

F. — LA COLLEZIONE DI CARTE NAUTICHE DI T. FISCHER. (1)

Nota del professore F. PORENA.

È noto ai cultori della Geografia e soprattutto a quelli della storia di essa, come, fin dal 1881, l'editore Ferdinando Ongania, di Venezia, dava opera a pubblicare una raccolta di facsimili delle più interessanti carte generali e particolari del Medio Evo, di origine italiana ed esistenti negli archivi e biblioteche italiane. Il mezzo di riproduzione per esse adoperato fu la fotografia, la quale oltre la incosciente e però più sicura fedeltà, offre il vantaggio, come si è veduto in pratica, di rilevare meglio e rendere anche più evidenti le linee e i caratteri, tanto che non di rado è occorso di poter leggere qualche nome nella copia che era riuscito indecifrabile nell'originale.

Il dottor Teobaldo Fischer, che diresse l'impresa, tanto per la scelta delle carte, quanto per la loro esatta riproduzione, è che con singolare acume, dottrina e pazienza si applicò a decifrarle, rende col presente libro un semplice conto de' risultati ottenuti col suo lungo studio ed amore. Ma sotto sì modesto titolo si comprende un'opera di gran polso, che reca un validissimo contributo alla storia della Geografia nel Medio Evo. Egli distingue i risultati delle sue ricerche in due classi: alcuni d'argomento generale, che possono dirsi altrettante dotte monografie su alcuni punti della storia della Geografia e Marineria; altri più speciali, che costituiscono delle vere annotazioni alle singole carte. L'interesse, specialmente dei primi capitoli, in cui sono svolte le questioni generali, oltrechè dal valore scientifico di essi, è accresciuto per noi Italiani dal soggetto e dallo scopo di essi. Gli argomenti, come vengono enunciati dai titoli, sono: « La parte che ebbero gl'Italiani nella storia delle scoperte medioevali; Influsso degli Italiani nello sviluppo de' popoli europei abitanti nell'Oceano; Le relazioni commerciali degli Italiani coll'Europa di N.O; L'Europa di N.O secondo i cartografi italiani; Età delle carte lossodromiche: Origine e natura delle carte lossodromiche; I cartografi italiani del Medio Evo. »

Le conclusioni a cui egli arriva convergono tutte a dimostrare fino all'ultima evidenza il primato degli Italiani nella navigazione, nella marineria, nel commercio, nelle scoperte, nelle descrizioni geografiche, nella cartografia, su tutti i popoli europei dal secolo VIII al XV. Con imparzialità pari alla dottrina egli difende questa tesi in generale e in particolare, non

(1) *Sammlung mittelalterlicher Welt- und Seekarten italienischen Ursprungs und aus italienischen Bibliotheken und Archiven herausgegeben und erläutert von Dr. THEOBALD FISCHER; Venedig, Verlag von Ferdinand Ongania, 1886.*

solo contro il Santarem e il Major, ma anche contro il suo grande concittadino, il Peschel, a cui non risparmia le osservazioni e i rinfacci, quando ve lo costringa il suo amore sincerissimo per la verità. Quindi noi dobbiamo, oltre che ammirazione e p'auso allo scienziato, eziandio gratitudine e simpatia al giusto estimatore e rivendicatore delle nostre glorie nazionali. Veramente, a non esagerare, tale rivendicazione era già stata fatta, e dal Peschel stesso e da dotti lavori di alcuni valenti scrittori italiani, specialmente dal Desimone (1) e dall'Amat di S. Filippo (2), ma il Fischer ai costoro argomenti aggiunge forza collo studio comparativo delle carte, e quindi il suo lavoro vale a rendere più sicuro e solido il *monumento*, per usare la frase dell'ultimo dei citati scrittori, *che più eterno del bronzo sta a perenne ricordanza del primato marittimo e commerciale dell'Italia nei secoli che han preceduto la scoperta del nuovo mondo*.

