

• B. — DELLE NAVIGAZIONI E SCOPERTE MARITTIME DEGL' ITALIANI
NELL'AFRICA OCCIDENTALE LUNGO I SECOLI XIII, XIV E XV.

Memoria di PIETRO AMAT DI S. FILIPPO (1).

I. Prime navigazioni degli Italiani oltre lo Stretto di Gibilterra. — II. Ammiragli ed altri uomini di mare genovesi al servizio di Francia, Inghilterra, Spagna e Portogallo. — III. Opinione del Medio-evo di poter, girando l'Africa, pervenire all'India. — IV. Navigazione dei fratelli *Vivaldi* nel 1291. — V. Scoperte genovesi delle Canarie di Madera e delle Azore. — VI. Esplorazione delle Canarie nel 1347 per opera di *Niccolò da Recco* e di *Angiolino dei Corbizzi*. — VII. Relazioni degli Italiani col Portogallo nel secolo XV. — VIII. Il principe *Enrico* ed i suoi grandi disegni. — IX. Il Capo Boiador. — X. Censo delle scoperte dei Portoghesi dal 1418 al 1460. — XI. Italiani al servizio del Portogallo *Bartolomeo Perestrelo* (1428). — XII. *Alvise Cadamosto* e *Antoniotto Usodimare* (1455-56). — XIII. *Antonio Noli* scopre le isole del Capo Verde (1460). — Pretesa identità del *Noli* coll'*Usodimare* combattuta. — XIV. Si difendono le ragioni del *Noli* nella scoperta delle Isole del Capo Verde. — Conclusione.

I.

Nella seconda metà del secolo decimoterzo la marineria italiana aveva toccato un cospicuo grado di perfezionamento. Le flotte di Pisa, di Genova e di Venezia padroneggiavano nell'Adriatico, nel Mediterraneo e nel Mar Nero. Le navi italiane facevano scala a tutti i porti d'Oriente e d'Occidente, moltiplicando dovunque gli scambi e spandendo i numerosi prodotti della fiorente industria delle nostre città. Oramai però non bastava più alla loro operosità l'antica cerchia entro cui per vari secoli erasi svolta la navigazione delle repubbliche italiane; d'altra parte le vie di terra aveano schiuso nuove correnti al traffico che versava i prodotti indigeni e quelli dell'Oriente nei mercati di Germania, di Francia, d'Inghilterra e delle Fiandre. Le relazioni poi che andavano sempre più estendendosi con i paesi dell'Asia centrale ed occidentale traevano quegli arditi uomini di mare a condursi fuori dello Stretto di Ceuta come allora chiamavano quello che noi diciamo di Gibilterra e di quivi, navigando a Occidente, giungere ai grandi empori dell'Europa centrale, Bruges e Anversa o drizzando le prue verso le costiere dell'Africa, tentare di tradurre in atto il concetto che l'antichità tramandava al medio evo, la navigazione per l'India.

II.

Il passaggio delle navi italiane per lo Stretto di Gibilterra e le accresciute relazioni di commercio con le nazioni occidentali, che ne fu conseguenza, fece anche meglio conoscere agli stranieri la perizia nautica e la

(1) La carta illustrativa sarà pubblicata nel prossimo fascicolo.

valentia guerriera dei suoi capitani marittimi, i quali aveano già acquistato presso quelli nominanza pel trasporto dei Crociati (1) in Asia ed Africa e pel potente soccorso che prestarono nella conquista di Terrasanta e nelle altre imprese contro i Musulmani. La reputazione delle flotte italiane cominciò anzi fin da quando Veneti, Pisani e Genovesi cominciarono quella lotta per terra e per mare contro i Musulmani che finì per respingerli dalle coste italiane costringendoli a difendere dalle nostre squadre i domestici focolari. Sono celebri nel secolo X e XI le imprese navali di Pisani e Genovesi sulle costiere spagnuole e africane. Ricordo la presa di Mehedia nel 1087, dove 400 bastimenti italiani montati da 30,000 marinari incendiarono nel porto la flotta araba, poscia misero a fuoco la città e strinsero d'assedio la fortissima cittadella che dovette arrendersi a patti. Jamêh principe Zirita che ne era Signore si obbligava a restituire tutti gli schiavi cristiani, aboliva tutti i diritti doganali per le navi italiane pagando per tributo di guerra 30,000 dinar o 400,000 delle nostre lire. Le vittoriose navi cariche di ricchissimo bottino facevano quindi ritorno in Italia (2).

Perciò in breve giro d'anni i nostri salirono in gran fama e vennero dai Principi cercati e preposti alle cose marittime degli Stati, e possiamo dire senza vanteria che le cose del mare erano nel XII, XIII, e XIV secolo in mano degli Italiani, e fra questi più specialmente dei Genovesi (3). A prova di quanto dico sta il fatto che la dignità di ammiraglio, istituita sul cadere del decimoterzo secolo in pressochè tutte le monarchie di Europa era sovente conferita a capitani di mare italiani. Anzi a titolo di curiosità storica e come fatto che dipinge i tempi accennerò che nonostante a inimicizia religiosa, l'esca dell'interesse o il genio avventuroso trasse sovente gl'Italiani al servizio di Principi musulmani. Sappiamo infatti che capitani e piloti nostri governavano le galee del celebre Saladino, e nei secoli XII e XIII non pochi condottieri italiani militavano sotto le bandiere di principotti dell'Africa settentrionale (4).

Ma tornando in Europa, la cronaca spagnuola di Compostella somministra chiare prove che l'influenza genovese si faceva sentire in Spagna fin dal secolo duodecimo, poichè, come racconta quel vecchio cronachista, trovandosi nel 1116 e 1120, la Spagna infestata dai Saracini, chiamava da Genova calafatti ed abili ufficiali che vennero accordati, e l'opera loro, e quella principalmente del valoroso ligure Ogerio, fu alla Spagna assai proficua (5).

I Genovesi Benedetto Zaccaria e Gil Boccanegra, fratello al celebre Doge Simone, furono ammiragli di Castiglia. Le storie spagnuole raccontano le ardite e fortunate imprese del Zaccaria e del Boccanegra: nel 1292 quello appiccò battaglia colla flotta del Re di Fez e gli prese tredici galere; dodici

(2) Anche prima delle Crociate le flotte italiane conducevano e riportavano da Terrasanta pellegrinaggi numerosi di Inglesi, Tedeschi, Francesi e Fiamminghi. — Così nel 1064 l'Arcivescovo di Magonza con prelati, baroni e famigliari tedeschi, fiamminghi e normanni che sommarono a 2000, vennero imbarcati a Giaffa sull'Armata genovese che li condusse a Brindisi. — AMARI, *Diplomi Arabi*, XIX.

(2) AMARI, *Diplomi Arabi*, XIX.

(3) Il Souza Holstein conviene che « Os Genoveses e Venezianos eram então os primeiros navegadores do mundo ». Conferencias celebradas na Acad. R. das Sciencias de Lisboa, ecc. I. 23.

(4) AMARI, *Diplomi Arabi*, XXI.

(5) *Giornale Ligustico*, 1874, V. 218.

ne affondò il Boccanegra nel 1345 combattendo contro i Marocchini; nel 1359 fu innalzato al comando di una potente squadra di 114 vele ed ebbe sotto i suoi ordini Lanzerotto Pessagno ammiraglio di Portogallo e tre galere del Re di Granata (1). Un altro Boccanegra per nome Ambrogio fu pure ammiraglio di Castiglia e venne nel 1371 spedito con dodici galere in soccorso del Re di Francia alleato di quella Corona. Ambrogio incontratosi nelle acque della Rochelle colla flotta inglese di trentasei grosse navi agli ordini del conte di Pembroke che andava al governo della Guienna, ne seguì una sanguinosa battaglia e nonostante la sproporzione delle forze il genovese riportò una splendida vittoria; ne furono trofei il Pembroke rimasto prigioniero insieme a molti baroni inglesi e parecchie navi affondate o prese.

Ma questi Genovesi che combattevano contro l'Inghilterra erano sovente cercati ed invitati agli stipendi dagli stessi Sovrani inglesi: non pochi esempi ne porge il secolo XIV. Così nel 1337 un Nicolò Usodimare era nominato vice ammiraglio e gli si ordinava di riunire la squadra per attaccare la flotta francese (2). Nell'anno seguente Giovanni Doria colle galere genovesi era per reale decreto mandato a combattere contro gli Scozzesi (3).

