra e la Francia) un contributo che si manifestava in varie direzioni. Da un lato le conoscenze geografiche, che trovarono ampio spazio nel fecondo ambiente dell’umanesimo fiorentino; da un altro lato le capacità marinare, che portarono alcuni fiorentini a capitanare navi attraversando gli oceani in direzione di lidi più o meno conosciuti; infine, un contributo importante all’espansione fu offerto dai capitali, che i fiorentini stanziati in varie città europee erano in grado di raccogliere e indirizzare dove sembrava più opportuno. E se da tempo è nota la partecipazione finanziaria fiorentina ai viaggi di esplorazione e commercio promossi dalle potenze iberiche e ad alcune delle avventure francesi, solo recentemente si è scoperto che tale contributo fu offerto anche ai viaggi inglesi. In tal modo si è completato un panorama che vede i fiorentini ricoprire un ruolo chiave nell’espansione oceanica di tutti i grandi Stati europei del Rinascimento” (GUIDI BRUSCOLI, 2013, pp. 41-56).

Francesco Surdich ha recentemente analizzato il ruolo svolto “dal punto di vista tecnico e finanziario dai banchieri e dai mercanti italiani (in particolare fiorentini e genovesi) che acquisirono il controllo dei maggiori empori commerciali; per cui la seduzione del denaro, le esigenze dell’economia basata sul credito, il ruolo dell’uomo d’affari, pienamente recepito anche a livello teorico, sia laico che cristiano, che non esita a teorizzare l’utilità del risparmio, il miglioramento del proprio stato, la speculazione controllata, il libero prestito ad interesse, un patrimonio e un capitale pronti all’investimento avevano indicato la strada del profitto, individuando nella moneta, nel credito, nel commercio, nell’oro, nei traffici a lunga distanza, nell’espansione e nella conquista estese su scala planetaria (*l’economia-mondo*) i temi del presente e del futuro dell’individuo e della collettività” (SURDICH, 2013, pp. 15-39).

“Il legame del mondo della mercatura fiorentina con molte delle Corone del continente datava ovviamente da secoli e si era dipanato tra (molti) picchi e (pochi) momenti drammatici (emblematico il caso dei clamorosi fallimenti dei Bardi e dei Peruzzi a metà Trecento). A rendere i mercanti-banchieri fiorentini gli interlocutori ideali dei sovrani erano le loro capacità tecniche nel campo sia commerciale che finanziario, il denaro di cui disponevano ed erano pronti a investire, e soprattutto la rete di contatti che permetteva loro di inserire aree anche periferiche (come ad esempio il Portogallo) all’interno delle grandi reti internazionali di scambio. In altre parole, essi, direttamente o tramite persone di fiducia, si muovevano agevolmente tra Bruges, Anversa, Lione, Londra, Lisbona e Siviglia investendo capitali laddove pareva conveniente. E facevano ciò sia nelle imprese più “pionieristiche” (ad esempio il secondo viaggio di Colombo per la Spagna, il viaggio di Cabral per il Brasile, il viaggio di Caboto per l’Inghilterra, il viaggio di Verrazzano per la Francia) che nelle rotte più consolidate, e in particolare la *Carreira da India* portoghese” (GUIDI BRUSCOLI, 2013, pp. 41-56).

In un suo saggio recente, Giuliano Pinto (PINTO, 2013, pp. 1-14) risponde in modo esemplar-

---

mente documentato alla domanda di come fosse stato possibile che una città dell'interno, come Firenze, lontana cento km dal mare, a lungo senza un proprio porto e senza proprie navi, avesse dato i natali a mercanti-navigatori di prima grandezza come Amerigo Vespucci e Giovanni da Verrazzano, senza dimenticare gli altri fiorentini, meno noti (da Giovanni da Empoli ad Andrea Corsali, da Leonardo Nardi a Piero Strozzi), che però parteciparono in misura massiccia, nei primi due o tre decenni del XVI secolo, "alla navigazione atlantica verso il 'nuovo mondo' o verso mondi che 'nuovi' non erano, ma che sicuramente erano assai poco conosciuti: le sponde atlantiche dell'Africa, e da lì l'India, l'Indonesia, la Cina. Per trovare una proiezione oltremare simile, esercitata soprattutto nei secoli precedenti, bisogna guardare, in Italia, agli uomini delle grandi città di mare come Genova e Venezia".

Pinto spiega che, a Firenze, fu "la separazione dei gruppi eminenti cittadini da quelli delle campagne [che] da una parte favorì l'espansione del Comune sul territorio, dall'altra segnò profondamente la società cittadina. Gli strati sociali medio-alti si impegnarono nelle attività mercantili e manifatturiere, il cui forte incremento attirò manodopera dalle campagne, determinando la forte crescita della popolazione urbana nel corso del XII secolo: la popolazione passò da poche migliaia di abitanti a 20-25 mila e nel 1172 si iniziò a costruire una nuova cinta muraria. Si potrebbe parlare dunque di *imprinting* 'borghese' nello sviluppo che la città conobbe nella prima età comunale. La Firenze «sobria e pudica» dei tempi di Cacciaguida (*Paradiso*, XV, 99), racchiusa ancora nella prima cerchia muraria (metà del XII secolo), era tale forse solo nella memoria dell'Alighieri; già allora i fiorentini si stavano qualificando come mercanti e prestatori. Il trattato commerciale stipulato nel 1171 con Pisa – insieme ad altra documentazione che comincia allora a farsi meno avara – ci fa capire come Firenze avesse ormai assunto nella seconda metà del XII secolo un ruolo economico di rilievo e come i suoi mercanti fossero già proiettati verso il Mediterraneo attraverso il porto di Pisa.

Nel corso del Duecento – poi – Firenze diventò, dal punto di vista economico, la più importante città dell'Occidente cristiano. La coniazione nel 1252 del fiorino d'oro, il «maledetto fiore» condannato da Dante perché tutto corrompe (*Paradiso*, I, 130), fu insieme il segno della potenza economica raggiunta e la spinta verso nuovi successi.

Le fortune di Firenze poggiavano sui tre pilastri rappresentati dall'industria della lana, dalla mercatura e dalla banca: nessuna grande città dell'Occidente cristiano poteva vantare una forte presenza in contemporanea di tutte e tre le attività. Nel contempo nella seconda metà del XIII secolo, il trionfo del partito guelfo, di cui Firenze era la città capofila in Toscana, le assicurò un primato politico all'interno della regione e ottime relazioni con il papato e con il Regno angioino di Napoli: il successo politico favorì un ulteriore sviluppo degli affari.

La presenza dei fiorentini fuori di Toscana fatica ad apparire nelle fonti per tutto il XII secolo e buona parte del XIII (anche se non mancano qua e là attestazioni contrarie) [...].

A cavallo tra Due e Trecento, in quella che potremmo definire l'età di Dante, Arnolfo e Giotto, le grandi compagnie fiorentine avevano ormai esteso la rete dei loro affari su gran parte d'Europa e del Mediterraneo, creando una sorta di impero economico.

La Curia romana rappresentò il cuore del sistema bancario di Firenze. I mercanti fiorentini, prima accanto ai senesi (Buonsignori), ai pistoiesi (Chiarenti e Ammannati), ai lucchesi (Riccardi), poi progressivamente sempre più da soli esercitarono la funzione di "banchieri del papa [...].

Negli ultimi decenni del Duecento, grazie alla stretta alleanza politica con il Papato e gli Angiò, le compagnie fiorentine (già presenti naturalmente anche negli anni precedenti) acquistarono una posizione di assoluto primato nel Regno di Napoli attraverso quella connessione tra finan-

za e politica che contrassegnerà a lungo la loro azione. Il primato fiorentino ebbe come protagoniste le compagnie dei Bardi e dei Peruzzi e poi quella degli Acciaiuoli, e sotto di loro una fitta rete di aziende medie e minori che arrivava a coprire buona parte del Mezzogiorno continentale [...].

Bardi e Peruzzi ("le colonne" della Cristianità, secondo la definizione di Giovanni Villani) esercitarono mercatura e banca da posizioni di forza non solo nel Regno di Napoli (insieme alla società degli Acciaiuoli), ma anche in Inghilterra (subentrando ai Frescobaldi, espulsi dall'isola nel 1311), in Francia (insieme a Franzesi, Scali, Cerchi, Spini, Mozzi, Guadagni, ecc.), in parte della Germania (insieme a Nerli, Alfani, Agli, Dell'Antella), e poi nel Levante, sino al mar Nero e al mare d'Azov (insieme a Pulci, Cambi, Ardinghelli, ecc.), dove svolsero soprattutto attività finanziarie a vantaggio di genovesi e veneziani e dei potentati locali [...].

Nel Mediterraneo occidentale la penetrazione fiorentina, inizialmente meno capillare, riguardò le città costiere della Provenza (Marsiglia, Aigues Mortes) e poi Perpignano, Barcellona, Valencia, le Baleari. I Peruzzi all'inizio del Trecento avevano fondaci a Barcellona e a Gerona; i Bardi a Maiorca nelle Baleari. In qualche caso i fiorentini si spinsero già allora a sud della Catalogna. Nel 1327 i Bardi erano attivi a Siviglia dove ottennero licenze commerciali dal re di Castiglia. Nel 1338 il re del Portogallo Alfonso IV concesse alla compagnia dei Bardi – ancora loro – e più in generale a tutte le compagnie fiorentine, di operare nel regno; Lisbona si avviò a divenire il porto di riferimento per i viaggi via mare verso l'Inghilterra e le Fiandre".

Pinto documenta con puntualità anche le modalità di vita delle centinaia e poi delle migliaia di mercanti fiorentini all'estero.

"In molti casi essi dettero vita a strutture associative autorizzate dalle autorità locali. Conosciamo l'organizzazione delle colonie fiorentine all'estero tra Quattro e Cinquecento grazie al vecchio lavoro di Gino Masi che nel 1941 ne pubblicò gli Statuti (Bruges, Costantinopoli, Londra, Lione, per arrestarsi al 1501). Per l'Italia sappiamo dell'esistenza di *nationes florentinorum* a Padova, a Venezia, a Roma, a Napoli. Ma non si deve pensare sempre a comunità di fiorentini compatte e solidali. Talvolta le divisioni interne si riproducevano all'estero, soprattutto quando le città d'arrivo ospitavano esuli che non potevano rientrare in patria [...].

Comunque la vita dei mercanti fiorentini all'estero non doveva essere facile, nonostante la protezione assicurata dai sovrani. Spesso erano poco amati dalle popolazioni locali, se non accolti con ostilità: erano visti come usurai, accaparratori, sfruttatori che si arricchivano sulle loro spalle [...].

Per quanto lontani dalla patria e spesso per lunghi periodi, Firenze restava sempre al centro dei pensieri dei fiorentini sparsi per il mondo. Ai corrispondenti rimasti in città arrivavano le loro lettere che parlavano degli affari conclusi, fornivano informazioni economiche, ma narravano anche gli avvenimenti più significativi accaduti nelle terre dove si trovavano a operare [...].

La grande espansione internazionale dei mercanti fiorentini, che ebbe inizio con il XIII secolo, proseguì poi per tutto il Tre e Quattrocento e per buona parte del Cinquecento, pur all'interno di fasi più favorevoli e di momenti di crisi. La presenza continua delle compagnie fiorentine sulla scena europea e mediterranea era il risultato di una cultura mercantile profondamente radicata in città: le grandi compagnie prima o poi potevano fallire, e in effetti fallivano, ma altre ne prendevano il posto. È stato stimato che tra il 1333 e il 1346 fallissero ben 350 compagnie fiorentine e tra queste i grandi colossi dei Bardi e dei Peruzzi «che – come scrive Giovanni Villani, XII, 88 – per la loro potenza, quando erano in buono stato, condividevano colli loro traffichi gran parte del traffico della mercatantia di Cristiani, ed erano quasi un alimento». Difficilmente un'altra città si sarebbe ripresa da un simile tracollo, ma a Firenze altre compagnie presero il posto di quelle



---

fallite, a cominciare da quella degli Alberti, e poi vennero gli Albizzi, i Capponi, gli Strozzi, i Medici, i Gondi, i Riccardi, i Serristori, i Martelli, ecc. Nella seconda metà del Quattrocento il Banco Strozzi ebbe nel Regno di Napoli un ruolo non molto diverso da quello esercitato un secolo e mezzo prima da Bardi e Peruzzi. Rami discendenti da famiglie, come quelle dei Frescobaldi e degli stessi Bardi, che un tempo avevano subito un tracollo, ritornarono sulla scena del grande commercio internazionale. Il primato di Firenze – anche se forse non così assoluto come era stato nell'età di Dante – proseguì a lungo grazie a nuovi protagonisti”.

Pinto dimostra anche l'importanza basilare dell'esercizio della mercatura e dell'attività bancaria a Firenze: il ruolo di mercante-banchiere “era la condizione necessaria per collocarsi all'interno della élite cittadina, per poter contare politicamente, per assurgere alle maggiori cariche pubbliche. Ricchezza e potere erano strettamente collegati. Così l'ascesa di nuove famiglie si rendeva possibile grazie a fortunate attività mercantili e all'accumulo di capitali liquidi (fu il caso, fra tardo Trecento e pieno Quattrocento, dei Morelli, dei Serristori, dei Cambini, dei Riccardi).

Il legame tra ricchezza e disponibilità di terra e tra possesso terriero e potere sugli uomini, che era stato così forte per secoli, era ormai venuto meno da tempo; la ricchezza mobiliare era diventata la forma superiore della ricchezza in generale”.

Ovviamente, “la ricchezza doveva essere ottenuta seguendo i canoni dell'etica mercantile che si andava affermando nei secoli finali del Medioevo e che contemplava che il grande mercante fosse audace e insieme prudente, ma anche onesto, affidabile e del tutto corretto nei comportamenti.

Le missive che Coluccio Salutati, cancelliere della Repubblica, scrisse per conto della Signoria tra il 1375 e il 1403 [...] ci offrono un quadro ricco e articolato di quello che doveva essere un sentire comune, il sentire di quella classe dirigente che si identificava in larga parte con il ceto dei medi e grandi mercanti. Nelle lettere di Coluccio ricorre spesso l'elogio della mercatura e dei mercanti, riprendendo e sviluppando posizioni che erano diventate proprie anche del pensiero economico dei canonisti e dei teologi di quei secoli. Solo la mercatura può rendere le città ricche di molti proventi (*«multis proventibus opulentas»*); solo la *«frequentia mercatorum urbes exaltat, civitates exornat»*. La mercatura infine viene collocata su un gradino superiore rispetto al pellegrinaggio e alla giustizia: santa cosa è il pellegrinaggio, ancor più santa la giustizia, ma la mercatura a nostro giudizio è la più santa di tutte perché senza di essa il mondo non può vivere [...].

Esisteva dunque un forte legame tra la città e i propri mercanti: l'onore dell'una dipendeva dall'onore degli altri; la floridezza della città dalla loro capacità di accumulare fortune; sui prestiti forzosi imposti ai ‘mercantanti’ si reggeva il bilancio pubblico fiorentino.

La città traeva enormi vantaggi dalla ricchezza dei singoli, quella in denaro sonante che si acquistava con le grandi operazioni commerciali, perché dai piccoli traffici poco si ricavava, come ricorda un celebre passo di Leon Battista Alberti (*I libri della famiglia*, p. 178). Lo Zibaldone di Giovanni Rucellai (p. 8) offre considerazioni di grande interesse: «Nel vero il danaio è molto difficile a trafficare et conservare et è molto nelle mani della fortuna, et sono pochi che 'l sappino ghovernare. Ma chi possiede copia di denari et sappi trafficagli, si dice essere signore degli artigiani, perché egli è nervo di tutti e' mestieri». Insomma chi dispone di liquidi e li sa ben investire nelle attività manifatturiere e artigiane arricchisce l'intera città [...]. Viene sottolineato così, ancora una volta, il valore civico della ricchezza, strumento tra i più importanti in funzione del bene comune”.

Tra la seconda metà del XIV e l'inizio del XVI secolo si assiste all'ulteriore – ed ultimo – ampliamento degli orizzonti geografici dell'attività dei mercanti-banchieri fiorentini.

---

“A partire dalla seconda metà del Trecento la presenza dei fiorentini nella penisola iberica si fece più massiccia. Accanto alle città del regno d'Aragona (Barcellona, Valenza, Palma di Maiorca), acquistarono importanza per i traffici dei fiorentini (ma anche di genovesi e veneziani) i centri di Malaga, Siviglia, Lisbona. La prima costituì un punto di riferimento per gli scambi con i paesi del Maghreb; Siviglia divenne il capolinea dei traffici dalla e per la Castiglia (grande produttrice di lana); Lisbona, capitale del Portogallo, rappresentò anche uno scalo obbligato per le navi dirette verso l'Inghilterra e le Fiandre. La rete delle società che tra fine Trecento e inizio Quattrocento facevano capo alla grande compagnia degli Alberti del Giudice, dà l'idea dell'ampia diffusione degli interessi fiorentini e del loro dipanarsi verso le rotte atlantiche. Gli Alberti, oltre alle società dislocate in Italia e nell'Oriente mediterraneo, disponevano di proprie succursali a Malaga, Siviglia, Fez, Lisbona, Bruges, Londra, Parigi”.

L'allargamento dell'area d'influenza del capitale fiorentino si spiega anche con la conquista di Pisa nel 1406.

“I fiorentini definivano a ragione il porto della città tirrenica ‘occhio’ o ‘bocca’ di Toscana, dal momento che da lì passava, in entrata e in uscita, la quasi totalità delle merci dell'intera regione; né vi erano in Toscana porti in grado di sostituire con successo quello pisano. La conquista assicurò finalmente a Firenze uno sbocco proprio al mare, rafforzando gli scambi tradizionali con i principali porti del Mediterraneo occidentale e da lì in direzione dell'Atlantico.

Dagli anni venti del Quattrocento Firenze iniziò una politica di espansione marittima che prevedeva, sul modello veneziano, l'organizzazione di un sistema di navigazione basato su quattro rotte percorse da galee di Stato che raggiungevano rispettivamente le città catalane e la Sicilia, l'Inghilterra e le Fiandre, con soste intermedie nei porti andalusi e a Lisbona, le coste africane dalla Tunisia al Marocco, infine l'Oriente mediterraneo. A prescindere dai risultati raggiunti – gran parte dei traffici da e per Porto Pisano continuò ad essere effettuato con navi non toscane ingaggiate dai fiorentini a noleggio parziale o totale – il sistema delle galee di Stato mostrava l'interesse di Firenze per la navigazione mercantile e l'ambizione di rivaleggiare con le grandi città di mare (Genova, Venezia, Barcellona): ridurre il peso della dipendenza da navigli stranieri rappresentava anche una questione di prestigio. Nel contempo tutto ciò ampliava il bagaglio delle esperienze e delle conoscenze tecnico-nautiche dei fiorentini.

Così nel corso del Quattrocento aumentarono i viaggi verso la penisola iberica e da qui verso le Fiandre e l'Inghilterra; si intensificarono gli scambi commerciali con il Maghreb, l'Andalusia, la Castiglia, il Portogallo. Siviglia diventò un punto di riferimento per le compagnie fiorentine, e non è un caso che proprio nella città andalusa la compagnia di Giannotto Berardi, legata alle aziende Medici, finanziasse i viaggi di Colombo e di Vespucci, il quale Vespucci faceva parte del personale della compagnia Berardi.

Nel contempo i banchieri e mercanti fiorentini continuavano a svolgere un ruolo di primo piano Oltralpe. Lione divenne, con le sue fiere, un punto di riferimento dell'economia europea fra XV e XVI secolo, e lì i fiorentini furono presenti in forza. Lì era esportata una parte consistente della produzione serica e auroserica di Firenze, da lì i mercanti-banchieri fiorentini controllavano i movimenti finanziari in tutta Europa. Da Lione, appunto, partì il progetto (e il finanziamento) del viaggio di Giovanni da Verrazzano che, dal porto di Dieppe, si spinse sino alle coste settentrionali del nuovo continente.

A questo punto, però, il ‘mistero’ dei tanti mercanti-navigatori fiorentini proiettati verso l'Atlantico non è più tale del tutto e trova una prima spiegazione nella storia cittadina dei tre secoli precedenti” (PINTO, 2013, pp. 1-14).



---

Angela Orlandi sostiene che l'evento straordinario della scoperta dell'America rappresenta "il risultato di un lungo processo storico che aveva attraversato gran parte dell'Europa. Prima lo sviluppo delle tecniche di navigazione e i nuovi collegamenti tra Mediterraneo e Mare del Nord, più tardi la curiosità verso realtà ignote, le riflessioni sulla forma della terra e le difficoltà di accesso ai mercati del Vicino Oriente furono i principali fattori che stimolavano i viaggi di scoperta" (ORLANDI, 2014, p. 63).

La studiosa sottolinea il fatto che la spinta "verso i luoghi di produzione di materie prime e metalli preziosi guidava da sempre l'istinto dei ceti mercantili europei e italiani; non a caso le imprese di Colombo furono sostenute e finanziate da mercanti-banchieri pronti a sfruttare la grande occasione. Potenti famiglie genovesi come i Doria, gli Spinola, i Cattaneo, i Centurione, ben radicate nelle più importanti piazze andaluse, intraprendenti operatori economici fiorentini come Giannozzo Berardi, Simone Verde e lo stesso Amerigo Vespucci collaborarono o appoggiarono in vario modo l'avventura, consapevoli delle sue potenzialità [...].

Gli operatori economici toscani avevano, sin dalla fine del Duecento, occupato spazi significativi nei mercati delle coste mediterranee e del Mare del Nord. Per raggiungerli o portarvi le loro merci utilizzarono massicciamente navi, talvolta condizionandone i percorsi, ma il loro ruolo di navigatori fu modesto e tardivo. Uomini dell'entroterra toscano, come ha osservato Federigo Melis rimanevano principalmente mercanti tesi a realizzare efficaci strategie di penetrazione commerciale che riducessero i costi di transazione.

La curiosità e l'attenzione ai viaggi di uomini e merci, a partire dagli anni a cavallo fra Quattrocento e Cinquecento, fu segnalata dal nuovo contributo che i fiorentini cominciarono a offrire con le scuole o laboratori di cartografia, si pensi a quella di Francesco Rosselli, che ebbe un rapido successo per la capacità di coniugare antiche conoscenze geografiche con le notizie accuratamente raccolte nei portolani e nelle lettere che si scambiavano gli operatori economici. E' facile intuire che questo clima, fatto di stimoli agli investimenti e alla conoscenza, spinse molti di loro sulla via delle Indie Occidentali; appresa l'esistenza di terre ricche e sconosciute in alcuni di loro alla prevalente natura di mercanti si aggiunse quella di navigatori, avventurieri, esploratori e conquistatori" (ORLANDI, 2013, pp. 131-156).

Dall'inizio e fino a quasi tutto il XVI secolo, "la ricchezza dei traffici fiorentini – soprattutto nella penisola iberica – non era dovuto solo alle tipiche attività di intermediazione tra beni provenienti dalle diverse aree del Mediterraneo, dell'Europa e dell'America, ma era accresciuta dalla produzione interna di pregiati pannilani, dei tessuti auroserici e di manufatti destinati alle corti, al clero e all'alta borghesia di ogni paese" (ORLANDI, 2011, p. 479).

Nella prima metà del XVI secolo, "le più grandi case mercantili e bancarie di Firenze erano presenti – a Lisbona e soprattutto – a Cadice e a Siviglia, pronte a sfruttare le opportunità offerte dalle Indie Occidentali" e dall'Asia, con il commercio e le tradizionali attività bancarie e con le nuove polizze assicurative sulle navi e sui loro carichi di merci". All'inizio di quel secolo, i fiorentini "riuscirono a mettere sotto il loro controllo il mercato dei cambi di Lione e fecero massicci interventi nel finanziamento del debito pubblico francese e pontificio" (ORLANDI, 2011, pp. 482 e 498-500).

In effetti, come sottolineato da Giuliano Pinto, Lione, intorno al 1520, era il principale centro francese dell'industria e del commercio della seta; oltre a ciò, non era solo "un grande centro di affari con la Corte di Francia e con i grandi armatori e commercianti francesi, ma anche il quartier generale di una specie di sindacato finanziario internazionale, che i banchieri italiani avevano stabilito mediante un ingegnoso sistema d'informazione e di relazioni con Venezia, Firenze,



---

Roma, Londra, Norimberga, Anversa, Siviglia, Lisbona. Era il sindacato così temuto da Francesco I, spesso a corto di denari, o da Semblancay, l'infelice suo tesoriere" (BACCHIANI, 1909, p. 1278).

"Le prime e concrete conseguenze della grande scoperta cominciarono a manifestarsi agli inizi del XVI secolo: da quei nuovi mondi, assieme a notizie di uomini e culture diverse, giungevano – con le ben note spezie asiatiche – oro, argento e prodotti mai conosciuti" (ORLANDI, 2011, p. 477).

Nei primi anni '20 del XVI secolo, "era ormai giunto anche per la Francia il momento di inserirsi ufficialmente nel grande e fruttuoso circuito delle navigazioni transoceaniche. Anche se già da tempo gli armatori di Dieppe e di Rouen, minacciati nei loro interessi dal rapido sviluppo delle marine iberiche, non avevano esitato ad incoraggiare e a finanziare la pirateria ai danni dei convogli spagnoli e portoghesi che tornavano in Europa, spingendo le loro navi sulle rotte oceaniche di cui ora anch'essi potevano dirsi esperti, la sopravvivenza dei maggiori porti bretoni e normanni – la cui attività si era andata concentrando sulla pesca del merluzzo, prima nel Mare del Nord e poi anche sui da poco scoperti ricchi banchi di Terranova, e sul commercio con la Gran Bretagna, le Fiandre e il Mediterraneo – imponeva ormai a Francesco I di impegnarsi alla ricerca di una via transoceanica che permettesse alla Francia vantaggi analoghi a quelli che andavano raccogliendo i suoi vicini iberici.

E' logico perciò che egli desse il suo appoggio alla spedizione che Giovanni da Verrazzano stava progettando assieme ad un gruppo di mercanti di Lione" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 575). Verrazzano agisce in un paese che era allora in una condizione primordiale riguardo alle esplorazioni oceaniche e, grazie alla sua esperienza, anche per questo diventa una importante pedina della "complessa strategia politico-finanziaria della monarchia francese, sul cui potere istituzionale si innestavano le prospettive immediatamente economiche di una classe di mercanti-finanzieri che, pur aspirando al beneficio dell'internazionalità e del liberismo, doveva sottomettersi ai giochi della concorrenza condotti dalle principali potenze europee" (COLLO, CROVETTO, 1991, p. 388).

Sostiene Francesco Guidi Bruscoli – relativamente ai viaggi di Caboto per l'Inghilterra e di Verrazzano per la Francia – che il perché dei finanziamenti dei mercanti fiorentini e di altre città italiane fu quello "di acquisire quote o diritti su eventuali monopoli o assegnazioni che fossero emerse in caso di esito positivo". Nel caso di Verrazzano, contò molto anche "la necessità di *prouver leur fidélité à la couronne de France*, dopo l'adesione di Firenze nel 1521-1522 alla coalizione capeggiata da Carlo V contro Francesco I, che aveva scatenato la reazione francese, che aveva ordinato l'arresto dei fiorentini in terra di Francia e la requisizione dei loro beni. Essi (tra i quali rientravano quasi tutti i finanziatori di Verrazzano) indirizzarono allora una richiesta con la quale, dichiarandosi in disaccordo con la madrepatria, chiedevano la liberazione di persone e merci; il sovrano la concesse in cambio di somme di denaro consistenti. In questo contesto emerse il finanziamento del viaggio" (GUIDI BRUSCOLI, 2014, pp. 116-117). Una valutazione confermata da Sergio Tognetti: "Nel contesto di incertezze legato alle conseguenze degli arresti e delle confische del 1521, la comunità degli uomini d'affari fiorentini operanti a Lione e in tutto il regno di Francia, si attrezzò per tentare di recuperare la fiducia di Francesco I, anche a costo di sconfessare la politica della madrepatria. Tommaso Guadagni erogò un prestito di 23mila scudi alla corona, Roberto degli Albizzi ne prestò 20mila, e tanti altri contribuirono, speso a fondo perduto, a finanziare le guerre che i Valois conducevano sul suolo italiano. Ma questo evidentemente non bastava. Occorreva una operazione anche di immagine, e questa prese

---

corpo con la figura di Giovanni da Verrazzano, mercante fiorentino ed esperto navigatore, da alcuni anni attivo nei porti della Normandia, il cui nome compare nel settembre 1522, come intestatario di un conto del mastro G, con l'esplicita definizione di *capitano dell'armata d'India* [...]. Lo stesso procuratore del Vespucci, che curava per lui i dettagli della spedizione, era Zanobi Rucellai, uomo d'affari fiorentino dimorante a Rouen con il fratello Alessandro fin dal 1511, in società con Bonaccorso Rucellai, a sua volta mercante-banchiere a Roma nonché destinatario, nel 1524, del resoconto di viaggio stilato al suo ritorno dal navigatore fiorentino. [Tra l'altro,] Antonio Gondi dovette farsi carico di rimettere denaro a Lisbona a beneficio dell'ambasciatore di Francesco I, Honorat de Chaix, inviato presso la corte del sovrano lusitano Giovanni III al fine di calmare le inquietudini che animavano il regno portoghese. La spedizione del Verrazzano vi era infatti percepita come una lesione oggettiva dei legittimi interessi nazionali curati dal regno iberico" (TOGNETTI, 2013, pp. 106-108).

## 5. I TRE VIAGGI AMERICANI DI GIOVANNI

Il rientro dall'Asia sud-orientale, il 6 settembre 1522, nel porto spagnolo di Sanlúcar alla foce del Guadalquivir, di ciò che era rimasto della spedizione ispanica salpata tra ottobre e novembre 1520 e guidata da Fernando Magellano – la caravella *Victoria* semidistrutta e con soli 18 uomini di equipaggio, tra i quali il veneto Antonio Pigafetta che scrisse la storia della vicenda – fu l'evento che certamente dette speranza e decisione a Giovanni Verrazzano per realizzare il progetto di scoprire una via verso le ricchezze dell'Oriente (Cina e Insulindia), che fosse alternativa a quella tradizionale verso Sud-Est (la circumnavigazione dell'Africa), controllata in regime di monopolio dal Portogallo, e anche a quella nuova, ma assai difficoltosa (per le crude condizioni climatiche), aperta da Magellano verso Sud-Ovest (lo stretto di Magellano appunto), che ricadeva sotto il controllo della Spagna.

La via scoperta da Magellano “era enormemente lunga, onde il rinnovarsi dei tentativi per cercare un altro passaggio o in corrispondenza alla regione istmica che noi chiamiamo America Centrale – e la tentò soprattutto la Spagna – ovvero più a nord nei paraggi prossimi alla zona artica sulle orme di Giovanni Caboto e dei portoghesi Cortereal” (ALMAGIA, 1970, p. 3).

Ormai anche “la Francia era matura per una simile spedizione”. Ormai, “Bretoni di Saint-Malo, Normanni di Dieppe e d'Honfleur attraversavano l'Atlantico da un decennio verso le pescherie dei Bacagliaos o dei Merluzzi”. Verrazzano volle ricercare un varco nello spazio intermedio tra la Florida e le terre settentrionali che erano state, in qualche modo, già esplorate invano, come il Labrador, la Nuova Scozia, l'isola di Capo Bretone, il golfo di San Lorenzo, con i loro mari anche di difficile navigazione. In altri termini, Verrazzano puntò alle terre che nessuno aveva fin lì riconosciuto o rilevato (ALMAGIA, 1970, p. 3).

“A Dieppe questo fervore di ardite navigazioni per la pesca, per le spezierie, per la scoperta di una nuova via per l'India e infine, più tardi, per la colonizzazione, era alimentato da una ricca famiglia di armatori, gli Angò. Essi dirigevano imprese private, avevano federato un gran numero di mercanti di Dieppe e di Rouen, potevano riunire senza fatica 20 o 30 navi da inviare nell'Atlantico e nel mare delle Indie, e si circondavano di marinai e di dotti, parecchi dei quali italiani” (BACCHIANI, 1909, pp. 1284-1285).

In base ai documenti conosciuti, Giovanni compare sulla scena francese proprio nell'anno 1522: in febbraio a Parigi, in settembre a Lione e in novembre a Rouen, dove nominò suo procuratore generale il mercante ed amico fiorentino Zanobi Rucellai, come già accennato (MOLLAT, HABERT, 1982, p. 54; COLLO, CROVETTO, 1991, pp. 387-388; LUZZANA CARACI, 1991, p. 577).

Giovanni sembrava a molti osservatori del tempo, ed era, l'uomo adatto. Non era solo un mercante con notevole esperienze in fatto di viaggi e navigazioni, ma era anche “uomo di cultura, intinto di latino e studioso di matematiche, esperto di traffici e di viaggi, reduce dall'Oriente [vicino] e dal Cairo, nutrito di buone letture e di pratica saggezza” e, non ultimo, di capacità non



---

comuni di cosmografo e cartografo (FIRPO, a cura di, 1966, p. 132): specializzazioni rare, che rappresentavano autentici assi nella manica.

Anche Verrazzano infatti – come già Magellano – pensava ai passaggi che dovevano esistere tra il Nuovo Mondo e l'Asia, per pervenire *al Cataio e a lo extremo oriente de l'Asia*, e specialmente alla Cina, con la sua tradizionale produzione serica (di estremo interesse per l'analoga industria francese che aveva il suo centro a Lione), e alle Molucche, con le loro tante spezie, da cui i superstiti della malcapitata spedizione magellanica avevano ricavato “un carico di merci che, oltre a coprire le spese sostenute, garantiva a coloro che avevano finanziato l'impresa un buon margine di guadagno” (LUZZANA CARACI, 1991, p. 575).

Michel Mollat du Jourdin ha sottolineato il fatto che, proprio nel 1523, Antonio Pigafetta, che fu con Magellano e fu lo storiografo della spedizione, si recò a Parigi e venne ricevuto a corte dalla madre di Francesco I, la reggente Luisa di Savoia. “Rien ne s'oppose à l'hypothèse d'une rencontre entre le compagnon de Magellan et Giovanni Verrazano, alor en faveur auprès du Roi. A' noter que Pigafetta, bien que padouan, descendait de souche florentine” (MOLLAT DU JOURDIN, 1993, pp. 423-424; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 59-60).