Fra le varie collezioni di monumenti geografici che si sono composte in questi ultimi anni, quella dell'Ongania è esclusivamente italiana. Vi si comprendono, è vero, una carta catalana e una araba, ma esse presentano indubitabili caratteri dell'influsso italiano (3). Il primato artistico e scientifico dell'Italia negli ultimi secoli del Medio Evo e negli esordi dell'età moderna non fu mai posto in dubbio da alcuno. Ma il primato geografico fu gittato in ombra dall'impresa posteriori degli altri popoli, e quindi è stato possibile al Santarem (4), al Major (5), e al Cordeiro (6) persino di negarlo. La priorità degli Italiani nella navigazione, commercio, esplorazione del mondo orientale è fuori di discussione. Dove si è cercato di intorbidare le cose è nelle scoperte del lato occidentale. Le fonti per questi viaggi occidentali sono più scarse e non sono state usufruite che recentemente. Pure non è più lecito il dubitare che gl'Italiani furono i primi a sboccare nell'Oceano e dilungarsi, al S. per le coste occidentali africane, e al N. in Fiandra, in Inghilterra, e poi in Norvegia, in Islanda e fino in Groenlandia. Che le Canarie fossero scoperte prima del 1341 dai Genovesi, oltre gli altri argomenti, vi è quello dedotto dalle carte marine, le quali tutte mettono sull'isola Lancerota lo stemma di Genova (7).

(1) Atti della Società Ligure di Storia patria, V.

(2) Studi bibliografici e biografici sulla Storia della Geografia in Italia; Memorie della Soc. Geog. It., 1878; e altrove.

(3) L'idea d'una simile raccolta l'ebbe verso la fine del passato secolo il Formaleoni, ma vi rinunciò per una ragione molto individuale, perchè, egli dice, *l'esperienza mi ha convinto che non frutto potrei raccogliere dai miei sudori*. UZZELLI, Studi bibliografici e biografici, ecc., pag. 326.

(4) Recherches sur la priorité de la decouverte de pays situés sur la côte occidentale d'Afrique, Paris, 1882.

(5) Prince Henry, surnamed the Navigator, London, 1868.

(6) L'Amérique et les Portugais, 1875.

(7) Secondo l'Amat di S. Filippo la scoperta dovette avvenire prima del 1308, Boll. della S. G. I. gennaio, 1880.

A questo proposito avremmo però da notare come il chiarissimo autore parlando dello scopritore di quell'arcipelago, Lanzasoto Marocello, lo dica un provenzale italianizzato. Ora il Marchese Amat di S. Filippo ha provato ad evidenza l'origine italiana di esso e della sua famiglia, di cui sono memorie a Genova che risalgono fino al 1090 (1). La scoperta delle Azzorre e di Madeira prima del 1351 è autenticata dal Portolano Mediceo, su cui i nomi sono tutti italiani, e i più, genovesi. Anzi il Fischer per una sua convinzione, attinta alla conoscenza dell'abilità nautica e della cartografia italiana, ritiene che gl'Italiani, sul principio del secolo XV toccassero di volo qualche punto della terraferma americana, e che a tale passeggera scoperta si riferisse quell'isola *Antillia*, posta in molte carte all'O. delle Azzorre. Il Toscanelli pose quest'isola Antillia circa il 60° O. da Lisbona e quindi quasi alla longitudine di San Domingo; Martin Behaim la pose al 20° da Lisbona. Colombo si giovò dell'Antillia per far sperare in essa una sosta al suo gran viaggio. Così gl'Italiani, con queste loro scoperte del secolo XIV e del principio del XV, prepararono, avviarono, giovarono le susseguenti, operate dai Portoghesi e dagli Spagnoli. Ed anzi le prime scoperte di questi due avventurosi popoli furono ottenute sotto il comando d'Italiani. Basti perciò ricordare il sommo Colombo.