La storia di Francia medievale ricorda pure non pochi Genovesi che da quei Re furono investiti della suprema direzione delle cose marittime, e rilevasi dalle cronache contemporanee esser uso costante di tener ai servigi dello Stato squadre di galere genovesi; San Luigi e Filippo il Bello vollero sempre con esse rinforzare le loro flotte. Jacopo da Levanto per gli importanti servigi resi alla Francia in occasione delle Crociate si ebbe da Luigi IX la dignità di ammiraglio; questa venne, a detta del P. Anselme (4), poscia conferita nel 1297 a Benedetto Zaccaria; eguale dignità ottenne nel 1330 Antonio Doria che con cinquanta galere si condusse al soldo del Re di Francia per guerreggiare contro l'Inghilterra. La storia navale della Francia ricorda in quei secoli numerosi fatti di valore operati da navi italiane; ne scelgo uno fra molti. Nella battaglia navale dell'Ecluse, avvenuta il 1340 fra Inglesi e Francesi, era agli stipendi di Filippo Valois, un corsaro genovese per nome Barbavera, che capitaneava alcune galere parimenti genovesi. Egli attaccò con grande ardimento i grossi vascelli della flotta inglese, ne prese uno all'arrembaggio, e nella mischia cadeva ferito lo stesso Re Eduardo III. Senonchè la flotta francese benchè numerosa, essendo mal guidata, invece di seguire l'esempio ed i consigli del Genovese che raccomandava ai capitani di condursi in alto mare e combattere all'aperto il naviglio britannico, amarono meglio di chiudersi nel porto e quivi combattere all'ancora (errore funesto ripetuto nel 1800 ad Abukir) per cui ebbero a riportarne una sconfitta solenne (5).

Ma l'operosità degli uomini di mare italiani non si esercitò soltanto nei grandi Stati; essa si mostrò anche nei piccoli, e ad uno fra essi (al Portogallo) riesci assai proficua l'opera dei nostri navigatori e capitani, poichè alla loro scuola si formarono quei valenti scopritori portoghesi, che

(1) CAPMANY, *Memorias*, ecc.

(2) RYMER, IV, 728 e 769.

(3) RYMER, IV, 835.

(4) ANSELME, *Histoire de la Marine française*, I.

(5) GUIZOT, *Histoire de France*, II, 69.

guidati dal genio del principe don Enrico il Navigatore fecero salire il Portogallo al primato della potenza marittima e commerciale nei secoli XV e XVI.

Antiche relazioni pare che esistessero fra Liguri e Portoghesi fin dal secolo duodecimo, quando il conte Enrico di Portogallo, recandosi con i suoi alla Crociata (1103-4), si valse di navi genovesi per traghettarsi in Palestina (1). Verso la fine del decimoterzo secolo è accertato come il Re Dionigi teneva ai suoi servigi alcune galere genovesi, e per Lisbona si facevano vedere i suoi mercanti (2). Al principio del secolo seguente però, le vecchie relazioni fra il Portogallo e la Repubblica genovese si strinsero maggiormente, ed il naviglio ligure che conducevasi nell'Atlantico ai porti spagnuoli, francesi ed inglesi faceva scalo nei porti portoghesi ed in Lisbona principalmente. Nel regno di Dionigi III (1279-1325) vi comparve un cospicuo personaggio di Genova, per nome Emanuele Pessagno. Egli apparteneva a nobile famiglia ed espertissimo era delle cose marittime, per cui quel Re, che meditava di fornire il regno di una flotta da guerra per combattere i Mori testè espulsi dal Portogallo, pensò di prenderlo ai suoi servigi. Accettò il Pessagno, ed il 1° febbraio 1317, venne sottoscritta una Convenzione, le cui principali clausole suonavano così:

Emanuele Pessagno era nominato Ammiraglio di Portogallo a vita; alla sua morte la dignità passerebbe nei suoi discendenti diretti. Il Pessagno avrebbe anche la terra di Pedreira in Lisbona colle annesse proprietà, regalie, diritti e pertinenze. Egli prometteva dal suo canto per sè e pei suoi successori di servir bene e lealmente sulle galere genovesi, ed a richiesta del Re si obbligava di accompagnarlo anche nelle guerre terrestri. L'Ammiraglio ed i suoi successori sarebbero obbligati a tener sempre pronti venti Genovesi periti della navigazione in qualità di Alcadi (3) o Comiti di galera, i quali sarebbero pagati sempre quando fossero in servizio per conto del Re, con facoltà all'Ammiraglio di servirsene quando cessassero dal regio servizio.

Questa Convenzione ebbe pieno eseguitamento, ed Emanuele Pessagno, Ammiraglio di Portogallo, trovasi sovente nominato nelle guerre marittime del suo tempo. Dopo la sua morte, la dignità con tutti i diritti e privilegi annessi passarono al figlio Lanzerotto che ne riceveva conferma da Pietro I con lettera del 26 giugno 1357. L'ultimo Ammiraglio della famiglia Pessagno fu un altro Lanzerotto, il quale venne investito della dignità ereditaria, con atto del 13 agosto 1444, confermato con altro dell'11 novembre 1448. I citati documenti ed altri riguardanti i Pessagno, serbansi in numero di 19 negli archivi di Stato portoghesi (4). A compimento di queste no-

(1) HERCULANO, *Hist. de Portugal*, I.

(2) HOFFMANN, *Histoire du Commerce*, p. 400.

(3) Nota questo vocabolo che ora in Spagna s'intono Magistrato municipale e risponde al nostro *Sindaco*, mentre nel secolo XIV, serbava il significato di araba provenienza *Al Kaid* che significa Capitano di milizia, benchè in Portogallo, come si vede, venisse trasportato ad indicare un comandante di nave.

(4) La Convenzione venne inserita nell'opera di IGNAZIO GOSTA QUINTELLA, intitolata: *Anuaes da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1839-40, t. I, p. 18.

Il SOUZA HOLSTEIN ricordando *Micer Manuel Passanha* confessa *que os esforços d'este distincto genovez e dos seus successores ligraram bon resultado*, ecc. Vedi Primeira conferencia. A escola de Sagres, ecc. 23.

tizie gioverà soggiungere che la famiglia Pessagno, la quale tuttora esiste in Genova, trovasi pure in Lisbona sotto il nome trasformato di Pessanha ed uno dei suoi membri, non ha molti anni, siedeva nel Parlamento (1).

III.

Ma prima che i navigatori italiani al servizio di Stati stranieri si dedicassero ai viaggi di scoperte, vennero iniziati specialmente dai Liguri, parecchi tentativi di esplorazione lungo le costiere africane dell'ovest, e nelle isole di quella parte dell'Atlantico. A queste imprese avventurose non era estranea la credenza che il medioevo avea ereditato dagli antichi scrittori, potersi, cioè, costeggiando l'Africa occidentale raggiungere l'India. Questo lasciò scritto il Re Giuba nei libri geografici che andarono perduti, come ci attesta il geografo Solino vissuto nel terzo secolo dell'era volgare: « Juba igitur universae partis quam plurimi propter solis ardore perviam negaverunt, facta etiam gentium et insularum commemoratione, ad confirmandae fidei argumentum, omne illud mare ab India usque ad Gades voluit intelligi navigabile, Cori tamen flatibus (2). » Anche Gemino, contemporaneo di Cicerone, asseriva non doversi ritenere inabitabile la Zona torrida, mentre alcuni che vi pervennero la trovarono abitabile. Tutti i grandi geografi da Erodoto a Strabone ammisero la possibilità di circumnavigare l'Africa; lo stesso scrissero Plinio e Pomponio Mela. Più tardi, nel settimo secolo Giovanni Filippono (3), Isidoro di Siviglia (4) nell'ottavo, furono del medesimo avviso.

In Italia questa opinione vediamo tramandarsi dall'antichità al medioevo e mantenersi viva e costante fra i nostri dotti. Arroge le continue relazioni con gli Arabi, la cui lingua era intesa, parlata e scritta nelle nostre città commerciali (5) ed il contatto dei nostri mercanti che andavano in Oriente e degli Asiatici che frequentavano, gli scali di Amalfi, Genova, Pisa, Venezia, (6) dai quali poterono gl'Italiani attingere l'idea della forma triangolare dell'Africa e della probabile comunicazione con l'India; concetti che vediamo poi espressi nelle carte di Marin Sanudo, nel Portolano Mediceo, monumenti cartografici della prima metà del secolo XIV.

I primi che tentassero nel Medioevo di tradurre in atto il concetto vagheggiato dagli antichi di navigare all'India contornando l'Africa, furono i Genovesi. Gl'intrepidi Liguri erano famigliari con l'Africa assai prima del secolo decimoterzo. Il desiderio di dilatare il Cristianesimo e quello di avviare lucrosi traffici vi traeva missionari e mercanti, che non paghi, come i più, di dimorare nelle città principali della costa dell'Africa settentrionale, addentravansi nelle regioni più interne. In altro lavoro accennai come le repubbliche di Pisa e di Venezia avevano stipulato con i Sovrani del

(1) CANALE, *St. com.*, 487.

(2) SOLINUS — Cap. LX, 442.

(3) FILIPPONO, *De mundi Creatione* L. 4. c. 5. p. 153.

(4) ISIDORI Hispalensis, *Opera omnia*.

(5) Anche la Chiesa si adoperò moltissimo per lo studio delle lingue orientali, le quali dovevano essere lo strumento indispensabile per i missionari che andavano a predicare e diffondere il Cristianesimo in Asia ed in Africa.