Ma qual era lo stato dell'arte delle conoscenze riguardo all'America centro-settentrionale non percorsa da Magellano?

“Juan Ponce de Leon aveva individuato nel 1513 la Florida e Francisco Fernández de Córdoba lo Yucatan nel 1517. Alonso Alvarez de Pineda nel 1519 esplorava la costa settentrionale del golfo identificando il delta del Mississippi. Nello stesso anno Hernán/Fernando Cortés iniziava la penetrazione dell'altopiano *mexica*, conquistava la capitale dell'impero azteco e spingeva la ricognizione, nel 1522, fino all'Oceano Pacifico, già raggiunto peraltro nel 1513 da Vasco Núñez del Balboa attraverso l'istmo di Panama.

Tuttavia, malgrado questa intensa attività di ricognizione e di conquista, i cosmografi ed i geografi non erano ancora in grado di valutare l'ampiezza del continente nordamericano e di spiegare, in maniera soddisfacente, la sua collocazione rispetto al mondo già noto, specialmente l'Asia. Migliore, ma anche l'America meridionale, il cui andamento costiero sul versante atlantico appare delineato nelle mappe, con buona approssimazione, fino dagli inizi del XVI secolo e, sembra di poterlo affermare, grazie soprattutto al terzo viaggio di Amerigo Vespucci negli anni 1501-1502.

Un vero e proprio enigma era costituito dalla posizione dei territori – il Labrador, Terranova, la Nuova Scozia – che, molto più a settentrione, all'altezza del Canada, erano stati raggiunti sotto bandiera britannica dal veneziano Giovanni Caboto, con due viaggi, nel 1497-1498 e pochi anni dopo (1501-1502) e nel 1508 nuovamente dai portoghesi Gaspar e Miguel Cortereal e dal francese Thomas Aubert. In un primo momento, si era pensato che quelle terre, o isole che fossero, costituissero una propaggine del continente asiatico, come si vede nel mappamondo di Giovanni Matteo Contarini e Francesco Rosselli della British Library di Londra, stampato a Firenze nel 1506 e in quello dello stesso Rosselli del 1508 conservato nel National Museum di Cambridge [...]. Si poteva di conseguenza ipotizzare l'esistenza di un ampio braccio di mare, a nordovest della zona messicana, e quindi una comunicazione diretta dall'Atlantico al Pacifico e all'Oceano Indiano, dando così libero e agevole accesso al Cipangu (Giappone), al Catai e al Mangi (Cina) e quindi all'India” e alle *isole delle spezie* (BOGLIONE, 2009, p. 4; GUIDI BRUSCOLI, 2014, pp. 117-118).

In quegli anni, Verrazzano doveva considerare l'America del Sud come una massa di terra con “immensa continuità continentale, dai dirupi deserti della Patagonia su fino all'istmo sottile che cinge il mare carabico esplorato da Colombo, fino alla grande penisola sabbiosa e impraticabile





avversari sivigliani. Inoltre, bisogna ricordare che Francesco I era in debito con i mercanti fiorentini di Lione, avendo emesso un ordine di carcerazione nei loro confronti per rappresaglia contro la città di Firenze, quando, nel 1521-1522, questa aveva aderito alla lega promossa contro di lui da Carlo V" (COLLO, CROVETTO, 1991, p. 388).

Tra l'altro, è da sottolineare che, sotto il nome di Antonio Gondi, si riunirono anche altri finanziatori fiorentini, i cui nominativi, con i relativi apporti, sono specificati in un carteggio conservatosi nei libri contabili della Compagnia dei Gondi, datato 18 settembre 1523 (MELIS, 1970, pp. 45-54; LUZZANA CARACI, 1991, pp. 577-578). "Un libro di conti di una compagnia fiorentina con sede a Lione – il libro verde segnato G di Bernardo e Antonio Gondi e compagni – contiene un conto che dimostra l'attivismo di Verrazzano e la sua capacità di mettere insieme un consorzio di mercanti per finanziare il proprio viaggio" con ben 3400 scudi d'oro, contro i 600 dei soci francesi. "Tra i nomi dei finanziatori emergono quelli di illustri famiglie fiorentine di Lione: gli stessi Gondi, poi Cambi, Ridolfi, Mannelli, Uguccioni, Altoviti e altri. Sotto nome di Verrazzano, inoltre, è presumibile agissero i Rucellai, cui il navigatore era strettamente legato" (GUIDI BRUSCOLI, 2013, pp. 125-125; BOGLIONE, 2009, p. 9). In realtà, a tali finanziatori se ne dovettero aggiungere molti altri "che agivano sotto nome degli altri operatori là menzionati: i Guadagni, i Nasi, gli Albizzi, i Buonaccorsi, lo stesso Verrazzano (che presumibilmente agiva per conto dei Rucellai, dei quali era fattore e forse parente). Melis stima che il contributo totale – con quote differenziate – possa essersi attestato sui 20.000 scudi d'oro di sole" (MELIS, 1970, pp. 45-52; GUIDI BRUSCOLI, 2014, pp. 113-114).

Contemporaneamente, alcuni mercanti portoghesi ivi – in Francia – residenti informavano il loro sovrano che un certo Joao Varezano, fiorentino, aveva proposto a Francesco I un viaggio di esplorazione delle cui conseguenze essi si mostravano assai preoccupati.

"Nel porto di Dieppe fervevano i preparativi per il viaggio [...]. I preparativi sono segreti, perché vi è gran gelosia tra i governi, ma non sfuggono all'occhio vigile dell'ambasciatore portoghese in Francia Joao da Silveira, il quale avverte il suo re Giovanni III che maestro Giovanni da Verrazzano *vae descobrir o Cataio*, ma non sa quando partirà, perché è sorto qualche dissenso tra lui ed i suoi uomini. Ed uno degli agenti segreti portoghesi disseminati nei porti di Francia riferisce a Lisbona che quel fiorentino aveva proposto a re Francesco di scoprire in Oriente un paese che i Portoghesi non avevano ancor veduto e che nei porti di Normandia si allestivano navi con l'aiuto palese degli ammiragli delle coste e con l'aiuto dissimulato di Francesco [...].

La spia portoghese aveva ragione. La Corona di Francia, che finora aveva lasciato all'iniziativa privata i viaggi d'esplorazione, instaura con il Verrazzano una tradizione del tutto nuova.

La notizia dovette impensierire anche il re Giovanni III del Portogallo, che si affrettò ad invitare da Silveira ad assumere più dettagliate informazioni presso la corte francese (*Raccolta colombiana*, V, 2, pp. 243 e 250). Ma il Silveira poté avere solo vaghe assicurazioni, probabilmente relative al rispetto delle clausole dei trattati che davano ai Portoghesi il monopolio della via orientale alle Indie e il dominio del Brasile: la spedizione a cui resta legato il nome di Giovanni da Verrazzano avrebbe infatti mosso in direzione diversa, secondo un piano che non poteva suscitare incidenti diplomatici, almeno con il Portogallo" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 575).

La spedizione era quindi già pronta verso la metà del 1523 (BACCHIANI, 1909, pp. 1285-1286), quando Verrazzano si era cimentato nel viaggio con quattro navi, ma una tempesta lo costrinse a ritornare a terra, pare con la perdita di due imbarcazioni (FIRPO, a cura di, 1966, p. 161).

Finalmente, ai primi del mese di gennaio 1524 (nella lettera a Francesco I la data è corretta rispetto all'originale 1523 che, significativamente, richiama il calendario fiorentino), Verrazzano



---

mosse dal porto di Dieppe con la *Danphine/Delfina*, una piccola ma veloce nave regia di circa 100 tonnellate di stazza e 50 uomini di equipaggio.

La nave era stata vettoviaggiata (in viveri, acqua e legna da ardere) per circa otto mesi, per cui si prevedeva che dovesse tornare in Francia non più tardi del mese di agosto dello stesso anno.

La *Delfina* risultava di un ordine di grandezza all'epoca usuale per le navi d'altura francesi; era sicuramente un'imbarcazione efficiente, in quanto unità da guerra a disposizione del re, varata da meno di cinque anni. Non era un "gros vaisseau" ma una più ridotta "barque", ovvero una caravella (come la definì il mercante fiorentino Bernardo Carli nella sua lettera da Lione dell'agosto 1524) oppure una caracca, termine che denotava le caravelle più grandi a due o tre alberi: come anche risulta dal modellino modernamente costruito e pubblicato da Mollat e Habert; in ogni caso, era un bastimento di forma rotonda, assai corto, con due castelli e la prua assai arrotondata, e con la poppa ben rialzata con il castello che copriva circa la metà della cocca e con due ponti al di sopra del ponte principale della nave.

Da notare che il planisfero di Giovanni da Verrazzano del 1529 riporta un'imbarcazione in pieno oceano, ad ovest di Madeira, in navigazione verso la Florida: è possibile pensare che Girolamo abbia voluto immortalare la *Delfina*, avente due vele quadre all'albero "de misaine" (di mezzana) e una vela latina all'albero più alto.

Lo status di nave regia della *Delfina* consentiva sicuramente a Giovanni da Verrazzano di disporre di un equipaggio esperto, reclutato fra la gente di mare dell'alta Normandia e almeno in parte già abituato ai viaggi nell'*Atlantico vicino* (forse anche con il futuro esploratore del Canada, il giovane Jacques Cartier, a bordo). Verrazzano – anche se non fu il capitano (ruolo che in quel periodo spettava al militare Antoine de Conflans, ma i documenti non ne attestano la presenza certa in quel viaggio) – era di sicuro il pilota investito dell'autorità e della responsabilità nautica e scientifica della spedizione (MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 73-74).

Rifornitasi ancora, segretamente, d'acqua e legna, per l'ultima volta, in una delle isolette *Desertas* presso Madeira, colonia portoghese, il 17 gennaio, la navicella veleggiò per cinquanta giorni verso Occidente. La traversata venne fatta seguendo all'incirca il 32° o forse anche il 34° parallelo, "come allora era nelle norme della nautica" (ALMAGIA, 1970, p. 7).

Dopo aver superato una breve e furiosa tempesta, il 7 marzo avvistò una *nuova terra mai più da alcuno antico o moderno vista* presso l'attuale Cape Fear, quasi al confine tra Carolina del Nord e Carolina del Sud, a circa 34° di latitudine.

La nave volse subito a Sud e costeggiò la terra per una cinquantina di leghe (una lega corrisponde a quattro miglia nautiche di circa 1480 m l'uno, equivalenti a 5932 m, dunque per complessivi 300 km), o forse andò anche oltre se diamo credito al planisfero disegnato dal fratello Girolamo nel 1529 (del quale si parlerà più avanti) che colloca il nome *Dieppe* "quasi a mezza costa della Florida" (ALMAGIA, 1970, p. 7). Poi – stante lo stato di guerra tra Francia e Spagna – il timore di incontri con vascelli spagnoli, che erano ormai soliti frequentare la Florida, spinse Verrazzano ad invertire la rotta e ad esplorare la costa settentrionale.

Il primo sbarco fu effettuato proprio intorno a Capo Fear a 34°, con l'area che fu battezzata *Selva di Lauri*, e la successiva *Campo ai Cedri*. La costa volge prima ad Est e poi a Nord. Le coste dell'odierna Virginia e del Maryland vennero poi denominate poeticamente *Arcadia*, in omaggio alla celebre e classica opera di Jacopo Sannazzaro edita nel 1502 a Firenze.

Al di là del tombolo e delle dune di Capo Hatteras, a Pamlico Sound, questa grande laguna venne addirittura scambiata per l'Oceano Pacifico, come si deduce dall'aggiunta n. 8 del manoscritto più completo e attendibile della lettera a Francesco I (come si vedrà), il codice Cèllere, e

---

dalle cartografie derivate dai risultati del viaggio verrazzaniano: quelle di Vesconte Maggiolo (1527) e di Girolamo Verrazzano (1529). Il fratello Girolamo battezza la costa – presunto istmo sottile fra i due oceani – *Verrazzanio* e il litorale vicino *Annunciata*, essendo stato toccato il 25 marzo, festa dell'Annunciata e capo dell'anno fiorentino.

La nave volse poi a Nord-Est, costeggiando gli odierni Stati del Delaware e del New Jersey: la costa venne chiamata con i nomi di alti funzionari della Corte di Francia, come il cardinale di Lorena, l'ammiraglio Bonivet (uno dei protettori di Verrazzano), il conte di Saint-Pol. Più innanzi, il 17 aprile, entrò nella baia ove sorgerà New York, denominata *Santa Margherita*, in onore della sorella del re. Il fiume, poi denominato Hudson, fu allora chiamato *Vendome* dal duca omonimo e tutto il territorio circostante *Angoulême* dal titolo comitale portato, da giovane, dal re Francesco I.

Nel proseguo, la nave passò davanti ad un'isola di forma triangolare (forse isola Block, chiamata *Aloysia* dalla madre del re Luigi di Savoia) ed entrò, il 22 aprile, nel bel porto battezzato *Rifugio* (oggi Newport). Dopo quindici giorni di riposo, si riprese il viaggio lungo la costa fino a Terranova, che i marinai francesi già ben conoscevano per i ricchi banchi di merluzzi da essi praticati. I pericolosi bassifondi di Capo Cod furono denominati *Sirti d'Armellino* (dal nome del detestato cardinale Francesco Armellino di Perugia, camerlengo di Clemente VII e ritenuto responsabile della forte pressione fiscale del tempo) e il promontorio *Pallavicino* (dal marchese Gian Ludovico Pallavicini, generale di Francia). Le tre maggiori delle decine di isolette del Maine vennero denominate *Le tre figlie di Navarra*.

“Siamo già a giugno e le provviste vengono a mancare” o almeno pericolosamente a scarseggiare. “La *Delfina* volge la prora per la nota via seguita dai pescatori bretoni e normanni e ritorna a Dieppe nei primi di luglio” (BACCHIANI, 1909, pp. 1286-1288).

In definitiva, Giovanni percorse, fino al primo approdo a Cape Fear, ben 1200 leghe, ovvero 7104 km; la circumnavigazione della costa nord-americana dovette interessare altre 700 leghe (ovvero 4144 km), ma il dato è sicuramente sbagliato per eccesso e può essere corretto in circa 2500 km. 54° N è la latitudine più settentrionale raggiunta da Verrazzano (da notare che Magellano aveva raggiunto i 54° Sud).

Quanto alla credibilità del progetto di Verrazzano, vale la pena di sottolineare il fatto che pure il grande esploratore inglese Henry Hudson, ancora nel 1609, effettuò un viaggio esplorativo per la Compagnia Olandese delle Indie Orientali per ricercare il passaggio a nord-ovest per le isole delle spezie nella zona del fiume Hudson (così poi battezzato dagli inglesi in onore dell'esploratore che appunto vi fu 85 anni dopo Verrazzano), dove sarebbe sorta New York: e ciò, pare su indicazione del connazionale George Weimouth che vi era arrivato tra 1602 e 1605. Con una rotta settentrionale, Hudson approdò a Terranova, proseguì verso sud per la Nuova Scozia e costeggiò il litorale oggi statunitense fino alla Virginia all'altezza di Cape Charles (senza quindi giungere alle lagune di Pamlico viste da Verrazzano come possibile accesso al Pacifico); di poi, l'inglese tornò a nord, fermandosi a Chesapeake Bay e a Delaware Bay. Qui, egli pensava di trovare il canale che gli avrebbe permesso di arrivare all'Asia orientale; giunti a Coney Island, ed essendo sbarcati sulla costa, non potendo però esplorare gli stretti per l'incontro con una tribù ostile, gli inglesi tornarono alla nave e risalirono il fiume Hudson fino all'isola di Mana-hata, l'odierna Manhattan, prima di tornare indietro.

E' da rilevare che il resoconto di questa esperienza, annotato da Hudson nel diario di bordo oggi perduto ma raccolto, al ritorno in Europa, dal mercante olandese Johan de Laet, ricorda assai Verrazzano nella descrizione dell'ambiente e del paesaggio e delle caratteristiche degli amerindi,



con i quali gli europei fraternizzarono lungo il fiume: per i costumi e i comportamenti ospitali della popolazione, per la descrizione delle capanne e delle canoe, per la produzione a fini alimentari di mais e fagioli, per la fertilità dei terreni che potevano essere facilmente colonizzati dagli europei, ecc. (MILTON, 1999, pp. 175-181).

Tornato dal primo viaggio senza avere rinvenuto il passaggio per l'Asia e senza portare oggetti e materie di valore commerciale che ripagassero i costi della spedizione, Giovanni comunque si rivolse direttamente al re per ottenere un finanziamento statale che gli consentisse di proseguire la ricerca.

Come dimostrano documenti conservati negli Archivi Nazionali di Parigi, Francesco I, incoraggiato dai mercanti interessati all'affare, tra 1524 e 1525 approvò il progetto e fece approntare o due o quattro navi per la nuova spedizione (fornite da mercanti di Rouen guidati da Allouche de Civille), ma al momento della partenza – a causa della guerra anglo-francese in corso – le trasferì a combattere a difesa della costa francese. Subito dopo, però, la disfatta francese di Pavia e la prigionia dello stesso Francesco I (febbraio 1525) in Spagna fecero tramontare, almeno temporaneamente, il progetto (BACCHIANI, 1909, p. 1281; WROTH, 1970, pp. 161-162; LUZZANA CARACI, 1991, p. 579; COLLO, CROVETTO, 1991, pp. 388-389; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 91-97).

Tali eventi negativi "dovettero convincere il Verrazzano che in Francia non sarebbe stato possibile ottenere, in quel momento, un appoggio concreto ai suoi progetti. Può essere per questa ragione che, nel corso del 1525, lo troviamo in Portogallo e forse anche in Inghilterra, a tentare un approccio con i sovrani di quei paesi, senza però riuscire a concludere con loro alcun accordo" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 579). Il viaggio in Portogallo è attestato in "una lettera in data dell'8 maggio, indirizzata al governo portoghese dal già noto informatore Diogo de Gouveya, una vera e propria lettera commendatizia a favore del navigatore fiorentino, che si dice essere reduce l'anno precedente da un viaggio di scoperta oltremare, un uomo di cui si esaltano le capacità e le conoscenze teoriche e pratiche dell'arte del navigare, consigliando con calore di assicurarsi i suoi servizi" (WROTH, 1970, pp. 163-164; MOLLAT, HABERT, 1982, p. 97; BOGLIONE, 1999, p. 252).

E' significativo che il viaggio in Inghilterra per incontrare re Enrico VIII – cui avrebbe donato una carta dell'America settentrionale o forse un globo oppure entrambe le rappresentazioni – sia invece testimoniato da Richard Hakluyt nelle sue opere storiche del 1582 e del 1584 (MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 98-99 e 161).

Evidentemente, però, ben presto (dopo la liberazione di Francesco I da parte dell'imperatore Carlo V), Giovanni ritornò in Francia e finalmente, nei primi mesi del 1526, un gruppo di mercanti francesi organizzò – nuovamente con il beneplacito regio – un altro viaggio sotto il comando di Giovanni, che avrebbe disposto di quattro navigli e avrebbe sborsato una parte dei capitali necessari. Non a caso, tale progetto fu redatto dall'ammiraglio Philippe Chabot in società con Guillaume Prudhomme, tesoriere di stato, e Jean Ango, il finanziere armatore di Dieppe, con i mercanti Jacques Boursier e Pietro Spinola di Genova, i quali investirono la maggior parte dei capitali necessari (lo dimostra il contratto edito in *Raccolta colombiana*, V, II, pp. 247-248, cfr. WROTH, 1970, p. 222 e MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 99-106).

Di questo secondo viaggio non abbiamo notizie molto sicure. Wroth sostiene che la spedizione non avrebbe dovuto ricalcare l'itinerario della prima, essendo finalizzata alla ricerca di un passaggio per le Indie, essendo questa volta la destinazione principale le Molucche, sulla scia del recente tentativo di Sebastiano Caboto per l'America meridionale effettuato nello stesso perio-



---

do del 1526.

Svariate sono le fonti, entrambe portoghesi – una lettera dalla Francia di Diogo de Gouveya al suo re del 18 settembre 1527, due lettere dell'ambasciatore alla corte di Francesco I, Joao de Silveira, del 19 e 23 dicembre, e un rapporto del governatore del Mozambico Antonio da Silveira de Meneses del 18 luglio 1528 – che documentano comunque questa spedizione, indiscutibilmente avvenuta tra il maggio-giugno 1526 (con partenza forse il 15 da Honfleur, alla foce della Senna) e il settembre 1527, ma per lungo tempo addirittura ritenuta mai avvenuta da molti studiosi.

Questa sembra essere stata effettuata da tre navi e “diretta ai paesi delle spezie per la via portoghese, cioè intorno al Capo di Buona Speranza”. Qui arrivate, “una si inoltrò nell'Oceano Indiano e fu forse la prima nave francese a penetrare in questo oceano: le altre due [guidate dai due fratelli Verrazzano], colpite da una tempesta presso il Capo, si volsero al Brasile, dove fecero carico di legnami preziosi e poi ritornarono incolumi in Francia” (ALMAGIA, 1970, p. 14). Invece, l'imbarcazione penetrata nell'Oceano Indiano raggiunse (dopo un disastroso naufragio e un sanguinoso scontro con le popolazioni indigene) il Mozambico, dove i marinai furono fatti prigionieri dai portoghesi (WROTH, 1970, pp. 228-229 e 240-242; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 111-114; LUZZANA CARACI, 1991, p. 579; COLLO, CROVETTO, 1991, p. 389).

Il terzo e ultimo viaggio venne preparato dalla fine del 1527 (come documentano rapporti dei soliti informatori portoghesi), e si collocò tra il marzo o più probabilmente l'aprile 1528 e il marzo 1529. Fu nuovamente finanziato da mercanti francesi e fiorentini di Lione, fra i quali Alessandro Rucellai, oltre che dallo stesso Giovanni con 1059 scudi su oltre 10.590 complessivi. I capitali francesi “avevano comunque acquisito la netta preponderanza” (GUIDI BRUSCOLI, 2014, p. 115).

Incerta è la meta: probabilmente, Giovanni si proponeva, ancora una volta, di cercare il passaggio verso il Catai, ma ora nella parte occidentale del Golfo del Messico (significativamente indicata nel mappamondo del Maggiolo del 1527 come *Stretto dubitoso*), al solito non trascurando ovviamente le possibilità commerciali contingenti. Forse Verrazzano arrivò prima in Florida e quindi sulle coste del Darién, dove – sbarcato in un'isola delle Piccole Antille (che nel mappamondo di Girolamo del 1529 sono significativamente denominate *Isole dei Canibali*), oppure, ben più ad ovest, in una delle isole del Golfo di Honduras o del Golfo di Mosquito (MORI, 1928, pp. 87-89) – fu catturato, ucciso e divorato insieme con sei compagni dagli indigeni, mentre il fratello Girolamo e il resto dell'equipaggio, impotenti, osservavano l'eccidio dalla loro imbarcazione.

L'accaduto pare inoppugnabile, perché è testimoniato da diversi documenti: i *Féchamps Documents* (disputa nata in Francia per la spartizione di un carico di legna del Brasile), tra i quali un contratto per l'arruolamento dell'equipaggio del 19 aprile 1528 e delle ordinanze del parlamento di Normandia degli anni 1531, 1533 e 1535 (BOGLIONE, 1999, p. 250). Anche non poche opere francesi del XVI secolo (analizzate da MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 206-209) ricordano il tragico evento, a partire da André Thevet, autore della celebre opera illustrata *Les Singularitez de la France antarctique*, Paris, Gaffarel, 1558 e della *Cosmographie universelle*, Paris, Pierre L'Huilier, 1579. Nel primo lavoro, egli descrive sinteticamente il viaggio del 1524 con i successi ottenuti; nel secondo lavoro annota che *Mestres Jehan Verraze, Florentin* partì da Dieppe, il 17 marzo [1528], per ordine di Francesco I, percorse la Florida e fu ucciso dai barbari di quella contrada (MOLLAT, HABERT, 1982, p. 206; BALDINI, 1992, p. 492).

Così anche l'*Elogia virorum* (edito a Firenze nel 1551) di Paolo Giovio. Importanti sono pure le

testimonianze contenute nel volume III delle *Navigazioni et viaggi* di Giovanni Battista Ramusio del 1556 (p. 417) (LUZZANA CARACI, 1991, pp. 580-581); e nella *Storia Poetica* o poema didascalico in ottave, rimasto inedito (circa 1558-1564), di Giulio Giovio, nipote di Paolo.

Paolo Giovio scrisse: *Diana il Verrazzano fiorentino d'haver trovato un altro istmo nella contrada di quelle rinieri [...] e poi appresso Dariene, mentre che troppo curiosamente navigando investigava i luoghi riposti e veramente deserti della natura, fu mangiato da' cannibali, stando a vedere i suoi compagni ch'erano sull'armata.* Giulio Giovio declamò:

*Il Verezan non fu sì fortunato  
che navigò quei mari, et Fiorentino  
nacque et dal re di Franza fu mandato.  
Costui scoperto in quel longo cammino  
molti paesi et da lui fu trovato  
il loco che si vede star vicino.  
Agguada che per terre ferma mira  
la parte dove tramontana spira.  
Da lui la Florida fu il loco detto  
che da tre parte il Mar circonda et bagna.  
Grande è quanto Sicilia e 'l suo prospecto  
è molto ameno et tien larga campagna,  
et perciò a primavera sta soggetto  
fu Florida chiamata et l'acompania  
per esser sempre di verdura pieno  
al loco di Ciprina tanto ameno.  
Molto isoletto stan al loco appresso  
tra' quali c'è Cabaco e Babama.  
Al miser Verezan non fu concesso  
il viver longo che sua vita grama  
ebbe in quel mar perché il meschino appresso  
da gente fu di ogni hora mangiar brava*

*L'bono forestier et questi son chiamat  
cannibali crudeli et scelerati.  
Il Verezan saltar fece il suo legno  
et navigando verso il Mezzogiorno  
andar nel Dariene se' disegno  
ch'è loco in terra ferme molto adorno.  
Mentre naviga e cerca col suo ingegno  
scoprir più luchi, sei dei suoi smontorno  
con lui insieme a' un'isola deserta  
che d'altre piante si vedea coperta.  
Da gente cruda fur a un tratto presi  
ch'è l'improvviso gli saltorno addosso.  
Quasi fur el per terra distesi  
fatti in più pezzi sino al minimo osso  
da quelli fur mangiato. E in quei paesi  
gl'fu il fratel del Verezan che rosso  
vide il terren del sangue del fratello  
nel puote in barca stando aggiutar quello.  
Cacchi il tutto ride e in Roma poi  
venne essendo un giorno lacrimando  
raccontò questo fatto acerbo a noi.*

C'è da credere che Paolo e anche e soprattutto Giulio Giovio costituiscono "una fonte del tutto attendibile. Qual motivo avrebbe avuto il Giovio di inventare un sì atroce dramma, attribuendolo per giunta il racconto all'amico Gerolamo da Verrazzano, o peggio ancora, qual motivo avrebbe avuto Gerolamo per inventare un sì orribile racconto?

Dopo la perdita del suo Capo, la spedizione interruppe il viaggio? Non sappiamo. Tornò certo una delle sue – pare cinque – navi: la *Flamengue de Fécamp*, quella armata principalmente a spese di banchieri italiani, tra i quali Alessandro Rucellai, Tommaso Buonaccorsi e Donato Acciaiuoli" (ALMAGIÀ, 1970, pp. 14-15).

Fu, dunque, quella di Giovanni, "una morte per così dire gloriosa, da martire" (COLLO, CROVETTO, 1991, p. 589; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 117-125).

Ma tornando all'inizio della sua vicenda odepotica, occorre sottolineare che "la meta del viaggio del 1524 non era segreta: tanto la voce pubblica che fu raccolta da un esule fiorentino, Luigi Alamanni, orientandone i passi verso un porto dell'Atlantico (Hayre), dove era in partenza per il Cani il Verrazzano, quanto le notizie raccolte dall'ambasciatore Silveira coincidevano con lo scopo che anche Giovanni da Verrazzano indicò nella sua lettera: solo la rota era ignota" (PERINI, 1993, p. 163).



---

C'è da chiedersi: quali erano le risorse che Verrazzano cercava nel Catai e nell'Asia orientale? La seta, le spezie, l'oro?

Leandro Perini risponde "personalmente no, possiamo ben dirlo, benché queste ricchezze alimentassero le speranze dei mercanti e dei banchieri fiorentini di Lione che avevano allestito la spedizione e di Francesco I, bisognoso di denaro. Quel che cercava Giovanni da Verrazzano era una rotta più breve di quella scoperta da Magellano per raggiungere l'Asia: *Mia intenzion, scriveva infatti il navigatore nella sua relazione, era di pervenire in questa navigazione al Cataio et a lo extremo oriente de l'Asia, non pensando trovare tale impedimento di nuova terra, quale ho trovata; et se per qualche ragione pensavo quella trovare, non senza qualche fredo da penetrar a lo Oceano Orientale esser extimaro.*

Da anni, ormai, si cercava questo passaggio. Lo aveva cercato Colombo, lo aveva cercato il Vespucci, lo avevano sognato i geografi di Saint-Dié che avevano chiamato *America* il Nuovo Mondo di Vespucci" (PERINI, 1993, pp. 164-165), e il Waldseemüller lo aveva disegnato nel suo grande mappamondo del 1507 in modo straordinariamente veristico (BARATONO, PIANI, 2014, *passim*); lo aveva cercato (e trovato) Magellano, ma così lontano da incoraggiare il tentativo del da Verrazzano di scoprirne uno più a portata di mano; ne parlava Cortés in una lettera del 1524 all'imperatore Carlo V e lo cercava ancora nel 1539 nel golfo della California, sulla faccia del continente americano opposta a quella scoperta dal da Verrazzano. Si trattava, insomma, di oltrepassare un ostacolo naturale, non previsto dagli antichi, che si era invece presentato ai navigatori ora come un *terrapieno di montagne* (secondo scrive Pietro Martire d'Anghiera), ora come una costa bastionata da foreste impenetrabili, piena di grandissimi fiumi e da essa *annegata* (come dice Amerigo Vespucci), ormai separante l'oceano occidentale (l'Atlantico) da quello orientale (il Pacifico, avvistato nel 1513 da Vasco Nunez de Balboa)" (PERINI, 1993, pp. 164-165).

Viene anche da pensare che il movente dei viaggi di Giovanni da Verrazzano non fosse costituito dalla ricerca – per finalità di profitto mercantile – delle spezie o della seta o del verzone ed altri prodotti dai quali ricavare un buon guadagno. Il "motive commerciale non è del tutto convincente", scrive Perini, il quale propende, condivisibilmente, che il navigatore abbia voluto ottenere "onore personale e gloria del Re": tanto da sostenere che "è in questi sentimenti declinanti di un'etica cavalleresca che si può vedere il movente dei viaggi dell'uomo e del gentiluomo" (PERINI, 1993, pp. 172-173).



## 6. LA LETTERA A FRANCESCO I RE DI FRANCIA: RILEVANZA CULTURALE E SCIENTIFICA PER LA CONOSCENZA GEOGRAFICA DEL MONDO NUOVO

Come è noto, la lettera di Giovanni al re Francesco I di Francia, scritta dalla nave *Delfina* l'8 luglio 1524 a Dieppe, in traduzione francese o forse anche in lingua latina (l'originale purtroppo è andato perduto), è universalmente conosciuta grazie soprattutto alla versione inserita nel III volume della sua celeberrima opera *Navigazioni et viaggi* dal colto diplomatico veneto Giovan Battista Ramusio, edita nel 1556 (Venezia, Giunti), con il corredo di varie incisioni di caravelle francesi e del litorale americano; e, successivamente, grazie anche al codice fiorentino oggi conservato nella Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze (*Magliabechiano* XIII, 89).

Mentre l'edizione di Ramusio – pur con non poche varianti ed errori di copiatura e qualche inesattezza e soprattutto con la soppressione dell'ultima parte, la più complessa, che tratta di cosmografia – appare relativamente corretta, invece il manoscritto magliabechiano (che appartenne agli Strozzi e risulta essere copia della fine del XVI secolo di altra versione coeva all'originale, trasmessa il 4 agosto 1524 da Bernardo Carli da Lione alla sua famiglia, a Firenze), contiene innumerevoli incongruenze, travisamenti ed errori, e pare opera di persona di assai modesta cultura. Nonostante ciò, anche il manoscritto magliabechiano fu pubblicato a più riprese: da George Washington Greene nel 1837, da Giuseppe Arcangeli nel 1853 e da Guglielmo Berchet nel 1892 (BACCHIANI, 1909, pp. 1274 e 1292).

Successivamente, nel 1925, un'altra versione della lettera è stata rinvenuta nella Biblioteca Apostolica Vaticana: il codice *Ottoboniano* 2202, “di incerta provenienza”, in verità fino ad ora poco considerato dagli studiosi (ALMAGIA, 1970, p. 5).

In definitiva, i tre testi sopra ricordati “sembrano fra loro indipendenti, cioè derivati da copie diverse” (BACCHIANI, 1909, p. 1294).

Ovviamente, a Firenze e in Francia o in altre città italiane ed europee, tra il 1524 e il 1556, circolarono altre copie della lettera, inviate in primo luogo per conoscenza a parenti, amici e soci in affari, come era usanza degli epistolari familiari e mercantili soprattutto dai tempi delle navigazioni di Amerigo Vespucci (PERINI, 2013, p. X). Una copia dell'epistola al re di Francia fu posseduta pure dalla famiglia Verrazzano e conservata – come testimonia Arcangeli nel 1853 – fino al 1846, dopo di che venne venduta dagli eredi dell'estinta famiglia fiorentina (i Vai di Prato), insieme con la biblioteca, all'inglese Napier. Anche oggi “s'ignora ove si trovi e quale sia il suo valore” (BACCHIANI, 1909, p. 1275).