Al qual proposito l'autore si rivolta al Peschel, il quale nella sua « Storia della Geografia » tentò di infirmare l'originalità e la grandezza di Colombo e di oscurarne l'italianità. Egli veramente s'impegna solo a chiarirne l'italianità (2). Quanto al merito, sarei per dire trascendente, di Colombo, è inutile cercare qualche documento che possa autenticarlo. Che altri avesse prima di lui vagheggiato di giungere alle Indie per l'occidente, che altri sulle antiche e recenti dottrine intorpo alla forma generale della Terra avesse recato degli argomenti in favore di questo viaggio, se non si sapesse di positivo, si dovrebbe presumere da chi conosca le condizioni della navigazione e della scienza nel secolo XV. Ma tra un semplice desiderio, o una vaga opinione, e una ferma convinzione sta un abisso, a varcare il quale basta solo la forza del genio. E che in Colombo l'idea di giungere in Oriente per l'Occidente fosse la più chiara e la più fissa, sta a provarlo tutta la sua vita, venti anni più, venti anni meno (3) poco importa, consacrata intieramente all'attuazione di essa. Siffatta grandezza non si certifica, si apprende per un'attitudine soggettiva, e fa veramente pena come

(1) Boll. della S. G. I., 1880, pag. 66.

(2) Quanto all'originalità e alla grandezza di Colombo, essa fu difesa con equanimità e vigore degni del soggetto dal professore Dalla Vedova nell' *Avvenire* di Padova, 15 agosto 1857, coll'articolo « Cristoforo Colombo e il signor Oscarre Peschel ».

(3) Il Peschel con computi che non raggiungono la chiarezza diminuisce di 20 anni la vita di Cristoforo Colombo quale è assegnata dai biografi di lui.

uno spirito eletto al pari del Peschel sia riuscito inferiore a questa prova. Quanto all'italianità, a sostenere la quale sorge il Fischer, ben inteso che non si tratta del luogo di nascita che è fuori d'ogni sana discussione. La questione si aggira sulle fonti da cui Colombo avrebbe attinte le sue nozioni teoriche e pratiche che gli servirono di scorta a formare il suo gran piano. Ora giustamente osserva il Fischer, che Colombo si basò principalmente sulle carte e memorie del suo suocero Perestrello, e conclude così che l'ispirazione di lui fu prettamente italiana.

Quanto all'influsso degli Italiani sui popoli dell'Europa occidentale, l'autore conviene apertamente e sostiene con sagaci osservazioni quanto già avea stabilito il Desimoni, che, cioè, gl'Italiani, e principalmente i Genovesi, furono i maestri delle popolazioni più marinarie della Spagna, cioè delle Asturie e della Galizia, che fin al secolo XII, tribolate dalle escursioni saracene, non osavano neppure bagnarsi in mare, ma nei mesi propizi alla navigazione abbandonavano la costa per rimpiazzarsi nell'interno. I Genovesi scacciarono i Saraceni, rassicurarono quei popoli, loro insegnarono a navigare e a costruirsi bastimenti. Il medesimo avvenne del Portogallo, quando, sul principio del secolo XIV, Lisbona liberata dai Mori fu arredata in modo da formare la grande stazione navale del commercio fra il Mediterraneo e la Fiandra e Inghilterra. Il re Dionigi, volendo rendere marinari i sudditi del suo piccolo regno, chiamò a tal uopo i Genovesi, tra cui quell'Emanuele Pessagno, nella cui famiglia rimase per più di un secolo ereditaria la dignità di ammiraglio portoghese. In seguito furono al servizio dei Portoghesi Niccoloso da Recco, Angiolino de' Corbizzi (Fiorentino), Usodimare, Perestrello, Antonio da Noli, Cadamosto (veneziano), ecc., che guidavano i Portoghesi alle prime scoperte sulle coste occidentali dell'Africa. Il principe Enrico fece venire carte e libri dall'Italia per dirigere la grande impresa della navigazione alle Indie.