(6) MURATORI, *Rerum It. script.* — AMARI, *Dipl. arab.* LXX LXXI, LXXXV, LXXXVI. — CANALE *St. di Genova*, I. 307.

Maghreb (Tripoli, Tunisi, Algeri e Marocco) alcuni trattati con i quali veniva garantito ai commercianti veneti e pisani il diritto di viaggiare per l'Africa riuniti in Carovane; dette convenzioni sussistevano prima del XIV secolo. In una leggenda del Planisferio di prete Giovanni da Carignano, che appartiene al principio del secolo XIV (1306) si fa cenno del commercio che si faceva dai genovesi in Sigilmessa ed in altre città africane interne da quelli frequentate, ed il Frate mendicante spagnuolo nella prima metà dello stesso secolo incontrava mercanti genovesi a 60 giornate dal Cairo nel Dongolah ossia nell'odierna Nubia (1).

Considerata la natura intraprendente dei Liguri e la nautica perizia non può revocarsi in dubbio che i loro commerci coll'interno dell'Africa e le navigazioni lungo le costiere occidentali fino al Capo Non (*Caput finis Gozolaë*) abbiano continuato per tutto il secolo XIII, non ostante il silenzio dei Cronachisti contemporanei. E qui parmi conveniente di notare una volta per sempre, che una quantità di esplorazioni marittime fatte specialmente a scopo di commercio non potevano trovar posto nelle pagine dei Cronachisti ufficiali e per trattarsi di private intraprese e per l'interesse che avevano di tener celata l'impresa, per tema che altri facesse loro concorrenza. Questo spiega il silenzio dei contemporanei Cronachisti intorno a fatti che ci furono rivelati da altri scrittori sincroni o che per fortunate induzioni dei moderni poterono venir assodati.

IV.

Verso la fine però del secolo XIII le cronache di Genova segnarono il fatto di una avventurosa navigazione intrapresa da alcuni suoi cospicui cittadini col disegno dichiarato di condursi nell'India costeggiando l'Africa occidentale; uno scrittore sincrono, Jacopo Doria, il continuatore del Cafaro, così accenna l'avvenimento. Nel mese di maggio dell'anno 1291 Tedisio Doria ed i fratelli Ugolino e Guido Vivaldi armavano due galere che provvidero d'ogni cosa necessaria per una lunga navigazione. I fratelli Vivaldi in compagnia di due frati minori e d'altri cittadini eminenti salparono da Genova ed uscirono dallo Stretto di Ceuta, col fermo disegno di recarsi nelle Indie a trafficare. Giunte le due navi al luogo detto Gozola (2) non se ne ebbe più contezza. Sin qui il cronista il cui racconto riceve conferma della testimonianza di altro scrittore contemporaneo, il celebre Pietro di Abano (1260-1316) che così ne discorre « parum ante ista tempora Ja-
« nuenses duas paravere omnibus necessariis munitas galeas qui per Gades
« Herculis in fine Hispaniae situatas transiere » (3).

A queste testimonianze di contemporanei si uniscono più tardi il navigatore Antoniotto Usodimare e gli annalisti Giustiniani ed Uberto Foglietta. Nella lettera del primo in data 12 dicembre 1456, ed in una della

(1) *Studi bibliografici e biogr.* 72. — DESIMONI, *Giornale Lig.* II, 45. — *Libro del conoscimento*, 57.

(2) Poichè questo nome sovente s'incontra nel presente lavoro giova ricordare che venne nel Medioevo applicato dai Cosmografi al Capo Non dalla vicina regione così chiamata. Gli arabi scrittori ne fanno sovente menzione; ecco quanto ne dice uno di essi, lo storico Ibn-Khaldun: « La provincia » di Sus serve di luogo di percorso ai nomadi dalle due tribù di Lamtha e dei Guezulah; i Lamtha « sono nel versante meridionale dell'Atlante, i Guezulah sono vicino alle sabbie del Deserto » *Bulletin de la Soc. de Géog.* — *Comptendu del Codine*, 1873, VI, p. 416.

(3) PIETRO D'ABANO, *Diff.*, 67, C. 107.

legghenda (N. 90) del medesimo così si racconta la navigazione dei Vivaldi: l'anno 1291 (Mss: torinese 1290) partirono da Genova due galere comandate da Vadino e da Guido de' Vivaldi, che vollero andare per levante ai paesi delle Indie: una delle due galere navigò poco oltre il Capo di Gozola (Non) e dette in un fondo secco, l'altra proseguì fino oltre il Golfo di Guinea e pervenne ad un luogo di Nigrizia di nome *Mena* poco lungi dalla foce del Senegal (1). I fratelli Vivaldi e le ciurme vennero quivi dagli indigeni sostenuti nè poterono più far ritorno in patria. Relegati in quelle lontane contrade, pare che alcuni di loro prendessero in moglie le negre senegalesi, poichè censessantaquattro anni dopo l'Usodimare vi conobbe due discendenti degli uomini che montavano le galere dei Vivaldi.

Gioverà qui ricordare una congettura del Canale (2). In un atto notarile del 26 marzo 1291, cioè due mesi prima che salpasse la spedizione accennata, sono registrati i nomi di due galere appartenenti a Tedisio Doria l'una chiamata *San' Antonio* e l'altra *Allegrancia* col quale ultimo nome vien chiamata anch'oggi una delle piccole Canarie, per cui lo scrittore genovese reputa probabile che il nome le venisse imposto da una delle galere montate dai Vivaldi di cui era appunto armatore il Doria. Ma senza insistere sul valore di congetture, delle quali in materia storica devesi usare assai sobriamente; abbondano le prove per poter assegnare ai navigatori genovesi, la scoperta delle Canarie in epoca anteriore o di poco posteriore alla spedizione dei fratelli Vivaldi.

V.

Le Isole Canarie a testimonianza di Diodoro Siculo erano visitate dai Fenici e furono ugualmente cognite ai Cartaginesi, ai Greci ed ai Romani dai quali ebbero l'appellativo di Fortunate. Il re Giuba nei suoi libri di geografia, ne faceva ricordo; Stazio Seboso, Plinio, Mela, Solino ne favellano nelle loro opere, ed i poeti latini sognarono nelle Canarie un luogo di delizie, un Eliso; per essi le Canarie furono ciò che per gli Spagnuoli del XVI secolo il paese d' Eldorado.

Nonostante l'opinione contraria di qualche scrittore, e fra questi del dotto portoghese Da Costa de Macedo (3), pare fuori dubbio che anche agli Arabi fossero note le Canarie da essi chiamate Isole Eterne (Khaledat) e che vi mantenessero relazioni di traffico. Questo fatto verrebbe confermato da ciò, che nella esplorazione compiuta nel 1341 da Nicoloso da Recco, gli indigeni numeravano alla maniera nostra colle cifre arabiche, ponendo, cioè, le diecine a destra dell'unità. È del pari certo però che dagli Eu-

(1) Giusta quanto riferisce il Frate mendicante spagnuolo, che visitava queste regioni nelle prima metà del secolo XIV, *Amenuum* era una grande città e dava il nome ad uno Stato molto popoloso e ricco. Il frate nel ricordare il fatto dei Vivaldi, aggiunge che l'equipaggio venne condotto in una città interna per nome *Graçiona* o *Grançiona* capitale di un impero o regno di ugual nome nel quale ai tempi suoi governava un Abd-el-Djelil ricordato nelle Cronache arabe. Jiménez de la Espada editore del libro del Frate mendicante cerca nelle moderne carte geografiche nomi che abbiano in quella regione africana qualche analogia con l'*Amenuum* e la *Mena* dell'Usodimare e cita *Miniana* e *Amina* al N. dei monti Kong, *Amauabea* verso le foci del fiume Tando, *Aminez* nella Costa d'Oro ad ovest del Rio Volta — *Libro del Conoscimento*, p. 61-63, 149-151, 177.

(2) CANALE, *St. com.* CXLIV, 310.

(3) « Memoria em que se pertende provar que os Arabes não conhecerão as Canarias antes dos Portuguezes ».

ropei le Canarie per alcuni secoli rimasero ignorate, finchè le navigazioni liguri lungo le coste africane condussero ad un nuovo scoprimento; di questo però non si è in grado di fissare la data precisa, benchè possa con certezza affermarsi che esso avvenne fra l'epoca della spedizione dei Vivaldi nel 1291, ed il 1341, data della menzionata esplorazione compiuta da Nicoloso da Recco e dall'Angiolino dei Corbizzi; più innanzi mi studierò di chiudere entro più ristretto limite la data di questa scoperta.