Riguardo alle edizioni della lettera, quella del Ramusio ebbe, nell'immediato, una notevole fortuna: fu tradotta e pubblicata in Inghilterra nel 1582, in Olanda nel 1596 (anche in edizione latina a Lovanio nel 1597) e in Spagna nel 1601. Nei secoli XVII e XVIII però l'epistola venne quasi dimenticata, essendo stata considerata solo da eruditi francesi, ossia George Fournier (nella sua *Hydrographie*, edita a Parigi nel 1643) e Pierre-François de Charlevoix (nella sua *Histoire et descriptions générale de la Nouvelle France*, pubblicata a Parigi nel 1744), dal cosmografo veneziano Vincenzo Coronelli nel suo *Atlante Veneto* edito a Venezia nel 1691 (BOGLIONE, 2009, pp. 18-19) e finalmente dall'erudito e polemistita toscano dei tempi dell'Illuminismo Giuseppe

---

Bencivenni Pelli, che redasse un *Elogio di Giovanni da Verrazzano scopritore della Nuova Francia nel secolo 16*, edito a Firenze nella Stamperia di Giuseppe Allegrini e Compagni nel 1769.

Fra tutti gli studi, davvero fondamentale resta ancora oggi – nonostante la relevantissima monografia di Jacques Habert e di Michel Mollat du Jourdin edita nel 1982 – l'opera di Alessandro Bacchiani che, nel 1909, fece conoscere la lettera al re Francesco I nella quarta versione, nota come il codice di Cèllere. Il codice di Cèllere, oltre che da Habert e Mollat (da essi proposto nella lingua originale italiana e in traduzione francese), era già stato pubblicato in facsimile da Luigi Firpo (FIRPO, 1966, pp. 137-160, con a seguire una trascrizione critica e commentata del testo, pp. 161-187); e, con la stessa accuratezza, venne successivamente edito anche da COLLO, CROVETTO, 1991, pp. 393-408; e da LUZZANA CARACI, 1991, pp. 591-616.

Il codice Cèllere è un manoscritto cartaceo italiano del secolo XVI di 12 carte numerate, di cui la prima tagliata nel margine destro con intestazione sul retto di mano del secolo XVII: "... del Viaggio del Verrazzano nobile fiorentino al servizio di Francesco I, Re di Francia, fatto nel 1524 all'America settentrionale". La carta dodicesima, bianca nel retto, reca nel verso: "Discorso sopra l'Indie". Il testo è di carattere cancelleresco, rotondo allungato: nel margine, ai singoli segni di richiamo, due dei quali rimandano alla fine, parecchie note di carattere corsivo contemporaneo, tutte di stessa mano differente da quella del testo. La lettera è firmata *Janus Verrazzanus* e datata: "ne la nave DALPHINA a di VIII di luglio M.D.XXXIII".

Venne denominato codice Cèllere in quanto appartenne alla famiglia dei conti Macchi di Cèllere. Il manoscritto è ritenuto – con prove del tutto convincenti – opera sincrona: e, pur essendo uno scritto originale di un anonimo copista, contiene annotazioni di altra mano che tutto lascia credere sia dello stesso Giovanni.

In altri termini, questa versione dell'epistola sarebbe stata redatta dal Navigatore per essere trasmessa (mediante i due mercanti fiorentini a Lione in Francia, Leonardo Tedaldi e Tommaso Sartini) all'altro e più noto imprenditore concittadino Bonaccorso Rucellai (1472-1546), che gestiva a Roma una compagnia finanziaria in società con Bernardo Verrazzano, fino a pochi anni or sono tradizionalmente ritenuto fratello maggiore di Giovanni e Girolamo Verrazzano. Da notare che il messaggero Tedaldi è ricordato da Benvenuto Cellini, che fu a Lione nel 1545. Il destinatario Bonaccorso Rucellai già dal 1515 aveva il banco a Roma in palazzo Alberini in società con Bernardo Verrazzano. I due soci sono ricordati insieme tra il 1522 e il 1527, mentre nel 1536 Bonaccorso è segnalato in Sicilia, sempre per ragioni di commercio (BACCHIANI, 1909, pp. 1278-1280).

Successivamente, precisamente nel 1911, il codice Cèllere venne venduto – tramite un libraio parigino – alla Pierpont Morgan Library di New York, che tuttora lo possiede (con segnatura Ms MA 776 già V.12.D).

Dalla scoperta del codice anche Bacchiani – come altri studiosi – ipotizza un legame di amicizia e forse un rapporto di parentela tra i Verrazzano e i Rucellai, sottolineando il fatto che, nel 1524, "in Normandia insieme con Giovanni tornato allora con la *Delfina* troviamo, oltre a Gerolamo altro dei fratelli da Verrazzano, un Zanobi Rucellai *bourgeois marchand*, cioè banchiere, *demeurant à Rouen*", che "fa garanzia per Giovanni in una causa intentata da un tal Cornette di Dieppe nel settembre 1525. E ancora, nel maggio 1526, preparandosi al secondo viaggio, il navigatore *capitaine des navires esquippez pour aller au voyage des Indes* nomina suoi procuratori *Jerosme de Verrassennes son frère et heritier et Zanobis de Rousselay*". E, forse, non è un caso se nel mappamondo di Vesconte Maggiolo del 1527, diretta derivazione dal viaggio di Giovanni e purtroppo oggi perduto, "troviamo tra le località americane battezzate con nome fiorentino un *Orto de Rucelay*", toponimo



sentiamo in Verrazzano alla grande famiglia fiorentina e alle casate aristocratiche fiorentine di Bernardo Rossini e Firenze (BACCHIANI, 1909, pp. 1277-1280).

Bernardo Rossini acquistò probabilmente la copia del *diario* che ora appartiene, dopo il 1804, alla famiglia Marchi di Cellere, con provenienza dalla *Manica Nuova* di Savona, derivata dalla antica Biblioteca Farnesiana di Roma (Hakim).

Agli inizi del XIX secolo l'ipotesi che il manoscritto sia appartenuto proprio al colto vescovo-ammiraglio Paolo Girolamo (1483-1553), grande raccapriccio di cronache storiche e amate di opere in lingua latina come *Libri Humanorum in temporibus et locis sacris*, che dimostrano l'interesse del prelato per i viaggi e le scoperte geografiche.

Come già visto, in uno dei suoi elogi (*Elogia virorum*), quello di Bernardo Corsi, Paolo Girolamo dovette ispirarsi espressamente Giovanni Verrazzano. Parlando dell'istmo detto oggi di Panama, come poi: "*In sa litorum plaga* (cioè nel lunghissimo tratto di costa che unisce l'istmo all'estrema punta dell'America settentrionale) alterum et illud nomen Verrazanus fortissimè reperit, qui de eo copiosè prodidit Commentariis suis". Non a caso, il codice Cellere è l'unico, tra le tre versioni manoscritte note della lettera, "che in una speciale aggiunta recchi menzione di questo immaginato istmo", che per altro è sempre presente nelle carte e nei globi del primo Cinquecento, anche in quelli derivati dal Verrazzano (BACCHIANI, 1909, p. 1276).

Come si evince, il codice Cellere è opera di due mani. "Una è dell'umanista, che in elegante e snella scrittura cancelleresca rotonda allungata trasmette un originale abbondante di parole tecniche e di latinismi e scritto con il consueto solito corrente forse non sempre intelligibile: ne fanno fede le parecchie correzioni interlineari. L'altra mano, contemporanea alla prima, adotta il corsivo assai comune nei primi decenni del secolo XVI specie nei documenti dei mercanti toscani: scrive alla svelta e non si cura degli sgorbi e delle cancellature [...].

Il secondo scritto aggiunge in margine e tra le linee particolari sconosciuti, episodi, osservazioni del tutto nuovi. E' uno scritto originale, come si può comprendere dalla forma disuguale, incompleta, dai pendimenti e dalle correzioni caratteristiche. Sono, si direbbe, o appunti, che andavano di poi svolti e interpolati al testo in una più accurata redazione, o notizie curiose e sommarie per qualche persona interessata al viaggio e alla persona del viaggiatore". Secondo Bacchiani, risulta la stessa mano che scrive i nomi dei latori Leonardo Tedaldi e Tommaso Saruni e del destinatario Bonaccorso Recellai, ciò che lo spinge ad attribuire, di buon diritto, allo stesso Giovanni Verrazzano le aggiunte e correzioni (BACCHIANI, 1909, pp. 1277 e 1280).

In ogni caso, le aggiunte alla versione originale trascritta dal copista, vergate a margine, si presentano come contenuti di rilievo: "sono ventisei di varia misura ed argomento, aneddoti nuovi, particolarità geografiche nuove, località determinate con i loro nomi [...]. Nuove particolarità geografiche sono: il supposto istmo – e possibile via per l'Oriente – e la supposta vista del mare d'Asia; poi due promontori ameni, chiamati uno *Langone* e l'altro *Bonivetto*, cioè l'ammiraglio Bonivet, ucciso alla battaglia di Pavia; un promontorio alla bocca del porto del *Refugio*, detto *Jorio*, Capo Cod detto Promontorio *Pallaniet* e le sue secche dette *Sirti d'Armellini* (BACCHIANI, 1909, p. 1297).

Come già per gli altri navigatori – a partire da Cristoforo Colombo e Amerigo Vespucci – c'è da credere che la lettera in questione sia stata redatta sulla base del diario di bordo (ovvero il *libretto* del quale Giovanni parla alla fine dello scritto) e del mappamondo o del globo e magari di altre carte nautiche particolari che, sicuramente, egli portava con sé e anche correggeva, aggiornava e disegnava in modo originale in mare, soprattutto per orientare le rotte e per calcolare le distanze (mediante l'uso del compasso) in rapporto alla scala, alle linee dei venti e alle direzioni ivi tracciate nella bussola.



---

La lettera verrazzaniana è costituita di due parti. “La prima, essenzialmente descrittiva, è incentrata non tanto sulle vicende del viaggio – ad illuminare le quali avrà presumibilmente provveduto, con maggior larghezza di particolari, il *Diario di bordo* [sopra enunciato e andato purtroppo perduto] – quanto sul paesaggio e le genti di quel lungo tratto di costa che egli esplorò meticolosamente. La seconda parte, più concisa e tecnica, è invece una non facile disquisizione di carattere cosmografico.

La prima parte è quella che ha maggiormente attirato l'attenzione degli studiosi del Verrazzano, in quanto consente di individuare, nei contorni essenziali, la personalità e gli interessi dello scopritore. Come lo storiografo della spedizione Magellano, Antonio Pigafetta, anche il Verrazzano è attirato soprattutto dall'uomo. Per la prima volta, e con immediata freschezza, ci viene offerta una descrizione non più degli indios delle Antille o del Centro America, ma di genti nuove e diverse: i Pellirosse” dimoranti molto più a nord, ovvero nella fascia atlantica e temperata degli attuali Stati Uniti e Canada, fra le Caroline e Terranova (con le tante tribù appartenenti ai vari gruppi linguistici, come Sioux, Corce-Irochesi, Algonchini, ecc.).

“Il Verrazzano si dilunga in minuziose e attente osservazioni sul loro aspetto fisico, individuando le differenze che marciano il passaggio da tribù a tribù: osservazioni preziose, anche se la conquista ha poi completamente alterato la situazione etnica, rendendone in molti casi impossibile il riconoscimento. Con lo stesso attento spirito di osservazione, di cui dà continuamente prova e che lo distingue tra i viaggiatori suoi contemporanei, egli descrive i luoghi che incontra ad ogni sbarco, rilevando il progressivo variare delle condizioni ambientali – ma anche dell'umanità che diviene più rude e ostile – con il variare del clima [...].

La seconda parte della lettera, di natura essenzialmente tecnica, rivela nel Verrazzano una cultura nautica e cosmografica ragguardevole per il suo tempo. Se ne deduce che egli aveva ben compreso l'importanza della misura delle longitudini, e che s'era ingegnato anch'egli, come Colombo e Vespucci, di trovare un sistema relativamente semplice per calcolarle” (LUZZANA CARACI, 1991, pp. 589-590).

Evidentemente, Giovanni si era preparato, per quanto poteva, alla conoscenza delle nuove terre. Egli conosceva, infatti, le lettere a stampa di Colombo e di Vespucci relative all'America centrale e meridionale, ma in qualche modo era anche a conoscenza, e le ricorda, delle vicende relative alle navigazioni effettuate a Nord dai *Britanni* (ovvero dal veneziano Giovanni Caboto nel 1497-1498 e dal figlio Sebastiano Caboto nel 1509, entrambi al servizio dell'Inghilterra) e dai *Lusitani* (ovvero dai fratelli portoghesi Gaspar e Miguel Cortereal nel 1500-1502 che toccarono Terranova/*Bacalao* e il Labrador, e forse la punta meridionale della Groenlandia).

Come è noto, la lettera verrazzaniana è stata apprezzata non solo per i contenuti geografici ma anche, e forse in primo luogo, per la sapienza narrativa di un uomo di profonda cultura, vero figlio dell'umanesimo fiorentino. “Sotto l'aspetto formale lo scritto verrazzaniano si colloca indubbiamente ad un livello superiore rispetto ai resoconti di altri viaggiatori dei suoi tempi, tanto da far sospettare a taluno – ma senza prova alcuna – la collaborazione di un letterato di mestiere, in quel mondo colto dei naviganti di Dieppe, di piloti che traducevano i classici latini e scrivevano poesie” (BOGLIONE, 2009, p. 13).

E' facile indicare il modello letterario consolidato, per Verrazzano, nell'epistolario umanistico dei fiorentini (PERINI, 2013, pp. IX-XVII), compresi i mercanti e viaggiatori, e specialmente del grande concittadino Amerigo Vespucci, con le sue operette a stampa del 1504 *Mundus Novus* e *Lettera al Soderini*, che – subito tradotte in innumerevoli lingue – costituirono, nell'intera





---

Mela, Isidoro e Vibio Sequestre, oltre che dei trecenteschi Marin Sanudo il Vecchio e Paolo Veneto.

Altro modello di descrizione geografica di paesi conosciuti da viaggiatori è il libro IV del *De varietate fortunae* ultimato da Poggio Bracciolini nel 1448, che contiene i resoconti – fatti al Concilio del 1439 – di religiosi provenienti dall'Asia e dall'Etiopia, e specialmente quello del viaggio in Oriente (Asia minore, Persia, India, Indocina, Isole della Sonda e Cina) del veneto Niccolò de' Conti, che vi si era trattenuto dal 1414 al 1439. «Il racconto è ricchissimo: descrizioni dei paesi visitati, abitudini delle popolazioni, notizie su piante e animali, aneddoti capitati al viaggiatore, quanto di più interessante ci si poteva attendere da un viaggio in paesi lontani ed una vera miniera per quanto concerneva le cognizioni geografiche dell'estremo Oriente». Tanto che il libro IV venne presto volgarizzato ed «ebbe una larga diffusione manoscritta [...], proprio in virtù di quanto di nuovo e mai udito era compreso nel racconto di Niccolò e nei resoconti degli inviati presso il pontefice» (GENTILE, 1992, pp. 170-173).

Riguardo alla capacità di cogliere e narrare la geografia delle nuove terre da parte dei mercanti viaggiatori fiorentini dei primi decenni del XVI secolo, Alessandro Boglione ne sottolinea la versatilità, unita alla vivacità d'ingegno e all'acuto spirito di osservazione. La ricchezza dei contenuti (che vanno oltre l'esposizione delle risorse naturali e umane passibili di utilizzazione commerciale) e la chiarezza e l'incisività narrativa degli scritti odepóricos sono evidentemente «i frutti di un'educazione umanistica non superficiale che veniva impartita a Firenze ai figli della borghesia mercantile»; questa contemplava – con la matematica – anche materie utili come «la geografia, la cartografia, l'astronomia, discipline nelle quali Firenze si era guadagnata un'indiscussa preminenza allo scadere del XV secolo. Una buona conoscenza della cosmografia, nel significato onnicomprensivo che nel Quattro e Cinquecento si attribuiva a questo termine, dimostrano di possedere il Vespucci e il Verrazzano, ma anche Giovanni da Empoli nell'ultima parte della relazione del secondo viaggio e Andrea Corsali nella lettera diretta a Giuliano de' Medici, definita, a ragione, una grande carta geografica dispiegata sotto gli occhi del lettore, estesa dal litorale orientale dell'Africa alla Cina» (BOGLIONE, 1993, pp. 347-348).

Come enunciato, altro contributo innovativo legato alla descrizione dell'America riguarda – più che le lettere dell'Ammiraglio Colombo – la memoria di Michele da Cuneo (*De Novitatibus Insularum Oceani Hesperii Repertarium a Don Christoforo Columbo Genuensi*). Redatta a Savona nell'ottobre 1495 ed inviata all'amico Gerolamo Aimari, che gli aveva chiesto informazioni sul suo viaggio, risulta «estremamente interessante non solo per la storia delle imprese colombiane, dal momento che rappresenta una delle poche testimonianze dirette del secondo viaggio di Colombo, ma soprattutto per l'atteggiamento concreto e distaccato dell'autore di fronte al mondo americano appena scoperto e per la genuina *curiositas* che dimostra per la flora, la fauna e le popolazioni del Nuovo Mondo, per cui Antonello Gerbi non ha esitato a definirla la prima "grossolana sistemazione metodica" (Gerbi, 1975, p. 45) della natura delle Indie. Quando descrive le piante e gli animali del Nuovo Mondo, Michele da Cuneo non si limita, infatti, ad una serie di esclamazioni di meraviglia, ma si preoccupa di fornire gli elementi per una valutazione e per una sommaria classificazione, rispondenti in gran parte a motivazione di carattere utilitaristico e gastronomico» (SURDICH, 2013, pp. 15-39).

Questi stessi caratteri si ritrovano, in larga misura, nella lettera verrazzaniana.

In primo luogo, e come si è già cercato di sottolineare, Giovanni sorprende il lettore per il distacco dimostrato dal risultato economico della spedizione. Il viaggio è finalizzato alla scoperta del passaggio per l'Asia orientale, ma le riflessioni sugli effetti pratici, ovvero sulle risorse e sulla





agli indigeni l'agricoltura, conducendo degli animali della nostra Europa in quelle spaziosissime campagne" (III, 1556, p. 417).

"Anche gli indigeni spirano questo senso di naturale bontà, di schiettezza generosa. Sono uomini di pelle scura, di belle forme, slanciati, agili, *grandissimi corridori*, d'ingegno sveglio, di costumi ingenui e gentili. Durante uno sbarco i navigatori scoprono *nascoste fra l'erba una vecchia con due fanciulli e una ragazza sui vent'anni, bellissima*. Alla vecchia, dice Verazzano, *donammoli a mangiare de le nostre vivande, quale con gran gusto accettava; la giovane tutto renunziava e con ira a terra gittava*. Vorrebbero condurla in Francia, ma, *volendo prendere la giovane, quale era di molta bellezza e d'alta statura, non fu mai possibile, per li grandissimi gridi spandeva, la potessimo condurre al mare*. Subito dilegua, così, questa immagine rapida di una sdegnosa, indomita fierezza, quasi simbolo di un mondo intatto nella sua selvatichezza non ignara né di generosità né di coraggio.

Più a nord, scorre sotto gli occhi dei navigatori *una costa molto verde di selve, con alcuni promontori ameni e fiumi piccoli*, fino ad un sito ridente, alla foce di *una grandissima riviera*, corsa da innumerevoli canoe, fra rive popolate da genti benevole e liete, vestite di penne variopinte: per la prima volta un legno occidentale – il 17 aprile – si affacciava così alla foce dell'Hudson, a quella che sarebbe diventata la baia di New York. Ancora più a nord, la spedizione sosterrà due settimane all'ancora nello stupendo porto naturale del *Rifugio* (Newport), fra indigeni socievoli e generosi, che offrono derrate e intrattengono i forestieri con giochi d'arco e di corse; due *re fieri e curiosi* salgono di frequente a bordo in una loro composta dignità" (FIRPO, a cura di, 1966, pp. 132-135).

Giovanni ricorda, a tal proposito, l'alimentazione prevalentemente vegetariana degli indios, praticata a base di prodotti d'agricoltura che avranno poi enorme fortuna nell'agricoltura e nella dieta dell'Europa, come il mais, la zucca e i legumi (fagioli).

"*Questa, scrive Verazzano, è la più bella gente e più gentile di costumi che abbiamo trovata in questa navigazione*, sono alti, *di colore bronzino, el viso profilato, e' capelli lunghi e neri, li occhi neri e pronti, l'aria dolce e suave, imitando molto l'antico*; le donne, benché vadano cinte solamente di una pelle di cervo, sono *molto graziose, di venusta aria e grato aspetto, di costumi e continenza tanta, quanta a umana creatura s'appartiene*. Ben al di là del mito lezioso del buon selvaggio, l'immagine evocata dal Fiorentino educato a studi umanistici è quella dell'equilibrata, serena bellezza degli eroi della classicità.

Poi l'inclemenza del clima contamina questa felicità nativa: via via che si risale a settentrione il paesaggio si incupisce, diventa aspro, severo, e gli uomini lo rispecchiano con animo indurito. Lungo la costa del Maine, scrive il navigatore, *trovammo una terra alta, piena di selve molto folte, de le quali li alberi erano abeti, cupressi e simili, che si generano in regioni fredde*; gli indigeni – sicuramente della grande famiglia degli Algonchini – sono *di crudezza e vizii pieni, tanto barbari che mai possemmo, con quanti segnali li facessimo, avere con loro conversazione alcuna. V'estono di pelle d'orso, lupi cervieri, lupi marini*, vivendo di caccia e di pesca in gelide selve.

Impossibili con loro gli approcci, perché non consentono sbarchi, ma da scogliere battute dalle onde, per mezzo d'una fune, accettano qualche baratto con i marinai del battello: respingono però beffardamente i sonagli, le perline azzurre, gli specchietti che avevano affascinato i loro confratelli del sud, e accettano solo *coltelli, ami da pescare e metallo tagliente*, poi si allontanano con gesti di derisione e affronti osceni.

Con l'esplorazione di quella costa, che lo scandalizzato Verazzano battezzò *Terra di mala gente*, l'incanto della nuova Arcadia era spezzato, urgeva ormai il ritorno" (FIRPO, a cura di, 1966, pp. 132-135).

Il nome di Verrazzano, infatti, è legato all'America più mite e civile di quella esplorata e narrata da Colombo e Vespucci, "che egli per la prima volta guardò con occhi presaghi e innamorati.







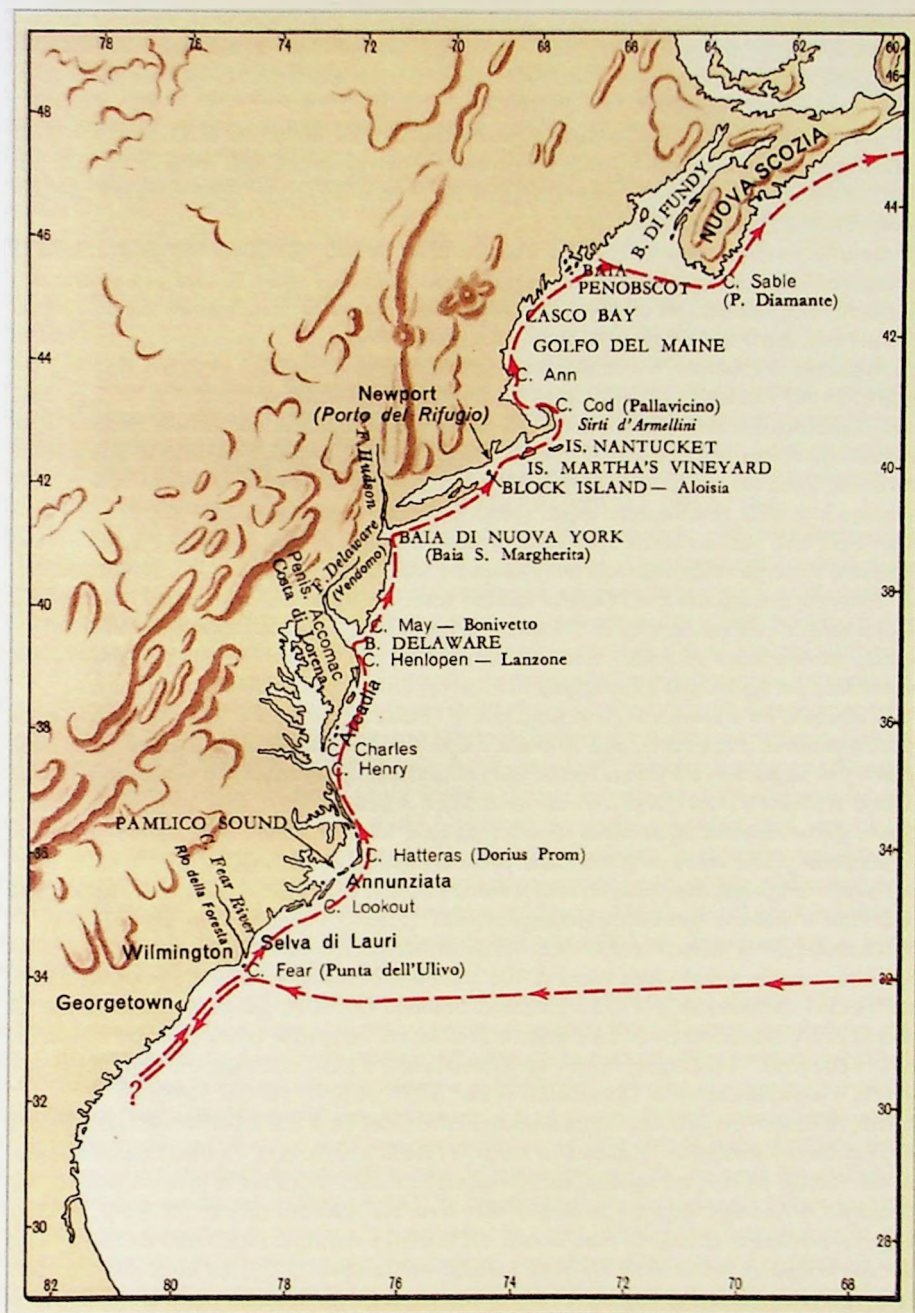


Figura 2. Il primo viaggio (1524) di Giovanni da Verrazzano (FIRPO, 1966, p. 133). [va a p. 31 o 32]





In verità, "due cose non escludo il Verrazzano: una possibile congiunzione con le estreme terre settentrionali dell'Europa attraverso la ghiacciata Artide, preclusa ai naviganti, e la possibilità che possa trovarsi ancora uno stretto" o in quella lunghissima estensione boreale del Nuovo Continente oppure nella frastagliatissima costa dell'America Centrale – ove infatti era stato disegnato anche nel celebre e grande planisfero redatto da Martin Waldseemüller nel 1507 a Saint-Dié des Vosges, a corredo della sua *Cosmographie Introdution* –, non ancora tutta frugata in ogni suo angolo: un passaggio che conduca direttamente ai mari dell'Asia. "Ne andrà più tardi alla ricerca il Verrazzano? Certo egli ne esprime con certezza il proposito a Francesco I: *spero con lo aiuto di Vostra Maestà ne habiamo migliore certitudine*" (ALMAGIÀ, 1970, pp. 11-12).

Si è già enunciato che la versione Cellere – diversamente da quella del Ramusio che termina al momento del ritorno in Francia – "prosegue con una lunga discussione cosmografica, attraverso la quale Verrazzano intese giustificare il sostanziale fallimento della sua missione. Densa di calcoli volti a quantificare le dimensioni della nuova terra scoperta e a individuarne la posizione in rapporto al mondo *cognito*, la parte cosmografica rivela ancora di più la grande capacità tecnica del navigatore e, soprattutto, l'intelligenza con la quale seppe ricondurre ai propri scopi le necessità strategico-operative di Francesco I e le aspettative di ricchezza della classe mercantile che aveva finanziato il suo primo viaggio" (COLLO, CROVETTO, 1991, p. 390).

In effetti, Verrazzano viene tradizionalmente avvicinato a Vespucci anche nell'abilità di uso degli strumenti e di calcolo delle misure delle coordinate geografiche. «Dopo una serie di calcoli complicati, che dimostrano che sapeva risolvere il rapporto fra il grado equatoriale e quello preso a latitudini superiori, ricava per la terra dove è approdato (identificata per Capo Fear fra le due Caroline) un valore di longitudine di 92 gradi. Se il grado equatoriale è di 62,5 miglia, alla latitudine di 34° il grado ne vale 52,1 [...]: il metodo sembra quanto mai perfezionato, presuppone l'uso di strumenti sofisticati e di una notevole abilità di osservazione. Si tratta di mettere in relazione l'altezza del Sole, cioè l'ora locale, con la velocità della nave e la distanza percorsa. Il risultato, tuttavia, è sbagliato come quello dei navigatori precedenti, e sempre in eccesso: i 92 gradi stimati avrebbero dovuto essere 64. Come al solito, l'errore non dipende dalle osservazioni, ma dall'idea preconcepita della misura del grado: 62,5 miglia per grado equatoriale (15,6 leghe) è un valore ancora più corto di quello stimato da Vespucci (66,64 miglia). La circonferenza terrestre risulterebbe pari a 33.134 km! Come si è detto, mettendo insieme i risultati delle navigazioni precedenti, Verrazzano ottiene un'estensione continua del Nuovo Mondo di 120 gradi in latitudine, dallo Stretto di Magellano (54° S) al Circolo Polare Artico (66° N), *che tanto non tiene di latitudine l'Africa con l'Europa*» (GREPPI, 2007, pp. 201-202).

"Per valutare la differenza di longitudine tra i punti estremi toccati nel suo viaggio, Verrazzano si servì per la prima volta, anziché di misure lineari, di un complesso di misure angolari che egli cercò di ottenere rilevando l'altezza del Sole sull'orizzonte in rapporto all'ora segnata dalle clessidre di bordo. Ma, come nel caso di Colombo e del Vespucci, proprio la scarsa precisione di quest'ultime, unita all'approssimazione dei calcoli, non gli permise risultati apprezzabili. Infatti il Verrazzano afferma di avere raggiunto un meridiano ad oltre 92° ad ovest di quello delle Canarie, mentre Capo Fear, la probabile località del suo primo approdo, si trova a circa 61° dalle Canarie. Inoltre, poiché egli superò solo l'81° W, mentre il meridiano dell'isola del Ferro si trova a 17° W, il suo spostamento massimo in longitudine fu, al più, di 64°. Avveriamo poi che la lettura e l'interpretazione di questa parte è complicata dalla presenza di calcoli complessi, in cui errori di trascrizione da parte di chi copiò, o di distrazione di chi li eseguì, anche se non alterano sostanzialmente il significato del testo, impongono di continuo prudenza interpretativa"



(LUZZANA CARACI, 1991, p. 612).

I valori di latitudine riguardano: Capo Fear 34°, Cartagine 34° (ma in realtà 36° 51'), Damasco 34° (in realtà 33° 30'), Newport sullo stesso parallelo di Roma 41° 40' (in realtà Roma 41° 53' e Newport 41° 28'), Biddeford (Maine) 43° 4', Madeira 32° (ma 32° 45'), Capo Nord (Norvegia) 71°, Stretto di Magellano 54° (misura più o meno esatta).

I valori di longitudine concernono: Madeira 17° Ovest, con la navigazione da est ad ovest che si svolse dai 17° di Madeira ai 78° di Cape Fear (per poco più di 60° di longitudine, oppure di 65° se si considera l'82° per la navigazione meridionale verso la Florida) e non fino ai 92° di longitudine come Giovanni afferma!

Questo errore grossolano "si spiega col fatto che egli non stimò giornalmente il percorso effettivo compiuto dalla nave e si avvale invece – per la prima volta nella storia della navigazione – di un computo basato sul rilevamento solare e le differenze dei tempi: per applicare con risultati attendibili un metodo siffatto, però, difettava allora lo strumento indispensabile, cioè un orologio meccanico di sufficiente precisione, in luogo delle rudimentali clessidre a sabbia o ad acqua". Da notare che la prima formulazione teorica fino ad oggi nota del nuovo metodo si trova in un memoriale sincrono (13 aprile 1524) "indirizzato da don Fernando Colombo alla Commissione incaricata di fissare la linea di demarcazione fra le conquiste spagnole e quelle portoghesi" (FIRPO, a cura di, 1966, p. 181).

Per Giovanni, la lunghezza del grado equatoriale corrisponde a miglia 62 e 1/2 (pari a 92, 500 km), ma in realtà oggi si sa che corrisponde a più di 75 miglia romane (pari a 111, 386 km). In altri termini, il valore della circonferenza terrestre calcolata da Verrazzano pecca per difetto di circa un 17% (proprio a causa del valore inferiore al reale attribuito al grado equatoriale) (FIRPO, a cura di, 1966, p. 182).

Come rilevato sopra, la distanza non venne misurata in base al cammino effettivo della nave ma "questa distanza a noi fu nota per la longitudine, con vari strumenti navigando, senza eclissi lunare o altro aspetto, per il moto solare, pigliando sempre la elevazione a qual si veglia ora, per la differenza faceva da l'uno e l'altro orizzonte, correndo la nave, geometrica ne era noto lo intervallo de uno meridiano a l'altro: come in uno libretto amplamente tutto ho notato" (FIRPO, a cura di, 1966, p. 182).

La storia dei suoi tempi non è stata benigna con Giovanni da Verrazzano. I suoi meriti di navigatore e scopritore sono stati riconosciuti solo all'inizio del XX secolo, e ciò rappresenta una vera e propria "ingiustizia della storia" (MOLLAT, HABERT, 1982, p. IX).

Infatti, "rapidamente il suo nome scomparve quasi dalla storia delle scoperte transoceaniche, oscurato dalla fortuna di cui godettero, pochi anni dopo, le imprese di Jacques Cartier, che, penetrarono nell'estuario del San Lorenzo nel 1534, lo risalì, aprendo una facile via verso l'interno del Canada e gettando le basi di una ben più costruttiva espansione dell'influenza francese sul continente americano", con successiva colonizzazione di cui si era mostrato un antesignano proprio Giovanni. "Anche per questa ragione ebbe vita breve la toponomastica proposta dal Verrazzano, nonostante che fosse stata subito accolta in Italia dai cartografi del suo tempo" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 581).

