

L'Asia Minore nel Portolano di Giov. Francesco Monno (1633).

Memoria del socio, prof. GIUSEPPE ANDRIANI

In un altro mio lavoro: *La Liguria nel portolano di G. F. Monno* (1), illustri, con particolare riguardo alla Liguria, l'opera di questo autore: *Arte della vera Navigatione* (1633), che si conserva manoscritta nell'Universitaria di Genova, mettendone in rilievo l'importanza che essa ha per la nostra corografia storica. Intendo ora richiamare l'attenzione degli studiosi sulla parte dello stesso portolano relativa all'Asia Minore (fol. 67r. a 75r.) non priva d'interesse per le ragioni che verrò esponendo.

Però prima di tutto è bene notare che, quantunque il Monno nella carta del Mediterraneo orientale, annessa all'*Arte della vera Navigatione* (fol. 27v. e 28r.), ci dia il disegno del litorale settentrionale dell'Asia Minore, che si presenta non meno ricco di toponimi del rimanente delle sue coste [sono ben 68 da Leuanti (a sud-ovest di Batum) a Escuderet (Scutari)], tuttavia nel portolano, senza tenere alcun conto della regione bagnata dal Mar Nero, incomincia la sua descrizione dall'« Isola Rossa ed Isola del Coruo, le quali sono larghe dalla Natolia miglia due », e prosegue ordinatamente lungo le coste bagnate dall'Egeo e dal Mar di Levante fino al golfo di Caiassa o Alessandretta, dando ben 117 toponimi, non esclusi, s'intende, quelli delle isole asiatiche. Solo entro questi limiti dev'essere dunque inteso il titolo del presente lavoro.

Non credo che occorra indugiare a discutere le ragioni di tale omissione, la quale a tutta prima potrebbe sembrare strana, specialmente se si consideri che ai tempi del Monno, come già al tempo in cui appaiono i primi atlanti di carte moderne, il Mar Nero, non solo nelle carte nostrane, ma anche nelle straniere, conservava il nome italiano di « Mare Maggiore » (2).

(1) In *Atti della Soc. Ligustica di Scienze Nat. e Geograf.*, anno XXVII, num. 3-4.

(2) La tavola *Asiae nova descriptio* dell'Ortelio (1570) reca « Mar Maggior olim Pontus Euxinus », la carta d'Europa nell'Atlante Mercatoriano del 1595, accanto alla denominazione di Mar Nero, porta la dicitura « Italis Mare Maior », e nella carta dell'Impero Turco del De Jode (Anversa 1578) il Mar Nero ha la denominazione italiana di « Mare Mazar ». Cfr. P. REVELLI: *Per una raccolta di carte italiane dell'Asia Minore* in *Atti del Convegno Nazionale Coloniale*, Napoli, 26-28 aprile 1917, pag. 2 dell'Estratto.