Anche della Francia può dirsi che maestri nella navigazione le furono gl'Italiani. Intiere squadre di Genovesi furono a servizio di S. Luigi e di Filippo il Bello. Iacopo da Levanto fu l'ammiraglio di S. Luigi nelle crociate. Poi furono capi della marina francese Benedetto Zaccaria e Antonio Doria. Il più famoso di tutti però fu Giovanni Verazzano, che compì sotto Francesco I la famosa spedizione dell'America del N. E.; pure all'Inghilterra fu maestra l'Italia! Nel 1292, quando volle spedirsi una solenne ambasciata al Re di Persia, essa fu guidata da Genovesi. Tacendo di altri minori, basti ricordare i due fratelli Giovanni e Sebastiano Cabotto, de' quali l'ultimo fu a capo di tutti gli stabilimenti di navigazione e costruzione, e l'anima della *Società di navigazione*, fondata nel 1551. Solo per la Germania è da farsi un'eccezione: poichè questa, avendo innanzi a sè due mari me-

diterranei (il Mar del Nord e il Baltico), ebbe occasione e incentivo a sviluppare in essi una navigazione e una marineria indipendente dall'italiana. I centri di quest'attività furono, com'è noto, le città anseatiche. Dietro una accurata e sagace analisi delle carte conclude il Fischer, che Londra, Brügge e Anversa erano gli estremi limiti N.-E. della navigazione italiana, e nello stesso tempo gli estremi limiti S.-O. di quella delle città anseatiche.

Quanto al tempo, finora tutti hanno asserito, dietro il Peschel, il quale in questa sua asserzione seguì il Guicciardini, che nel 1318 le prime navi italiane (veneziane) giungessero a Anversa. Ma da un documento pubblicato da G. M. Thomas (1) risulta che nel 1273 Venezia già commerciava colla Fiandra. Pel commercio coll'Inghilterra il più antico documento risale al 1306 e fu estratto dal Desimoni dall'Archivio di Stato a Genova. Ma dalla speditezza con cui fu condotto il viaggio e dal non esservi nella relazione alcuna parola che indichi si trattasse di una novità, l'autore deduce, che la navigazione da Genova alle Fiandre e all'Inghilterra doveva essere incamminata fin dalla metà del secolo XIII. E a sostegno di ciò egli cita anche Dante (2).

Quale i Fiamminghi tra Gazante e Bruggia
Temendo il fiotto che inver lor'avventa
Fanno lo schermo perchè 'l mar si fuggia..

Ora su questa citazione avremmo da osservare che l'autore ha in essa adottato una delle tante varianti proposte al primitivo e genuino *Guizzante*, credendo sulla fede di alcuni commentatori, che Dante volesse lì indicare il villaggio Cadsand (Sluis). Ora il professore Dalla Vedova, fino dal 1865 nel suo scritto « Gli argini della Brenta ai tempi di Dante » e di nuovo nel 1878 in una Memoria alla R. Accademia de' Lincei « Intorno all'interpretazione di due nomi geografici della Divina Commedia, » ha luminosamente provato che il villaggio indicato dal poeta è *Wissant*, attualmente nel territorio francese, presso il capo Gris Nez, tra Boulogne e Calais. Difatti Giovanni Villani (3) narra che Re Edoardo d'Inghilterra « da Bologna in su lo mare (Boulogne-sur mer) ne venne a *Guizzante* (*Wissant*)... e poi a Calese (Calais). » Inoltre le dighe cominciano in realtà a poca distanza da Wissant; e quindi Dante colla sua solita precisione indicò i due capi di esse, e non è presumibile che alludesse a Cadsand (ora Sluis) che si trova in un punto intermedio, anzi piuttosto vicino all'estremità di Bruggia (Brügge).

Passando ora a dare un cenno intorno a ciò che l'autore dice delle carte nautiche, diremo, come egli seguendo in ciò il Breusing, le designi

(1) Abhandlungen der Münchener Akademie, XVIII, 1875.

(2) Inferno XV, 4-6.

(3) Cronaca fiorentina, lib. IX, c. 68.

col nome di *lossodromiche*, e come, per determinarne il tempo e il modo d'origine, risalga agli esordi della navigazione italiana. Questa, prima delle carte, adoprò i *portolani*, i quali in principio non erano già carte, sibbene libri, che contenevano la descrizione delle coste, simili ai *peripli* degli antichi. Rispetto ai portolani egli dimostra: 1° che fin dalla prima metà del secolo XII ve n'erano, positivamente del Mediterraneo occidentale, e presumibilmente di tutto quel mare; 2° che al principio del secolo XIV essi erano giunti a tal perfezione che poco in appresso vi fu aggiunto, ad onta che frattanto si fosse introdotta la bussola. Egli dimostra assai probabile che gl' Italiani in questo approfittassero degli antichi peripli conservati a Bisanzio. Nel che consente col Fiorini, ma non già in quanto questo egregio scrittore (1) sembra ammettere, che cioè gl'Italiani apprendessero da Bisanzio l'arte di far le carte nautiche.