La spedizione verrazzaniana influi senz'altro "sulle mire coloniali britanniche verso quelle stesse zone del Nuovo Mondo. Esse presero forma concreta nell'ultima parte del secolo quando la Francia aveva sia pure temporaneamente abbandonato il campo. La relazione del navigatore fiorentino, tradotta in inglese e inserita da John Hakluyt nei suoi *Divers Voyages touching the Discovery of America*, pubblicati nel 1582, lasciando inuire la possibilità di un proficuo sfruttamento di quelle terre affacciate sull'Atlantico, costituì un forte incentivo agli iniziali tentativi di colonizza-

zione degli anni dal 1585 al 1587 nella Virginia. Hakluyt sottolineava soprattutto l'importanza che i nuovi insediamenti in tale zona avrebbero avuto come base di partenza per la ricerca del passaggio a nord-ovest verso il Catay e la Cina, *non solo per mare ma anche per terra e le vie fluviali*. E gli abitanti di Jamestown sulla baia di Chesapeake, la prima colonia inglese in terra americana fondata nel 1607, furono espressamente invitati a cercare un fiume *per il quale si sarebbe potuto trovare l'altro mare (il Pacifico) ed espandervi attraverso la terra da mare a mare verso ovest e nord-ovest* (BOGLIONE, 2009, pp. 12-13).

In effetti, la fortuna non fu benigna nei confronti del valente navigatore e cosmografo fiorentino. Al di là dell'orrenda morte, infatti per secoli – come già Amerigo Vespucci – è stato tacciato quale “avventuriero senza arte né parte, impostore, fanfarone, inventore di viaggi che non ha mai fatti e per di più pirata degno della forca”: tanto da essere scambiato per il corsaro Jean Florin de la Rochelle che venne giustiziato dagli spagnoli presso Toledo il 13 ottobre 1527 (BACCHIANI, 1909, p. 1282).

E ciò, nonostante le attendibili testimonianze coeve, tra l'altro successive all'esecuzione del Florin, tra le quali quella del letterato e ambasciatore veneziano in Francia, Andrea Navagero, che, in un rapporto al Senato della Serenissima dell'inizio del 1528, scrive: “*Quel che tenta un fiorentin con Franza circa a le terre nove et quel che dice haver trovato e quel che spera*” (*Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana*, 1892, p. 135; BACCHIANI, 1909, p. 1282; MOLLAT, HABERT, 1982, p. 120).

Ramusio documenta che anche il francese Jean Parmentier di Dieppe, nel 1529, ricordando la costa tra Florida e Capo Breton, scrive nella sua memoria (edita nelle *Navigazioni et viaggi* con il titolo *Il discorso di un gran capitano di mare francese del luoco di Dieppa*): “la qual costa fu scoperta 15 anni fa (sic) per messer Giovanni in nome del re Francesco e di madama la reggente (Luisa di Savoia) et questa terra da molti è detta la Francesca” (RAMUSIO, 1556, vol. III). E ugualmente, nel 1566, il marinaio dieppese Jean Ribaut – che fu testimone della partenza e del ritorno di Verrazzano – nella sua *Histoire notable de la Floride* non manca di sostenere che: “Celle terre qui est vers le Pole Arctique au septentrion est nommée la Nouvelle France, pour autant que l'an 1524, Jean Verrazano Florentin fut envoyé par le roy Francois I et par madame la régente sa mère aux terres neuves, auxquelles il pris terre et descouvrit toute la coste qui est depuis le tropique du Cancer, à scavoir depuis le 28eme degré jusques au 50° et encore plus, devers le North. Il planta en ce pays les enseignes et armoiries du roy da France de sorte que les Espagnols mesme qui y furent depuis ont nommé ce pays *terre Francesque*” (ALMAGIA, 1937 e 1970, p. 11).

Riguardo alla storiografia su Giovanni da Verrazzano, c'è da rilevare che gli studi moderni ebbero l'avvio ad opera degli americani Buckingham Smith nel 1864 e Henry C. Murphy nel 1875-1876. E' proprio Murphy che porta la responsabilità di avere tolto “al Verrazzano non solo la gloria ma anche l'onore”, demolendone i meriti (arrivando addirittura a disconoscere la veridicità della lettera e della stessa esperienza navigatoria), e confondendo Giovanni con il pirata francese Jean Florin sopra ricordato. D'altra parte, anche il fratello Girolamo è stato poco considerato: è stato ricordato solo come cartografo e del tutto ignorato nelle sue ricche esperienze di navigatore e pilota (MOLLAT, HABERT, 1982, p. 221).

Le opere successive, più meditate, di Johann Georg Kohl, Henry Harrisse, Benjamin Franklin De Costa, James Carson Brevoort, Cornelio Desimoni e Luigi Hugues (ed altri ancora) contribuiscono almeno a dimostrare – anche mettendo la relazione verrazzaniana in rapporto con la cartografia coeva – la veridicità del viaggio, pur continuando ad accettare l'identità di Verrazzano con il pirata Florin, nonostante le inequivocabili testimonianze già ricordate di Paolo Giovio



nella biografia di Ferrnando Cortés e del Navigatore (inseriti nella *Biblioteca Colombiana*, parte III, vol. II).

Il primo studioso che riconobbe la veridicità del viaggio e del suo trionfo fu il ligure Cornelio Desimoni che nel 1877, pur avendo avuto conoscenza solo indiretta di tale scatto, replicò alle accuse del Murphy con uno scritto (DESIMONI, 1877) nel quale si metteva con vigore l'autenticità della lettera del navigatore pubblicata dal Ramusio. Avendo poi ottenuto una copia del volume, fu in grado di replicare punto per punto alle argomentazioni del suo avversario, con una memoria, presentata nel 1879 al Congresso degli Americanisti e poi pubblicata in forma estesa nel 1881 (DESIMONI, 1881), con note e appendici compilate dopo la lettura dei saggi più recenti e in particolare di quello che De Costa aveva dedicato all'analisi del planisfero eseguito nel 1529 da Gerolamo da Verrazzano, fratello del navigatore (DE COSTA, 1880).

Nel suo saggio l'autore mette a confronto, trascrivendoli su quattro colonne parallele, i sopponimenti della carta del Maggiolo del 1527, quelli del planisfero di Gerolamo da Verrazzano del 1529, quelli del globo di Eufrosino della Volpaia del 1542 e quelli della carta del Nord America di Giacomo Gastaldi del 1548. Tutti, a suo parere, sono da mettersi in relazione con l'esplorazione del Verrazzano e derivano certamente da un prototipo comune (ASTENGO, 2014).

Tra il 1897 e il 1900, finalmente, Prospero Peragallo, sulla base delle testimonianze portoghesi e della ricostruzione puntuale del quadro cronologico, poté seppellire: "per sempre la favola del Verrazzano pirata e impiccato".

In ultima analisi, bisogna aspettare la scoperta nel 1909 del codice Cellere e l'ampio studio di Alessandro Bacchiani perché la storiografia verrazzaniana arrivasse, finalmente, a stabilire il giusto equilibrio storico e scientifico: Bacchiani, infatti, "mostra il Verrazzano quale realmente fu, come scopritore di nuove terre e come scrittore" (BACCHIANI, 1909, pp. 1303-1304; COLLO, CROVETTO, 1991, pp. 387-390).

Successivamente, il filone propriamente storico sviluppatosi in Francia sull'ambiente mercantile e sui commerci marittimi di quel paese (opera specialmente di Mollat du Jourdin) ha consentito di portare alla luce "molti documenti che interessano direttamente la storiografia verrazzaniana [e in tal modo] è stato possibile attribuire con sicurezza al Verrazzano non due, ma tre viaggi transoceanici, chiarire la sua posizione, le sue mansioni e i rapporti intercorrenti con i connazionali residenti in Francia" (LUZZANA CARACI, 1991, p. 584).

Gli accreditati studiosi che hanno partecipato alle commemorazioni tenutesi a Givè in Chiavari nel 1961, e poi anche i francesi Marcel Mollat du Jourdin e Jacques Habert, hanno anche fatto un bilancio equilibrato dell'eredità lasciata alla Francia da Giovanni e Gerolamo da Verrazzano: i quali, non solo scoprirono il litorale del Nordamerica – che, dopo la successiva esplorazione di Cartier, sarebbe stato parzialmente fatto oggetto della colonizzazione – ma favorirono pure la presenza commerciale transalpina nei mari del Sud: a partire dal Brasile, dove l'esportazione del legname verzino da tintura fu incentivata soprattutto dal viaggio di Gerolamo del 1529-1530 (MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 141-219).

Ma l'eredità dei due Verrazzano si riflesse specialmente nella prosolone cartografica europea.



## 7. LA CARTOGRAFIA VERRAZZANIANA. IL MAPPAMONDO DI GIROLAMO DA VERRAZZANO DEL 1529 E GLI ECHI NELLE RAPPRESENTAZIONI DEI CARTOGRAFI EUROPEI

Con il primo viaggio di Giovanni da Verrazzano del 1524, il mondo fiorentino venne nuovamente interessato al processo esploratorio e coinvolto nella "messa a punto di elaborazioni cartografiche" innovative (ROMBY, 1993, p. 204).

Così come Vespucci, anche Giovanni fu cartografo, e tutto lascia pensare che durante le sue navigazioni, allorché egli bordeggiava le linee di costa, provvedesse a rilevarle e disegnarle con accuratezza riguardo alla conformazione e alle distanze. Di Giovanni "si ha conferma infatti dell'esistenza di un lavoro cartografico autografo: Lo storico inglese Richard Hakluyt cita nel 1582, tra varie mappe inglesi che oggi sono scomparse, anche una carta – che sarebbe stata donata al re Enrico VIII dal medesimo Giovanni, probabilmente durante il fatidico anno 1525 –, e custodita, all'epoca in cui Hakluyt scriveva, dal cartografo Michel Lok" (SIGNORINI, 1993, p. 224). E, infatti, Lock non mancò di pubblicare, proprio nel 1582, una rappresentazione basata sui contenuti verrazzaniani, funzionale "alla prospettiva dei progetti di colonizzazione inglesi" (1582) (MAGGINI, 2009, p. 941).

"Nell'archivio di un ramo collaterale della numerosa casata [Verrazzano], quello estintosi nel 1819, si trova un quadernetto del secolo XVIII, una specie di inventario sommario, e in esso, come apprendiamo da una nota del Ridolfi, è registrata una cartella grande, contenente, fra altre cose, quattro carte nautiche del 1498, 1505 e 1520 che – avverte l'inventario – si credono di Giovanni di Pier Andrea di Bernardo di Verrazzano scopritore del Canada ossia Nova Franza nel 1524.

Forse queste carte, che lo scrittore del quadernetto-inventario vide, perché ne indica le date, appartennero a Gerolamo da Verrazzano; esse furono purtroppo vendute nel secolo XVIII in Francia insieme, si noti, ad una copia della relazione di Giovanni interfoliata in un esemplare dell'opera del Ramusio" (ALMAGIA, 1970, pp. 5-6).

La carta perduta di Giovanni – almeno il planisfero se non le carte particolari – "sarebbe stata alla base di tutto il filone verrazzaniano in cui si esprimono i risultati delle navigazioni del fiorentino e in cui si consolida il disegno della costa nordamericana, con la presenza, tra 34° e 40° di latitudine nord, di un istmo largo appena sei miglia che separa l'Atlantico da un mare occidentale, aperto ad ovest e a nord nell'Oceano Pacifico (DESTOMBES, 1970, p. 34).

A quanto oggi è dato sapere, i due più importanti prodotti, i più vicini all'idea e all'esperienza di Giovanni, sono il planisfero di Vesconte Maggiolo del 1527, che è possibile però osservare solo nelle riproduzioni in bianco e nero degli anni '20 o '30 del XX secolo, perché il documento fu distrutto nella Biblioteca Ambrosiana di Milano, ove si conservava, nei bombardamenti dell'ultima guerra; e quello, abbastanza simile, della Biblioteca Apostolica Vaticana disegnato dal fratello Girolamo da Verrazzano nel 1529, che appartenne ai Borgia, prima di passare alla Propaganda Fide e al Vaticano.

Come già visto, Girolamo seguì Giovanni nel secondo e terzo viaggio (mentre non è certo che avesse partecipato al primo); ma anche se non accompagnò allora Giovanni, evidentemente egli disegnò la carta in questione sulla base dei rilevamenti e del giornale di bordo del fratello (BAC-

CHIANI, 1925; BALDINI, 1992, pp. 494-496).

Dopo la morte di Giovanni, "da due contratti del 27 settembre 1529 provenienti da archivi francesi sappiamo che Girolamo si era impegnato a partecipare, in qualità di pilota e di finanziatore più-quota, ad una spedizione in Brasile allo scopo di far provvista di legno verzino, per poi condurre la nave *Bonne Aventure* fino ai paesi de levant jusques à Ancone, à Venise et Ayas et à Candie et d'indir la en Alexandrie, s'il voit que bien suit, et par apres, revenir au Havre (BOGLIONE, 2009, p. 18). La partenza era prevista alla fine dello stesso anno 1529". La spedizione ebbe effettivamente luogo tra l'autunno del 1529 e data di ritorno imprecisata, con partenza avvenuta da Havre, e con al ritorno una sorta di *tour* del Mediterraneo. A dimostrazione della sua perizia nautica, Girolamo svolse la funzione di pilota.

Ci è noto ancora che Girolamo – dopo aver lasciato la Francia – si trovava a Roma nel 1537, dove da tempo frequentava una cerchia di letterati e artisti raccolta attorno al preiato fiorentino Giovanni Gaddi: e tale lo ricorda, non senza una sfumatura di ironia, l'amico poeta Annibal Caro in una delle lettere familiari", con allusione alla sua abilità nell'uso degli strumenti astronomici e topografici e alla cartografia dal medesimo disegnata, che non può non essere il planisfero del 1529, costruito utilizzando l'astrolabio e il quadrante vostro. *A voi Verrazzano come a cercatore di nuovi mondi e delle meraviglie d'essi non posso ancora dir cosa degna della vostra carta, perché non avemo passate terre, che non sieno state disperse da voi o da vostro fratello* (BACCHIANI, 1925, pp. 392-393; BOGLIONE, 1999, pp. 254-255; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 125-138).

In verità, a Girolamo, oltre il mappamondo manoscritto nel 1529 (Biblioteca Apostolica Vaticana, *Borgiano I* – car. Naut. 1); alcuni studiosi, e in particolare Marcel Destombes (DESTOMBES, 1954 e 1970), hanno attribuito anche varie cartografie nautiche – conservate nella Biblioteca decale di Wolfenbuttel (carta dell'America e portolano normale dell'Europa) – e un mappamondo di qualche anno successivo, probabilmente della seconda metà degli anni '30 (esposto nella Navigation Room del National Maritime Museum di Greenwich). Tale mappamondo misura meno della metà e mostra numerose differenze rispetto a quello vaticano del 1529, pur presentando una nomenclatura tipicamente verrazzaniana, anche se più rarefatta.

Come già enunciato, Giuseppe Caraci ritiene però tutte queste figure di altra mano, anche per le diversità di contenuti, a partire da quelli toponomastici (CARACI, 1959 e 1960).

Tornando alla grande rappresentazione verrazzaniana vaticana, questa è la prima in assoluto che raffigura – con i vari planisferi del cosmografo spagnolo Diego Ribero del 1529, con esemplare anche in *Borgiano III* – quasi tutta l'America e in buona parte "con forme ormai moderne".

In altri termini, il prodotto di Girolamo e quello di Vesconte danno corpo ad un nuovo continente del quale, a grandi linee, si conoscono finalmente per gran parte di esso le coste dei due versanti (l'orientale e l'occidentale), con le linee che si interrompono solo a nord nell'area ancora incognita (ROMBY, 1993, pp. 204-205): essi si fanno ovviamente apprezzare soprattutto per la delimitazione della costa atlantica dell'America del Nord, forse esplorata insieme a Giovanni nel 1524, con la sua ricca toponomastica (compresi i nomi fiorentini attribuiti ai luoghi). Tra l'altro, il planisfero vaticano si segnala per le sue assai grandi e inconsuete dimensioni (cm 130x260).

Ciò che immediatamente identifica il lavoro di Girolamo, come anche quello di Maggiolo, come verrazzaniano è non solo la già ricordata toponomastica fiorentina ivi presente – insieme a *Verrazzano*, *Nova Gallia* o *Francia* e *Aradia*, nomenclatura presto sostituita da nomi francesi e inglesi – ma anche e soprattutto il già ricordato *étrangement* posto a circa 40° di latitudine Nord, che scava l'America del Nord con un profondo golfo e la riduce a due masse di terra tenute insieme da una sottile striscia di sabbia. Nella carta di Girolamo, infatti, "si spiega che da questo





Figura 3. La caracca francese a tre alberi analoga alla Dauphine (BACCI, 1965, p. 65).

Figura 4. Caravelle francesi in navigazione lungo le coste nord-americane (RAMUSIO, 1556, vol. III).

*mare orientale si vede il mare occidentale sono 6 miglia di terra infra l'uno e l'altro; si tratta, quindi, di un istmo molto sottile, un neck of land, fonte di tante facili critiche sul preteso 'grossolano errore' del Verrazzano che aveva scambiato le estese lagune interne del Pamlico Sound per un mare! In tal modo, egli lasciava dunque intravedere la possibilità tanto agognata di creare facilmente un canale di collegamento tra l'Atlantico e il Mare de Verrazzano, che bagnava l'India e la Cina", dando con ciò successo al suo viaggio che aveva proprio lo scopo di giungere al Cathay, allo extremo oriente dell'Asia (SIGNORINI, 1993, p. 224).*

Prima di esaminare il planisfero di Girolamo da Verrazzano del 1529, è doveroso rilevare che questa grande rappresentazione deriva, in sostanza, anch'essa dal *Padron real*, ovvero dalla carta marina generale ufficiale che i cosmografi del Regno di Spagna disegnavano e aggiornavano



presso la *Casa de Contratación* (una sorta di moderno Ministero della Marina) di Siviglia, a partire almeno dal 1508 e dall'impiego concesso, a tal fine, al grande Amerigo Vespucci; morto il quale nel 1512 erano seguiti navigatori e cartografi di rilievo come Sebastiano Caboto, Giovanni Vespucci, Fernando Colombo e appunto Diego Ribero.

L'aggiornamento più importante del *Padron real* fu eseguito alla fine del 1522 (con i risultati conseguiti dalla spedizione Magellano) e anche alla fine del 1526, allorché non si mancò di utilizzare le scoperte effettuate non solo da spagnoli ma anche dai navigatori al servizio di altri paesi, come lo stesso Verrazzano.

Carte generali derivate dal *Padron real* sono il planisfero di Giovanni Vespucci del 1523 (Biblioteca Nazionale di Torino) (ALMAGIA, 1944, pp. 53-55) e il mappamondo donato da Carlo V nel 1525 a Baldassarre Castiglioni, nunzio apostolico di papa Clemente VII Medici a Siviglia (SIGNORINI, 1993, p. 222), conservato nella Biblioteca Estense di Modena, che forse si deve proprio a Diego Ribero. Tali carte riportano ben due linee meridiane che dividono le aree di influenza tra Spagna e Portogallo e l'anomalia dello Yucatan raffigurato ancora come isola.

Ancora, è da ricordare il mappamondo donato sempre da Carlo V, tra il 1525 e il 1528, al cardinale fiorentino Giovanni Salviati, anch'egli nunzio apostolico in Spagna di papa Clemente VII Medici dal 1525 al 1530 (SIGNORINI, 1993, p. 222), oggi conservato nella Biblioteca Medicea Laurenziana di Firenze (*Med. Pal.* 249): la carta si fa apprezzare per "l'ottimo disegno del golfo del Messico, della Florida e delle isole dei Caraibi", pur con lo Yucatan reso come isola. Compare pure Temistitlan (Città del Messico). Tale carta di grandi dimensioni (cm 93x206) appare importante sul piano tecnico, come dimostrano l'Equatore diviso nei 360° della circonferenza terrestre e la presenza della scala delle latitudini a sinistra. Del nuovo continente sono delineate solo le coste orientali effettivamente rilevate anche da Verrazzano, dalla 'tierra del labrador' al 'canal de todos los santos'; da notare che compaiono la *raya* al centro della figura e "nell'estremo nord del continente americano l'ipotetico passaggio a nord-ovest" enunciato da Verrazzano (tra la *Tierra del Labrador* e la costa americana, il cartografo non ha tracciato nessun tipo di costa) (ROMBY, 1993, p. 204).

Importanti sono anche gli svariati planisferi del già ricordato *piloto mayor* Diego Ribero, come tre esemplari della *Carta universal* del 1527 e del 1529 (conservati rispettivamente due nella Landenbibliothek di Weimar e uno nella Biblioteca Apostolica Vaticana, *Borgiano III*). Al Ribero, in quanto cosmografo a Siviglia della *Casa de Contratación*, si devono molti dei contenuti più originali delle carte della seconda metà degli anni '20, costituendo tali prodotti una *summa* delle conoscenze geografiche che si avevano allora in Spagna.

Tra l'altro, è da sottolineare il fatto che i planisferi a noi noti degli anni '20 – come tanti altri precedenti e successivi – appaiono fatti non per l'uso diretto dei piloti, ma per commissione di sovrani o di augusti personaggi (che li pagavano profumatamente), come è dimostrato dalla profusione di colorazioni ed elementi riempitivi e decorativi, collocati negli spazi marini e nei settori vuoti della carta (disegni di navi, rose dei venti, strumenti nautici e talora piante e animali sapientemente miniati): espressioni raffinate d'arte ma elementi inutili, anzi disturbanti, in una carta da usarsi da piloti in navigazione, e che mancano quasi del tutto solo nel *Padron real* vespucciano di Torino (Biblioteca Nazionale) disegnato da Giovanni Vespucci nel 1523.

Il planisfero di Girolamo del 1529, se in generale conserva le caratteristiche del *Padron real*, ovviamente se ne differenzia riguardo alla parte concernente le scoperte del fratello nel viaggio del 1524.

La figura è disegnata con lo stile delle carte nautiche ed è colorata. In alto porta la scritta:

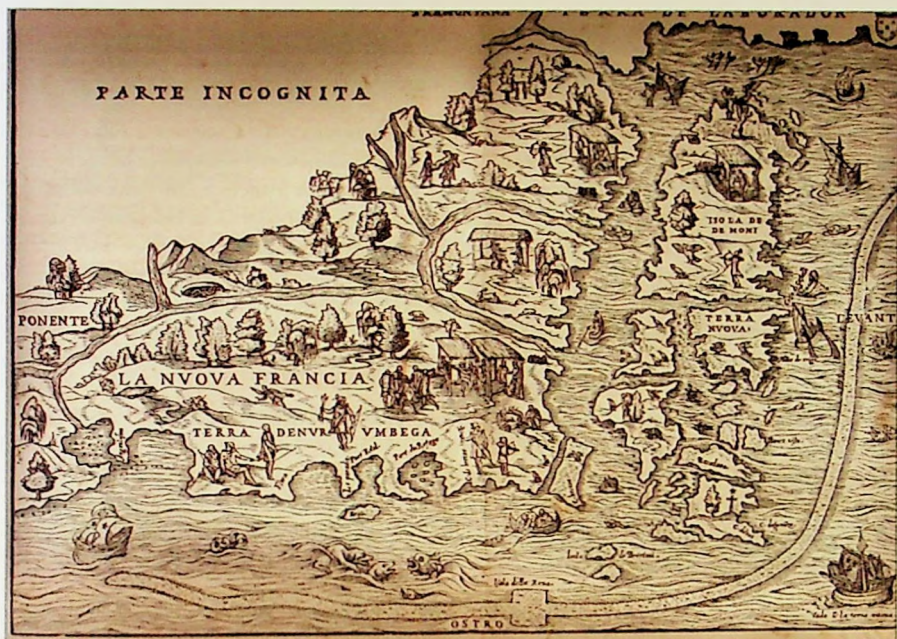


Figura 5. L'America settentrionale dalla baia di New York e il Labrador in una carta del XVI secolo (FIRPO, 1966, tra le pp. 176 e 177).

Figura 6. La Terra d'Angoulême e il Porto del Refugio (RAMUSIO, 1556, vol. III).

*Hyeronimus De Verrazano faciebat.* La data si deduce dall'iscrizione: *Verrazana sive nova Gallia quale scoprì 5 anni fa giovanni da verrazano fiorentino per ordine et Comandamento del Cristianissimo re di Francia.* Altra scritta riguarda la scala di riduzione (che è più grande di quella del coevo planisfero di Diego Ribero): *contiene daluno alaltro piccolo punto miglia 10 che sono leghe 2 1/2 computando miglia*



---

4 per legna.

Presenta vari rosoni di 32 venti, con le linee di direzione che attraversano il campo disegnato. Sul meridiano delle Isole Fortunate (Canarie) è segnata la graduazione delle latitudini da 0° a 90° a nord e da 0° a 60° a sud.

Riguardo ai contenuti geografici più originali, "la rappresentazione del Continente Nuovo, a differenza che nel planisfero di Diego Ribero, è presso che completa nel disegno costiero: appare, cioè, anche tutta la costa lungo l'Oceano Pacifico dallo Stretto di Magellano fin oltre 60° di latitudine nord. Ma che si tratti di una figurazione congetturale risulta dal fatto che, lungo il litorale sudamericano, è scritto due volte *Terra incognita* e la stessa indicazione si ripete anche più a nord; manca, su tutto il contorno del Pacifico, qualsiasi nome. Invece sulla costa atlantica la toponomastica è molto ricca, dallo Stretto di Magellano fino a 60° latitudine nord circa, ove appare un'ampia insenatura imbutiforme corrispondente al Golfo di San Lorenzo; più a nord il disegno costiero è prolungato in modo congetturale con la sola leggenda *Terra Laboratoris. Questa terra fu scoperta da Inghilesi* e nessun altro nome.

La toponomastica americana dallo Stretto di Magellano alla Penisola di Florida ha riscontro, sostanzialmente, in quella di altri prodotti cartografici sincroni; invece per tutto il tratto a nord della Florida fino al *C. de Bretton* ne diversifica profondamente – pur rimanendo ricchissima – perché Girolamo ha introdotto tutti i nomi con i quali il proprio fratello Giovanni aveva battezzato tutta la costa da lui per la prima volta riconosciuta e rilevata", all'incirca fra 34° e 54° di latitudine nord (ALMAGIA', 1944, pp. 53-55).

L'altra cartografia prettamente verrazzaniana deve a Vesconte Maggiolo che fu capostipite di una famiglia di cartografi liguri, attivo a Napoli dal 1511 e poi a Genova fino al 1549, come autore di atlanti e carte nautiche. Tornato a Genova nel 1518 e divenuto il cartografo ufficiale della Repubblica, eseguì un planisfero nel 1527 che riflette anche il viaggio compiuto tre anni prima da Giovanni da Verrazzano. Rispetto ai mappamondi disegnati fra il 1511 e il 1518 (ove la parte settentrionale dell'America appariva come propaggine dell'Asia orientale, mentre la parte meridionale, a partire dall'istmo di Darien alla *terra de brazille* con le isole Antille, risultava del tutto indipendente), il planisfero del 1527 (conservato fino alla distruzione del 1944 nella Biblioteca Ambrosiana di Milano) dimostra il progresso compiuto: infatti il cartografo si dimostra sempre attento e puntuale nella costante opera di aggiornamento delle sue opere.

Evidentemente, rispetto ai prodotti precedenti, "Vesconte aveva cambiato opinione: tutta l'America – con l'eccezione del Labrador e, ovviamente, delle isole dei Caraibi – si configura come un'unica e quasi continua massa continentale, sottile e arcuata al centro: la *Terra Florida* appare come una sporgenza di essa, dinanzi a Cuba, mentre a Nord-Est si trova la *Terra Francesca*, sulla quale spicca una bandiera con i gigli di Francia. Nella massa dell'America, a sud dell'isola (non penisola) di Yucatan si apre lo *Stretto dubitoso*, attraverso cui l'Oceano Atlantico e l'Oceano Pacifico dovrebbero comunicare tra di loro". Da notare che, in corrispondenza dell'America meridionale, Vesconte annota *Terra nova descoberta per Christofo Colombo lanuensem*, un'altra scritta ricorda anche *Magalanes Portogese* e il suo passaggio attraverso l'omonimo stretto (CAVALLO, a cura di, 1992, pp. 256-257 e 260).

Ma i contenuti più originali riguardano i nomi fiorentini apposti dal cartografo ai luoghi toccati da Verrazzano: Valleumbrosa, La Trinità, Careggi, Capo San Gallo, Costa S. Giorgio, San Miniato, La Certosa, L'Orto de' Rucellai e Quaracchi. Girolamo Verrazzano, da parte sua, scrive Monte Morello, Livorno, Impruneta, Belvedere e San Francesco (BACCHIANI, 1925).

Curiosa è poi la vicenda del nome attuale Rhode Islands. Quando l'inglese Roger Williams arri-



vò in America, nel 1636, si ricordò dell'isola verde e popolosa, simile a Rodi, vista da Verrazzano e così volle chiamare anche la sua colonia; in realtà Giovanni aveva battezzato proprio quell'isola (dove si insediarono i coloni di Williams) *Aloysia*, in onore della regina madre di Francia (SIGNORINI, 1993, pp. 227-228).

Come già enunciato, l'eredità delle cartografie dei Verrazzano è ben percepibile nella produzione francese ed europea.

Alcuni elementi verrazzaniani – in primo luogo il controverso istmo del Pamlico Sound – sono presenti anche nei manoscritti degli idrografi di Dieppe, ossia nelle carte singole e negli atlanti disegnati nel porto francese più importante delle navigazioni oceaniche negli anni '40-'50-'60, con caratteri più correlati ai viaggi per ragioni politiche e commerciali dello Stato di Francia; le figure ebbero, comunque, come maggiore fonte, il navigatore Jacques Cartier che dal 1534 in poi esplorò il bacino del San Lorenzo. Trattasi dei mappamondi di Nicola Desliens, di Pierre Desceliers, di De Harley, de Vallard e De Jan Roze (SIGNORINI, 1993, p. 226).

I caratteri derivanti dalle opere di Giovanni si ritrovano pure nei globi di Robert de Bailly del 1530 (conservato nella Pierpont Morgan Library di New York) e in altro simile prodotto coevo conservato a Madrid (ALMAGIA, 1970, p. 6). E in prodotti italiani molto noti: come i mappamondi del veneziano Battista Agnese del 1532 e degli anni successivi, nei quali l'America settentrionale "ha una sagoma tipicamente verrazzaniana" ed è altresì presente l'istmo immaginato fra i due oceani insieme con – mediante linea punteggiata – una possibile rotta più breve per la Cina (rispetto a quella per lo stretto di Magellano); e come il globo di rame di cm 35,5 di diametro del chiantigiano-fiorentino Eufrosino della Volpaia, noto cartografo e artefice di orologi e strumenti astronomici e topografici, costruito probabilmente nel 1542 a Roma con dedica al cardinale Marcello Cervini (Museum of Historic Society of New York). Eufrosino dichiara apertamente, nella legenda, la sua fonte: *Verrazzana sive Nova Gallia a Verrazzano Fiorentino comperta anno Sal. MC*, mentre nella parte meridionale si legge *Mundus Novus America*. Tutto lascia credere che egli abbia utilizzato il mappamondo di Girolamo e forse anche le carte perdute di Giovanni (ALMAGIA, 1937).

Ma l'influenza di Verrazzano nella storia dell'America settentrionale e della stessa Europa occidentale va ben oltre il filone cartografico: infatti è riscontrabile pure nelle memorie e nei viaggi inglesi degli anni '80 che riproposero – anche nella fase di avvio della colonizzazione delle aree che di lì a poco divennero colonie britanniche e poi i futuri Stati Uniti – la possibilità o la speranza di rinvenire, in quella regione, un istmo che consentisse un passaggio verso l'Oriente. Basti ricordare che, in una fase di particolare interesse degli inglesi per la colonizzazione delle nuove terre, secondo i progetti di Walter Raleigh, la cartografia britannica – come le figure di John Dee del 1582 e di John Withe del 1585, e soprattutto come la già ricordata rappresentazione di Hakluyt del 1589 – ripropongono il varco o il lago aperto verso il Pacifico, di cui aveva parlato Verrazzano; magari spostandolo più a nord come prolungamento del corso di un grande fiume (HARRISSE, 1896; MOLLAT, HABERT, 1982, pp. 155-202; SIGNORINI, 1993, pp. 225-228; BORGIOI, ROMBAI, 2013, pp. 144-149).

Riguardo alla scelta dei nomi dei luoghi dell'America settentrionale, Verrazzano "nei primi giorni fa una sola concessione alla sua città natale con l'*Annunciata*, ricordo del capo d'anno fiorentino, che ha d'altra parte valore universale come nome religioso, e quasi tutti gli altri nomi consacra a uomini e cose di Francia. In seguito l'amore del natio loco prenderà il sopravvento. Nomi in numero ben maggiore troveremo nelle carte, la cui derivazione dal Verrazzano non può

esser messa in dubbio. Evidentemente egli ampliò e rimaneggiò questa toponomastica" in scritti o in cartografie. "Tale rimaneggiamento avvenne dopo la relazione del 1524 e prima del 1527, data della sopra ricordata carta del genovese Vesconte Maggiolo; e neppure questa fu opera definitiva, perché, due anni dopo, la citata carta di Girolamo reca altre modificazioni. Nelle quali, tuttavia, bisogna dar parte anche al capriccio dei cartografi, i quali a volte sopprimevano nomi, a volte ne introducevano di loro fantasia senza tener conto delle errate interpretazioni. Così mentre nella carta del Maggiolo e nella carta di Girolamo non si trova l'*Arcadia* fissata da Giovanni, questa rivive nelle carte posteriori francesi del Cinquecento insieme con *Angoulesme*, *Port Refuge*, ecc. Anche l'isola *Luisa* si mantiene, ma di trascrizione in trascrizione, di errore in errore diventa isola *Brisal*.

Nelle due carte più vicine al Verrazzano, quella del genovese e quella del fratello – che non mancano di differenze (Maggiolo riporta *El Paradiso*, *Porto reale* e *Flora* non presenti in Girolamo e neppure nella lettera di Giovanni) –, ci imbattiamo in tanti nomi cari ai fiorentini. Ogni luogo più ameno delle lontane terre ridesta nel cuore del capitano di Francesco I il ricordo e il desiderio della patria diletta. Egli vuole che sulle coste ignorate del Nuovo Mondo risuoni la fama della bellezza e delle gentilezze della sua terra, ma le vicende umane disporranno diversamente. Né agli Italiani, né ai Francesi toccherà il vanto di dirigere colà quell'opera di colonizzazione, che il Verrazzano aveva già intraveduto" (BACCHIANI, 1909, pp. 1299-1299).