L'omissione anzi risulta evidente e naturale, se si tien conto che nel Seicento tale mare si poteva considerare oramai chiuso alla navigazione italiana, e solo per privilegi ottenuti con sacrifici dalla repubblica di Venezia, e aboliti sovente capricciosamente, e più spesso a semplice scopo di ricatto, era permesso alle sue navi l'accedervi. Sin dai primi anni del suo regno infatti Maometto II, cui contraddistingue una tenace volontà di limitare il più che fosse possibile l'accesso al Mar Nero ai popoli occidentali, e specialmente agli italiani, aveva ordinato che « fossero tutte sottoposte a certa gravanza le navi che andavano e venivano dal Mar Nero » (1). La cosa fece così forte impressione alla Repubblica di Genova, che essa in una lettera del 5 novembre 1455, indirizzata al papa Callisto III, lamentando appunto che « capta Constantinopoli a Mohometo Turcorum rege Tracium Bosphorum ita clausis et visum est, ut pontum inaccessibilem fecisse putaretur » (2), lo supplicava a organizzare una spedizione contro i Turchi. Ma Maometto continuava imperterrita nella sua politica, e nel 1454 in un trattato di commercio coi Veneziani all'art. 4° stabiliva che « tutti i navigli d'ogni sorta tanto nell'andata come nel ritorno dal Mar Nero dovessero far porto in Costantinopoli, dove abbisognando sarà lecito di provvedersi di ogni cosa e partirsi liberamente; non veniva però concesso ai Venetiani di trarre dal Mar Nero alcuna cosa di Musulmani » (3). Era questa una limitazione ben seria, in quanto mirava a sottrarre al commercio dei mercanti veneziani le popolazioni turche. I Veneziani non si diedero per vinti, ma dovettero sottoporsi ad ogni genere di vessazioni pur di avere libera la navigazione in detto mare; e nel 1479 si obbligarono persino pagare alla Porta un tributo annuo di mille ducati. Ma nel 1537 cotesti tentativi turchi, che avevano dato un grave colpo all'attività italiana nell'Oriente, riescivano nel loro intento di chiudere definitivamente il Mar Nero ai popoli occidentali, come risulta da una deliberazione dei sovrani di Costantinopoli e d'Egitto per la guerra contro i Portoghesi, che già si erano affermati nelle Indie (4), e le navi e galee veneziane e genovesi rimanevano escluse dal loro « Mare Mazar », e siamo precisamente ad un secolo di distanza dal Monno. Appunto per questo per gli autori dei portolani del Mediterraneo il Mar Nero non poteva aver più alcun interesse diretto. Con tutto ciò giova notare che esso non fu dimenticato dai nostri scrittori di cose marinare del tempo, i quali anzi con sentimento veramente nostalgico rivolsero la loro mente e il loro cuore a quelle lontane regioni, ove un tempo rifulsero al vivo sole orientale le belle bandiere delle nostre repubbliche marinare. A tener vivo questo sentimento contribuivano Venezia e Genova coi superbi palazzi eretti pur nelle scure calli e nei caratteristici *carugi*, ricordo perenne della passata

(1) M. G. CANALE, *Storia del commercio, dei viaggi, delle scoperte e delle nautiche degli Italiani*, Genova, Tip. Sociale, 1866, pag. 189.

(2) JAC. BRACELLI et aliorum clarorum virorum epist. orat. opusc., pag. 3. È un importantissimo codice manoscritto del sec. XV conservato nella Civica Beriana di Genova, ai segni D bis 10. 6. 65, di cm. 25 x 19 1/2; consta di pag. 468, più 2 fogli di guardia.

(3) M. G. CANALE, op. cit., pag. 202.

(4) M. G. CANALE, op. cit., pag. 211, 212.

grandezza, mentre Livorno s'apriva ad una prosperità nuova sottrahendo a Pisa, che, vedova del suo mare, ornava dei gloriosi trofei orientali il tempio di Santo Stefano dei Cavalieri. E ponendo fine al suo portolano il Crescenzo, che, come egli scrive, navigava nel Mar di Levante seguendo l'armata di Cicala di ritorno dalla presa di Reggio per ordine e conto del pontefice Clemente VIII, così dà ragione dell'omissione della descrizione delle coste dell'Asia Minore bagnate dal Mar Nero: « Restano alcuni luoghi che mancano dalla costa di Barbaria, et nel Mar Negro, quali permetta il Cielo, che ancora con la vittoriosa Armata Christiana possiamo felicemente trascorrere et descrivere, per intiero compimento del Portolano di tutto il Mar Nostro » (1).

* * *

L'Asia Minore, protendendosi in forma tozza, ma con le coste occidentali frastagliatissime e disseminate di innumerevoli isole verso l'Europa, costituisce una immensa testa di ponte tra questa e l'Asia. La posizione geografica non ebbe certo poca importanza nel determinare attraverso i secoli le sue vicende storiche, e non v'è dubbio che appunto per questo motivo essa è tuttora oggetto di competizioni fra gli Stati europei. La morfologia costiera e interna di questo paese, determinando un numero ben distinto di zone plastiche fisicamente indipendenti fra loro, contribuì ad impedire la fusione dei popoli che v'immigrarono, mentre i popoli che si stanziarono lungo le coste egee, favoriti dalla natura del suolo, manifestarono un vigore di vita veramente meraviglioso, come si desume non solo dai poemi omerici, ma anche dalle innumerevoli colonie che stabilirono lungo tutto il Mediterraneo.