Vedemmo una delle Canarie portare il nome della nave di Tedisio Doria, *Allegrencia*; altra di dette isole chiamasi *Lanzarote* nome che le deriva da Lanzerotto Malocello (1) appartenente a nobile e potente famiglia genovese, il cui nome vedesi indicato a fianco di detta isola in carte nautiche del secolo XIV e del susseguente. Se però il Lanzerotto approdasse veramente alle Canarie, e vi venisse ucciso dagli indigeni, come lasciò scritto il Frate mendicante spagnuolo (2) o se soltanto in segno d'onoranza il suo nome venisse imposto all'isola dagli scopritori liguri, non è facile determinare. Ma ciò poco monta per la gloria dei Liguri i cui titoli a siffatta scoperta sono consegnati nel Portolano Mediceo del 1351, non che nella carta del 1367 dei fratelli Pizzigani dove vedesi a lato della Lanzarote dispiegato il vessillo genovese; comunque assai posteriore, poichè appartenente al 1455, concorda con i precedenti il Planisferio di Bartolomeo Pareto, nel quale tutti i paesi sottoposti al dominio genovese portano la bandiera della Repubblica, e a fianco della Lanzarote scorgesi la bandiera ligure con la leggenda latina *Lanzerotto Maroxello Januensis* (3). Il Canale, rovistando negli archivî patrî, potè mettere in sodo che un Lanzerotto Malocello vivente e di età maggiore nel 1330, era morto prima del 1384, per cui al medesimo si vorrebbe da lui attribuire l'onore della scoperta: il Desimoni, proseguendo le indagini del Canale, riuscì a trovare un altro Lanzerotto posteriore al primo, che servirebbe a conciliare le date che dal Canale si volevano riferire ad un solo (4). In quanto all'epoca della scoperta le divergenze sono grandi fra gli scrittori che trattarono la questione delle Canarie; dall'Avezac (5) che voleva farla risalire fino al 1275, al Canale ed al Kunstmann (6) che sono d'avviso di poterla fissare, il Genovese nella prima metà del secolo XIV, e più specialmente fra il 1318 (data del Portolano di Pietro Visconti, nel quale non è cenno delle Canarie) ed il 1351, il dotto bavarese poi fra il 1346 ed il 1351 c'è un tre quarti di secolo di differenza. Con buona venia del Kun-

(1) La famiglia Malocello era tra le più nobili di Genova. Fin dal 1099 trovasi il suo nome menzionato nelle Cronache patrie. Una donzella dei Malocello andò sposa nel secolo XIII ad uno dei Giudici d'Arborea in Sardegna. I Malocello ebbero fra il 1214, ed il 1240, undici Consoli, un Podestà dettero a Lucca, un altro a Bologna, alla Chiesa due Vescovi. — L'albergo Malocello era situato nel Quartiere di San Lorenzo. — (DESIMONI, *Giorn. Lig.* I, 231). Nel 1414 trovò che i Malocelli erano anzi di, visi in due Alberghi, che s'intitolavano di San Lorenzo e di S. Pietro. — Ascheri: *Note storiche*, ecc. p. 2.

(2) *Libro del Conosimiento*, 50.

(3) Ebbi la fortuna nello scorso del 1877, di riconoscere fra un numero di vecchie carte nautiche ritrovate in un ripostiglio della Biblioteca del Collegio Romano, il prezioso Planisferio di Bartolomeo Pareto che dopo la morte dell'abate Andres ritenevasi smarrito. — Vedi il cenno che ne detti nelle *Memorie della Società geografica*. Roma, 1878, p. 54-61.

(4) DESIMONI, *Giorn. Ligustico*, I, 225.

(5) AVEZAC, *Notice des découvertes du Moyenâge*

(6) CANALE, *St. comm.* CXLVI, 312. — KUNSTMANN, *Africa, vor den Entdeckungen der Portugiesen*.

stmann non posso assolutamente accettare le sue date, mentre abbiamo l'esplorazione delle Canarie compiuta nel 1341, cioè cinque anni prima dell'epoca che egli vorrebbe assegnare allo scoprimento delle medesime. Nemmeno mi persuade il Canale; l'argomento da lui addotto che le Canarie, non essendo segnate nel Portolano del Visconti del 1318, non potevano a quel tempo essere scoperte, è più specioso che sodo. Infatti, come ben avvertiva il Desimoni (1), i cartografi medioevali, uomini per lo più di pratica anzichè di scienza, copiavano ed imitavano le carte antecedenti, e passavano sovente molti anni prima che una nuova terra scoperta venisse in esse disegnata. Oggi stesso, con tanto avanzamento di scienza e agevolezze di informazioni, passano mesi ed anni prima che una nuova scoperta venga registrata nelle opere geografiche e segnata nelle carte. Ma vediamo che ne dicono i contemporanei.

VI.

Vedemmo già come Pietro d'Abano ricorda le due galere genovesi che sullo scorcio del decimoterzo secolo passarono oltre lo Stretto di Gibilterra. Nella relazione di Nicoloso da Recco circa il suo viaggio alle Canarie compiuto nel 1341 sono indicate « Isole volgarmente dette le ritrovate » (2). Il Petrarca nel suo libro de *Vita solitaria* dettato nel 1346 così discorre delle Canarie :

« Nè eccettuo le Isole Fortunate, poste all'estremo occidente, come « quelle che sono a noi più vicine e meglio note, lontanissime dalle Indie « e dal Polo, ricordate da molti scrittori e principalmente dalla musa lirica di Orazio. Colà a memoria dei nostri padri (*patrum memoria*) approdava una flotta di guerra genovese e Papa Clemente VI, investiva testè « della sovranità di quelle isole un principe (3) del quale ignoro qual sorte « gli sia toccata in quel suo regno fuori dell'Orbe. So bensì che di quelle « isole si raccontano molte cose, dalle quali si palesa quanto poco loro convenga l'appellativo di Fortunate. Del rimanente le genti che l'abitano « paiono compiacersi nella solitudine; sono di costumi selvatici e poco « dalle bestie dissimili, per cui più per istinto di natura che per elezione « vivono isolate, o meglio, vanno errabonde per quelle solitudini in mezzo « alle fiere ed in compagnia dei propri armenti » (4).

La frase del Petrarca *patrum memoria* esclude onninamente che la scoperta sia avvenuta ai tempi dell'illustre poeta, ma deve riportarsi ad epoca anteriore alla sua nascita che avvenne nel 1304. Perciò può ritenersi che la scoperta delle Canarie per opera di navigatori genovesi abbia avuto luogo nell'ultimo decennio del secolo XIII.

L'Avezac, la cui autorità in queste materie è di grandissimo peso, propugnò press'a poco le stesse idee qui esposte. Egli soltanto farebbe risalire, come sopra ho accennato, fino al 1275 la predetta scoperta, ma parmi spinta troppo indietro, nel che trovomi d'accordo col Desimoni, che siffatte questioni trattò con acume ed erudizione non comune (5).

(1) *Giornale ligustico*, I, 230.

(2) *Insulas quas vulgo repertas dicimus...* — CIAMPI Seb. *Monumenti di un manoscritto autografo*, ecc. 54.

(3) Don Luis de la Cerda conte di Claramonte, che veniva dal Papa investito della Signoria delle Canarie con Bolla del 15 novembre 1344. — RAYNALDI. *Annales ecclesiastici*, ad annum 1344.

(4) PETRARCA. *De Vita Solitaria*.

(5) DESIMONI. *Giornale ligustico*, I, 224-229.

Posteriore alla navigazione infausta dei Vivaldi ed al scoprimento delle Canarie deve collocarsi quello di Madera e delle Azore. È vero che niuna relazione ci pervenne, nè cenno di sorta trovasi negli scrittori contemporanei intorno a siffatte scoperte; ma non mancano altri argomenti per provare, doversi agli Italiani la prima cognizione di dette isole. Infatti esse trovansi per la prima volta designate nella citata mappa laurenziana, o Portolano Mediceo del MCCCLI dove Madera ed il gruppo delle Azore trovansi collocate con sufficiente esattezza alla rispettiva loro latitudine e longitudine, comunque non fosse a quei tempi introdotto nelle carte l'uso dei gradi. Altra prova (e parmi la più soda) della priorità italiana in queste scoperte si deduce dal fatto, che tutti i nomi delle predette isole come quelli delle Canarie registrati nel Portolano sono italiani o genovesi (1). Non posso dunque accettare l'opinione del Major, che i genovesi scoprissero le dette isole per conto di Stato straniero, cioè del Portogallo, argomentandolo dal trovarsi, come vedemmo, il Pessagno ed altri capitani genovesi al servizio di quel regno (2); poichè se la scoperta fosse stata fatta da capitani genovesi a servizio del Portogallo, è certo che i nomi imposti sarebbero stati portoghesi, come avvenne più tardi nei viaggi di scoperta di altri Italiani al servizio di quel regno e specialmente del Noli nella scoperta delle Isole Capoverde.

Ma se non giunse fino a noi notizia certa dell'epoca del primo scoprimento e degli scopritori delle Canarie, di Madera e delle Azore, ci è pervenuta la relazione di un viaggio alle Canarie compiuto un cinquant'anni dopo alle Canarie per opera del genovese Nicoloso da Recco (3) e di Angiolino dei Corbizzi fiorentino (4). Questa relazione, rimasta sconosciuta fino al nostro secolo, venne data in luce nel 1826 da Sebastiano Ciampi, attribuendola al principe dei nostri novellieri, che l'avrebbe dettata in latino

(1) Nomi delle isole africane del Portolano Mediceo, 1351.