La toponomastica del codice Cèllere e i nomi recepiti nelle due carte derivate dalla lettera a Giovanni vengono elencati da Bacchiani da sud a nord, con qualche discordanza riguardo al nome: *Francesca* (presente in Vesconte ma sostituita da *Verrazzana* in Girolamo, per devozione nei confronti del fratello ormai defunto), *Selva di lauri* (G. della Vesconte assente in Girolamo), *Campo di Cedri* (assente in Vesconte e in Girolamo), *Costa di Nuntiata* (assente in Vesconte, *La Nuntiata* in Girolamo), *Verrazzano* istmo (cartografato in Vesconte e in Girolamo), *Arcadia* (assente in Vesconte e in Girolamo), *Costa di Lavorena* (assente in Vesconte, *Costa di Lavorena* in Girolamo), *Lanzone* (assente in Vesconte, *Bonivetto* (assente in Vesconte e in Girolamo), *San Polo* (S. Poll in Vesconte), *Vandoma* (assente in Vesconte, *Vendomo* in Girolamo), *Angoleme* (assente in Vesconte, *Angoleme* in Girolamo), *S. Margarita* (G. S. Margarita in Vesconte, assente in Girolamo), *Luisa* (assente in Vesconte e in Girolamo), *Refugio* (assente in Vesconte, *G. della Petra Viva* (assente in Vesconte e in Girolamo), *Jovium* (assente in Vesconte, *Jovium promontorio* in Girolamo), *Armellini* (assente in Vesconte, *Armelines Siltes* in Vesconte, *Armelline Sirtes* in Girolamo), *Le Tre Figlie di Navarra* (assente in Vesconte, *Le Tre Figlie di Navarra* in Girolamo), *Terra di mala gente* (assente in Vesconte, *Terra de multa gente* in Girolamo), *Terra dei Bretoni* (assente in Vesconte, *C. de' Bertoni* in Vesconte, *C. de'*

cani di Girolamo riporta meno toponimi derivati dalla lettera e anche medesimi. Tale fatto fa pensare ad "un maldestro aggiornamento che la carta preparata, e forse non completata, da Giovanni prima dell'ultima volta doveva più tornare. Per queste inesattezze la carta del Verrazzano *minor* e alle indicazioni di R. [codice Cèllere] che la carta del Maggiolo" (BACCHIANI, 1909, pp. 1300-1301).

I nomi fiorentini e toscani non presenti – con l'eccezione di *Annunciata* – sono nelle carte di Vesconte e Girolamo, come sopra abbiamo elencato. Il nome *Francesca* è presente alla fortuna arrisa al nome *Francesca*, specialmente dopo i viaggi di Verrazzano (1497-1498) – che invece il toponimo *Verrazzana* sopravvive solo nel citato



---

globo del fiorentino Eufrosino della Volpaia del 1542.

In ogni caso, l'istmo e il mare di Verrazzano continuarono a comparire, per lunghi anni (almeno fino alla seconda metà del XVI secolo), nei planisferi opera dei più celebri cartografi europei, ad esempio come Sebastiano Munster (1540), Battista Agnese e Lopo Homen (1536 e 1544), Giacomo Gastaldi (1548), Gerolamo Ruscelli (1544) e il citato Michael Lok (1582) (MOILLAT, HABERT, 1982, pp. 155-202; SIGNORINI, 1993, pp. 226-227; MAGGINI, 2009, pp. 929, 936-937 e 941).

LA LETTERA DI GIOVANNI DA VERRAZZANO A FRANCESCO I RE DI  
FRANCLIA (DIEPPE, 8 LUGLIO 1524). Trascrizione e annotazione del Codice  
Cèllere (Pierpont Morgan Library of New York, Ms MA 776 ex V.12.D)

[Al Re Francesco I di Valois<sup>1</sup>]

Di poi la fortuna<sup>2</sup> passata ne le plaghe septentrionali, Serenissimo Re, non scripsi a Vostra Maestà quello che era seguito delle quattro navi, che quella mandò per l'Oceano in discoprire nuove terre, pensando di tutto sia stata certificata come da la impetuosa forza de' venti fumo costrecti con solo la NORMANDA e la DALPHINA afflicte<sup>3</sup>, ridurci in Brectagna<sup>4</sup>; dove restaurati, harà Vostra Serenissima Maestà inteso il descorsio<sup>5</sup> facemo con quelle, armate in guerra, per i liti di Ispagna. Di poi la nuova disposizione<sup>6</sup> con solo la DALPHINA in seguire la pristina navigazione: da la quale essendo ritornati, dirò a Vostra Maestà quello habbiamo trovato.

[Da Madeira al Nuovo Mondo. Tempesta nell'Oceano]

Da la Deserta, scopulo<sup>7</sup> propinquo a la Insula di Madeira del Serenissimo Re di Portogallo<sup>8</sup>, con la detta DALPHINA adi XVII del mese di gennaio passato /Nota 1: Cominciando el 1524 (La stessa mano aveva scritto 1523, poi corretto, nota del curatore)], con cinquanta huomini, forniti di vectovaglie, arme et altri strumenti bellici et munitioni navali per octo mesi, partimo navigando per Zeffiro, spirando Subsolano<sup>9</sup> con dolce et suave lenità. In giorni XXV corremmo leghe octocento<sup>10</sup>. Il di XXIII di febraio /Nota 2: Forse le 16 ore/ passammo una tormenta tanto aspra quanto mai homo che navicassi passassj. Da la quale col divino aiuto et bontà della nave, dal glorioso nome et fortunato fato, acta a sopportare le violente onde del mare, fumo liberj. Seguimmo nostra navigatjone continuo<sup>11</sup> verso l'Occidente, pigliando alquanto del Septemtrione. In altri giorni XXV<sup>12</sup> corremmo più oltre a leghe 400, dove ne apparse una nuova terra<sup>13</sup> mai più da alcuno antico o moderno vista.

1. Regno dal 1515 al 1547.

2. La burrasca che nell'autunno 1523 avevano danneggiato la flotta già in viaggio per l'America, costringendo Verrazzano a tornare indietro.

3. Danneggiate. La *Delfina*, piccola nave di proprietà regia, era così denominata in onore del figlio ed erede di Francesco, il Delfino, che portava lo stesso nome del padre e morì nel 1536.

4. Anziché al loro scalo ordinario di Dieppe in Normandia.

5. Rotta.

6. Il nuovo ordine del re.

7. Scoglio o isolotto disabitato a 32° di latitudine Nord a sud-est di Madeira, colonia portoghese.

8. Giovanni III di Aviz (1502-1557).

9. Venti che indicano le direzioni, con Zeffiro che spira da occidente e Subsolano che soffia da levante.

10. Dal 17 gennaio al 10 febbraio furono percorsi 800 leghe (la lega corrisponde a 4 miglia romane o nautiche di 1480 m l'una, quindi una lega è 5920 m).

11. Di continuo.

12. Dall'11 febbraio al 6 marzo.

13. Più oltre Giovanni attribuisce a questo luogo la latitudine di 34° Nord, che è da attribuire alla penisola di Cape Fear tra la Carolina del Sud e quella del Nord. Da notare, che nel planisfero di Vesconte Maggiolo (1527) compare il nome di *Punta dell'Ulivo*, mentre in quello di Girolamo da Verrazzano (1529) è presente la denominazione di *Rio della Foresta*.



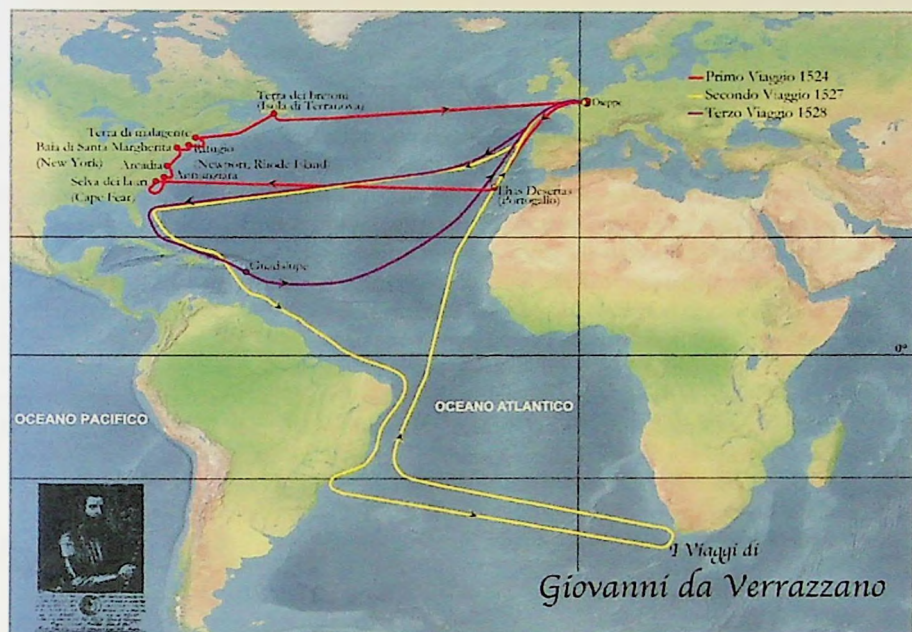


Figura 7. I tre viaggi di Giovanni da Verrazzano (elaborazione di Neri Cecchi e Francesca Mambrini, 2012, Laboratorio di Geografia Applicata dell'Università degli Studi di Firenze).

[La terra prima vista a 34° di Lat. Nord]

Monstravasi alquanto bassa al principio; approssimatici a uno quarto di legua, conoscemo quella, per grandissimi fuochi facevano al lito del mare, essere abitata. Vedemmo correa verso l'Austro<sup>14</sup>: lustrandola<sup>15</sup> per trovare alcuno porto dove potessimo con la nave surgere<sup>16</sup> et investigare la natura di quella, in spatio di leghe cinquanta<sup>17</sup> non trovammo porto o sino alcuno dove potessimo con la nave posarci. Et visto continuo tendeva verso l'Austro/Nota 3: Per non incappar in Spagnoli, deliberammo tornare a rigarla<sup>18</sup> verso il Septemtrione, dove el medesimo trovamo. Surgemmo alla costa<sup>19</sup> mandando el batello a terra<sup>20</sup>. Havemmo vista di molta gente, quali venivano al lito del Mare et veggiendone aproximare fuggivano, alcuna volta ferman-dosi voltavonsi a dricto con grande amiratione riguardando. Assicurandoli con varj segni veni-vano alcunj di quelli mostrando grande allegrezza in vederci, maravigliandosi dei nostri habiti,

14. Austro indica il meridione.

15. Costeggiandola.

16. Gettare l'ancora o tirare a terra la nave.

17. I planisferi di Vesconte Maggiolo e di Girolamo da Verrazzano indicano il toponimo *Diepu/Dieppa* che sta probabilmente ad indicare il punto più meridionale raggiunto da Giovanni navigando verso la Florida, forse Charleston.

18. Seguirlo.

19. Ci ancorammo ad una certa distanza dal litorale.

20. Generalmente si crede poco a nord di Cape Fear.

d'alberi incogniti ne la nostra Europa /Nota 4: Baptizamo questa terra SELVA DI LAURI e poco più giù per li belli cedri gli fu el nome CAMPO DI CEDRI/. E' quali da lungi spatio spirano suavissimj odorj /Nota 5: Sentimo l'odore cento leghe, e più quando brugiavano i cedri et li venti spiravano da terra/, de' quali *la proprietà*<sup>33</sup> non possemmo conoscere, per la causa di sopra narrata, non che a noi fusse difficile per le selve discorrere, *imperò che non tanto è la densità di quelle, che per tutto non sieno penetrabilj*. Né pensiamo, partecipando dell'Oriente per la circumferentia<sup>34</sup>, non sieno senza qualche drogheria o liquore aromatico et altre divitie, oro, del quale la terra in tal colore<sup>35</sup> tutta tende. E' copiosa di molti animalj, cervi, dainj, lepre; simile<sup>36</sup> di laghi et stagni di viva acqua, con varii numeri<sup>37</sup> dj uccellj acti et comodi ad ognj dilectevole piacere di venatione<sup>38</sup>.

[Salubrità e dolcezza del clima]

Sta questa terra in gradi 34 /Nota 6: Come Chartagine e Damasco/<sup>39</sup>. L'aria salubre pura et temperata dal caldo et freddo; venti non impetuosi in quelle regioni spirano et quelli che più continuo regnano sono Coro<sup>40</sup> et Zephiro al tempo estivo, *al principio* del quale<sup>41</sup> noi fummo /Nota 7: In quelle regioni/; il cielo *chiaro et sereno* con rara pluvja et se qualche volta da venti australj l'aria incorre in qualche bruna, o caligine, in uno stante non durando, è disfatta, ritornando pura et chiara; el Mare tranquillo et non fluctuoso, l'onde del quale sono placide. Et ancora che il lito tenda tucto in basseza et nudo di portj, non però è infesto a' naviganti, essendo tutto necto et senza alcuno scopulo; profondo che per insino a quattro o cinque passi presso la terra si truovano, senza flusso né reflusso<sup>42</sup>, piedi XX d'acqua, crescendo a tale proporzione uniforme la profondità nel pelago: con tanto buono tenitorjo<sup>43</sup>, che qual si voglia nave da tempesta afflitta maj in quelle parti, non rompendo le fune<sup>44</sup>, potrà perire. Et di questo la experientia noi abbiamo provata; imperochè più volte nel principio di marzo, come sempre in ogni regione esser suole le forze de' venti<sup>45</sup>, sendo in alto mare surti, da procelle oppressi, prima troviamo l'ancora rotta che nel fondo arassi<sup>46</sup> o facessi movimento alcuno.

[Un marinaio tra gli indigeni. La terra de l'Annunziata e l' Istmo terraazzano]

Partimo da questo luogo, continuo scorrendo la costa, quale troviamo tornava<sup>47</sup> al Oriente. Veggendo per tutta quella grandissimj fuochj per la moltitudine delli habitatori, surgendo a quella a la spiaggia, per non tenere porto alcuno, per necessità d'acqua mandammo el batello a terra con XXV huomini. Per le grandissime onde gittava il mare al lito per essere la spiaggia aper-

33. Le caratteristiche.

34. Giovanni dimostra qui di sottovalutare la distanza esistente tra le terre americane e quelle asiatiche, pensando che comunque questo Nuovo Mondo potesse offrire anch'esso abbondanza di prodotti.

35. In colore aureo.

36. Similmente.

37. Varie specie.

38. Caccia.

39. Cartagine è a 36° 50' di latitudine, Damasco è invece a 33° 30'. L'errore, per Cartagine, è dovuto evidentemente al fatto che Giovanni fa riferimento a Tolomeo che attribuisce 32° 40' di latitudine.

40. Vento di nord-ovest o Maestrale.

41. In realtà siamo in marzo e stava iniziando la primavera.

42. Senza sbalzi dovuti alle maree.

43. Fondale tenitore adatto alla buona presa dell'ancora.

44. Se non si spezzano le gomene che stabilizzano la nave.

45. La stagione più ventosa.

46. Che l'ancora solcasse il fondo senza conficcarsi.

47. Volgeva.





Figura 8. Astrolabio piano, XVI secolo (Museo Galileo Firenze).



Figura 9. Quadrante, XIV secolo (Museo Galileo Firenze).

gente per paura s'erano fuggite a le selve. Cercando per tutto, scontrammo in una femina molto vecchia e una giovane di anni 18 in 20, le quali per timore s'erano nascoste fra l'erba. Avea la vecchia dua fanciullette, quali portava sopra a le spalle, e dietro al collo uno fanciullo; tutti di età d'anni octo. Simile tanti ne avea la giovane, ma tutte femine. Giunti a quelle, cominciorono a gridare; la vecchia a farne segno li omini s'erano fuggiti a le selve. Donammoli a mangiare de le nostre vivande, quale con gran gusto acceptava; la giovane tutto renuntiava e con ira a terra gitava. Pigliamo il fanciullo a la vecchia per menare in Francia; e volendo prendere la giovane, quale era di molta bellezza e d'alta statura, non fu mai possibile, per li grandissimi gridi spandeva, la potessimo condurre al mare. E avendo a passare per alcune selve, essendo da la nave lunge, deliberammo lasciarla, portando solo el fanciullo.

[Le piante tessili e l'uva. L'offerta del fuoco]

Costoro trovammo più bianchi che li passati, vestiti di certe erbe che stanno pendenti a li rami de l'alberi, quali tessano con varie corde di canapa silvestre<sup>59</sup>; el capo nudo, ne la medesima forma de li altri. Il viver loro in genere è di legumi<sup>60</sup>, de' quali abundano, differenti ne' colori e grandezza da' nostri, di optimo e dilectevole sapore; inoltre di venatione, pesci e d'uccelli, quali pigliano con lacci. E archi fanno di duro legno, le frecce di calamo<sup>61</sup>, ne la extremità mettendo ossi di pesci e d'altri animali. Sono in quelle parti le fiere assai più salvatiche che nella nostra Europa, per la continova molestia hanno da' venatori. Vedemmo molte di loro barchette, costrutte di un solo albero, lunghe piedi venti, larghe quactro, quali non con pietra, ferro o altro genere di metalli sono fabricate. Imperò che in tutta quella terra, in spatio di leghe dugento che noi corremo, una sola pietra d'alcuna spetie da noi fu vista<sup>62</sup>. Aiutansi del quarto elemento<sup>63</sup>,

59. Trattasi probabilmente della *indian hemp* (*Apocynum Cannabium*), la cui corteccia fornisce una fibra usata per fare cordami.

60. Fagioli.

61. Canna.

62. Si tratta infatti di litorali alluvionali, per lo più sabbiosi.

63. Il fuoco.

vedendo del legno tal parte quanto basti a la concavità de la barca; simile de la poppa e prora, tanto che navigando possa soleare l'onde del mare.

La terra, del sito, bonità e bellezza, è come l'altra; le selve rare; di vario genere d'alberi piena, ma non di tanto odore, per essere più septentrionale e fredda. Vedemmo in quella molte vite da la natura prodotte<sup>64</sup>, quali alzando s'avvoltano a li alberi, come ne la Cisalpina Gallia<sup>65</sup> costumano; quali, se dagli agricoltori avessino el perfetto ordine di cultura, senza dubio produrrebbero optimi vini, perché, più volte il fructo di quelle seco veggendo suave e dolce, non dal nostro differente, sono da loro tenute in stimatione, imperò che per tutto dove nascono lievano li arbuelli circostanti a causa il fructo possino germinare. Trovamo rose silvetre, viole e lillii<sup>66</sup> e molte sorte d'erbe e fiori odoriferi da' nostri differenti. Le abitazioni loro non conoscemmo, per essere drento in fra terra. Stimiamo, per molti segni vedemo, sieno di legne e di erbe composte; credendo ancora, per varie conjecture e segni, molti di quelli, dormendo alla campagna, altro che il cielo non abbino per copertura. Altro di costoro non conoscemmo. Pensiamo tutti li altri de la passata terra vivino nel medesimo modo.

Essendo in questi dimorati tre giorni, surti a la costa per la rarità de' porti, deliberammo partire, scotando sempre il lito [Nota 9: Qual batezamo ARCADIA per la bellezza de li arbori], infra septentrione e oriente; il di solamente navigando e la notte posando l'àncora [Nota 10: Costammo una costa molto verde di selve, ma senza porti e con alcuni promontorii ameni e fiumi piccoli. Batezamo la costa di LORENNA per el Cardinale, el primo promontorio LANZONE, el secondo BONIVETTO, e lo fiume più grande VANDOMA, e uno monticello, quale manet mari, di S. POLO per el Conte]<sup>67</sup>.

Ne l'Arcadia trovammo un omo, el qual veneva al lito per vederce che gente eramo; qual stava sospeso e fugiasco. Riguardando noi non si lasciava venire apresso. Era bello, nudo, con capelli in nodo avvolto, di colore olivastro. Eravamo cerca a 20 in terra e, lusingandolo, se aproximmò a 2 braccia alquanto e ne mostrava un legno aceso, come per presentarci foco. E noi ce facemo foco di polveri con l'azzalino<sup>68</sup>, e lui tuto tremò di paura; e facemo scarcare uno scloppetto<sup>69</sup>. Restò come amonito e orò, predicando come un frate, ponendo el dito a celo e, notando la nave e 'l mare, pareva benedisse noi altri.

[Terra d'Angelame, Baia S. Margherita (New York), Fiume Vendome (Hudson), Isola della Regina Luisa (isola Block?)]

In termine di leghe cento trovammo un sito molto ameno<sup>70</sup>, posto infra dui piccoli colli eminenti, in mezzo de' quali correva al mare una grandissima riviera, la quale drento a la foce era profonda e dal mare a la eminentia di quella, col crescimento de l'acque, quali trovammo piedi octo,

64. Viti selvatiche.

65. Nell'Italia padana.

66. Gigli.

67. Il Cardinale è Giovanni di Guisa, cardinale di Lorena (1498-1500). Lanzone, richiama Carlo IV di Valois, duca di Alençon (1489-1525), cognato del re. Bonivetto richiama Guillaume Gouffier, signore di Bonnavet e ammiraglio di Francia (1488-1525). Vandoma = oggi fiume Delaware = ricorda Carlo di Borbone, duca di Vendome (1489-1537). Il monticello che manet mari (incombe sul mare) è chiamato S. Polo in onore di Francesco II di Borbone-Vendome, conte di Saint-Pol (1491-1545). Questi luoghi sono identificati oggi, rispettivamente, con Cape Henlopen (Delaware), Cape May e Navesink Highlands (Mayne).

68. Acciarino.

69. Schioppetto, piccolo fucile.

70. La Lower Bay, nell'estuario del fiume Hudson, in fondo al quale sorge New York. Probabilmente Verrazzano entrò nel braccio oggi detto The Narrow nella Baia Superiore (ALMAGIA, 1970, p. 9).



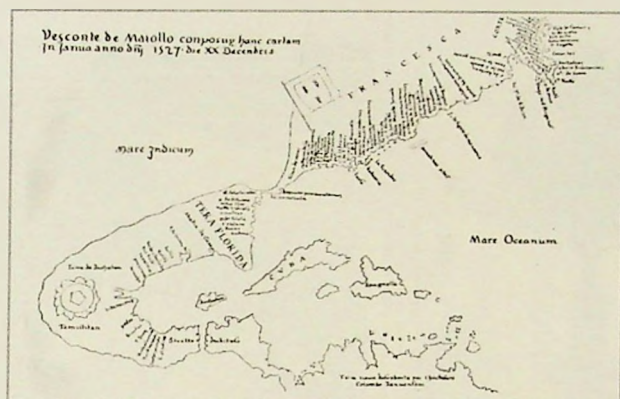


Figura 10. Vesconte Maggiolo, planisfero, 1527, particolare della costa nord-americana (già Biblioteca Ambrosiana di Milano, oggi perduto).

Figura 11. Girolamo da Verrazzano, planisfero, 1529, particolare dell'America centro-settentrionale (Biblioteca Apostolica Vaticana, Borgiano I) (FIRPO, 1966, tra le pp. 160 e 161).

Figura 12. Disegno esemplificativo dei profili continentali americani, liberamente tratto dal mappamondo di Girolamo da Verrazzano, 1529 (MAGGINI, 2009, p. 934).



Figura 13. Eufrosino della Volpaia, Globo, 1542 (Museum of Historic Society of New York).

Figura 14. Michael Lok, America settentrionale, 1582 (University of Southern Maine, Osher Map Library, Portland) (SKELTON, 1970, p. 66).

saria passata ogni oneraria nave<sup>71</sup>. Per essere surti a la costa in buono abligo<sup>72</sup>, non volemmo senza intelligentia<sup>73</sup> da la foce aventurarci. Fumo col batello, entrando ne la detta riviera, a la terra, quale trovammo molto popolata. La gente quasi conforme a l'altre, vestiti di penne di uccelli di varii colori, venivano verso di noi allegramente, mettendo grandissimi gridi di ammirazione, mostrandone dove col batello avessimo più sicuramente a posare. Entrammo in detta riviera drento a la terra circa a meza lega, dove vedemmo faceva uno bellissimo lago<sup>74</sup> di circuito leghe tre in circa. Per lo quale andavano discorrendo da l'una e l'altra parte al numero di 30 di loro barchette con infinite gente, che passavano da l'una a l'altra terra per vederci. In uno stan- te, come avenir suole nel navigare, movendosi uno impeto di vento contrario dal mare, fummo forzati tornarci a la nave, lasciando la detta terra con molto dispiacere per la commodità e vaghezza di quella (Nota 11: Chiamata ANGOLEME dal principato, qual ottenesti in minor fortuna, e lo sino, quale fa questa terra, SANTA MARGARITA dal nome di tua sorella, quale vince le altre matrone di pudicizia e d'ingegno)<sup>75</sup>, pensando non fussi senza qualche facultà di prezo, mostrandosi tutti e colli di quella minerali<sup>76</sup>.

Levata l'ancora, navigando in verso oriente, che così la terra tornava, discorsi leghe 80 sempre a

71. Nave pesante da carico.

72. Riparo.

73. Conoscenza.

74. La Upper Bay.

75. Margherita d'Angoulême (1492-1549), sorella di Francesco I, poi regina di Navarra.

76. Alle coste basse alluvionali percorse in precedenza, subentrano coste alte e rocciose.



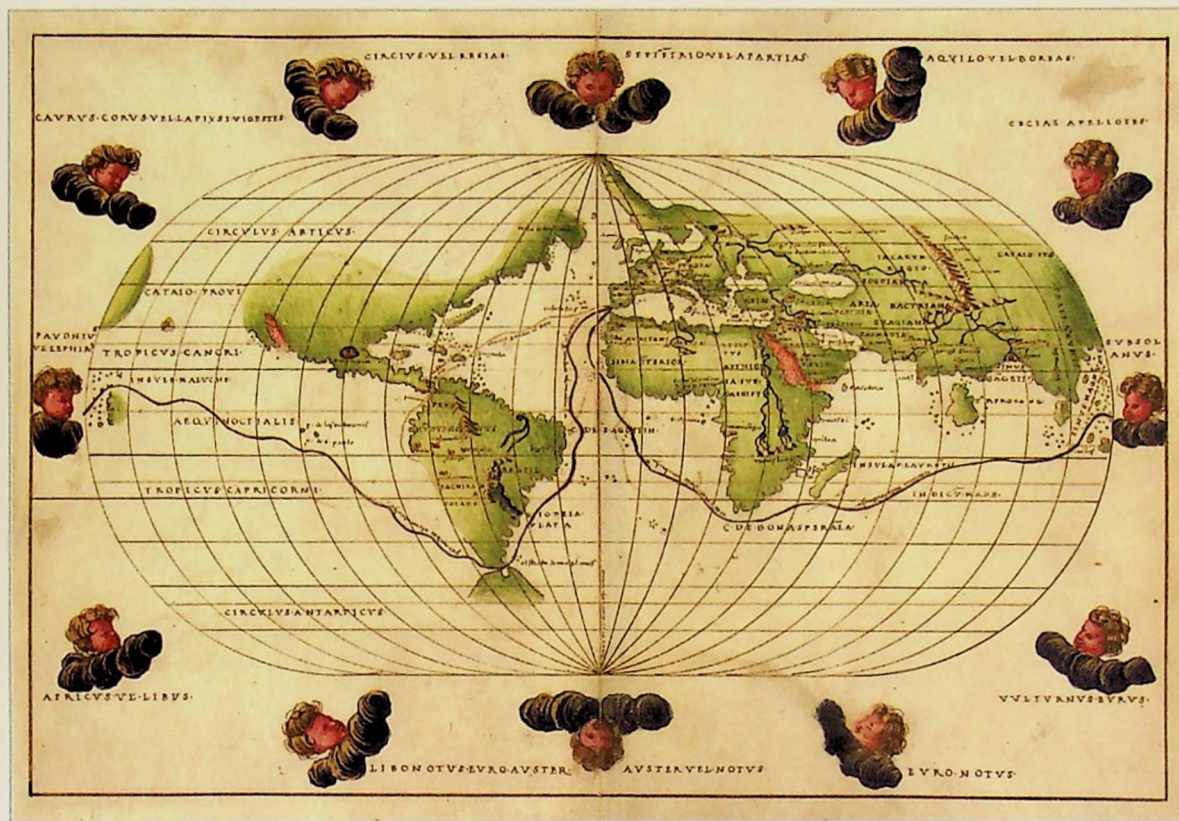


Figura 15. Giovan Battista Agnese, planisfero, 1544 (Library of Congress, Washington).

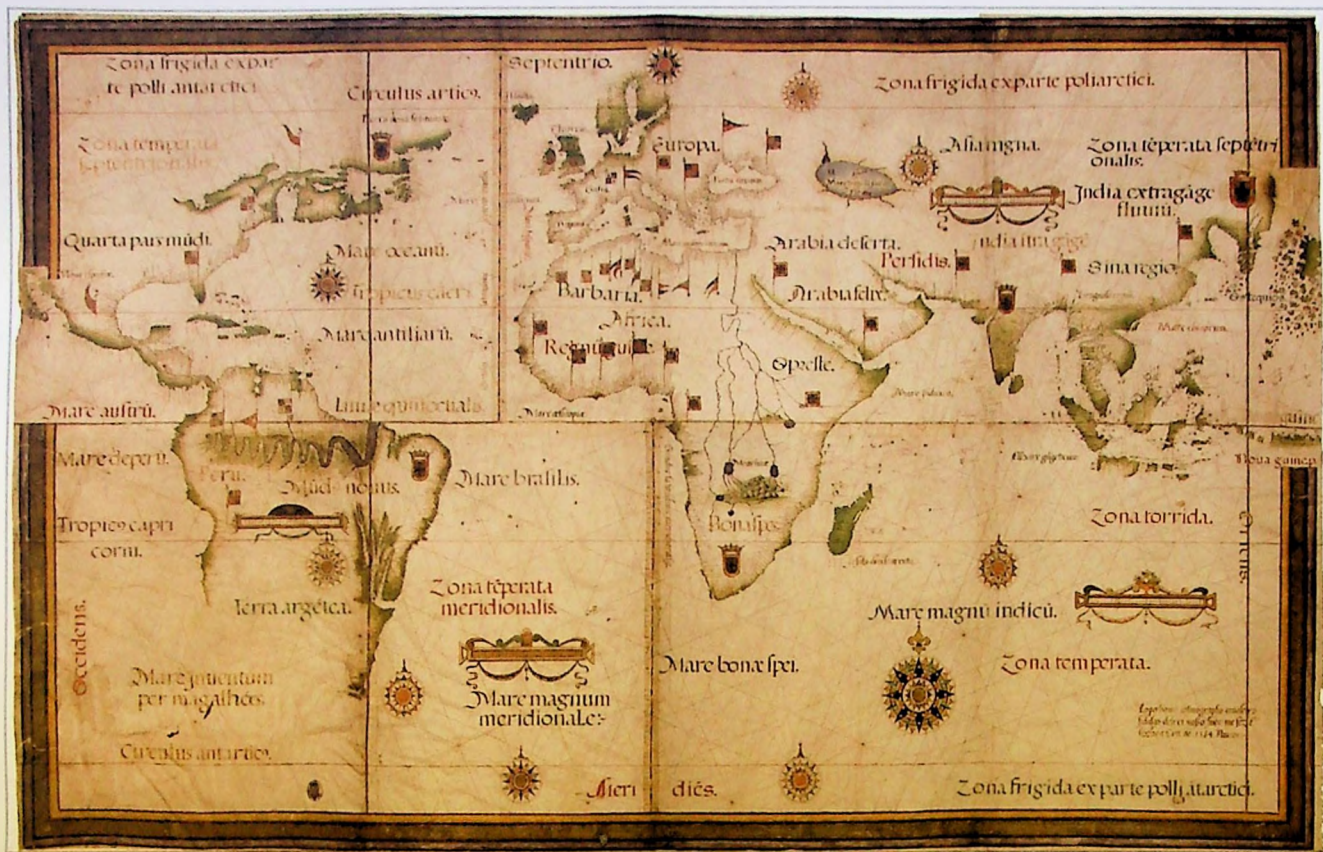


Figura 16. Lopo Homen, planisfero, 1544 (Museo Galileo Firenze).





Figura 17. America e terra Francisca, S. Munster, *Cosmographia Universali libri VI*, Basilea, 1573.

vista di quella, scoprìmmo una isola in forma triangulare<sup>77</sup>, lontana dal continente leghe dieci, di grandezza simile a la insula di Rodò, piena di colli, coperta d'albori, molto popolata per e continovi fuochi per tutto al lito intorno vedemmo facevano. Baptezammola in nome de la vostra clarissima genitrice [Nota 12: ALOYSIA]<sup>78</sup>, non surgendo a quella per la oppositione del tempo.