Ritengo superfluo occuparmi di quanto geografi e storici dell'età classica e medioevale scrissero intorno all'Asia Minore. Accennando però solo all'opera dei nostri cartografi del '400, del '500 e del '600, giova notare, in via di massima, che la rappresentazione del litorale del Mediterraneo da essi data, non è sempre fedele, anzi è spesso fantastica. Se è interessante ricordare che le carte fondamentali di tale regione sono tutte opere di italiani, e se il nostro orgoglio nazionale può essere non solo soddisfatto, ma anche alimentato dal ricordo che sino a non molto tempo addietro sui mari del Levante echeggiava la bella nostra favella nella varietà dei suoi dialetti, e dal fatto ancora più notevole che lo stesso Maometto II dovette imparare la nostra lingua, dobbiamo pur dire che sia cosa veramente sorprendente che in un'epoca gravissima per il nostro paese, quale fu il Seicento, uomini grandi e oscuri, autorità e privati lavorassero per tenersi spiritualmente, politicamente ed economicamente a contatto coi paesi dell'Oriente, e cioè Siria, Asia Minore e i principali centri commerciali del Mar Nero e del Mar di Azov.

Uno dei figli minori d'Italia, e precisamente di quella ligure ardita prole che aveva dato al mondo i Vivaldi, i Colombo, i Maggiolo,

(1) BARTOLOMEO CRESCENZIO, *Nautica Mediterranea, seguita da un Portolano della maggior parte dei luoghi da stantiar nauvi, et Galee in tutto il Mare Mediterraneo con le sue trauersie et luoghi pericolosi*, Roma, Bart. Bonfadino, 1602, pag. 63.

fu Giov. Francesco Monno. La sua opera non manca d'importanza, che appare notevole, quando si tenga conto dei tempi in cui egli visse, e della sua modesta posizione sociale di «chirurgico» di bordo. Il fatto stesso che egli, mentre ferveva l'opera dei grandi scopritori non solo italiani, ma francesi ed inglesi nelle terre del Nuovo Continente, e lungo le vie dell'Atlantico, non perdettero di vista il Mediterraneo orientale, attesta che era sempre viva nell'anima della nostra gente di mare la necessità di non abbandonare il Levante, e per essa il Monno disegna le sue tre «carte da navigare» (1), e scrive il portolano.

Il primato che nell'arte della cartografia l'Italia aveva tenuto nei secoli xiv e xv passava verso la metà del secolo xvi ai Paesi Bassi, ove, intorno a quest'epoca, l'Ortelio esplicava la sua attività e come cartografo e come illustratore di carte di altri autori, non esclusi gli italiani. Era ben naturale però che l'opera nostra, che aveva fondamenta più che due volte centenarie, in quanto che non era possibile pervenire all'Atlante Luxoro (fine del sec. xiii o principio del xiv), alla Carta Pisana (sec. xiii), alla carta nautica di Pietro Vesconte (1311) e a quella di Vesconte-Sanudo (1320 circa) senza una lunga per quanto oscura preparazione, non poteva non lasciare traccie profonde. Dall'altro lato non poca influenza doveva esercitare nello stesso periodo di tempo l'opera dei nostri scrittori di portolani, che avevano anch'essi una tradizione gloriosa, cominciata dai «Secreta Fidelium» di Marin Sanudo (1306-1321), e continuata felicemente nel secolo seguente con gli studi dell'Uzzano (1440).