CANARIE	Lallegranza	MADERA	Porto Feno
	Lanzaroto		Insula de lo Legname
	I. de vegi marini		In. desertia
	I. de Forte Ventura	AZORE	Insule de Ventura sive de Colombis (S. Giorgio, Fayal).
	Canaria (Gran Canaria)		Ins. de Brazi (Terceira)
	L'inferno (Teneriffe)		Insule de Cabrera (San Michele e Santa Marina).
	Cerri (Lobo)		
	Ins. senza ventura		
	Ins. de li parme.		

(2) In a foreign service, while we have the evidence that such service was rendered by Emanuel Pezagno to the King of Portugal — MAJOR, 151.

(3) Chi fosse questo Nicoloso da Recco non rilevasi dalla relazione latina a noi pervenuta; è nota però la famiglia, che pare avesse sua origine a Recco, piccolo paese sulla riviera orientale di Genova. Nel 1346, cinque anni dopo il viaggio avanti descritto, un Nicolò da Recco sedeva nel Consiglio degli Anziani. Non saprei se fosse lo stesso nostro viaggiatore: nel 1372 si trovava un Enrico da Recco e nel 1376 un altro Nicoloso da Recco faceva parte del Collegio degli Speciali in Genova. Si ricorda nel 1380 un Tommaso Recco notaro guelfo fattosi ghibellino; quivi pure appare nel 1429, un Giovanni notaro guelfo e nel 1487, Raffaele di Quilico padron di Galea ed altri non pochi di questa casata occuparono posti nel Consiglio degli Anziani ed in altri onorevoli uffici della Repubblica. Finalmente nel 1528, i da Recco, che trovavansi anteriormente ascritti alla nobiltà genovese, vennero aggregati all'Albergo Cibo. — ASCHERI, *Not. st.*, 59-60. — DESIMONI, *Gior. ligustico*, I, 263.

(4) Angiolino dei Corbizzi apparteneva ad una distinta famiglia di Firenze, oggi estinta. Alla medesima apparteneva il celebre Monaco dei Corbizzi, Patriarca di Gerusalemme (m. 1203) ed autore del Ritmo « De Recuperata Ptolemaide » — MARTI G.: *Memorie storiche di Monaco dei Corbizzi*.

dietro notizie mandategli da mercanti fiorentini dimoranti in Siviglia. Ecco in succinto il racconto del Boccaccio. — Alfonso IV re di Portogallo fece allestire nel 1341 due navi e le muniva d'ogni cosa necessaria per una lunga navigazione. Le ciurme erano composte di Genovesi, di Fiorentini, di Castigliani e di Spagnuoli d'altre provincie; il comando delle navi era affidato a Nicoloso da Recco e ad Angiolino dei Corbizzi sopra accennati. Preso il mare, dopo alcuni giorni di navigazione le due navi trovarono alcune isole, che alla descrizione parrebbero Lanzerote, Canaria e Ferro; quivi sbarcati notarono la bellezza delle forme e la robustezza degli abitanti. Eran essi coperti di certi grembiulini o di calzoni fatti di fibra di palma, altri di pelle caprina. Fu notato che numeravano alla maniera nostra, ponendo la decina a destra dell'unità (1); ciò confermerebbe l'opinione del Richter e di altri che gli abitanti delle Canarie discendano dai popoli Canari appartenenti alla razza berbera. La discendenza delle antiche popolazioni Canarie dalle tribù berbere dell'Africa settentrionale ha ricevuto nuova conferma dagli studî che lo spagnuolo Padron ed il francese Berthelot fecero intorno ai geroglifici incisi sovra roccie vulcaniche di quelle isole. Berthelot riconobbe quei caratteri per numidici o libici e tali pure li dichiarava il generale Faidherbe. Nel 1876 in molte parti dell'Africa furono incontrate iscrizioni con caratteri somiglianti, p. e. a Sus e nel Sahara; e ad essi rassomiglia assai la scrittura dei moderni Tuareg o, come essi si chiamano, Imosciagh. La iscrizione libica di Tugga scoperta dal Faidherbe contiene un centinaio di parole con caratteri leggibili; settanta ne contiene una iscrizione scoperta nelle Canarie dal Berthelot. Finora però la lettura ed interpretazione di questi caratteri è un desiderio; appena vennero decifrati i nomi propri ed il segno indicante, *figlio di*. È da sperare che lo studio dei varî dialetti discendenti, dall'antico berbero come il Kebailo, ed il Tuareg (2) possano condurre alla interpretazione delle antiche iscrizioni libiche. Nemmeno sono d'accordo gli scrittori sull'epoca in che le razze berbere occupassero le Canarie. Se però, come pare, le iscrizioni sono libico-puniche, lingua discendente dal fenicio, se ne potrebbe far rimontare l'origine all'epoca delle navigazioni cartaginesi ed alla spedizione di Annone. A titolo di curiosità ricorderò, che il Simonin pretende di aver trovato, vicino ai Laghi Superiori americani, caratteri geroglifici somiglianti a quelli scolpiti nelle roccie vulcaniche delle Canarie, e si domanda se questo gruppo d'isole e l'America non potessero in antico formare un gran continente poscia sommerso (3) per uno di quei cataclismi adombrati nell'antichità dall'Atlantide di cui è parola nella *Crizia* di Platone e in altr

(1) Ecco i nomi numerali: 1 Nait — 2 Smetti — 3 Amelotti — 4 Acodetti — 5 Simusetti — 6 Sesetti — 7 Sati — 8 Tamatti — 9 Alda-morana — 10 Morava — 11 Nait Marava — 12 Smatta-marava — 13 Amierat-Marava — 14 Acodat Marava — 15 Simusat Marava — 16 Sesatti Marava, ecc. — GIAMPI Seb. *Monumenti*, ecc. 59.

(2) I Scelluk del Marocco chiamano *tamazight* la loro lingua e *tamascek'* è dai Tuareg indicato il loro idioma che s'accosta ai dialetti parlati nella catena dell'Atlante Il francese Hanoteau ha pubblicato una grammatica assai pregiata della lingua *tamascek'*, ed altra del Kebailo. È pure assodato che la scrittura dei Tuareg chiamati *tafinek'* (vocabolo che contiene il nome dei Fenici primi colonizzatori di quelle regioni) è eguale sottosopra a quella adoperata, nelle iscrizioni che gli scienziati chiamarono *libiche*. — VIVIEN St. MARTIN, 491-92. — HOVELACQUE: *Linguistique*, 194.

(3) BARKER WEBB e SABIN BERTHELOT. *Histoire naturelle des îles Canaries*, tom. I, p. I. — FRITSCH. in PETERMANN'S, *Mittheilungen, Ergänzungsheft*, N. 21. — *Bulletin* de la Sociedad geografica de Madrid, tom. I, N. 3 e 6.

scrittori anche anteriori, come Omero ed Esiodo. Su di che Humboldt, osserva che ove pure non voglia ammettersi la provenienza egiziana del mito dell'Atlantide, esso per lo meno rimonta a sei secoli innanzi l'Era volgare (1). Ma tornando alla relazione del Certaldese, appare che le case vedute dal da Recco nelle nuove isole erano fabbricate di pietre squadrate con sufficiente arte e coperte di solido legname. Nel centro di un tempietto sorgeva una statua di pietra, che raffigurava un uomo nudo con in mano una palla; la statua venne poscia caricata dai marinari sopra una delle navi e sbarcata al ritorno in Lisbona (2). L'isola parve ben coltivata; abbondava di grani, di frutta e specialmente di squisiti fichi. Seguendo a navigare, gli esploratori incontrarono un'altra isola, nel cui mezzo torreggiava un altissimo monte, sulla cui vetta appariva un certo biancore (quodam album) e sembrava ai marinari di raffigurarvi una grossa antenna, cui fosse appesa un'ampia vela, la quale lenta lenta si alzava e si abbassava quasi fosse mossa dal vento. Credettero ad un prodigio, e mancò loro l'ardire di scendere a terra. Questo racconto pare evidentemente accennare al famoso vulcano o Picco di Teneriffa, sovra la cui cima, come avviene nel Vesuvio, si agita ed ondeggia una colonna di fumo biancastro, che allo spirare dell'aria prende le più strane e capricciose forme. Non è perciò da meravigliare, riportandosi specialmente a quei tempi, se le attonite menti di rozzi marinari scambiarono il fumo del vulcano per una candida vela agitata dal vento. La relazione di Nicoloso da Recco ci dipinge i nativi assai meno selvatici della fama che ne correva allora pel mondo, della quale fecesi eco il Petrarca nello squarcio da me sopra riportato. Nessun motivo più esistendo per prolungare il soggiorno nelle isole scoperte Nicoloso da Recco con il fiorentino fermò di partire. Le due navi furono caricate di pelli di capra, di sevo, d'olio di pesce e di legname da tintura; presi quindi a bordo quattro indigeni, fecero vela pel Portogallo. Approdavano felicemente in Lisbona ed al Re furono presentati gli indigeni e venne fatta relazione della compiuta navigazione, la quale, se non corrispose alle speranze di grossi lucri, fece conoscere quell'arcipelago, intorno al quale per le favolose e dorate descrizioni dei poeti Greci e Latini e per le stramberie che ne dissero alcuni geografi antichi, si aveva nel medio evo una nozione incerta e piena di errori.