Per un gran pezzo i portolani italiani di poco progredirono, e soltanto allora migliorarono notevolmente e cangiarono essenzialmente, quando l'uso della bussola permise di aggiungere alle distanze anche le direzioni che mancavano affatto ai peripli antichi. Ma la bussola, mentre giovò a perfezionare i portolani, suggerì anche l'idea di un altro sussidio, quello cioè delle carte nautiche, introdotte e sviluppate le quali, i portolani divennero meno utili, e quindi furono trascurati e decaddero. A fissare pertanto l'origine delle carte è indispensabile la ricerca della introduzione della bussola.

Gli studi dell'autore su questa grande questione si riducono a queste conclusioni: che l'uso dell'ago magnetico, o posto sopra un galleggiante, o sospeso sopra una punta, risale per lo meno al principio del secolo XIII; esso però serviva soltanto come un estremo sussidio per ritrovare la direzione della stella polare. Talora potè anche esser messo in relazione colla rosa dei venti, ma sempre straordinariamente allo scopo di orientare quest'ultima.

La vera scoperta di Flavio Gioia ossia la vera scoperta della bussola, consiste nell'aver congiunto indissolubilmente l'ago magnetico alla rosa dei venti, in modo che questo doppio strumento divenisse un esatto e continuo indicatore della direzione. Quanto sia grande il valore e il merito di questa scoperta bastano a provarlo la rivoluzione che seguì nella marineria e nella navigazione, e più in specie il perfezionamento de' portolani e l'origine delle carte lossodromiche.

Queste carte, com'è noto, furono costruite appunto sul solo fondamento della bussola. Su di esse si tracciavano molte rose di venti, i cui raggi convergenti e divergenti ricoprivano tutta la carta come una ragnatela. Secondo le direzioni verificate e controllate da più e più viaggi

(1) Proiezioni delle carte geografiche pag 648.

si rappresentarono le carte, e tali rappresentazioni, a cui costantemente lavorarono più generazioni di esertissimi marinai, raggiunsero una perfezione che solo è stata superata dai più recenti progressi. Queste carte, che generalmente diconsi *nautiche*, furono dal Peschel chiamate *carte da bussola* (Kompass Karten), perchè costruite coll'osservazione della bussola. Ma il Breusing in un dottissimo articolo (1), in cui ha con grande profondità e finezza spiegato lo scopo e la ragion d'essere di tali cate, propose designarle col nome di carte *lossodromiche*. Difatti esso con moltissima sagacia ha osservato, che i navigatori italiani, mirando a ritenere praticamente la retta che indicasse la via da un punto all'altro della superficie terrestre, cercavano in realtà la lossodromica rettilinea, quella stessa che poi scientificamente trovò il Mercatore colla sua proiezione a sviluppo cilindrico. Fra i tanti meriti dei navigatori italiani de' secoli XIV e XV, osserviamo di volo, sta dunque anche quello di aver intuito e proposto il problema che fu risolto soltanto verso la fine del secolo XVI. Che poi il merito dell'introduzione di queste carte e del loro sviluppo sia esclusivamente degl'Italiani è pure provato luminosamente dal Fischer colla più dotta disquisizione che, per non dilungarci di soverchio, dobbiam tralasciare, con rammarico, di riassumere. Non possiamo peraltro ritenerci dal ricordare, come il suo principale argomento sia la priorità del tempo nelle carte italiane, la prima delle quali risale nientemeno che alla prima metà del secolo XII, ed è quella della Sardegna, la quale, come indicò l'illustre nostro Michele Amari, dovette esser presente ai cartografi della Corte di Ruggero II che composero il mappamondo di Edrisi, e che fu certamente opera de' Genovesi o de' Pisani (2).