Studiando monumenti e documenti relativi allo sviluppo dell'arte cartografica e portolanica nella Liguria, come quella che più direttamente esercitò indiscutibile influenza sul Monno, si vede che in tal regione l'arte cartografica fu per lungo tempo tenuta in grande onore. A Genova, a mezzo il sec. xv, Agostino da Noli «magister cartarum pro navigando» affermava la superiorità della propria arte su quella della fabbricazione delle bussole, ed appunto per questo chiedeva l'esenzione delle tasse concessa al maestro «qui agogias pro navigando conficit», dispensa che gli venne accordata in considerazione della importanza assoluta di tale arte: «Considerantes opus esse continue in hac civitate (Janua) magistris ad artem navigationis conservandam qui necessaria in ipsa arte conficiet et specialiter cartas ad navigandum» (2). A quest'epoca, e precisamente al 1432, si riferisce un'importantissima notizia intorno ad una carta nautica che l'Ufficio di Balìa di Genova si proponeva di preparare e di inviare al Governo di Milano, col quale era stretta in alleanza contro Venezia. La notizia si desume da una lettera del detto Ufficio di Balìa ad Ambrogio Serra, commissario di Genova in Milano: «Vir nobilis, ut respondeamus litteris nostris Jacobo scriptis die xiii mensis instantis (septembris), parabimus unam pulchram cartam navigandi quam mittemus vobis» (3). L'opera di ricerca di questa carta non è stata

(1) Di tali carte ho parlato nel già citato lavoro: *La Liguria nel Portolano*, ecc.

(2) Archivio di Stato in Genova, Fogliazzo «Diversorum Cancellariae», anni 1438-1439.

(3) Loc. cit., «Litterarum», vol. V, lettera n. 856.

coronata da successo; ma, data l'importanza dell'ora in cui fu costruita, e dato che la notizia di detta lettera è di carattere ufficiale, sono indotto a credere che tale carta dev'essere stata fatta e inviata a Milano, ove non è improbabile che sia andata distrutta dall'incendio degli uffici pubblici che seguì in quella città alla morte di Filippo Maria Visconti il 13 agosto 1447. Di poco posteriore (1480) è la Carta da Navigare di Albino Canepa, genovese, illustrata dal Baratta (1).

Genova non solo concedeva privilegi ai « magistris cartarum », ma li sussidiava, affinché attendessero all'esercizio della loro professione. M. Visconte Maggiolo nel 1^o trentennio del sec. XVI tenne una scuola di cartografia, che doveva essere molto frequentata, e riceveva per tale ufficio un assegno annuo di lire cento, compenso ben magro davvero, per il quale nel 1523 muoveva lagnanza alle autorità comunali, e protestava che egli, date le sue tristi condizioni economiche, non avrebbe potuto con tale meschino sussidio continuare « ad ipsam artem exercendam et docendam », in cui « praesens civitas (Janua) et omnes genuenses ut plurimum se exercent » (2).

Un frutto della protezione dei cartografi da parte della repubblica si deve vedere nell'attività cartografica che si manifesta per più generazioni nella stessa famiglia. Veramente notevole è infatti l'attività della famiglia degli Oliva, « che s'inizia in Italia col 1532 (Atlante di Bartolomeo), e si mantiene e si trasmette di generazione in generazione per oltre un secolo e mezzo — l'atlante di Francesco è del 1659, — e quella dei Maggiolo iniziata col Visconte il 1511, e durata per lo meno fino al 1648 con Nicolò » (3), e si badi bene che cotesto lavoro era principalmente rivolto ad illustrare sempre più e meglio il Mediterraneo, quantunque esso avesse cessato di essere il mare nostro.

Mentre tanto fervore di vita si manifestava nelle nostre città marinare, quasi a rinsaldare in tempi estremamente critici i legami una volta così saldi tra l'Italia e il Levante, venivano dai nostri conazionali diffuse le cognizioni geografiche nel più lontano Oriente. Fu opera infatti del missionario Matteo Ricci di Macerata (1552-1610), oltre il calcolo della latitudine delle principali città orientali, tutta una serie di carte geografiche importanti, fra le quali la *Ricci Maps* di proprietà della Reale Società Geografica di Londra, illustrata da J. F. Baddeley (4), e, secondo ogni probabilità, il planisfero celeste che si conserva nell'Ambrosiana a Milano, pubblicato per la prima volta dal Revelli (5). L'attività del Ricci ebbe tale importanza da richiamare l'attenzione non solo dell'Imperatore, ma anche della classe intellettuale cinese, tanto che « the Mission-house became the meeting-place of intelligent men from near and far » (6),

(1) B. R. S. G. I., fasc. VII, 1915, pag. 721-746.

(2) Archivio di Stato in Genova, Fogliazzo 83. « Diversorum Can-cellariae », anno 1523.