Dalle cose fin qui discorse appare chiaramente, che la scoperta e cognizione delle Canarie fu opera dei navigatori liguri e cadono perciò le pretese di Baschi ed Andalusi nel 1393, nonchè quella del barone normanno de Bethencourt nel 1402 nella cui relazione appunto si tien parola di un Castello costruito da Lanzerotto Malocello (3). Anzichè scoprimenti, questi non sono che tentativi di colonizzazione di regioni che da un secolo e più erano state ritrovate e intorno alle quali erasi adunata sufficiente messe di

(1) COSMOS. I. 151.

(2) Non pochi scrittori arabi fanno menzione di statue di pietra e di bronzo esistenti nelle Isole Khalefat descrivendone gli atteggiamenti, ed il significato. Alcune di queste, appoggiandosi ad una vecchia leggenda araba, sarebbero state innalzate da Dul-Garnain nome che gli Arabi davano ad Alessandro il Macedone. EDRISI, IBN-HAUCAL, IBN-EL-WARDI, BAKUI ed altri ripetono il racconto delle statue. Da Costa de Macedo, 49-75.

(3) « Un vieux Chastel que Lancelot Maloiseil avait jadis fait faire à ce que l'on dit. » — MARGRY. *Les navigations françaises, ecc.*

informazioni come aveva fatto fra gli altri il da Recco nella sua relazione, che ci pervenne in grazia di avere trovato un uomo dotto che ne avesse tramandato il racconto.

Alle navigazioni italiane fanno seguito quelle dei Catalani e dei Francesi. La critica storica non ha ancora impresso il suggello della sua approvazione sui numerosi racconti che corrono intorno alle medesime: io credo che non debba tutto negarsi, resecandone le chimeriche fioriture che gli scrittori per un malinteso amor patrio vollero intarsiarvi. Così nulla vieta di credere alla navigazione compiuta dal catalano Jaime Ferrer *al Riu de l'or* (5° al sud del Capo Non) (1) viaggio senza alcuna conseguenza per la cognizione della costa d'Africa, poichè non si ebbe mai più novella del Catalano e della sua galera. Ma del fatto della partenza non havvi motivo di dubitare, poichè trovasi attestato da una leggenda inscritta nella celebre Mappa catalana del 1375 data di poco posteriore alla predetta navigazione, e nell'*Itinerarium Antonii Ususmaris* del 1455, documento del quale occorrerà parlare a distesa più innanzi, quando sarà discorso delle navigazioni dell' Usodimare.

Maggiore rumore si fece intorno alle navigazioni dei Dieppesi, che in quell'epoca passavano per i migliori marinai delle coste nordiche di Francia. A credere gli storici (assai posteriori di quell'epoca) di queste navigazioni quei di Dieppe sarebbero giunti nel 1364 fino alle coste di Guinea e precisamente fra Sierra Leone ed il Capo Palmas ed ivi avrebbero innalzato uno stabilimento (Comptoir) cui posero nome, in memoria della patria lontana, *Petit Dieppe* (2). Se queste navigazioni avvennero, pare a me che la data ne sia stata assai anticipata. A ogni modo i fautori di queste antiche navigazioni sono sprovvisti di documenti autentici e sincroni per provare i pretesi viaggi: essi dicono che ciò avvenne per essere periti nel famoso incendio della città di Dieppe nel 1694. A noi spiace che ciò sia avvenuto, per la luce che forse si sarebbe potuto trarre circa questioni, che tanto interessano la storia della geografia medioevale, ma è certo che senza documenti e con mere ipotesi non si possono costruire storie di navigazioni e di scoprimenti: a ogni modo, se i navigatori di Dieppe, sulle orme dei Genovesi, fecero qualche tentativo di colonizzamento nelle isole africane, non oltrepassarono certamente il Capo Non poichè quanto al *Comptoir* del *Petit Dieppe* da essi stabilito a Sierra Leone è oramai assodato trattarsi di uno stabilimento commerciale che i Francesi vi eressero nel secolo XVII. (3). In quanto alla storia romanzesca del Mss. pubblicato dal Margry intorno ad una pretesa navigazione in Guinea compiuta dal capitano Giovanni Prunaut nel 1364, francamente dichiaro che anche indipendentemente

(1) È fuori contrasto che nei secoli XIII e XIV la marina catalana emulava l'italiana per nautica valentia, per operosità commerciale e per guerresche imprese. — È noto altresì che l'Isola di Majorca specialmente era un vivaio di Cartografi e di Piloti abilissimi, cui ricorrevano sovente le altre nazioni, e donde il Portogallo trasse profitto quando volle iniziare, sotto la direzione di don Enrico il Navigatore, quelle memorabili esplorazioni che condussero alla scoperta del Capo di Buona Speranza.

(2) Non tengo conto della insostenibile affermazione del Cauchy, intorno ad una esplorazione dell'Africa centrale compiuta nel secolo XIII, da mercanti della Rochelle penetrandovi per il Gambia e pel Senegal. — CAUCHY. *Droit maritime international*. Paris, 1862, I, 269

(3) ESTANCELIN. *Recherches sur les voyages des navigateurs normands en Afrique*. — AVEZAC. *Recherches sur la découverte des pays situés dans la côte occidentale d'Afrique*. — MARGRY. *Les navigations françaises et la révolution maritime du XIV au XVI siècle*. 13-70. — MAJOR. *Life of Prince Henry* XXV-LI. — GRAVIER GABRIEL. *Recherches sur les navigations européennes*, ecc.

a altre ragioni che potrebbero allegarsi di critica storica e paleografica, e mostra abbastanza l'apocriefità la corrispondenza scambiata fra il Mayor e il signor Luciano di Rosny, che ne traeva copia in Londra dal manoscritto posseduto da un William Carter misterioso ed irreperibile.

Facendo qui le mie riserve intorno alle navigazioni francesi medioevali nelle costiere dell'Africa occidentale, io non intendo negarle ricisamente; anzi riconosco che negli scritti di alcuni valentuomini e specialmente in quelli del D'Avezac, del Margry e del Gravier trovo indizi non spregevoli che accennano a navigazioni tentate in quei mari da Normanni e Bretoni, ma, ripeto, mancano le prove, mancano i documenti sincroni che le attestino, per cui in materia storica credo non possono accettarsi per veri i fatti per ciò solo che sono probabili, o perchè fondati sovra una vaga tradizione.

VII.

Vedemmo sopra, sull'autorità di scrittori portoghesi, esistere qualche relazione fra Italia e Portogallo fin dal secolo XII. Queste man mano andarono crescendo collo svolgersi della potenza marittima delle nostre repubbliche e collo spandersi del commercio italiano, il che fu causa fra i due popoli di contatti più frequenti e di molteplici interessi. Dall'epoca che le navi genovesi e veneziane, uscendo dallo Stretto di Gibilterra, intrapresero la navigazione delle coste di Francia, di Fiandra e d'Inghilterra, il Portogallo e Lisbona principalmente divenne uno dei luoghi di approdo di dette navi che poscia unite per lo più in squadre facevano vela per Bordeaux, Calais, o per Ostenda e Anversa, e per Londra e Southampton a seconda degli obbiettivi del commercio.

Intanto Lisbona nel decimoquarto secolo diventava un gran centro del commercio europeo. Nel 1332 il Senato veneto aveva segnalato ai suoi mercanti la convenienza di avviare traffichi con Lisbona. Sotto Pietro I e Ferdinando suo successore i Genovesi erano in Lisbona numerosissimi e tenuti come la nazione più favorita (1). Dal Portogallo gl'Italiani ritraevano la cera e le cuoia; il sevo di Lisbona era preferito al siciliano. Le navi italiane poi v'importavano le spezie, le sete ed i panni fiorentini.

Col sorgere del secolo XV cominciano i Fiorentini a comparire su proprie navi per commerciare col Portogallo. Firenze dopo l'acquisto di Pisa e di Livorno, pensò di emanciparsi dalla servitù dipendente dalla sua situazione mediterranea, per cui senza porti e senza naviglio era costretta a caricare le proprie merci e valersi delle galere genovesi o veneziane. Fu adunque suo primo pensiero di armare alcune galere, il che le riuscì assai agevole colle genti marittime del territorio pisano. Il Magistrato dei Consoli del Mare, cui stava a cuore l'incremento della navigazione e del commercio fiorentino, ordinò e seppe creare due squadre di navi, quella di Levante e quella di Ponente: in guisachè nel 1426 liberavasi dall'obbligo di caricare su navi genovesi le merci destinate per Ponente.