[*Refugio*, il bellissimo porto (Newport) e i suoi due Re]

Pervenimmo a una altra terra distante da la insula leghe 15, dove trovammo uno bellissimo porto<sup>79</sup> e, prima che in quello entrassimo, vedemmo di circa 20 barchette di gente che venivano con vari gridi e meraviglie intorno a la nave. Non aproximandosi a più di cinquanta passi, fermavonsi guardando l'edificio<sup>80</sup>, la nostra effigie e abiti<sup>81</sup>; di poi tutti insieme spandevano uno alto grido, significando rallegrarsi. Assicuratili alquanto imitando loro gesti, s'aproximorono tanto che gittamo loro alcuni sonagli e specchi e molte fantasie; le quali prese, con riso riguardandole, sicuramente ne la nave entrarono. Erano infra quelli duoi Re, di tanta bella statura e forma quanto narrare sia possibile. El primo di anni 40 incirca, l'altro giovane di anni 24. L'abito de' quali tale era: el più vecchio sopra il corpo nudo aveva una pelle di cervio lavorata artificiosamente a la domaschina<sup>82</sup> con vari ricami; la testa nuda, e capelli adietro avolti con varie legature; al collo una catena larga ornata di molte pietre di diversi colori. El giovane quasi ne la medesima forma era. Questa è la più bella gente e la più gentile di costumi che abbiamo trovata in questa navigatione. Excedano a noi di grandezza; sono di colore bronzino; alcuni pendano più in bianchezza, altri in colore flavo<sup>83</sup>; el viso profilato, e capelli lunghi e neri, ne li quali pongono grandissimo studio in adornargli; li occhi neri e prompti, l'aria dolce e suave, imitando molto l'antico<sup>84</sup>. De l'altre parte del corpo non dirò a Vostra Maestà, tenendo tutte le proportioni s'appartiene a ogni omo bene composto. Le donne loro sono della medesima formosità e bellezza; molto gratiose, di venusta aria e grato aspetto, di costumi e continenza secondo l'uso muliebre, tanta quanta a umana creatura s'appartiene; vanno nude, con solo una pelle di cervio ricamata come li uomini, e alcune a le braccia portano pelli di lupi cervieri<sup>85</sup> molto ricche; il capo nudo, con vari ornamenti di trecce composti de' medesimi capelli che pendano da l'uno e l'altro lato del petto. Alcune hanno altre acconciature, come le donne de Egipto e di Siria usano; e queste sono quelle che excedano a la età<sup>86</sup> e giunte in sponsalizio. Tengan a li orecchi varie fantasie pendenti come li orientali costumano, così uomini come donne, a' quali vedemmo molte lamine di rame lavorato, da quelli tenuto in prezzo più che l'oro, il quale per il colore non stimano, imperò che fra tutti da loro il più vile è tenuto, l'azzurro e rosso sopra ogni altro exaltando. Quello che da noi gli era donato, che più tenessino in prezzo, erano sonagli, cristallini azzurri e

77. La *Rodi* di Verrazzano non corrisponde all'attuale Rhode Island (nome attribuito dal colono Roger Williams nel 1636 all'isola battezzata da Giovanni come *Aloysia*, in considerazione della bellezza paesistica e ambientale di quella terra), ma è forse da individuare nell'isola di Martha's Vineyard (ALMAGIA, 1970, pp. 10-11).

78. Luisa di Savoia, madre di Francesco I.

79. Oggi Newport.

80. La nave.

81. *Abiti* sta forse per comportamenti.

82. Secondo la foggia di Damasco, con ricami vari.

83. Giallo.

84. Con la compostezza delle statue classiche.

85. Linci.

86. Di età più adulta.



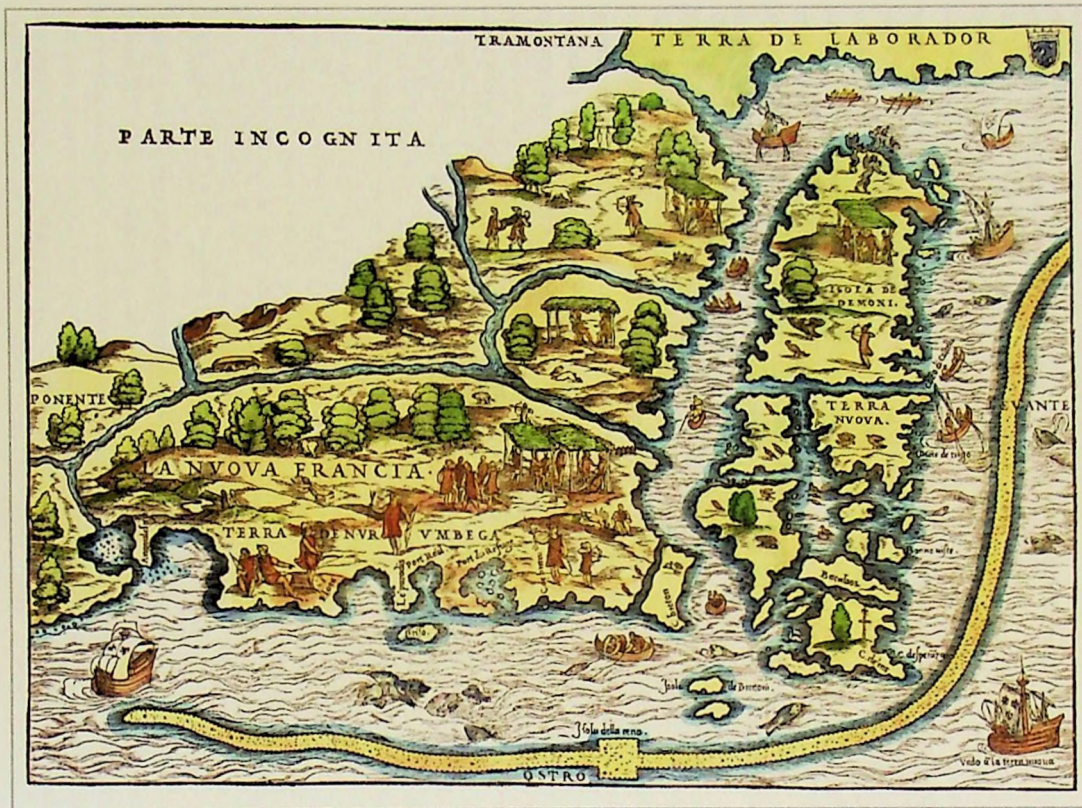


Figura 18. Giacomo Gastaldi, La nuova Francia, incisione per G. B. Ramusio Navigazioni et viaggi, vol. III, 1556  
(Centre for Newfoundland Studies, Memorial University Libraries, Canada).

altre fantasie da mettere a li orecchi e al collo. Non pregiavano drappi di seta e di oro, né manco d'altro genere, né si curavano di quelli avere; simile di metalli come acciaio e ferro, perché più volte, mostrandoli de le nostre arme, non ne pigliavano admiratione, né di quelle domandavano, solo l'artificio<sup>87</sup> riguardando. De li specchi il simile facevano; subito quelli riguardando, ridendo rimantiavano. Sono molto liberali, ché tutto quello hanno donano. Facemmo con loro grande amistà, e un giorno davanti entrassimo con la nave nel porto, stando per li tempi aversi una lega in mare surti, venivano con numero grande di loro barchette a la nave, pintati e concii il viso con vari colori, monstrandoci era segno d'allegrezza, portandone de le loro vivande, facendoci segno dove per salvatione de la nave nel porto avessimo a surgere, di continuo accompagnandone per insino in quello posamo l'ancora.

[Quindici giorni tra gli indigeni del *Rifugio*]

Nel quale riposamo giorni 15<sup>88</sup>, reastaurandone di molte oportunità<sup>89</sup>; dove ogni giorno veniva gente a vederne la nave, menando le loro donne. De le quali sono molto curiosi<sup>90</sup>, imperò che, entrando loro in quella, dimorando lungo spatio, facevano le loro donne aspettare ne le barchette, e con quanti preghi li facessimo, offerendoli donare varie cose, non fu possibile che volessino lasciare quelle in nave entrare. E molte volte, venendo uno de li duoi Re con la Regina e molti gentiluomini per suo piacere a vederne, in prima si fermava sempre a una terra distante da noi dugento passi, mandando una barchetta avisarne de la sua venuta, dicendo volere venire a vedere la nave; questo facendo in spetie di sicurezza. E come da noi aveano la risposta, subito venivano e, stati alquanto a riguardare, sentendo il noioso clamore de la turba marittima, mandava la Reina con le sue damigelle in una barchetta molto leggiera a riposare a una isoletta distante da noi un quarto di lega, restando lui grandissimo spatio, ragionando per segni e gesti, di varie fantasie<sup>91</sup>, riguardando tutte le substantie<sup>92</sup> de la nave, domandando in particolare la proprietà di quelle, imitando nostri abiti<sup>93</sup>, gustando de' nostri cibi; dipoi benignamente da noi si partiva. E alcuna volta dui o tre giorni stando la nostra gente a una isoletta vicina a la nave per varie necessità, come è costume de' marinari, veniva con secte in otto de' suoi gentiluomini, guardando nostre operationi, domandandone più volte se volevamo quivi restare per lungo tempo, offerendone ogni sua facultà. Dipoi, tirando con l'arco, correndo, faceva con li suoi gentiluomini varii giochi per darci piacere.

Fumo più volte infra terra cinque in sei leghe, quali trovamo tanta amena quanto narrare sia possibile, acta ad ogni genere di cultura, frumento, vino, olio. Imperò che in quella sono campagne late<sup>94</sup> 25 in 30 leghe, aperte e nude d'ogni impedimento d'alberi, di tanta fertilità che qual si voglia seme in quelle produrrebbe ottimo frutto. Entrando dipoi nelle selve, tutte ad ogni numero, exercito, in qual modo sia, sono penetrabile, de le quali li alberi sono querce, cipressi e altri, intermixti ne la nostra Europa. Trovammo pomi luculliani [Nota 13: Sive cerase]<sup>95</sup>, prune e avellane<sup>96</sup>, e molte genere di fructe da le nostre differenti. Animali vi sono grandissimo nume-

87. La lavorazione.

88. Dal 21 aprile al 6 maggio.

89. Facendo rifornimento di molte provviste.

90. Colori.

91. Gli argomenti futili.

92. Aspettazione.

93. Comportamenti.

94. Larghe.

95. Ciliege, introdotte dall'Asia minore da Lucullo intorno al 70 a. C.

96. Nocciuole.



ro, cervi, daini, lupi cervieri e d'altre spetie, quali nel modo de li altri pigliono con lacci e archi che sono loro principale arme. Le frecce di quelli con molta pulcritudine lavorati, ponendo in nella extremità, per ferro<sup>97</sup>, smeriglio, diaspro, duro marmoro e altre taglienti pietre. De le quali si servono per ferro in tagliare arbori, fabricare loro barchette d'uno solo fusto di legno, con mirabile artificio concavo, in le quali commodamente andranno da quactordici in 15 uomini; è 'l remo corto, in nella extremità largo, operando quello solo con forza di braccia in pelago, senza alcuno pericolo, con tanta velocità quanta a loro piace.

[Il paese del *Rifugio*. Il pianto siciliano]

Estendendosi<sup>98</sup>, vedemmo loro abitazioni in forma circolare di 14 in 15 passi di ambito<sup>99</sup>, fabricate di semicirculi di legno, separate l'una da l'altra senza ordine di architettura, coperte con tele di paglia sottilmente lavorate, che da pioggia e vento si difendono. Non è dubio che se avessino la perfezione de li artifizii noi abbiamo, conducessino<sup>100</sup> magni edificii, imperò che tutto il lito marittimo di varie pietre cerulee, cristalline e d'alabastro è pieno, e per tal causa è copioso di porti e riceptaculi di navili. Permutano<sup>101</sup> dette case di uno in altro luogo secondo la opulentia del sito e 'l tempo in quelle dimorati. Levando solo le tele, in uno 'stante hanno altre abitazioni fabricate. Dimora in ciascuna padre e famiglia in grandissimo numero, ché in alcuna vedemmo 25 o 30 anime. El viver loro è come li altri: di legumi, quali producano con più ordine di cultura<sup>102</sup> delli altri, osservando ne le semenze l'influsso lunare, il nascimendo de le Pliade<sup>103</sup> e molti modi da li antiqui dati; in oltre di venagione e pesce. Vivono molto tempo e raro in egritudine<sup>104</sup> incorrano; se da vulnere sono oppressi, senza flemite<sup>105</sup> con fuoco da loro medesimi si sannano; il fine loro<sup>106</sup> essere di ultima vecchiezza giudichiamo. Sono di loro proximi molto pietosi e caritativi, faccendo ne le aversità gran lamenti, ne la miseria ricordando tutte le loro felicità. E parenti l'uno con l'altro, in fine di loro vita, usano il pianto siciliano<sup>107</sup>, misto con canto, per lungo tempo durando. Questo è quanto di loro possemmo conoscere.

[Nel parallelo di Roma. *La Pietra l'iva*]

Questa terra è situata nel parallelo di Roma in gradi 41 2/3<sup>108</sup>, ma alquanto più fredda, per accidente e non per natura<sup>109</sup>, come in altra parte narrerò a Vostra Maestà, descrivendo al presente el sito di detto porto. Discorre el lito di decta terra da occidente in oriente. La bocca del porto /Nota 14: Quale per la bellezza chiamamo Refugio<sup>110</sup> guarda verso l'austro, angusta mezza

97. In luogo del ferro.

98. Inoltrandoci.

99. Di circuito.

100. Costruirebbero

101. Trasferiscono, per trovare arce più fertili e più ricche di selvaggina all'interno di uno spazio vitale costituito da varie sedi stagionali.

102. Con metodi più accurati.

103. La costellazione delle Pleiadi che compare a maggio e nuovamente ad ottobre: nell'antichità scandiva i tempi del raccolto e della semina.

104. Infermità.

105. Se da ferita sono colpiti, senza un lamento, ecc.

106. La loro morte.

107. Le nenie funebri tanto diffuse in Sicilia.

108. Newport è a 41° 27' e Roma a 41° 53' Nord.

109. Roma ha un clima mediterraneo più caldo, la costa atlantica in questione è interessata da correnti oceaniche fredde.

110. L'ingresso della Narragansett Bay.

leghe di poi entrando in quella, fra oriente e septentrione si stende leghe 12, dove, allargandosi, causa un ampio seno di circuito di leghe 20 in circa, nel quale sono cinque isolette di molta fertilità e vaghezza<sup>111</sup>, piene d'alti e spariosi alberi fra' quali ogni numerosa classe<sup>112</sup>, senza timore di tempesta o altro impedimento di fortuna<sup>113</sup>, sicuramente può quiescere. Tornando dipoi verso meridie<sup>114</sup>, a l'entrata del porto, da l'uno e l'altro lato sono amenissimi colli con molti rivi che da la vivacità al mare scaturiscono chiare acque. Nel mezzo di detta bocca si truova uno scoglio di viva pietra da la natura pischiosa, aceto a fabricarvi qual si voglia macchina o propugnacolo<sup>115</sup> per custodia di quello. Nota 15: Quale è per la natura del saxo e per la famiglia di una gentildonna chiamiamo LA PIETRA VIVA; a cui dextro lato de detta boca del porto è un promontorio qual diximo JOVIUM PROMONTORIUM<sup>116</sup>.

[Alle Scaie d'Arnellino e al Promontorio Pallavicino (Capo Cod)]

Essendo d'ogni nostra necessità restaurati, il giorno sexto di maggio partimmo dal detto porto continuando il lito, non perdendo mai vista de la terra. Navigammo leghe cento-cinquanta. Nota 16: Intra qual spatio trovamo sirte che si estendevano dal continente in pelago leghe 50, sopra quale non era se non 3 pedi d'acqua; per il che è pericolo grande a navicarci. Passamo con difficoltà e le batezamo ARMELLINI<sup>117</sup>, trovandola d'una medesima natura, e alquanto più alta, con alcune montagne. Nota 17: Con un eminente promontorio qual chiamamo PALLAVISINO<sup>118</sup>, che tutte si monstravano minerale. Non posammo a quella per la prosperità del tempo ne serviva in rigar la costa; pensiamo sia a l'altra. Nota 18: Gente conforme.

[La Terra di Mala Gente]

Correva el lito a l'oriente. In spatio di leghe cinquanta, tenendo più al septentrione<sup>119</sup>, trovammo una terra alta, piena di selve molto folte, de le quali li alberi erano abeti, cipressi e sinilli si generano in regioni fredde. La gente tutte da l'altre disformi; e quanto li passati erano di gesti gentili, questi erano di crudeltà e vizi pieni, tanto barbari che mai possemmo con quanti segnali li facessimo avere con loro conversazione<sup>120</sup> alcuna. Vestano di pelle d'orso, lupi cervieri, marini e d'altri animali. El vivere, per quello possemmo conoscere andando più volte da loro abitazioni, estimiamo sia di venazione, pesci e alcuni frutti che sono di specie di radice<sup>121</sup>, quali

111. Giovanni ricorda le cinque isole maggiori (tra cui Rhode), nascondendo le altre più piccole.

112. Flotta.

113. Burrasca.

114. Mezzogiorno.

115. Fortezza.

116. La pietra viva ricorda Maria Caterina de' Pieralisi, moglie del mercante fiorentino Antonio Gondi, finanziatore della spedizione. Jovium Promontorium è dedicato allo zio Paolo Gionvi (1483-1552) che successivamente non mancò di celebrare. Fortezza: negli *Ulogi cinesi* (ed. nel 1851, i luoghi sono identificabili rispettivamente in una delle isolette situate alla bocca della baia e in Sakonnet Point o Brenton Point o Judith Point).

117. Le *arte o scoglie con vangi* sono quelle che si ricordano nel Clamuck Sound e attorno a Cape Cod: Arnellini è il cardinale portoghese Francisco, trovato pontificato e morto ai mercanti per il suo rigido fiscalismo; è probabilmente una delle *centinaia di porte di Capaunt*.

118. Il Race Point all'estremità settentrionale di Cape Cod battezzato in onore di Gilan Lodovico Pallavicini, marchese di Cambray, generale dell'esercito di Francesco I.

119. Si sta congegnando il Montserrat.

120. Dimentichezza.

121. Probabilmente la ghianda di terra o *Apus terrestris*.



la terra per sé medesima produce. Non hanno legumi, né vedemmo segno alcuno di cultura, né meno sarebbe la terra per la sterilità acta a produrre fructo o seme alcuno. Se da quelli alcuna volta, permutando, volavamo de le loro cose, venivano al lito del mare sopra alcune pietre dove più frangeva; e stando noi nel batello, con una corda quello ne volevan dare ci mandavano, continuo gridando a la terra non ci approssimassimo, domandando subito il cambio a lo incontro, non pigliando se non coltelli, lami da pescare e metallo tagliente. Né stimavano gentileza alcuna. E quando non avevano più che permutare, da loro partendo, li omi ne facevano tutti li acti di dispregio e verecundia che può fare ogni brutta creatura /Nota 19: Come mostrare el culo, e ridevano/. Fummo contro a loro volontà drento infra terra due o tre leghe /Nota 20: Sono in 43 2/3/122 25 uomini armati; e quando scendevamo al lito, ne tiravano con loro archi, mettendo grandissimi gridi, di poi si fuggivano ne le selve. Non conoscemmo in questa terra facultà di momento alcuno<sup>123</sup>, se non grandissime selve con alcuni colli possano avere qualche metallo; ché a molti vedemmo paternostri di rame<sup>124</sup> a li orecchi.

[La Dalmazia del Mondo Nuovo. Il ritorno]

Partimmo scorrendo la costa intra oriente e septentrione, quale trovammo più bella, aperta e nuda di selve, con alte montagne drento infra terra, diminuendo inverso el sito del mare<sup>125</sup>. In leghe cinquanta discoprimmo 32 isole /Nota 21: Fra le quale tre maggiori dicemo LE TRE FIGLIE DI NAVARRA/<sup>126</sup>, tutte propinque al continente, piccole e di grata prospectiva, alte, tenendo la versura de la terra, fra le quali si causava bellissimi porti e canali, come nel Sino<sup>127</sup> Adriatico, ne la Illiride<sup>128</sup> e Dalmatia fanno. Non avemmo con le genti conoscenza: stimiamo fussino come le altre lasciate di costumi e natura.

Navigando intra subsulano e aquilone<sup>129</sup>, in spatio di leghe 150 venimmo propinqui a la terra trovarono per il passato e Britanni quale sta in gradi cinquanta<sup>130</sup>, e avendo consumato tutte nostre substantie navali e vettovaglie, avendo scoperto leghe secento e più di nuova terra<sup>131</sup>, fornendoci d'acqua e legne, deliberammo di tornare in Francia.

[Gli indigeni senza religione]

Quanto a la fede tenghino questi popoli, abbiamo trovato, per mancamento di lingua<sup>132</sup> non possemmo conoscere, né per segni o gesti alcuni. Considerammo tenessino fede o legge alcuna,

122. È la latitudine di Portland (Maine). Forse l'incontro avvenne a Cape Small.

123. Risorsa di una qualche importanza.

124. Orecchini in forma di piccole sfere.

125. Si descrive il tipico paesaggio della Nuova Inghilterra con l'ampio peneplano costiero e le montagne nell'interno.

126. Tra le tante isole costiere a nord di Portland, le maggiori – di conformazione collinari – furono così denominate dalle nobildonne Anna, Caterina e Isabella, figlie del duca Giovanni di Albret e di Caterina di Foix, che portò in dote la corona di Navarra.

127. Golfo.

128. L'Illiria.

129. Aquilone soffia tra Nord e Nord-Est.

130. *Capo de Breton* (nei planisferi di Vesconte Maggolo e Girolamo da Verrazzano) e Terranova, scoperta nel 1497 da Giovanni Caboto al servizio dell'Inghilterra si estende da 46° 37' a 51° 39' di latitudine Nord. I 50° corrispondono alla sua penisola settentrionale.

131. I 4144 km qui indicati sono nettamente in eccesso rispetto a quelli effettivamente percorsi (forse 2500).

132. Non parlando la loro lingua o non avendo avuto interpreti.

né concessino una prima causa o motivo, né venissero cielo, stelle, sole o luna o altri pianeti, né manco tenessero spette di schiavitù, né conosceranno facessero sacrificio o dare gradi, né ne le loro populationi<sup>133</sup> hanno templi o case di orationi, stimiamo non compiano fede alcuna e vicino in propria libertà e tutto da la ignoranza proteda; perché sono molto facili a persuadere, e tutto quello che a noi cristiani circa il culto divino vedevano fare, facevano con quello stimolo<sup>134</sup> e fervore che noi facciamo.

[La longitudine percorsa. Il diario astronomico e cosmografico]

Restami a narrare a Vostra Maestà l'ordine di detta navigazione circa e la cosmographia<sup>135</sup>. Come disopra dissi, partendo da li prefati scopuli<sup>136</sup> che sono situati nel fine de l'occidente a li antichi noti, e nel meridiano descritto per le Insule Fortunate<sup>137</sup>, in altitudine di gradi 32 da l'equatore nel nostro emisferio, navigammo a lo occidentale, per insino a la prima terra trovammo, leghe 1200 che contengono miglia 4800, computando miglia quactro per lega secondo l'uso marittimo de' navaleri<sup>138</sup>, geometrie iusta la proportionione tripla senza sesquiseptima del diametro a la circonferentia gradi 92 54164/472733<sup>139</sup>. Con ciò sia che, sendo la corda de l'arco del massimo circulo<sup>140</sup> gradi 114 6/11, la corda del parallelo di gradi 34 de la prima terra da noi trovata, a la medesima proportionione, gradi 95 233/450, essere si monstra l'ambito di tutto el circulo gradi 300 313/1575; che dando per ogni grado, come confermono la maggior parte di quelli hanno sperimentato rispondere in terra a la proportionione del cielo, miglia 62 1/2<sup>141</sup>, farieno miglia 18759 31/126, quali ripartite in 360 parte, veneria per ciascuna miglia 52 989/9072. E tanto vale un grado di longitudine, nel detto parallelo di gradi 34, sopra del quale per linea recta dal meridiano di dicti scopuli che stanno in gradi 32 abbiamo calculato la ragione. Imperò che le dette leghe 1200 per retta linea in gradi 34 d'occidente in oriente abbiām trovato. Perverria adunque per quella e gradi 92 54164/472733, e tanto abbiām navigato, più a lo occidentale non fu cognito a li antichi, nel detto parallelo di gradi 34. Questa distantia a noi fu nota per la longitudine, con vari strumenti navigando, senza eclipsi lunare e altro aspetto<sup>142</sup>, per il moto solare, pigliando sempre la elevatione<sup>143</sup> a qual si voglia ora per la differenza faceva da l'uno e l'al-

133. I loro villaggi.

134. Zelo.

135. L'ultima parte della lettera è complessa e di ardua comprensione. Verrazzano misura lo spostamento in longitudine (da Est ad Ovest) non mediante le distanze lineari percorse dalla nave, bensì mediante osservazioni e calcoli (con misure angolari) rilevando l'altezza del Sole sull'orizzonte, in rapporto all'ora segnata dalle clessidre ad acqua o a sabbia (primordiali orologi) di bordo. L'imprecisione di tali strumenti gli fece errare assai i suoi calcoli (come del resto molto erronei furono i calcoli di tutti i navigatori da Colombo e Vesputci in poi), tanto è vero che egli ritenne di aver percorso 92° di longitudine ad ovest del meridiano delle Canarie, quando il suo spostamento massimo non fu superiore a 64°. Erronei furono anche i valori dei calcoli della circonferenza terrestre con il grado equatoriale (del circolo massimo), pari a miglia 62 2, e del grado di parallelo a 34°.

136. Gli isolotti Desertas.

137. Le isole al largo dell'Africa (Canarie, Azzorre e Madeira).

138. Piloni, capstoni di nave.

139. La proportionione è il rapporto tra diametro e circonferenza, in ragione di 1 a 3 1/7, vale a dire sulla base del coefficiente 3,14. La parte seguente è volta a giustificare le distanze percorse, e quindi il fatto di avere scoperto un nuovo continente invece di raggiungere l'obiettivo di partenza, ossia il Catay.

140. L'equatore o circonferenza terrestre.

141. In realtà il grado equatoriale corrisponde a 111,326 km (poco più di 75 miglia romane).

142. Metodi utilizzati in precedenza da Colombo, Vesputci e altri navigatori.

143. L'altezza del Sole sull'orizzonte.



tro orizzonte correndo la nave, *geometrice* ne era noto lo intervallo di uno meridiano a l'altro: come in uno libretto<sup>144</sup> amplamente tutto ho notato, insieme col crescimento del mare<sup>145</sup>, in qual si voglia clima<sup>146</sup> a ogni tempo e ora, el quale non inutile existimo abbia ad essere a' navicanti. Spero per la teorica migliore conferirlo con Vostra Maestà.

[Lo scopo del viaggio]

Mia intentione era di pervenire in questa navigatione al Cataio e a lo extremo oriente de l'Asia, non pensando trovare tale impedimento di nuova terra, quale ho trovata; e se per qualche ragione pensavo quella trovare, non senza qualche fredo<sup>147</sup> da penetrare a lo Oceano Orientale essere existimavo. E questa opinione di tutti li antichi è stata<sup>148</sup>, credendo certamente el nostro Oceano Occidentale con l'Oriente de India uno essere, senza interpositione di terra. Questo afferma Aristotele<sup>149</sup>, argumentando per varie similitudini; la quale opinione è molto contraria a' moderni e a la experientia falsa, imperò che la terra è stata trovata da quelli, a li antichi incognita, un altro mondo, rispetto di quello a loro fu noto, manifestamente essere si mostra e maggiore de la nostra Europa, de la Africa e quasi de la Asia, se rectamente speculiamo la grandezza di quella, come sotto brevità ne farò un poco di discorso a Vostra Maestà.

[Le nuove terre formano un grande continente]

Ultra l'Equatore<sup>150</sup>, distante dal meridiano de le Isole Fortunate verso l'occidente gradi 20 32060/46781<sup>151</sup>, l'Isperi (Nota 22: Cioè Magalanes), verso l'austro gradi 54 hanno navigato, dove hanno trovato terra senza fine. Tornando dipoi al septemtrione iusta detta linea meridionale, correndo el lito per insino in octo gradi propinqui allo Equatore, più allo occidente, partecipando più al septemtrione, continuando el lito per fino in gradi 21, non trovando termine, gradi 89 29709/46781 hanno navigato, quali giunti con e gradi 20 32060/46781 fanno gradi 110 44830/46781. E tanto hanno navigato dal detto meridiano de le Isole Fortunate più a lo occidente nel parallelo di gradi 21 de l'altitudine<sup>152</sup>.

Questa distantia da noi non è stata sperimentata per non avere facta detta navigatione; potria variare poco più o manco. Abbiamo quella calculata *geometrica* per la notitia di molti navaleri periti<sup>153</sup> l'hanno frequentata, quali affermano essere leghe 1600, giudicando per albitrio<sup>154</sup> el discorso de la nave secondo la equalità del vento per la continova navigatione. Spero in breve /Nota 23: Noy altri/ ne aremo optima certitudine /Nota 24: Col beneficio de li testi/.

---

144. Una sorta di *diario di bordo* andato purtroppo perduto.

145. Il moto delle maree.

146. Ad ogni latitudine.

147. Stretto e passaggio per l'Asia.

148. Verrazzano richiama la tradizione classica di Aristotele, invece Tolomeo immaginava l'Oceano Indiano irraggiungibile dall'Atlantico (in quanto chiuso ad est e a sud da terre australi).

149. Nel *De mundo*, III, 392-393 e *De coelo*, II, 14, 298a.

150. Passo complesso anche per qualche errore del copista. Verrazzano scrive che a sud dell'Equatore, gli spagnoli con Magellano hanno navigato fino a 54° latitudine Sud trovando la terra americana, mentre a nord altri spagnoli hanno navigato fino a 21° latitudine Nord: complessivamente, si è avuto uno spostamento in longitudine di circa 110° dal meridiano delle Canarie verso occidente. Questo, soltanto se si assume la misura assai ridotta del grado equatoriale calcolata da Verrazzano (niglia 62 1/2), perché in realtà, fra le Canarie e l'ampico (Messico) corrono solo 81° anziché 110°.

151. La seconda serie di calcoli vuole dimostrare le notevoli dimensioni del Nuovo Mondo.

152. Altitudine per latitudine.

153. Esperti.

154. Stima.

Da l'altra parte, noi, in questa navigatione facta per ordine di Vostra maestà, oltre a gradi 92 etc. dal detto merediano verso l'occidente, da la prima terra trovammo, in gradi 34 /Nota 25: Terra propinqua a Temistitlan (Messico)<sup>155</sup>, navicammo leghe 300 intra oriente e septentrione e leghe 400 quasi a l'oriente continuo al lito de la terra, pervenendo in gradi 54<sup>156</sup>, lasciando la terra che più tempo la trovarono e Lusitani /Nota 26: Cioè Bacalaia, coscì detta da un pesce<sup>157</sup>, quale seguirono più al septentrione per insino al circulo artico lasciando il fine incognito<sup>158</sup>. Giunta adunque la latitudine septentrionale con la meridionale, ciò è gradi 54 con gradi 66, fanno gradi 120<sup>159</sup>, che tanto non tiene di latitudine l'Africa con l'Europa; perché, giugnendo lo stremo de l'Europa, che sono i limiti di Norvega che stanno in gradi 71<sup>160</sup>, con l'estremo de l'Africa, che è il promontorio di Buona Speranza in gradi 35<sup>161</sup>, farieno solo gradi 106 e, se il sito terrestre di detta terra in parte corrisponde al lito maritimo, non è dubio di grandezza a la Asia exceda<sup>162</sup>.

[Proporzione tra terre ed acque nel globo]

In tal forma troviamo el globo de la terra molto maggiore non hanno tenuto li antichi, e reputante a' matematici, e'hanno voluto quella rispetto a l'acqua sia minima, il che per experientia l'opposito veggiamo<sup>163</sup>. E quanto a la area corporale<sup>164</sup>, di spatio non meno la terra che l'acqua possedere giudichiamo, come a la presentia migliore<sup>165</sup> spero per più ragioni viste e sperimentate monstrare a Vostra Maestà.

· Nuovo Mondo è isolato]

ta questa terra, o nuovo mondo, che di sopra abbiamo narrato, contiene insieme<sup>166</sup>, non giugnendo a la Asia né alla Africa, il che sappiamo per certeza, potria giugnere a la Europa con la vevgia e Rossia<sup>167</sup>, che saria falso secondo gli antichi<sup>168</sup>, quali dal promontorio de' neri<sup>169</sup> quasi tutto el septentrione dicano essere stato navigato; a lo oriente, circuyendo per al Mare Caspio<sup>170</sup>, el medesimo affermano. Resterebbe adunque interclusa da dui mari,

attuale Città del Messico.

i latitudine più settentrionale raggiunta da Verrazzano.

corda i viaggi dei portoghesi Gaspar e Miguel de Cortereal nel 1501-1502. *Bacalaia* è Terranova, la cui esistenza fu accertata solo intorno alla metà del XVI secolo.

Cortereal non riuscirono a raggiungere la fine o l'inizio della terraferma.

la somma della latitudine raggiunta da Magellano (54° Sud) e dei 66° Nord del Circolo polare artico.

la latitudine del Capo Nord.

tra 34° 21' e 34° 40' Sud.

io, nel caso che l'estensione in longitudine di queste terre fosse proporzionale a quella in latitudine: cioè, la superficie totale dell'America è inferiore a quella dell'Asia.

In realtà, le terre emerse occupano solo il 29% del globo.

la superficie delle terre emerse.

leglio a viva voce.

una massa unitaria o un unico continente.

'America — di cui si sa bene essere separata da Asia e Africa — potrebbe però essere congiunta con l'estremo Nord (area gelata non ancora esplorata).

er i geografi dell'antichità, le terre settentrionali erano perimetrare dal continuo nastro marino o oceano.

Capo Skagen comprendente lo Schleswig-Holstein e lo Jutland, terra abitata dagli antichi Cimbri. Gli antichi — con l'eccezione di Erodoto — credevano che il Caspio fosse un mare aperto comunicando con l'Oceano. Tolomeo lo descrisse poi come un mare chiuso.



da lo Orientale e Occidentale, e quella 2 ne chiude l'uno e l'altro, perché, oltre de gradi 54 de lo equinoctiale, verso l'austro si stende a l'oriente per lungo spatio e dal septentrione, passando e gradi 66, segue tornando verso l'oriente, giugnendo per insino a gradi 70<sup>171</sup>.

Spero con l'aiuto di Vostra Maestà<sup>172</sup> ne aremo migliore certitudine, la quale Idio onnipotente prosperi in diuturna fama, a causa veggiamo ottimo fine di questa nostra cosmographia e che si adempia la sacra voce de lo Evangelio: *in omnem terram exivit sonus eorum* etc.<sup>173</sup>

Ne la nave Dalphina in Normandia, in porto di Diepa, adi 8 di luglio 1524

Humilis servitor Ianus Verazanus

*A Leonardo Tedaldi o a Thomaso Sartini mercanti in Leone*<sup>174</sup>. *Mandaretelo a Bonacorso Ruscellay*<sup>175</sup>

N. B. – I titoli dei paragrafi tra parentesi quadre sono attribuiti dal curatore della lettera per agevolarne la lettura. Le note richiamate con numero e scritte in corsivo e neretto, sempre tra parentesi quadre, sono le 26 annotazioni vergate a margine da un'unica mano, diversa da quella del copista che ha redatto la lettera. E' assai probabile che l'autore delle note – che integrano con puntualità il testo – sia lo stesso Giovanni da Verrazzano.