(3) STEFANO GRANDE, *Intorno ad una nuova carta nautica di Giovanni Ricci Oliva*, in *Riv. Geograf. Ital.*, fasc. VIII, 1914, pag. 2 dell'estratto.

(4) In *The Geographical Journal*, fasc. X, ottobre 1917, pag. 254-270.

(5) In *Cina*, in *Rivista mensile del T. C. I.*, aprile 1912, pag. 196.

(6) BADDELEY, op. cit., pag. 260. Dell'opera geografica del Ricci, oltre il Baddeley, *Father Matteo Ricci's Chinese World-maps 1584-1608*,

e dopo il Ricci un altro religioso italiano, Martino Martini di Trento, ne continuava l'opera con la pubblicazione, verso la metà del secolo XVII, dell'*Atlas Sinensis*.

* * *

Cotesto sentimento di nostalgico ritorno al nostro glorioso Oriente, e il desiderio di comunicare a popoli estranei alla civiltà occidentale i tesori della nostra scienza, lungi dal creare nel nostro paese un fenomeno analogo a quello verificatosi presso i grandi popoli nel periodo della loro decadenza, e cioè un numero di maestri tutti intenti a diffondere aridi principî sulle singole manifestazioni del loro pensiero, suscitò nei nostri maggiori centri marinari una serie di indagini miranti tutte allo scopo di trovare nuove vie marittime, terrestri e fluviali atte a ripristinare le antiche relazioni commerciali con l'Oriente in opposizione con quelle battute dalle nuove potenze commerciali. E quest'opera, che fu attivissima a Venezia e a Genova, era la prova più evidente della perenne vitalità delle virtù marinare di nostra gente, che con suprema audacia lottava contro le condizioni create dal nuovo indirizzo commerciale europeo. La scoperta della via delle Indie, di cui furono fattori importanti non pochi marinai italiani, e la scoperta dell'America, naturale conseguenza della prima, causando lo spostamento del commercio dal bacino del Mediterraneo romano al Mediterraneo germanico, ci aveva messo in una vera ed assoluta inferiorità rispetto alle nazioni dell'Europa atlantica. A rendere più dolorosa la nostra situazione s'aggiunsero le orde turche, che, spintesi minacciose verso l'Asia anteriore e verso l'Egitto, s'erano affermate prepotenti ed intolleranti nell'Europa orientale con la conquista di Costantinopoli, e il fatto che le nuove potenze commerciali europee, quando s'accorsero dell'impossibilità di snidare il Turco dall'Europa, non ebbero che uno scopo: sopprimere nell'Oriente l'influenza dei commercianti italiani per sostituirvi la propria. La cosa fu tutt'altro che difficile, per molte ragioni, non ultima l'asservimento politico quasi totale dell'Italia alla Spagna, che ebbe buon giuoco nel sostituirsi a noi, mentre dall'altro lato la Francia, verso la metà dello stesso secolo, riusciva ad indebolire sensibilmente l'influenza dei Veneziani, a rovinare il languido commercio fiorentino, ed a gettare lo scredito sui Genovesi. Cessata perciò ogni diretta influenza politica ed economica nell'Oriente colla perdita delle colonie commerciali, i Genovesi non potevano fare assegnamento che sulla loro avvedutezza, costanza ed attività. Di qui i tentativi numerosi ed ingegnosi per non veder distrutta la loro stessa ragione di essere, tentativi che si basano sull'idea fondamentale di scartare l'Asia Minore, come paese di transito delle merci provenienti dalle Indie. Così nel 1506 Ambrogio di Promontorio ed Agostino Gentile Pallavicino proponevano al Consiglio

s'è occupato, nello stesso fasc. del *Geograph. Journal*, E. HEADWOOD, *The relationships of Ricci Maps*; ma l'uno e l'altro ignorano quanto scrisse il Revelli a proposito del Planisfero dell'Ambrosiana. L'articolo del Revelli è sfuggito anche a Giuseppe Caraci, il quale s'è occupato recentemente dello stesso argomento in *Riv. Geogr. Ital.*, fasc. I-II, 1918, pagine 24-35.

degli Anziani di mandare direttamente a Calcutta alcune navi per caricar pepe ed altri aromi (1), mentre nello stesso periodo di tempo Paolo Centurione (2) tentava di richiamare le merci nel cuore della Russia per avviarle di là ai nostri mercati, e Benedetto Scotto (3) proponeva di recarsi al Cataio e in Cina navigando lungo le coste settentrionali ed orientali dell'Asia. Nel 1623 si fondava in Genova una Compagnia per il commercio colle Indie, e tale Compagnia ebbe non pochi privilegi dalla Repubblica (4).