Nel 1429 due galere fiorentine si presentavano la prima volta in Lisbona, una al comando di Piero Vespucci (un ascendente di Amerigo), l'altra di

(1) HOFFMANN. *Histoire du Com.*, 401-402.

Bernardo Carneseccchi; le capitana Luca di Maso degli Albizzi, cui dal Re Giovanni (Joao I) furon fatte le più liete accoglienze; ebbero franchigia di ogni gabella e dei diritti d'ancoraggio come si praticava colle nazioni più favorite; venne concesso ai marinari ad ai mercanti di entrare con merci nella città ed anche armati (1). I Fiorentini fin dal secolo XIV mandavano a Lisbona pannilani, tele, sete ed altre merci, vi mandavano anche il grano di maremma, di prezzo più mite del siciliano, ma anche assai inferiore per qualità (2). Così furono stabilite le prime relazioni commerciali dirette tra Firenze ed il Portogallo che continuarono poscia per tutto il secolo XV e XVI e da questo fatto ebbe origine quell' accorrere di numerosi Fiorentini che tanto si adoperarono in servizio dei sovrani portoghesi nei viaggi e nei commerci come Vespucci, da Empoli, Corsali, Piero Strozzi, Sassetti, Vecchietti ed altri.

Mentre dunque il Portogallo cominciava a dilatare i suoi commerci e perfezionava la sua marina per prepararla ai grandi destini cui era chiamata, comparve l'uomo provvidenziale che doveva mostrargli la via a superare gli ostacoli per raggiungere l'India.

VIII.

Il fondatore della potenza marittima del Portogallo fu il principe Enrico soprannominato il *Navigatore*. Egli era il quinto figlio del re Giovanni I e della inglese Filippa di Gaunt, figlia al duca di Lancaster e nipote perciò di Enrico IV, Re d'Inghilterra. Egli nasceva nel 1394, e venne educato a tutti gli esercizi cavallereschi che sviluppano il vigore ed il coraggio. L'ingegno pronto e l'amore per lo studio lo fecero ben presto distinguere fra tutti i fratelli e si riposero in lui grandi speranze che non fallirono. Nel 1415 cominciò a dar prove di valore e perizia nelle cose militari e marittime, segnatamente all'assedio e presa di Ceuta dove ebbe la parte principale. Il Re suo padre in guiderdone di sua bella condotta lo volle armare cavaliere. Negli ozî della pace dedicavasi con grande entusiasmo alla studio delle matematiche, dell'astronomia e delle discipline geografiche, alle quali pose un amore fervente, tantochè per meglio applicarvi cercò un luogo solitario, ove in mezzo ai cari libri e nella conversazione di pochi dotti potesse tutto dedicarsi allo studio della Natura che a lui dovea più tardi svelare tanti segreti.

All'angolo sud-ovest dell'Europa si protende nell'Atlantico una piccola penisola rocciosa e sterile, sovra cui si innalza il promontorio di Sagres (il Sacrum promontorium dei Romani); sul vertice del medesimo si stende un vasto pianoro, donde l'occhio spazia sull'immenso Oceano, che batte con i suoi flutti le scogliere del Capo San Vincenzo; nei fianchi del promontorio apronsi due piccole baie quella di Belise ad ovest, l'altra di Sagres ad est, le quali offrono approdo e rifugio alle navi. Questo fu il luogo prescelto da don Enrico per suo soggiorno, e qui visse pressochè l'intera sua vita, assorto nello studio e nella preghiera, poichè fu uomo

(1) Nell'Archivio delle Riformagioni (Biblioteca nazionale di Firenze) trovasi il manoscritto intitolato: *Giornale di bordo di Luca degli Albizzi Capitano delle galere di Ponente*. — *Archivio storico italiano*. Appendice N. 13, 95-110.

(2) BALDUCCI PEGOLOTTI IN PAGNINI *La Decima*.

assai religioso; quivi con mirabile costanza, coronata dal più fausto successo, ordinò e diresse quel meraviglioso piano di esplorazioni, che mentre contribuirono tanto all'avanzamento della cognizione del globo, preparavano a Vasco de Gama la rotta dell' India, e gettavano le fondamenta della grandezza marittima e coloniale del Portogallo.

Prima però di procedere all'attuazione del grande disegno, da prudente e savio qual era, volle don Enrico preparare ogni cosa per renderne la riuscita agevole e sicura. Raccolse perciò da ogni banda informazioni sull'interno del Continente africano, sulla natura dei commerci e intorno alle condizioni sociali e politiche dei suoi abitanti; lo stesso fece per le regioni occidentali poste vicino all'Oceano, che dai confini del Marocco si stendono fino alla Guinea. All'epoca della presa di Ceuta (1415) molte notizie avea attinto dai Mori, altre più tardi si procurò dai prigionieri Azenaghi, che le caravelle portoghesi recavano a Lisbona; seppe anche far tesoro delle relazioni che mercanti e navigatori veneti, genovesi e missionari italiani potevano fornirgli; poichè è noto che non le sole costiere di Tunisi, d' Algeri e del Marocco costoro frequentavano, ma per ragioni di commercio o per diffondervi il cristianesimo si addentravano anche nelle regioni interne. Non è più una vaga ipotesi che i nostri mercanti si spingessero nei secoli XIV e XV nelle regioni che gli Arabi chiamavano Ard-el-Maghreb, cioè ne paesi al di là del Marocco e fin a Tombuttù. (1)

In Sagres don Enrico adunò gran copia di manoscritti, fra i quali non dimenticò le relazioni dei viaggiatori italiani del secolo XIII e XIV, e le opere cartografiche dei nostri cosmografi, che erano senza contrasto le migliori che a quei tempi si conoscessero. Volle quindi don Enrico propagare lo studio della geografia e della nautica, istituendo in Sagres una specie di scuola e chiamandovi ad insegnare fra gli altri il majorchino maestro Giacomo, che era in voce di valente cosmografo e di uomo assai versato nelle nautiche discipline. — Apprestata in tal guisa ogni cosa per l'attuazione dei suoi disegni, con l'anno 1418, s'iniziarono le esplorazioni marittime dei Portoghesi; che senza interruzioni continuarono fino nel 1460, anno della morte del Principe; furono poscia, dopo una non breve sosta, riprese dai re portoghesi e proseguite fino a raggiunger l'India nel 1498.

L'opera di don Enrico il navigatore si può così riassumere: perfezionamento della cartografia e della nautica; esplorazione di 170 miglia delle coste occidentali dell'Africa; grande aumento del traffico e colonizzamento dei paesi scoperti. A quest'opera tanto feconda concorsero non pochi Italiani, la cui esperienza nautica, ed il genio intraprendente venne saputo sfruttare dal Principe don Enrico, che fedele al suo motto « *Talent de bien faire* » seppe anche trovare gli uomini per condurre a buon fine le imprese meditate.

(1) Oltre quanto ne ho discusso in principio della presente memoria (§ III) vedasi nelle mie biografie dei *Viaggiatori Italiani* la notizia sul fiorentino Benedetto Dei, che fu a Tombuttù fra il 1470 e il 1473. Ivi trovansi addotti alcuni argomenti che confermano essersi gl' Italiani fin dal secolo XV condotti per negozio fino a Tombuttù.

Studi bibliografici e biografici sulla storia della geografia in Italia. Roma, tip. Elz. 1875, in 4° 70-73.

IX.

Gli storici portoghesi antichi e moderni che trattarono delle imprese marittime iniziate da don Enrico, fanno merito a Gil Eannez di aver per il primo doppiato il Capo Bojador nel 1433. E qual più qual meno con i colori più smaglianti e chiamando in sussidio tutte le risorse della retorica ci descrivono le lotte sostenute dal Portoghese contro i venti e le onde e per vincere l'orrore superstizioso delle ciurme che la prima volta s'inoltravano nel *mar tenebroso*. Ora da quanto fu sin qui discorso e da ciò che dirò in appresso parmi che sia da annoverarsi questa fra il numero di quelle leggende, le quali solleticando quella che il Vico chiama la *boria delle nazioni* dall'ambiente popolare in cui nacque venne trapiantata dagli scrittori delle cose patrie nella storia. — Un valente vice-ammiraglio francese non ha esitato di battezzare la storiella di Gil Eanez per una leggenda ridicola e assurda. (1). Il proverbio portoghese: *Quem passará o cabo de Não ou voltará ou não*, può provare la trepidanza di giovani marinari come erano in allora i Portoghesi. Joao de Barros scrivendo della prima navigazione dei Portoghesi a Porto Santo nel 1418, confessa che i suoi compatriotti non erano in quel tempo molto addimesticati col mare, e che tutta la scienza nautica si limitava a navigare lungo le coste non perdendo mai di vista la terra (2). Da ciò alla pretesa di essere stati i primi a oltrepassare il Capo Bojador ognun vede quanto ci corra. Ma nè il Capo Non, nè il Bojador potevano essere uno spauracchio ai vecchi marinari liguri e veneziani avvezzi a solcare l'Atlantico; ed anche senza tener conto delle eccezionali navigazioni dei Zeno alle Feröe ed alla Groelandia, e del Quirini nelle estremità della Norvegia, il naviglio veneto e ligure fin dal XIII secolo frequentava le costiere inglesi e fiamminghe, e sulla costa africana le navi genovesi, come vedemmo, navigavano nelle latitudini del Capo Bojador. Questi fatti che già parmi aver assodato con l'autorità di scrittori contemporanei vengono confermati luminosamente dai monumenti cartografici sincroni e ci conducono a formulare eguali conclusioni, essere cioè il Capo Non e quello di Bojador ben noti agli Italiani se non prima, certo nel secolo XIV, e cadere quindi la pretesa priorità portoghese in siffatte navigazioni.