Termini utilizzati meno comuni - Loro significato:

**Abligo**, riparo - **albitrio**, stima della rotta - **bruna**, caligine - **curioso**, sollecito - **descorso**, rotta della nave - **disposto**, ben fatto - **edificio**, nave - **flemito**, grida - **fantasie**, curiosità - **lineare**, squadrare - **lustrare**, percorrere - **naveleri/navalicri**, tecnici della navigazione, piloti - **rigare**, navigare lungo costa in linea retta - **surgere**, ancorare - **tenitorio**, fondale dove attaccare l'ancora - **tornare**, girare - **versura**, giro.

171. Presupponendo l'esistenza della non esplorata *Terra Australis* a sud e di una lingua di terra congiungente l'estremo nord dell'Europa (70°) con l'estremo nord dell'America (66°), il continente americano separerebbe pressoché completamente – salvo gli stretti canali di comunicazione, così tanto ricercati – i due oceani Pacifico e Atlantico.

172. Cioè consentendo l'organizzazione di un'altra spedizione.

173. *La loro voce risuonò per tutta la Terra*. San Paolo, *Rom.*, 10, 18.

174. Mercanti fiorentini in Leone.

175. Mercante fiorentino in Roma.

## BIBLIOGRAFIA

- ADAO DE FONSECA L., CASTELLU M. B., GALLINARI L. (a cura di), *Le viaggi verso le Americhe. Italiani e portoghesi in Brasile*, Roma, Società Geografica Italiana, 2004.
- AIRALDI G., *L'Europa e il Nuovo Mondo. Studi di storia mediterranea e atlantica tra XV e XVI secolo*, Cremona, ECIG, 1990.
- ALESSANDRINI N., *A comunità fiorentina con Lisboa (1481-1557)*, "Clio", 9 (2005), pp. 77-83.
- ALMAGIÀ R., *L'opera del genio italiano, all'estero. Gli italiani primi scopritori dell'America*, Roma, Libreria dello Stato, 1937.
- ALMAGIÀ R., *Planifici, carte nautiche e affini del secolo XIV al XVII esistenti nella Biblioteca Apostolica Vaticana*, Città del Vaticano, Biblioteca Apostolica Vaticana, 1944.
- ALMAGIÀ R., *Monumenti cartografici Vaticani*, Città del Vaticano, Biblioteca Apostolica Vaticana, 1944-1955, voll. 4 (il mappamondo di Girolamo Verrazzano è riprodotto nel vol. I, tav. 14-20).
- ALMAGIÀ R., *Alcune osservazioni sul planigrafo di Giovanni Vesputi (1526)*, «Rivista Geografica Italiana», LIX (1952), pp. 253-260.
- ALMAGIÀ R., *L'importanza geografica delle navigazioni di Giovanni da Verrazzano (1497)*, in *Giovanni da Verrazzano: giornate commemorative (Firenze-Livorno-Chianti, 21-22 ottobre 1961)*, Firenze, Olshani, 1971, pp. 1-17.
- AMATI DI SAN FILIPPO P., *Studi biografici e bibliografici sulla storia della geografia in Italia pubblicati in occasione del III° Congresso geografico internazionale, I, Biografia dei viaggiatori italiani nella bibliografia delle loro opere*, Roma, Società Geografica Italiana, 1922.
- ARCANGELI G., *Disegno su Giovanni Verrazzano*, "Archivio Storico Italiano", IX (1853), pp. 37-55 e 309-337.
- ASTENGO C., *La storia della cartografia*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria" (2004), in stampa.
- BACCHIANI A., *Giovanni da Verrazzano e le sue tappe nell'America settentrionale secondo l'usanza delle mappe murarie*, *Colloquio di Roma (1524)*, "Bollettino della Società Geografica Italiana", XLIII (1909), pp. 3274-3283.
- BACCHIANI A., *I fratelli da Verrazzano e l'orizzonte di una spedizione italo-francese in America (1528)*, "Bollettino della Società Geografica Italiana", LIX (1925), pp. 373-394.
- BACCI P., *Giovanni da Verrazzano: navigatore fiorentino*, Bologna, Il Resto del Carlino, 1965.
- BALDINI C., *La famiglia da Verrazzano. Memorie religiose e civili del clero di Corsica in Chianti*, Firenze, Polistampa, 1991, vol. 2.
- BARAVANO D., PIATTI C., LALLI P. L. (a cura di), *La storia del Nuovo Mondo*, Mosca, Volskolibser, 2004.
- BASPERTI G., *Dal Verrazzano al Cartier: alla scoperta del Canada. Dalla scoperta colombiana alle spedizioni francesi nel Nord America del Nord*, Verona, Casa di Riposo di Verona Verona e Belluno, 1988.
- BAGGIOLINI P., *Giovanni da Verrazzano, 1497-1528*, Firenze, Stec, 1961.
- BERCHETTI G., *Finis italica per la scoperta del Nuovo Mondo*, in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana nel quarto centenario della scoperta dell'America*, Roma, Ministero della Pubblica Istruzione, 1892, parte III, vol. II.
- BIGGAR H. P., *Discoveries of Jacques Cartier, 1497-1534*, in *Publications of the Public Archives of Canada*, II (1924).
- BONGIACONE A., *Alcuni viaggiatori fiorentini nell'età delle scoperte (XV e XVI secolo)*, in L. ROMBA (a cura di), *Il Mondo di Verrazzano e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Firenze alla America*, Livorno, Olshani, 1992, pp. 175-194.



- BOGLIONE A., *Il Mondo Nuovo negli scritti di Colombo, Vespucci e Verrazzano*, in L. ROMBAI (a cura di), *Il Mondo di Vespucci e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Terrasanta all'America*, Firenze, Olschki, 1992, pp. 235-264.
- BOGLIONE A., *Firenze e il mare. Mercanti e viaggiatori fiorentini fra il Quattrocento e il Cinquecento*, in "Rivista Geografica Italiana", 100 (1993), pp. 345-360.
- BOGLIONE A., *Giovanni e Girolamo da Verrazzano e la scoperta del Nordamerica*, in *Scienziati ed esploratori chiantigiani*, Radda in Chianti, Centro di Studi Chiantigiani, 1996, pp. 57-75.
- BOGLIONE A., *Giovanni da Verrazzano: esploratore e mercante*, in *Scienziati ed esploratori chiantigiani*, Radda in Chianti, Centro di Studi Chiantigiani, 1996, pp. 57-75.
- BOGLIONE A., *Contributo alla biografia di Giovanni e Girolamo da Verrazzano*, "Archivio Storico Italiano", CLVII (1999), pp. 231-267.
- BOGLIONE A., *Giovanni e Girolamo Verrazzano e la scoperta del Nordamerica*, "I Fochi della San Giovanni", XXV, 2 (2009), pp. 4-19.
- BORGIOI C., ROMBAI L., *Scoperte geografiche e nuovi mappamondi: il ruolo di Amerigo Vespucci e dei cartografi fiorentini tra '400 e '500*, in M. AZZARI e L. ROMBAI (a cura di), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, Firenze, Firenze University Press, 2013, pp. 179-201.
- BOSCOLO A., *Fiorentini in Andalusia all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Presencia italiana en Andalusia siglos XI-T-XVII. Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla 1989, pp. 1-22.
- BREEVORT J. C., *Notes on Giovanni da Verrazzano and on a Planisphere of 1529, illustrating his american voyage in 1524, with a reduced copy of the map*, "Journal of the American Geographical Society of New York", 4 (1873), pp. 145-297.
- BREEVORT J. C., *Verrazzano the Navigator*, New York, The Argus Co, Printer, 1874.
- CAMEROTA F., *Un novello Tolomeo. La glorificazione di Vespucci, il disegno cartografico e l'autocelazione del potere medico*, in TINACCI MOSSELLO M., CAPINERI C., RANDELLI F. (a cura di), *Conoscere il mondo: Vespucci e la modernità*, "Memorie Geografiche/5", Firenze, Società di Studi Geografici, 2005, pp. 333-346.
- CAMPODONICO A., *Genova: evoluzione e tradizione di una marineria tra il Medioevo e l'età moderna*, in CAVALLO G. (a cura di), *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi. Mostra storico-cartografica*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato-Libreria dello Stato, 1992, vol. I, pp. 263-281.
- CARACI A., *La produzione cartografica di Vesconte Maggiolo, 1511-1549, ed il Nuovo Mondo*, "Memorie Geografiche dell'Istituto di Scienze Geografiche e Cartografiche della Facoltà di Magistero dell'Università di Roma", IV (1958), pp. 221-289.
- CARACI A., *A proposito di una carta nautica attribuita a Girolamo da Verrazzano*, "Rivista Geografica Italiana", XLVI (1959), pp. 184-185.
- CARACI A., *Di alcune carte nautiche anonime che si vorrebbero attribuire a Girolamo da Verrazzano*, "L'Universo", XXXI (1959), pp. 307-318, 437-448 e 931-944.
- CARACI A., *A proposito di un'altra carta nautica che si vorrebbe attribuire a Girolamo da Verrazzano*, "Memorie Geografiche dell'Istituto di Scienze Geografiche e Cartografiche della Facoltà di Magistero dell'Università di Roma", VI (1960), pp. 143-153.
- CARSON BREVOORT A., *Notes on Giovanni da Verrazzano and on a planisphere of 1529 illustrating his American voyage of 1524*, "Journal of the American Geographer Society", 1874, pp. 145-297.
- CASSI L., *Giovanni Verrazzano e il paesaggio fiorentino ricostruito in America attraverso i nomi di luogo*, in *Studi in onore di Carlo Alberto Mastrelli*, "Quaderni del Dipartimento di Linguistica dell'Università di Firenze/Studi I", Padova, Unipress, 1994, pp. 53-67.
- L. CASSI, *Toponomastica e grandi navigatori*, in S. CONTI (a cura di), *Profumi di terre lontane. L'Europa e le "cose nuove"*, Genova, Brigati, 2006, pp. 77-81.
- CAVALLO G. (a cura di), *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi. Mostra storico-cartografica*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato-Libreria dello Stato, 1992, voll. 2.
- CHAUNU P., *La conquista e l'esplorazione dei Nuovi Mondi (XVI secolo)*, Milano, Mursia, 1977.
- CIMO' P., *Il Nuovo Mondo. La scoperta dell'America nel racconto dei grandi navigatori italiani del Cinquecento*, Milano,

Montebelluna, 1991.

CRIGNONDA L., *Colombo e altri naviganti*, Genova, Fedeoli Frilli Editori, 2017.

COLLADEI CROVETTO P. L. (a cura di), *Nuovo mondo. Gli Italiani, 1492-1661*, Torino, Vascoldi, 1991.

D'ARHENZO L., *Mercurio italiano fra Siviglia e Lisbona nel Quattrocento*, in *WMF 1957*, 35-36-37-38, (a cura di), *La presenza italiana in Andalusia nel Basso Medioevo*, Roma, 25-27 maggio 1984, Bologna, Cappelli, 1986, pp. 35-40.

D'ARHENZO L., *La presenza italiana in Portogallo e nelle Spagna meridionale all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1992, pp. 535-565.

D'ARHENZO L., *I mercanti sulle rive delle Indie all'epoca di Cristoforo Colombo*, "Rivista Geografica Italiana", 100 (1993), pp. 321-343.

D'ARHENZO L., *La presenza degli italiani in Portogallo al tempo di Colombo*, in *Nuova Raccolta coloniale*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2003, vol. 14.

D'ASCENZO A., *Scuole di approfondimento*, in LUZZANA CARACI L., *Al di là di altre cose. Storia della geografia e delle esplorazioni*, Milano, Mursia, 2009, CD-Rom.

DE COSTA B. F., *The Verrazzano Map*, "The Magazine of American History", II (1878), pp. 449-469.

DE COSTA B. F., *Verrazzano the Explorer*, New York, A. S. Barnes, 1881.

DE GUBERNATIS A., *Storia dei viaggiatori italiani nelle Indie occidentali*, Livorno, Vigo, 1875.

DE LA RONCHÈRE C., *Histoire de la Marine Française*, Paris, Plon-Nourrit, 1909-1932, vol. III.

DELMIGLIO A., *Galee e galioni, caracche e caravelle*, in *I navigatori toscani*, "Quaderni Vespucciani", Reggello, Firenze, libri, 2011, pp. 163-172.

DESIMONI C., *Il viaggio di Giovanni da Verrazzano all'America settentrionale nel 1492*, "Archivio Storico Italiano", XXVI (1877), pp. 48-68.

DESIMONI C., *Giovanni da Verrazzano scopritore di regioni nell'America settentrionale*, in *Congress International des Américanistes*, II session, Bruxelles, C. Muquardt, 1879, vol. I, pp. 391-458.

DESIMONI C., *Intorno al fiorentino Giovanni da Verrazzano scopritore in nome della Francia di regioni nell'America settentrionale*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XV (1881), pp. 105-178 e 353-378.

DESTOMBES M., *Nautical charts attributed to Verrazano (1525-1528)*, "Imago Mundi", II (1954), pp. 57-66.

DESTOMBES M., *La cartografia fiorentina de la Renaissance et Verrazano*, in *Giovanni da Verrazzano: giornate commemorative d'Avignone-Greiv in Chiavari, 21-27 ottobre 1961*, Firenze, Olshki, 1970, pp. 19-43.

DINI B., *Saggi su una economia mondo. Firenze e l'Italia fra Mediterraneo ed Europa (sec. XIII-XV)*, Pisa, Pacini, 1995.

DOCCIOLI M., *Per il centenario di Giovanni da Verrazzano*, "Annuario 1923-1924 della R. Scuola Complementare G. Da Verrazzano Firenze", Firenze, Arte Grafica Ammannati, 1925, pp. 15-22.

DONATTINI M., *Giovanni Battista Ramario e le sue enavigazioni. Appunti per una biografia*, "Critica storica", XII (1980), pp. 86-97.

ELLIOTT J. H., *Il vecchio e il nuovo mondo, 1492-1630*, Milano, Il Saggiatore, 1985.

"Firenze e il mondo nuovo". *Geografia e scoperte tra XV e XVI secolo*, fascicolo monografico della "Rivista geografica italiana", C. (marzo 1993).

FERRO G., *Cristoforo e Bartolomeo Colombo cartografi*, in CAVALLO G. (a cura di), *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi. Mostra storico-cartografica*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato-Libreria dello Stato, 1992, vol. I, pp. 381-399.

FIRPO L. (a cura di), *Colombo - Vesputi - Verrazzano*, Torino, Sirenia Uci, 1966.

FRETZ R. H., *New World. The Great Voyages of Discovery 1400-1600*, Phoenix Mill, Sutton Publ., 2002.

GALOPPINI L., *Mercurio toscano a Bruggi nel tardo Medioevo*, Pisa, Plus, 2009.

GENTILE S., *L'ambiente umanistico fiorentino e lo studio della geografia nel secolo XI*, in *Ameglio Vesputi. La vita e i viaggi*, Firenze, Giunti, 1991, pp. 9-64.

GENTILE S., *Firenze e la scoperta dell'America. Umanesimo e geografia nel '400 fiorentino*, Firenze, Olshki, 1992.

GIURBI A., *La natura delle Indie Occ. Da Cristoforo Colombo a Gonzalo Fernandez de Oviedo*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1975.

GIACINTI R., *Le navi di Amerigo Vesputi*, in *I navigatori toscani*, "Quaderni Vespucciani", Reggello, Firenze



- Libri, 2011, pp. 173-190.
- GIANNINI T. C., *Gioranni da Verrazzano: the great Florentine discoverer of the New York Bay*, Roma, Arte della Stampa, 1959.
- GIL J., *Miti e utopie della scoperta*, Milano, Garzanti, 1991-1993, voll. 3.
- Giovanni da Verrazzano: giornate commemorative (Firenze-Greve in Chianti, 21-22 ottobre 1961)*, Firenze, Olschki, 1970.
- GIOVIO P., *Elogia virorum bellica virtute illustrium*, Firenze, Torrentino, 1551, pp. 304-305.
- GOLDTHWAITE R. A., *La costruzione della Firenze rinascimentale. Una storia economica e sociale*, trad. it., Bologna, il Mulino, 1984.
- GOLDTHWAITE R. A., *The Economic of Renaissance Florence*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009.
- GRAVIER G., *Les voyages de Giovanni Verrazano sur les cotes d'Amérique avec des marins normands*, Rouen, E. Cagniard, 1898.
- GREINBLATT S., *Meraviglia e possesso. Lo stupore di fronte al Nuovo Mondo*, Bologna, Il Mulino, 1994.
- GREENE G. W., *The life and voyages of Verrazzano*, Cambridge, Folsom Wells and Thurston, 1837.
- GREPPI C., *Tutto il mondo, pressappoco. Dai viaggi alle misure della terra*, in LUZZANA CARACI I., D'ASCENZO A. (a cura di), *Mundus novus. Amerigo Vespucci e la sua eredità* (Atti del convegno conclusivo delle celebrazioni vespucciane, Roma 29-31 maggio 2006), Genova, Brigau, 2007, pp. 177-207; pp. 178-179.
- GUIDI BRUSCOLI F., *John Cabot and his Italian financiers*, «Historical Research», 85 (2012), pp. 1-22.
- GUIDI BRUSCOLI F., *I mercanti fiorentini e l'espansione europea nel XVI secolo*, in M. AZZARI e L. ROMBAI (a cura di), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, Firenze, Firenze University Press, 2013, pp. 41-56.
- GUIDI BRUSCOLI F., *Giovanni da Verrazzano*, in M. AZZARI e L. ROMBAI (a cura di), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, Firenze, Firenze University Press, 2013, pp. 125-130.
- GUIDI BRUSCOLI F., *Capitali fiorentini nei primi viaggi verso il Nord America: Giovanni Caboto e Giovanni da Verrazzano*, in G. PINTO, L. ROMBAI e C. TRIPODI (a cura di), *Vespucci, Firenze e le Americhe*, Firenze, Olschki, 2014, pp. 105-121.
- HABERT J., *When New York Was Called Angouleme*, New York, Transocean Press, 1949.
- HABERT J., *La Vie et les Voyages de Jean de Verrazane*, Montreal, Le Cercle du Livre de France, 1964.
- HAKLUYT R., *Divers Voyages Touching to Discoverie of America and the Ilands adjacent*, London, Th. Woodcocke, 1582.
- HARRISSE H., *The Discovery of the North America*, London-Paris, H. Stevens, 1892.
- HARRISSE H., *La cartographie verrazzanienne*, «Revue de Géographie», 36 (1896), pp. 324-333.
- HARRISSE H., *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins*, Paris, Welter, 1900.
- HEERS J., *Le rôle des capitaines internationaux dans les voyages de découverte aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, in *Les aspects internationaux de la découverte océanique aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Actes du cinquième colloque international d'histoire maritime, Parigi, S.E.V.P.E.N., 1968, pp. 273-293 (rist. in HEERS J., *Société et économie à Genès (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, Londra, Variorum, 1979).
- HERVAL R., *Giovanni da Verrazzano et les Dieppois à la recherche du Cathay (1524-1528)*, Rouen-Caen, Jouan & Bigot, 1933.
- HOBBS W. H., *Verrazzano's Voyage along the North American Coast in 1524*, «Isis», XLI (1950), pp. 268-277.
- HUGUES L., *La parte cosmografica della relazione di Verrazzano*, Torino, Loescher, 1894.
- HUGUES L., *Di un nuovo documento attinente a Giovanni da Verrazzano: note*, Casale Monferrato, Cassone, 1895.
- HUGUES L., *Sulla identità del fiorentino Giovanni da Verrazzano con Giovanni Florin*, Casale Monferrato, Cassone, 1897.
- HUGUES L., *Giovanni Verrazzano. Notizie sommarie*, in *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana per quarto centenario della scoperta dell'America*, Roma, Ministero della Pubblica Istruzione, vol. V (1892), pp. 219-251.
- HUGUES L., *Il navigatore italiano Giovanni da Verrazzano e il corsaro francese Giovanni Florin*, Casale Monferrato,

---

Tarditi, 1899.

JULIEN C. H., *Les Français en Amérique pendant la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUF, 1948.

KOHL J. G., *A History of the Discovery of Maine*, vol. I, *Documentary History of the State of Maine*, Portland, Maine Historical Society, 1869.

*La Gensaria Nautica Universale di Giovanni Vespucci*, con il commento di Astengo C., Roma, Editalia-Gruppo Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2011.

LIPINSKY DE ORLOV L. S., *Giovanni da Verrazzano, the Discoverer of New York Bay, 1524*, New York, Museum of the City of New York & Istituto Italiano di Cultura, 1958.

LUZZANA CARACI I., *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e del Seicento. I. Il Cinquecento*, Milano-Roma, Ricciardi, 1991.

LUZZANA CARACI I., *L'America e la cartografia; nascita di un continente*, in *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1992a, II, pp. 603-634.

LUZZANA CARACI I., *La scoperta dell'America e i navigatori fiorentini*, in ROMBAI L. (a cura di), *Il Mondo di Vespucci e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Terrasanta all'America*, Firenze, Olschki, 1993, pp. 107-119.

LUZZANA CARACI I., *Nuova luce sui fratelli Verrazzano*, "Geostorie", 8 (2000), pp. 77-79.

LUZZANA CARACI I., *Al di là di altrove. Storia della geografia e delle esplorazioni*, Milano, Mursia, 2009.

LUZZANA CARACI I., *Sebede di approfondimento*, in LUZZANA CARACI I., *Al di là di altrove. Storia della geografia e delle esplorazioni*, Milano, Mursia, 2009, CD-Rom.

LUZZANA CARACI I., D'ASCENZO A. (a cura di), *Mundus Novus. Amerigo Vespucci e la sua eredità. Studi e ricerche su Amerigo Vespucci e la sua epoca* (Roma, 29-31 maggio 2006), Roma-Genova, Brigati, 2007.

MACCAGNI C., *Le matematiche, l'astronomia e le loro applicazioni all'epoca delle grandi scoperte*, in CAVALLO G. (a cura di), *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi. Mostra storico-cartografica*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato-Libreria dello Stato, 1992, vol. II, pp. 567-602.

MAGGINI M., *Janus Verrazanus e la scoperta dell'America nord-atlantica*, in "L'Universo", LXXXIX (2009), pp. 928-948.

MAGGINI M., *Un altro fiorentino alla scoperta dell'America: Giovanni da Verrazzano*, in *I navigatori toscani*, "Quaderni Vespucciani", Reggello, Firenze Libri, 2011, pp. 267-272.

MASETTI C., *Sebede di approfondimento*, in LUZZANA CARACI I., *Al di là di altrove. Storia della geografia e delle esplorazioni*, Milano, Mursia, 2009, CD-Rom.

MASINI F., *Viaggiatori e navigatori fiorentini*, Firenze, Tip. Barbera, 1898.

MASINI G., GORI I., *L'America fu concepita a Firenze*, Firenze, Bonechi, 1998.

MASINI G., *How Florence invented America: Vespucci, Verrazzano & Maggini and their contribution to the conception of the new world*, Florence, Savitransport, 2005.

MELIS F., *Uno spiraglio di luce sul finanziamento del primo viaggio di Giovanni da Verrazzano*, in *Giovanni da Verrazzano*, Giornate commemorative (Firenze-Greve in Chianti, 21-22 ottobre 1961), Firenze, Olschki, 1970, pp. 45-54 (rist. in MELIS F., *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, a cura di Frangioni L., Firenze, Le Monnier, 1990, pp. 287-295).

MELIS F., *Gli italiani e l'apertura delle vie atlantiche*, in *Mercaderes italianos en España. (Siglos XIV-XVI)*, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Sevilla, 1976, pp. 169-175.

MELIS F., *Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalla impresa di Cortés e Pizarro*, in *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, a cura di Frangioni L., Firenze, Le Monnier, 1990, pp. 45-134.

MELIS F., *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, con *Introduzione* di Kellenbenz H., a cura di Frangioni L., Istituto internazionale di storia economica «F. Datini», Prato, «Opere sparse di Federigo Melis», 2, Firenze, Le Monnier, 1990.

MELIS F., *Firenze e la scoperta dell'America*, in CROVETTO P. L. (a cura di), *Andando más más se sabe. Atti del Convegno Internazionale «La scoperta dell'America e la cultura italiana»*, Genova, 6-8 aprile 1992, Roma, Bulzoni, 1994, pp. 131-138.

MENCHINI C., *Giovanni da Verrazzano e la Nuova Francia*, Montreal, Edizioni Simposio, 1977.

MILTON G., *L'isola della noce moscata*, Milano, Rizzoli, 1999.

---



- MINIATI M., *Strumenti antichi di navigazione*, in ROMBAI L. (a cura di), *Il Mondo di Vespucci e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Terrasanta all'America*, Firenze, Olschki, 1993, pp. 103-105.
- MIROGLIO A., *Giovanni da Verrazzano*, in COLLO P., CROVIETTO P. L. (a cura di), *Nuovo mondo. Gli Italiani, 1492-1565*, Torino, Einaudi, 1991, pp. 387-391.
- MOLLAT DU JOURDIN M., *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Paris, Plon, 1952.
- MOLLAT DU JOURDIN M., *Les frères Verrazano émules de Magellan*, «Rivista Geografica Italiana», 100 (1993), pp. 421-433.
- MOLLAT DU JOURDIN M., HABERT J., *Giovanni et Girolamo Verrazano navigateurs de Francois I. Dossier de voyages*, Paris, Imprimerie Nationale, 1982.
- MORI A., *Dove fu ucciso Girolamo da Verrazzano?*, «Rivista Geografica Italiana», XXXV (1928), pp. 87-89.
- MORISON E. E., *Storia della scoperta dell'America*, Milano, Rizzoli, 1978, voll. 2.
- MOROSINI R. (a cura di), *Boccaccio geografo. Un viaggio nel Mediterraneo tra le città, i giardini e ... il 'mondo' di Giovanni Boccaccio*, Firenze, Mauro Pagliai Editore-Polistampa, 2010.
- Mundus Novus. Amerigo Vespucci e i metodi della ricerca storico-geografica* (Roma-Firenze, 27-30 nov. 2002), a cura di D'Ascenzo A., Genova, Brigati, 2004.
- MURPHY H., *The voyage of Verrazzano*, New York, Press of J. Munsell, 1875.
- NEWCOMB C., *Explorer with a heart: the history of Giovanni da Verrazzano*, New York, David McKay Co., 1969.
- ORLANDI A., *Mercanti toscani nell'Andalusia del Cinquecento*, «Historia Instituciones Documentos», 26 (1999), pp. 365-382.
- ORLANDI A., *Al soffio degli alisei. Mercanti fiorentini tra Sirigha e il Nuovo Mondo*, «Archivio storico italiano», CLXIX (2011), pp. 477-506.
- ORLANDI A., *Fiorentini alla ricerca del Nuovo Mondo*, in M. AZZARI e L. ROMBAI (a cura di), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, Firenze, Firenze University Press, 2013, pp. 131-156.
- ORLANDI A., *Dall'Andalusia al Nuovo Mondo. Affari e viaggi dei mercanti toscani nel Cinquecento*, in G. PINTO, L. ROMBAI e C. TRIPODI (a cura di), *Vespucci, Firenze e le Americhe*, Firenze, Olschki, 2014, pp. 63-86.
- PARRY J. H., *Le grandi scoperte geografiche*, Milano, Il Saggiatore, 1963.
- PAZZINI C., *L'avventuroso navigare di Giovanni da Verrazzano*, Bologna, Cappelli, 1970.
- PHELPS STOKES I. N., *The Iconography of Manhattan Island*, New York, Dodd, 1916.
- PERAGALLO P., *Intorno alla supposta identità di Giovanni da Verrazzano col corsaro francese Giovanni Florin*, «Memorie della Società Geografica Italiana», VII (1897), pp. 165-190.
- PERAGALLO P., *Ancora sulla distinta personalità di Giovanni da Verrazzano, Navigatore, e di Giovanni Florin, Corsaro*, «Bollettino della Società Geografica Italiana», XXXIV (1900), pp. 402-409.
- PERAGALLO P., *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XII<sup>o</sup>, XI<sup>o</sup> e XVI<sup>o</sup>*, Genova, Papini, 1907.
- PERINI L., *Due fiorentini nell'Oceano Atlantico: Amerigo Vespucci e Giovanni da Verrazzano*, in ROMBAI L. (a cura di), *Il Mondo di Vespucci e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Terrasanta all'America*, Firenze, Olschki, 1993, pp. 125-174.
- PERINI L. (a cura di), *Amerigo Vespucci, Cronache epistolari. Lettere 1476-1508*, Firenze, Firenze University Press, 2013.
- PICQUET T., *Voyages d'un florentin: Giovanni da Verrazzano (1485-1528)*, «Rinascimento», II serie, XXXIX (1999), pp. 438-439.
- PIGAFETTA A., *Relazione del primo viaggio attorno al mondo*, a cura di Canova A., Padova, Antenore, 1999.
- PINTO G., *Una terza Firenze. Mercanti e artigiani fiorentini fuori di Toscana (secoli XIII-XV)*, in FIGLIUOLO B., PINTO G. (a cura di), *I Toscani nel Patriarcato di Aquileia in età medioevale*, Udine, Selekt, 2010, pp. 3-8.
- PINTO G., *I mercanti fiorentini dalla Toscana all'Europa all'Atlantico (secoli XIII-XV)*, in M. AZZARI e L. ROMBAI (a cura di), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, Firenze, Firenze University Press, 2013, pp. 1-14.
- G. PINTO, L. ROMBAI e C. TRIPODI (a cura di), *Vespucci, Firenze e le Americhe*, Firenze, Olschki, 2014.
- PREGLIASCO M., *Antilia. Il viaggio e il Mondo Nuovo (XV-XVI secolo)*, Torino, Einaudi, 1992.
- Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana per il quarto centenario della scoperta*

- dell'America, parte III, vol. I, *Fonti italiane per la storia della scoperta del Nuovo Mondo raccolte da G. Berchet*, I. I carteggi diplomatici, Roma, Ministero della Pubblica Istruzione, 1892.
- RAMADA CURTO D., CATTANEO A., FERRAND ALMEIDA A. (a cura di), *La cartografia europea tra primo Rinascimento e fine dell'Illuminismo*, Firenze, Olschki, 2003.
- RAMUSIO G. B., *Navigazioni e viaggi*, a cura di Milanesi M., 6 voll., Torino, Einaudi, 1978-88 (ed. originale Venezia, Giunti, 1556, vol. III, pp. 402-422).
- RANDLES W. G. L., *L'Atlantico nella cartografia e nella cultura europea del Medioevo e del Rinascimento*, in CAVALLLO G. (a cura di), *Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi. Mostra storico-cartografica*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato-Libreria dello Stato, 1992, vol. I, pp. 427-448.
- RIDOLFI R., *L'archivio della famiglia da Verrazzano*, "La Bibliofilia", XXX (1928), pp. 3-23.
- RINALDI N., *Oceano Arno. I navigatori fiorentini*, Firenze, Firenze Libri, 2012.
- ROMBAI L., *Le scoperte geografiche. Nuove terre, nuovi mondi*, in M. CILIBERTO (a cura di), *Storia della civiltà toscana*, vol. II, *Il Rinascimento*, Cassa di Risparmio di Firenze (Firenze, Le Monnier), 2001, pp. 377-398.
- ROMBAI L. (a cura di), *Il Mondo di Vespucci e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Terrasanta all'America*, Firenze, Olschki, 1993.
- ROMBY G. C., *L'America nella cartografia, nell'iconografia e negli epistolari del primo Cinquecento*, in ROMBAI L. (a cura di), *Il Mondo di Vespucci e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Terrasanta all'America*, Firenze, Olschki, 1993, pp. 195-210.
- ROSADI G., *per Giovanni da Verrazzano: scopritore dell'America settentrionale nel giorno che i suoi conterranei di Greve gli fecero il monumento*, Viareggio, Ciani, 1913.
- SARABIA VIEJO M. J., *Presencia italiana en al Nueva España y su conexión sevillana (1520-1575)*, in *Presencia italiana en Andalucía siglos XVI-XVII. Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla 1989, pp. 427-462.
- SCHENONE T., *I conquistatori del mare. 10 grandi navigatori*, Venezia, Emme, 1974.
- SCHIARINI P., *Miscellanea: Giovanni da Verrazzano*, s.l., s.i.t., 1909, pp. 174-180.
- SHIRLEY R. W., *The Mapping of the World. Early Printed World Map 1472-1700*, London, New Holland, 1993.
- SIGNORINI R., *La cartografia del Nuovo Mondo. Il contributo di Vespucci e Verrazzano*, in ROMBAI L. (a cura di), *Il Mondo di Vespucci e Verrazzano: geografia e viaggi. Dalla Terrasanta all'America*, Firenze, Olschki, 1993, pp. 211-234.
- SKELTON R. A., *Influence of Verrazzano on 16th century cartography*, in *Giovanni da Verrazzano: giornate commemorative (Firenze-Greve in Chianti, 21-22 ottobre 1961)*, Firenze, Olschki, 1970, pp. 55-69.
- SMITH B., *An inquiry into the authenticity of Documents concerning a Discovery in North America claimed to have been made by Verrazzano*, New York, J. F. Troow, 1864.
- SMITH C. T., *Geografia storica d'Europa*, Firenze, Laterza, 1982.
- SOLEDANI M. E., *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*, Barcelona, CSIC, 2011.
- SORA S., *La colonia perduta dei Templari. La missione segreta di Giovanni da Verrazzano in America*, Torino, L'età dell'Acquario, 2006.
- STOPANI R., *Verrazzano*, collana "Ager Clantium", Firenze, Editoriale Gli Arcipressi, 2001.
- SURDICH E., *Verso il Nuovo Mondo. L'immaginario europeo e la scoperta dell'America*, Firenze, Giunti, 2002.
- SURDICH E., *La Via della seta. Missionari, mercanti e viaggiatori europei in Asia nel Medioevo*, Genova, Il Portolano-Centro Studi Martino Martini, 2007.
- SURDICH E., *La Via delle Spezie. La Carreira da India portoghese e la Cina*, Genova, Il Portolano-Centro Studi Martino Martini, 2009.
- SURDICH E., *Gli Italiani nelle Indie occidentali e orientali nel XVI secolo*, in M. AZZARI e L. ROMBAI (a cura di), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, Firenze, Firenze University Press, 2013, pp. 15-39.
- SURDICH E., *Storia delle esplorazioni e studi colombiani*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria" (2014), in stampa.
- SYMIE R., *Verrazzano, Explorer of the Atlantic Coast*, New York, W. Morrow, 1973.
- TAVIANI P. E., *Cristoforo Colombo: l'uomo e il marinato*, in CAVALLLO G. (a cura di), *Cristoforo Colombo e l'aper-*



---

tura degli spazi. *Mostra storico-cartografica*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato-Libreria dello Stato, 1992, vol. I, pp. 369-379.