Dei cartografi italiani del Medio Evo è da premettere, che in Italia la cartografia sviluppò sotto l'impulso dei bisogni della navigazione, mentre altrove essa fu solo una conseguenza di studî cosmografici e teorici. Anche in Italia, però, non mancarono di questi cartografi scientifici, e di più i migliori tra i pratici presero qualche nozione dalle dottrine e le amalgamarono colle moltissime dell'esperienza. Tali furono, oltre fra Mauro, Giovanni Carignano, Bartolomeo Pareto, Cristoforo Bondelmonti, il Guidalotti, ecc. Sempre però il maggior numero fu di marinai, capitani, scopritori, quali Andrea Bianco, Antonio Millo, Bartolomeo Sonetti, i due Colombo, i due Cabotto, Alvise Cadamosto, Antoniotto Usodimare, i Benincasa, il Maggiolo, l'Agnese. La più antica carta è quella summenzionata di Sardegna, usufruita dal mappamondo di Edrisi: a lei succede quella posseduta dal cavalier Tomas Luxoro a Genova, probabilmente di un Veneziano, che fu pub-

(1) Zeitschrift für wissenschaft. Geographie, Bd. II. S. 129.

(2) Vedi BOLLETTINO della S. G. I, 1872, pag. 9.

blicata in facsimile e dottamente commentata dal Desimoni e dal Belgrano (1), che la ritengono del principio del secolo XIV.

A queste d'incogniti autori seguono quelle di cartografi noti. I più antichi fra questi sono: Giovanni da Carignano, Pietro Visconti, Marino Sanudo. Seguono: l'incognito autore, probabilmente genovese, dell'atlante marittimo mediceo, i fratelli Pizzigani, l'incognito autore della carta portante la data del 1384 a Parigi, Nicolò de Combitiis. Nel XV secolo cresce il numero de' cartografi italiani, soprattutto a Genova e a Venezia. Tra i più celebri sono: Giacomo Giraldi o Ziraldi, Andrea Bianco, Cristoforo Bondelmonte, i due Beccaria Francesco e Battista, Fra Mauro, i Benincasa, ecc.. Nel secolo XVI il numero cresce ancor più e tra i primi vanno menzionati Alberto Cantino, i Maggiolo, Leone Pancaldo (uno de' compagni di Magellano) e Battista Agnese.

Quanto alle dichiarazioni analitiche delle singole carte, ci limiteremo a riportare il catalogo di queste. Esse sono, in ordine di tempo: la carta di Pietro Visconti, del 1311, esistente nell'Archivio di Stato a Firenze; la carta di Giovanni da Carignano, della prima metà del secolo XIV, nello stesso Archivio; l'Atlante marittimo mediceo, del 1351, a Firenze, nella Laurenziana; l'Atlante marittimo di Francesco Pizzigani, del 1373, a Milano, nell'Ambrosiana; la carta di Nicolò de Combitiis, tra la fine del secolo XIV e il principio del XV, a Venezia nella Biblioteca di S. Marco; la carta del Giraldi, del 1426, nella stessa; il Mappamondo genovese, del 1447, a Firenze, nella Biblioteca Nazionale; la carta di Andrea Bianco, del 1448 a Milano, nell'Ambrosiana; la carta di Battista Agnese, del 1554 a Venezia, nella Biblioteca di S. Marco. A queste italiane si aggiungono la catalana, della Nazionale di Firenze, e l'araba dell'Ambrosiana. Per alcune carte, già in gran parte dichiarate e decifrate da altri, l'autore non fa che recare qualche contributo; per le altre, egli talora ha esaurito addirittura il tema, principalmente per il Mappamondo del 1447 e per la carta araba, della quale egli ha decifrato con iterati studi tutte le numerose leggende, che, atteso anche il cattivo stato delle carte, aveano stancato la vista de' più diligenti esaminatori. Quanta pazienza e quanto tempo si richiegga nell'identificare nomi appena leggibili, quasi sempre inesatti e spesso fuori di posto, lo sa solo chi vi si sia applicato.

(1) Atti della Società Ligure di Storia patria, vol. V, parte I.