Uno sguardo ai portolani e mappamondi italiani più stimati di quella età ci mostra che il Capo Non era conosciuto sotto il nome di *Caput Finis Gozole* traendo il nome, come sopra ho indicato, dalla tribù berbera dei Guezulah che vagava nelle regioni prossime al capo. Il *Caput Finis Gozole* è segnato nella carta di Prete Giovanni di Carignano (Firenze, Archivio di Stato) anteriore al 1333. Fin dal 1351 il Portolano mediceo (Firenze, Biblioteca Nazionale) segna il *Cavo de Non*. — Col nome di *Caput Finis Gozole* lo disegnavano i fratelli Pizzigani nel 1367 nella Carta che serbasi nella Parmense in cui leggesi pure il nome del *Caput Finis Africe et terre occidentalis* col quale accennasi il Capo Bojador; uguale indicazione trovasi pure nella Carta di Francesco Pizzigani del 1373 (Ambrosiana di Milano). Il Capo Bojador è

(1) Gravier — 37.

(2) Joao de Barros. Da Asia, Dec. I. Cap. I. p. 6.

indicato col suo nome attuale nella Carta d'anonomo italiano del 1410 (Napoli, Museo Nazionale) e con quello storpiato di *Biacedor* nel Portolano del veneziano Giacomo Giraldi dell'anno 1426, dove vedesi pure delineata la navigazione per rombi alle Isole di Madera, alle Azore ed alle Canarie.

Lascio da parte le Carte nautiche straniere e specialmente la catalana del 1375 (Bibl. nazionale di Parigi) che nomina il Capo Buyetdor, come quella del majorchino Guglielmo Soler del 1385 (Firenze, Arch. di Stato) e l'altra del 1413 di Mecia de Viladestes: non parlo nemmeno della navigazione del Frate mendicante spagnuolo che prima del 1345 doppiava il Capo Bojador (*Buider*) sovra un bastimento di Mori, fatto che, a mio avviso, non può oramai revocarsi in dubbio da chiunque legga senza prevenzioni il libro del *Conoscimento* (1). Per concludere su questo argomento, dall'esame dei monumenti cartografici del secolo XIV è confermato in modo inoppugnabile che la costiera d'Africa fino al Capo Bojador era conosciuta, anzi nel Portolano mediceo del 1351, vedesi delineata con sufficiente esattezza anche il Golfo di Guinea. Di fronte a questi fatti può egli concepirsi che le navi italiane, le quali fin dal cadere del secolo XIII avevano iniziato le esplorazioni delle coste occidentali dell'Africa, che frequentavano le Azore, Madera e le Canarie (queste ultime tanto vicine al continente che Fuerteventura ne dista 75 miglia italiane e 60 appena la Lanzarote), si arrestassero al Capo Bojador come innanzi la Gran Muraglia della Cina?

X.

L'anno 1415 segna il principio delle spedizioni portoghesi iniziate per ordine e sotto la direzione di don Enrico. I primi tentativi non furono fortunati; un nuovo esperimento venne fatto nel 1418 da Zarco e Vaz di Texeira, gentiluomini della casa del Principe, senonchè una furiosa tempesta gettò le caravelle sulle spiagge di Porto Santo e per alcuni anni quindi il naviglio portoghese si limitò a scorrere per quelle acque già frequentate dai Genovesi, e fu appunto in una di queste navigazioni che i predetti capitani approdarono nel 1420 all'*Isola de lo Legname* segnata nelle carte e portolani dei Cosmografi italiani del secolo precedente; per cui don Enrico volle conservato il nome che portava tradotto nella parola portoghese *Madeira*. — Su di che è bene di tener presente (e ne fan fede gli stessi scrittori portoghesi) che il Principe portoghese era provvisto di carte nautiche, nelle quali era tracciata la costiera occidentale dell'Africa in parte o integralmente come vedesi nella celebre mappa Laurenziana del 1351, e gli arcipelaghi dipendenti che formano i gruppi di Madera, delle Azore, delle Canarie e del Capo Verde. È storicamente accertato che l'Infante don Pietro, fratello di Enrico il Navigatore, avendo visitato nel 1426 Venezia, ebbe in dono dalla Signoria un esemplare del libro di Marco Polo ed una mappa geografica, che egli regalava al fratello, nella quale erano disegnate le costiere occidentali dell'Africa e le isole adiacenti. (2) Più tardi negli ultimi anni dell'operosa sua vita don Enrico commetteva al Camaldolese Fra Mauro una copia

(1) Libro del *Conoscimento* 49-51.

(2) Candido Lusitano 319-320.

del celebre suo Mappamondo, che giunse infatti in Portogallo verso il 1459, e confermò nella mente del Principe il concetto tanto vagheggiato, ma che egli non doveva vedere compiuto, della navigazione fino all'India, girando l'estremità del continente africano.

Finalmente nel 1433 un ardito marinaio di Lagos, Gil Eanez riusciva a doppiare il temuto Capo Bojador e riconobbe per trenta leghe al di là le costiere africane. Nuño Tristam girò nel 1441 il Capo Bianco (vicino al 21° lat. N.) e nel 1443 visitò la Baia d'Arguin. Fra il 1444 e 1445 hanno luogo le due spedizioni del capitano Lanzarote, del quale si discorre verso la fine della presente scrittura. Nuño Tristam, già nominato, giunge nel 1446 alle foci del Senegal (16° lat. N) e pel primo approda al Capo Verde; nell'anno seguente avanza oltre il Rio Grande; (e sulle sponde di un altro fiume che oggi porta il suo nome (Rio di Nuño Tristam) perde la vita in un combattimento con gl'indigeni. Alvaro Fernandez prosegue nel 1448 le scoperte e tocca il 9° di lat. N. nelle vicinanze di Sierra Leona. Di queste esplorazioni portoghesi fu storico ufficiale Gomez Eanez de Zurara, Cronachista maggiore del Regno e Guardiano maggiore della Torre do Tombo, dove in allora, come oggi, sono raccolti i Grandi Archivi del Portogallo. I paesi scoperti in questo periodo dai Portoghesi furono visitati nel 1455 e 1456 dai nostri Cadamosto ed Usodimare, ai quali dobbiamo se i medesimi furono fatti conoscere all'Europa e presero il posto che loro spettava nella storia dei viaggi e della Geografia; poichè la Cronaca di Guinea del Zurara giacque manoscritta e sepolta negli Archivi portoghesi fino ai nostri tempi, in cui per opera del visconte di Carreira e del Santarem vide la luce in Parigi. Le esplorazioni di questo periodo, che abbraccia l'intera vita del Principe Enrico, si chiudono con lo scoprimento delle Isole del Capo Verde (1460) per opera del genovese Antonio da Noli.

Certo non avanzarono molto in questo primo stadio delle esplorazioni i scopritori portoghesi, poichè impiegarono trentatré anni per riconoscere le spiagge dell'Africa occidentale che si stendono dal Capo Bojador al 9° di lat. N, in vicinanza di Sierra Leona. È d'uopo però tener conto delle condizioni della nautica a quei giorni, della costruzione primitiva ed elementare delle navi, sulle quali i naviganti si affidavano per gettarsi nella vita avventurosa dei viaggi lontani. Passando poi ad un altro ordine di idee, non bisogna dimenticare le condizioni in che trovavasi le scienze fisiche ed astronomiche, le quali offrivano due strumenti soltanto per agevolar l'opera degli uomini, la bussola e l'astrolabio. — Questo era ben poco, se gettiamo uno sguardo a noi d'intorno ed esaminiamo le stupende creazioni della moderna industria navale ed i sussidi che la scienza può oggi fornire agli esploratori del mare. Le ubbie e le credenze fantastiche che correvano nel medio evo fra i naviganti, i supposti pericoli di mostri, di acque innavigabili, di climi incompatibili coll'esistenza dell'uomo, queste ed altre strambe opinioni intorno al *Mar tenebroso*, che l'antichità avea tramandato, dovevano far grande impressione nelle timide menti delle ciurme e moltiplicare gli ostacoli, rendendo l'opera dei Comandanti assai malagevole e rischiosa.

(Continua).