TOGNETTI S., *Firenze, Pisa e il mare (metà XIV-fine XV sec.)*, in *Firenze e Pisa dopo il 1406. La creazione di un nuovo spazio regionale*, Firenze, Olschki, 2010, pp. 151-175.

TOGNETTI S., *I Condi di Lione. Una banca d'affari fiorentina nella Francia del primo Cinquecento*, Firenze, Olschki, 2013.

TRIPODI C., *I fiorentini 'quinto elemento dell'universo': l'utilizzazione encomiastica di una tradizione/invenzione*, «Archivio storico italiano», CLXVIII (2010), pp. 491-515.

TRIPODI C., *Mercanti scrittori, mercanti viaggiatori tra città e famiglia: Firenze e le famiglie Vespucci, da Empoli, Corsali, da Verrazzano*, in G. PINTO, L. ROMBAI e C. TRIPODI (a cura di), *Vespucci, Firenze e le Americhe*, Firenze, Olschki, 2014, pp. 123-139.

TRUDEL M., *Histoire de la nouvelle France, vol. I, Les vaines tentatives 1524-1603*, Montreal-Paris, Fides, 1963.

VARELA C., *Vita cotidiana de los florentinos en la Sevilla del Descubrimiento*, in *Presencia italiana en Andalusia siglos XIV-XVII. Actas del III Coloquio Hispano-Italiano*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1989, pp. 11-22.

VARELA C., *Colombo e i fiorentini*, Firenze, Vallecchi, 1991.

VERRAZZANO (DA) G., *La scoperta di Terranova*, Mantova, Finisterre, 2008.

*Verrazzano Day*, New York, Società Storica Italiana in America, 1963.

TRONCARELLI F. et alii (a cura di), *Verso un mondo nuovo. La scoperta dell'America come nuova Genesi*, a cura di Troncarelli F. et alii, Roma, Aracne, 2004.

WROTH L. C., *The voyage of Giovanni da Verrazzano 1524-1528*, New Haven-London, Yale University Press, 1970.

ZORZI R. (a cura di), *L'epopea delle scoperte*, Firenze, Olschki, 1994.

## INDICE DELLE FIGURE

1. Giovanni da Verrazzano, disegno di Francesco Allegri, incisione di Giuseppe Zocchi, 1767.
2. Il primo viaggio (1524) di Giovanni da Verrazzano.
3. La caracca francese a tre alberi analoga alla Dauphine.
4. Caravelle francesi in navigazione lungo le coste nord-americane (RAMUSIO, 1556, vol. III).
5. Astrolabio piano, XVI secolo.
6. Quadrante, XIV secolo.
7. L'America settentrionale dalla baia di New York e il Labrador in una carta del XVI secolo.
8. La Terra d'Angoulême e il Porto del Refugio (RAMUSIO, 1556, vol. III).
9. Vesconte Maggiolo, planisfero, 1527, particolare della costa nord-americana.
10. Girolamo da Verrazzano, planisfero, 1529, particolare dell'America centro-settentrionale.
11. Disegno esemplificativo dei profili continentali americani, liberamente tratto dal mappamondo di Girolamo da Verrazzano, 1529.
12. Eufrosino della Volpaia, Globo, 1542.
13. Michael Lok, America settentrionale, 1582 (University of Southern Maine, Osher Map Library, Portland).
14. Giovan Battista Agnese, planisfero, 1544.
15. Lopo Homen, planisfero, 1544.
16. I tre viaggi di Giovanni da Verrazzano (elaborazione di Neri Cecchi e Francesca Mambrini, 2012)..
17. America e terra *Francisca*, S. Munster, *Cosmographia Universalis libri VI*, Basilea, 1573.
18. Giacomo Gastaldi, La nuova Francia, incisione per G. B. Ramusio *Navigazioni et viaggi*, vol. III, 1556.



## INDICE DEI NOMI DI PERSONA

- Acciaiuoli/Acciaioli, famiglia, 30  
 Acciaioli, D., 44  
 Agli, famiglia, 30  
 Agnese, B., 67, 69, 79  
 Aimari, G., 51  
 Alamanni, L., 44  
 Alberti, famiglia, 31  
 Alberti del Giudice, famiglia, 32  
 Albizzi (degli), famiglia, 31, 39  
 Albizzi (degli), R., 34, 38  
 Alencon, v. Carlo IV di Valois, 76  
 Alfani, famiglia, 30  
 Alfonso IV, re del Portogallo, 30  
 Algonchini, 49, 52, 53  
 Alighieri, v. Dante Alighieri  
 Allegrini, F., 10, 17  
 Allegrini, G., 11, 47  
 Allonce de Civile, 42  
 Almagià, R., 7, 15, 36, 40, 43, 44, 46, 57,  
 59, 61, 64, 66, 67, 76, 82  
 Alvarez de Pineda, A., 37  
 Altoviti, famiglia, 39  
 Amerigo Vespucci, 7, 8, 14, 19, 20, 21, 22,  
 25, 26, 29, 32, 33, 35, 37, 38, 45, 46, 48, 49,  
 50, 51, 53, 54, 56, 57, 59, 61, 63, 64, 88  
 Ammannati, famiglia, 29  
 Anghiera (d'), P. M., 45  
 Angiò, casa regnante di Napoli, 29, 50  
 Anglo J., 14, 36, 42  
 Angoulême, v. Margherita d'Angoulême,  
 sorella di Francesco I e poi regina di  
 Navarra  
 Arcangeli, G., 46  
 Ardinghelli, famiglia, 30  
 Aristotele, 56, 89  
 Armellini, F., cardinale, 68, 86  
 Arnolfo di Cambio, 29  
 Astengo, C., 60  
 Aubert, T., 14, 37  
 Bacchiani, A., 8, 34, 36, 39, 41, 42, 46, 47,  
 48, 54, 56, 59, 60, 62, 66, 68  
 Bacci, P., 8, 11, 63  
 Bailly (de), R., 67  
 Baldini, C., 8, 11, 43, 62  
 Balducci, marchese, 11  
 Baratono, D., 18, 19, 20, 45  
 Bardi, famiglia, 28, 30, 31  
 Behaim, M., 25  
 Bencivenni Pelli, G., 47  
 Berardi, G., 32, 33  
 Berchet, G., 46  
 Bianchini, G., 21  
 Bisagno, M., 7  
 Boccaccio, G., 50  
 Boglione A., 2, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 37, 38,  
 39, 42, 43, 46, 49, 51, 52, 59, 62  
 Bonaccorsi/Buonaccorsi, T., 38, 39, 44  
 Bonivet, ammiraglio di Francia, 41, 48, 76  
 Borbone, v. Francesco II di Borbone-  
 Vendôme, conte di Saint-Pol  
 Borgia, famiglia, 61  
 Boursier, J., 42  
 Bracciolini, P., 50, 51  
 Brevoort, J. C., 60  
 Britanni, 49, 88  
 Buatier, F., 38  
 Buatier, J., 38  
 Buondelmonti, C., 20  
 Buonsignori, famiglia, 29  
 Caboto, G., 28, 34, 36, 37, 38, 49, 88  
 Caboto, S., 38, 42, 49, 64  
 Cabral, P. A., 28

- Cacciaguida, 29  
 Cambi, famiglia, 30, 39  
 Cambini, famiglia, 31  
 Cameron, R., 19, 20, 21  
 Campodonico, A., 16, 17, 26  
 Capelli, R., 10  
 Cappellini, L., 7, 8  
 Cappellini, L. G., 8  
 Capponi, famiglia, 31  
 Capponi, N., 8  
 Caracci, G., 15, 62  
 Carli, B., 14, 40, 41  
 Carli, R., 14  
 Carlo di Borbone, duca di Vendôme, 76  
 Carlo IV di Valois, duca di Alençon, 76  
 Carlo V d'Asburgo, imperatore, 54, 59, 62, 45, 64  
 Carlo, A., 62  
 Cartier, J., 40, 58, 60, 67, 68  
 Castiglioni, B., 64  
 Catalani, R., 8  
 Cattaneo, famiglia, 33  
 Cavallo, G., 66  
 Cellere, o Waurin, conti di Cellere  
 Cellini, B., 47  
 Cesarone, famiglia, 33  
 Cereini, famiglia, 30  
 Cervini, M., 67  
 Chabot, P., ammiraglio di Francia, 42  
 Cham, (de), H., 35  
 Charlevoix, (de), P.-F., 46  
 Chiericati, A., 8  
 Chierotti, famiglia, 29  
 Chini, 54, 91  
 Clemente VIII, papa, 43, 64  
 Collo, P., 8, 9, 14, 34, 36, 39, 42, 43, 44, 47, 57, 60  
 Colombo, o Cristoforo Colombo  
 Colombo, F., 58, 64  
 Conzatti, G. M., 37  
 Conti, (de), N., 51  
 Conte-Frattini, 49  
 Contino di Dieppe, 47  
 Corbelli, C., 5, 46  
 Corbelli, A., 26, 28, 51  
 Corbelli, G., 36, 37, 43, 90  
 Corréal, M., 36, 37, 49, 90  
 Cortés, H., 37, 45, 48, 60  
 Cresques, J., 25  
 Cristoforo Colombo, 18, 19, 20, 22, 25, 26, 28, 32, 33, 37, 45, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 57, 66, 88, 89  
 Cristoforo Landino, 54  
 Crovetto, P., 8, 9, 14, 34, 36, 39, 42, 43, 44, 47, 57, 60  
 Cuner (de), M., 50, 51  
 Dal Pozzo Toscanelli, P., 20, 21, 22, 25  
 Dante Alighieri, 29, 31, 54  
 De Costa, B. E., 60  
 Dea, J., 67  
 De Harlev, 67  
 De Jan Roza, 67  
 Dei Meglia, A., 16, 18, 27  
 Dell'Aquila, famiglia, 30  
 Desclaux, P., 67  
 Desimoni, C., 60  
 Desjourns, N., 67  
 Desmarquens, J. A., 14  
 Desormes, M., 7, 15, 61, 62  
 De Villard, 67  
 Diaz, B., 22  
 Doff, L., 12  
 Doria, famiglia, 33  
 Empoli, (de), G., 29, 51  
 Enrico il Navigatore, 21  
 Enrico VIII, re d'Inghilterra, 42, 61  
 Ercoleo, 91  
 Esicchi, 56  
 Etiopi, 54, 72  
 Fernandez de Córdoba, B., 57  
 Fernando Magellano, 14, 26, 36, 37, 38, 41, 45, 46, 64, 87, 89, 90  
 Ferro, G., 18, 19, 22, 28  
 Ferruzzi, A., 7  
 Filippi, G., 11  
 Filippo I., 8, 37, 38, 39, 47, 52, 53, 54, 58, 59, 58, 63, 79  
 Flamin, J., 58, 60  
 Fournier, G., 40  
 Francesco Antonio, 30  
 Francesco I<sup>o</sup> d'Asburgo e di Francia, 7, 8, 10, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 25, 26, 28, 32, 33, 37, 45, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 57, 66, 88, 89



- 45, 46, 47, 54, 57, 68, 70, 78, 82, 87  
 Francesco II di Borbone-Vendome, conte di Saint-Pol, 76  
 Franzesi, famiglia, 30  
 Frescobaldi, famiglia, 30, 31  
 Gaddi, G., 62  
 Gama (de), V., v. Vasco de Gama  
 Gastaldi, G., 60, 69, 83  
 Gentile, S., 51  
 Gerbi, A., 51  
 Germano, N., 20  
 Giacinti, R., 18  
 Gian Lodovico Pallavicini, marchese di Cortemaggiore e generale di Francia, 41, 87  
 Giotto da Bondone, 29  
 Giovanni di Guisa, cardinale di Lorena, 41, 76  
 Giovanni I di Aviz, re del Portogallo, 21  
 Giovanni III di Aviz, re del Portogallo, 35, 39, 70  
 Giovin, G., 44  
 Giovin, P., 9, 43, 44, 48, 60, 86  
 Gondi, A., 35, 38, 39, 84  
 Gondi, B., 39  
 Gondi, famiglia, 31, 39  
 Gouweya (de), D., 15, 42, 43  
 Gouffier, G., v. Guillaume Gouffier, signore di Bonnivet e ammiraglio di Francia  
 Greene, G. W., 46  
 Greppi, C., 57  
 Gaudagni, famiglia, 30, 39  
 Gaudagni, G., 10  
 Gaudagni, T., 10, 34, 38  
 Guillaume Gouffier, signore di Bonnivet e ammiraglio di Francia, 76  
 Guidi Bruscoli, F., 14, 28, 34, 37, 39, 43  
 Habert, J., 9, 10, 14, 15, 36, 37, 38, 40, 42, 43, 44, 47, 58, 59, 60, 62, 67, 69  
 Halden, R., 9, 42, 58, 59, 61, 67  
 Harriss, J., 60, 67  
 Homer, L., 69, 80  
 Hudson, J., 38, 41  
 Hugues, L., 60  
 Humboldt (von), A., 54  
 Isidoro di Siviglia, 51  
 Kohl, J. G., 60  
 Laet (de), J., 41  
 Landino, v. Cristoforo Landino  
 Leonardo da Vinci, 20  
 Leon Battista Alberti, 31  
 Le Roy du Chillou, vice ammiraglio di Francesco I, 38  
 Le tre Sorelle: Anna, Caterina e Isabella, figlie del duca Giovanni di Albret e di Caterina di Foix, 87  
 Lok, M., 61, 69, 78  
 Lorena, v. Giovanni di Guisa  
 Lorenzo dei Medici, detto il Magnifico, v. Medici (de)  
 Lucullo, 56, 85  
 Luigia / Luisa di Savoia, 41, 82  
 Lusitani, 49, 90  
 Luzzana Caraci, L., 8, 9, 10, 13, 34, 36, 37, 39, 42, 43, 44, 47, 49, 56, 58, 60  
 Maccagni, C., 25, 26  
 Macchi, conti di Cellere, 7, 47, 48  
 Magellano, F., v. Fernando Magellano  
 Maggini, M., 61, 69, 77  
 Maggiolo, V., 41, 43, 47, 60, 61, 62, 66, 68, 71, 77, 88  
 Mannelli, famiglia, 39  
 Margherita, F., 8  
 Margherita d'Angoulême, sorella di Francesco I e poi regina di Navarra, 78  
 Marie-Catherine de Pierrevive, moglie del mercante fiorentino Antonio Gondi, 86  
 Marin Sanudo il Vecchio, 51  
 Martelli, famiglia, 31  
 Martello, E., 20  
 Martigny (de), A., 38  
 Martins, F., 20, 25  
 Masi, G., 50  
 Massajo (del), P., 20  
 Medici (de), famiglia, 9, 10, 31, 32  
 Medici (de), G., 51  
 Medici (de), L., 10  
 Medici (de), P., 10  
 Melis, F., 7, 15, 35, 39  
 Mercatore, G., 15  
 Milton, G., 42  
 Miriani, M., 26  
 Mollat du Jourdin, M., 9, 10, 14, 15, 36, 37,

- 38, 40, 42, 43, 44, 47, 58, 59, 60, 62, 67, 69  
Montalboddo (da), F., 50  
Morelli, famiglia, 31  
Mori, A., 43  
Morosini, R., 50  
Mozzi, famiglia, 30  
Munster, S., 69, 81  
Murphy, H. C., 59, 60  
Napier, famiglia, 46  
Nardi, L., 29  
Nasi, G., 38, 39  
Navagero, A., 59, 60  
Nerli, famiglia, 30  
Nesi, M., 10  
Nonius, P., 19  
Nunz del Balboa, V., 37, 45  
Orlandi, A., 25, 33, 34  
Pallavicini, v. Gian Lodovico Pallavicini,  
marchese di Cortemaggiore e generale di  
Francia  
Paolo Veneto, 50, 51  
Parmentier, J., 59  
Pellerossa, 52, 54  
Peragallo, P., 60  
Perini, L., 8, 44, 45, 46, 49, 54, 56  
Peruzzi, famiglia, 28, 30, 31  
Petrarca, F. v. Francesco Petrarca  
Piani, C., 18, 19, 20, 45  
Piero dei Medici, detto il Gatto, v.  
Medici (de')  
Pier Soderini, 49, 50  
Pierrevive, v. Marie-Catherine de  
Pierrevive, moglie del mercante fiorentino  
Antonio Gondi  
Pigafetta, A., 26, 36, 37, 49  
Pinto, G., 28, 29, 30, 31, 32, 33  
Plinio il Vecchio, 50, 56  
Pomponio Mela, 50  
Ponce de Leon, J., 37, 38  
Possevino, A., 9  
Prudhomme, G., tesoriere di stato di  
Francia, 42  
Pulci, famiglia, 30  
Ramusio, G. B., 9, 44, 46, 52, 57, 59, 60,  
61, 63, 65, 83  
Randles, W. G. L., 20, 21  
Recco (da), N., 50  
Regiomontano, G. (Johannes Muller), 21  
Releigh, W., 67  
Ribaut, J., 59  
Ribero, D., 52, 64, 65, 66  
Riccardi, famiglia, 29, 31  
Ridolfi, famiglia, 39, 61  
Ridolfi, R., 10  
Righini Bonelli, M. L., 7  
Roberto d'Angiò, re di Napoli, 50  
Rombai, L., 67  
Romby, G. C., 61, 62, 64  
Rosselli, F., 19, 20, 33, 37  
Ruccellai, A., 35, 43, 44  
Ruccellai, B., 10, 35, 47, 48, 91  
Ruccellai, G., 31  
Ruccellai, Z., 15, 35, 36, 38, 39, 47  
Ruscelli, G., 69  
Saint-Pol, v. Francesco II di Borbone-  
Vendome, conte di Saint-Pol, 41, 76  
Salutati, C., 31  
Salviati, G., 64  
Salvini, A. M., 9  
Sanminiatielli, B., 7  
Sannazzaro, J., 40, 52, 54, 56, 74  
Sartini, T., 47, 48, 91  
Savioli, L., 8  
Scali, famiglia, 30  
Semblançay, tesoriere del re Francesco I, 34  
Serristori, famiglia, 31  
Signorini, R., 61, 63, 64, 67, 69  
Silveira (da), J., 39, 44  
Silveira de Meneses, A., 14, 43  
Sioux, 49, 52  
Skelton, R. A., 7, 78  
Smith, B., 59  
Smith, T. C., 22, 23  
Soderini, P. v. Pier Soderini  
Solino, 50  
Spini, famiglia, 30  
Spinola, famiglia, 33  
Spinola, P., 42  
Strozzi, famiglia, 31, 46  
Strozzi, G., 12  
Strozzi, P., 29  
Surdich, F., 14, 28, 51



---

Tacito, 54  
Taino, 52  
Taviani, P. E., 18  
Teddaldi, L., 47, 48, 91  
Thevet, A., 43  
Tirinnanzi, E., 8  
Tognetti, S., 34, 35  
Tolomeo, 19, 56, 72, 73, 89, 91  
Tripodi, C., 7, 13  
Tupinamba, 52  
Uguccioni, famiglia, 39  
Vai, famiglia, 46  
Vasco de Gama, 22  
Vendome, v. Carlo di Borbone, duca di  
Vendome  
Verde, S., 33  
Verrazzano (da), Alessandro, 10  
Verrazzano (da), Bartolomeo, 10, 12  
Verrazzano (da), Bernardo, 10, 47, 61  
Verrazzano (da), famiglia, 46, 47  
Verrazzano (da), Francesco, 14  
Verrazzano (da), Frosino di Cece, 11, 12,  
13  
Verrazzano (da),  
Giovanni/Giovanfrancesco, 7, 8, 9, 10, 11,  
12, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 22, 25, 26, 28, 29,  
32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44,  
45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57,  
58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 66, 67, 68, 70, 71,  
72, 76, 82, 86, 88, 89, 90, 91  
Verrazzano (da), Girolamo, 10, 11, 12, 13,  
15, 19, 20, 41, 43, 44, 47, 60, 61, 62, 63, 64,  
66, 67, 68, 71, 77, 82, 88  
Verrazzano (da), Lodovico di Alessandro,  
13  
Verrazzano (da), Lodovico di Cece, 11, 12,  
13  
Verrazzano (da), Niccolò di Alessandro, 13  
Verrazzano (da), Niccolò di Pierandrea, 10,  
12  
Verrazzano (da), Pietro Andrea/Pierandrea,  
9, 10, 11, 61  
Vespucci, A., v. Amerigo Vespucci  
Vespucci, G., 37, 38, 64  
Vibio Sequestre, 51  
Villani, G., 30  
Virgilio, 56  
Volpaia (della), E., 60, 67, 69, 78  
Waldseemüller, M., 45, 57  
Williams, R., 66, 67, 82  
Wroth, L. C., 9, 15, 42, 43  
Zacuto, A., 25  
Zocchi, G., 10, 11, 17

## INDICE DEI NOMI DI LUOGO

- Abella, 56  
Accomac, 74  
Adriatico, v. Seno Adriatico  
Africa, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 29, 32, 36, 51, 56, 88, 89, 90, 91  
Africa berbera, 23  
Aigues Mortes, 23, 30  
Albemarle Sound, 74  
Aloisia, v. Regina Luisa  
America, 8, 25, 33, 45, 46, 47, 51, 53, 56, 58, 59, 62, 64, 66, 67, 70, 73, 77, 89, 90, 91  
America centrale, 18, 36, 37, 49, 57, 77  
America meridionale, 37, 42, 66  
America settentrionale, 7, 9, 14, 37, 38, 41, 42, 47, 48, 56, 60, 61, 63, 65, 66, 67, 77, 78  
Ancona, 62  
Andalusia, 32  
Angoulême, 41, 65, 68, 76, 78  
Annunciata/La Nunziata, 67, 68, 73, 74  
Antille, 19, 43, 49, 66  
Anversa, 28, 34  
Aragona, v. Regno d'Aragona  
Arcadia, 40, 52, 53, 54, 56, 62, 68, 74, 76  
Asia, 8, 20, 22, 33, 36, 37, 41, 42, 46, 48, 51, 56, 57, 63, 66, 73, 89, 89, 90, 91  
Asia Minore, 51, 56, 85  
Artide, 57  
Ayas, 62  
Azzorre, 18, 21, 88  
Bacalaia, v. Labrador  
Baleari, 30  
Barcellona, 30, 32  
Battery Park (New York), 8  
Belvedere, 66  
Biddeford, 58  
Block, isola, 41, 76  
Bonivetto, 48, 68, 76  
Brasile, 28, 39, 43, 60, 62  
Brenton Point, 86  
Bretagna, 34  
Brooklin (New York), 8  
Bruges, 28, 30, 32  
Cadice, 34  
Cairo, 14, 36  
California, golfo, 45  
Cambridge, 37  
Campania, 56  
Campo di/ai Cedri, 40, 52, 68, 72, 73  
Canarie, 21, 57, 66, 88, 89  
Cape Breton, 36, 59, 88  
Cape Charles, 41  
Cape Cod, 41, 48, 86, 87  
Cape Fear, 40, 57, 58, 70, 71, 72  
Cape Fog, 56  
Cape Hatteras, 40, 74  
Cape Henlopen, 76  
Cape Henry, 41, 59, 60, 74  
Cape Lookout, 72, 74  
Cape May, 76  
Cape Small, 87  
Capo di Buona Speranza, 22, 43, 56, 90  
Capo Nord, 58, 90  
Capo San Gallo, 66  
Capo Skagen, 91  
Capo Verde, 21  
Careggi, 66  
Carolina del Nord, 40, 70, 72, 74  
Carolina del Sud, 40, 70  
Cartagine, 58, 73  
Castiglia, 25, 30, 32  
Catai/Cataio, 20, 37, 38, 39, 43, 44, 45, 52, 56, 88, 89



---

Catalogna, 30  
Certosa (I.a), 66  
Charleston, 41  
Chesapeake, baia, 41, 59  
Chianti, 7, 8, 9, 11, 12, 60  
Cina, 29, 36, 37, 51, 59, 63, 67, 72, 74  
Circolo Polare Artico, 57, 90  
Citille, 11  
Città del Messico, v. Temistitlan  
Como, 48  
Coney Island, 41  
Costantinopoli, 30  
Costa S. Giorgio, 66  
Dalmazia, 15, 87  
Damasco, 58, 73, 82  
Danubio, 72  
Darién, 43, 44, 66  
Delaware, baia, 8, 41  
Delaware, fiume, 76  
Dieppe, 7, 8, 14, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 49, 59, 67, 70, 91  
Desertas, isole, 40, 88  
Don, 72  
Egitto, 14, 15, 82  
Equatore, 18, 21, 64, 89, 90  
Estremo Oriente, 38, 51  
Europa, 14, 18, 19, 20, 22, 25, 26, 29, 32, 33, 34, 41, 50, 52, 53, 56, 57, 62, 67, 73, 75, 85, 89, 90, 91  
Europa settentrionale, 15, 21, 23  
Etiopia, 51  
Fez, 32  
Fiandre, 13, 16, 17, 23, 30, 32, 34  
Firenze, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 19, 20, 29, 30, 31, 33, 34, 39, 40, 43, 46, 47, 48, 50, 51, 71, 74, 75, 80  
Firenze, San Giovanni, 12  
Firenze, Santa Croce, 11, 12, 13  
Firenze, Santa Maria del Fiore, 12  
Firenze, Santo Spirito, 11, 12  
Firenze, via Ghibellina, 11  
Firenze, via dei Pepi, 11  
Firenze, via della Fogna, 11  
Flora, 68  
Florida, 9, 36, 37, 38, 40, 43, 44, 58, 59, 64, 66, 71  
Foresta, 68, 70  
Foresta Nera, v. Hercinia Selva  
Francesca, v. terra Francesca  
Francia, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 25, 28, 30, 33, 34, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 47, 52, 53, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 65, 66, 57, 70, 75, 76, 83, 88  
Gallia Cisalpina, 54, 65, 76  
Genova, 16, 23, 29, 32, 42, 66  
Germania, 17, 30, 54  
Gerona, 30  
Giappone, 37  
Giovio, promontorio, 86  
Gran Bretagna, 34  
Greenwich, 62  
Greve in Chianti, 7, 8, 11, 60  
Groenlandia, 49  
Guadalquivir, 36  
Guinea, 18, 22  
Havre (Le Havre), 44, 62  
Hercinia Selva (Foresta Nera), 72  
Hispaniola, 50  
Honduras, golfo, 43  
Honfleur, 36, 43  
Hudson, baia, 38  
Hudson, fiume, 41, 53, 76  
Hudson, stretto, 38  
Illiride, 54, 88  
Impruneta, 66  
India, 22, 28, 29, 35, 36, 37, 41, 51, 56, 63, 74, 89  
Indie Occidentali, 20, 25, 33, 36, 38, 39, 42, 47, 50, 51  
Indocina, 51  
Indonesia, 29  
Inghilterra, 17, 23, 25, 28, 30, 32, 34, 38, 42, 46, 49, 88  
Insulindia, 36  
Isola del Ferro, 57  
Isole dei Canibali, 43  
Isole della Sonda, 51  
Isole Fortunate (Canarie, Azzorre e Madeira), 66, 88, 89, 90  
Italia, 7, 20, 29, 30, 32, 34, 46, 58, 76  
Jamestown, 59  
Jovio, 48

---

- 
- Judith Point, 86  
Jutland, 91  
Kitty Hawk, 74  
Labrador, 36, 37, 49, 64, 65, 66  
Lanzone, 48, 68, 76  
Levante, 14, 15, 20, 23, 30, 70  
Linguadoca, 23  
Lione, 14, 15, 28, 30, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 43, 45, 46, 47, 91  
Lisbona, 20, 28, 30, 32, 33, 34, 35, 39  
Livorno, 8, 66  
Londra, 28, 30, 32, 34, 37  
Lorena/Lorena, 68, 76  
Lovanio, 46  
Lower Bay, 76  
Madeira, 18, 21, 40, 58, 70, 88  
Magellano, stretto, 57, 58, 66, 67  
Maghreb, 32  
Maine, 41, 53, 58, 78, 87  
Maiorca, 30  
Malaga, 32  
Mangi, 20, 37  
Manhattan, 41  
Manica (La), 17  
Mar Caspio, 91  
Mare d'Azov, 30  
Mare dei Caraibi, 37, 52, 64, 66  
Mare del Nord, 17, 33, 34  
Mar Nero, 23, 30  
Marocco, 32  
Maryland, 40  
Marsiglia, 30  
Martha's Vineyard, 82  
Massachusetts, 87  
Mediterraneo, 14, 15, 16, 17, 18, 23, 24, 26, 29, 30, 32, 33, 34, 62  
Messico, golfo, 43, 64, 89  
Mezzogiorno d'Italia, 30  
Milano, 8, 61, 66, 77  
Mississippi, 37  
Modena, 64  
Molucche, 37, 42  
Mongolia, 72  
Monte Morello, 66  
Mosquito, golfo, 43  
Mozambico, 14, 43  
Nantucket Sound, 86  
Napoli, v. Regno angioino di Napoli  
Narragansett Bay, 86  
Navarra, 41, 78, 87  
Navesink Highlands, 76  
New Jersey, 41  
Newport, 41, 53, 58, 82, 86  
New York, 8, 41, 47, 53, 65, 67, 70, 76, 78  
Norimberga, 34  
Normandia, 14, 35, 38, 39, 40, 43, 47, 70, 91  
Norvegia, 56, 58, 90, 91  
Nuova Francia, 47, 52, 83  
Nuova Gallia, 62, 67  
Nuova Inghilterra, 87  
Nuova Scozia, 36, 37, 38, 41  
Nuovo Mondo, 29, 37, 38, 45, 50, 51, 52, 57, 58, 68, 70, 73, 87, 90, 91  
Oceano Atlantico, 9, 14, 16, 17, 18, 22, 26, 28, 32, 36, 37, 40, 44, 45, 56, 58, 61, 63, 66, 89, 91  
Oceano Indiano, 37, 43, 56, 89, 91  
Oceano Pacifico, 37, 38, 40, 41, 45, 59, 61, 66, 67, 74, 91  
Olanda, 46  
Onslow Bay, 72  
Oriente mediterraneo, 32  
Orto de' Rucellai (Orto de' Rucelay), 52, 66  
Padova, 30  
Paesi Bassi, 25  
Pallavicino, 41, 48, 86, 87  
Palma di Maiorca, 32  
Pamplico Sound, 40  
Panama, istmo, 37, 48  
Panzano in Chianti, 12  
Paradiso, 68  
Parigi, 14, 15, 32, 36, 37, 42, 46, 47  
Patagonia, 37  
Pavia, 42, 48  
Penisola Iberica, 32, 33  
Perpignano, 30  
Persia, 51  
Petra Viva (La), 68, 86  
Piccole Antille, 19, 43, 49, 66  
Pisa, 29, 32  
Polo, 24, 25
-



---

Ponente, 20  
Portland, 78, 87  
Portogallo, 13, 14, 17, 19, 22, 24, 25, 28,  
30, 32, 36, 39, 42, 64, 70  
Porto Pisano, 32  
Porto Reale, 68  
Provenza, 30  
Providence, 8  
Punta dell'Ulivo, 70  
Quaracchi, 66  
Race Point, 87  
Ragusa, 23  
Regina Luisa (di Savoia), 76  
Regioni Sinaie, 54  
Regno angioino di Napoli, 29, 30, 31, 50,  
66  
Regno d'Aragona, 32  
Rehoboth Beach, 8  
Reno, 72  
Rifugio, 41, 53, 81, 84, 85  
Rio della Foresta, 70  
Rochelle (La), 59  
Rhode Island, 8, 66, 82, 86  
Rodi, 15, 67, 82  
Roma, 10, 11, 30, 34, 35, 44, 47, 56, 58, 62,  
67, 86, 91  
Roma, palazzo Alberini, 47  
Rouen, 14, 15, 16, 34, 35, 36, 38, 42, 47  
Russia, 15, 91  
Sagres, 25  
Saint-Malo, 36  
Sakonnet Point, 86  
San Francesco, 66  
Saint-Dié des Vosges, 45, 57  
San Lorenzo, fiume, 56, 67  
San Lorenzo, golfo, 36, 66  
Sanlúcar, 36  
San Miniato, 66  
San Polo, 68  
Santa Margherita, 41  
Savona, 51  
Scizia (Russia), 54  
Schleswig-Holstein, 91  
Seine-Maritime, dipartimento, 38  
Selva di Lauri, 40, 52, 68, 72, 73  
Senna, 14, 43  
Seno Adriatico, 87  
Sicilia, 15, 32, 44, 47, 86  
Siria, 15, 82  
Sirti d'Armellino, 48  
Siviglia, 25, 28, 30, 32, 33, 34, 64  
Spagna, 13, 14, 15, 17, 23, 24, 25, 28, 36,  
38, 40, 42, 46, 63, 64, 70  
Staten Island, 8  
Stati Uniti, 49, 67  
Stretto dubitoso, 43, 66  
Tampico, 89  
Temistoclean (Città del Messico), 64, 90  
Terra dei Bretoni, 68  
Terra di mala gente, 53, 68, 87  
Terra Francesca, 59, 66, 68, 74  
Terranova, 9, 14, 34, 37, 38, 41, 49, 85, 88,  
90  
Toledo, 59  
Torino, 64  
Toscana, 11, 29, 32  
Tre figlie di Navarra (Le), isole, 68, 87  
Trinità (La), 66  
Tunisia, 32  
Upper Bay, 78  
Val di Greve, 9, 11  
Valencia, 30  
Vallombrosa, 52  
Vaticano, 61  
Vecchio Mondo, 56  
Vandoma/Vendome, 41, 76  
Venezia, 9, 23, 29, 30, 32, 33, 46  
Verrazzana, terra, 62, 63, 67, 68  
Verrazzano, istmo, 69, 73  
Verrazzano (Greve in Chianti), 7, 8, 11, 12,  
17  
Virginia, 40, 41, 59  
Virigliano di Sotto, 11, 12  
Weimar, 64  
Wolfenbüttel, 62  
Yucatan, 37, 62, 64, 66

---

Stampato in Italia nel mese di aprile 2015  
per conto di Phasar Edizioni