Questi tentativi non destarono nessuna preoccupazione nelle nazioni che erano riuscite a stabilire saldi rapporti commerciali colla Turchia, e specialmente in Francia, che anzi esse vedevano di buon occhio la Repubblica genovese distrarsi dall'Oriente, dove il suo nome era pur sempre temibile. Ma quando fra questi tentativi ne spuntava qualcuno che, lungi dal creare vane illusioni, coglieva dritto nel segno, cercando di ristabilire con accordi le buone relazioni commerciali col Levante, allora la cosa cambiava di aspetto, e sorgevano nemici per ogni dove. Tipico è ciò che a proposito di un tentativo fatto a Genova « per favorire l'introduzione del Commercio dei sudditi della Serenissima col Levante » nel 1666, si legge nella relazione che ne fece l'ambasciatore stesso della Repubblica, Gio. Agostino Durazzo, e che si conserva in un manoscritto cartaceo nell'Università di Genova ai segni B. VI. 8 (5). Il relatore ricorda l'occasione che Genova colse per affidargli l'ambasciata presso la Corte ottomana. Egli, desideroso di visitare Costantinopoli, si accompagnò col

(1) G. M. CANALE, op. cit., pag. 231.

(2) G. M. CANALE, op. cit., pag. 232.

(3) *Opuscoli di Benedetto Scotto, gentiluomo genovese, circa un progetto di navigazione pel Settentrione della China e delle Indie Orientali, editi nel principio del sec. XVII e di presente pubblicati da L. T. BELGRANO in Atti Soc. Lig. di Storia Patria, 1868, vol. V.*

(4) G. M. CANALE, op. cit., pag. 237.

(5) Il manoscritto porta il titolo: « Ambasceria Durazzo a Costantinopoli e scritti analoghi », misura cm. 30x22, consta di fol. 65 e 2 di guardia, ed è rilegato in cartapeccora. Esso comprende: I. Lettera dell'Ambasciatore Durazzo ai Serenissimi Collegi, da fol. 1r. a fol. 21v.; II. Copia di lettere passate al Campo di Tebe, da fol. 22r. a fol. 29v.; III. Conto delle spese del Regallo che si porta al Gran Signore, da fol. 30r. a fol. 33r.; IV. Nota di Regalli da presentarsi alla Porta per parte della Serenissima Repubblica dall'Ambasciatore Durazzo, fol. 34r. e v.; V. Inventario di tutte le scritture consegnate per la missione dell'Ill.mo signor Gio. Agostino Durazzo, Ambasciatore al Gran Signore de Turchi, del M.to Ill.mo Sinibaldo Fiesco Residente in Costantinopoli e dell'Ill.mo Ottavio Doria console alle Smirne, fol. 35r. a 36v.; VI. Nota del Segretario della « Giunta del Traffico ai Serenissimi Collegi » in cui si dà conto del ritorno da Costantinopoli di Gio. Agostino Durazzo, fol. 37r. e v.; VII. Passaporto ottenuto per tre Vascelli, che la Serenissima Rep.ca o qualche Compagnia sotto la di Lei bandiera, volesse mandare in Levante, fol. 38r. e v.; VIII. Relatione dell'Ambasciatore Durazzo a Costantinopoli, da fol. 40r. a fol. 51r.; IX. Istruzione del M. Giulio Spinola destinato alla Maestà del Re Cristianissimo, da fol. 52r. a fol. 54r.; X. Sulla necessità di ristabilire migliori rapporti commerciali coll'Oriente, da fol. 55r. a fol. 60v.; XI. Raccolta di notizie circa il commercio dei Genovesi con Costantinopoli, da fol. 63r. a 65v.

conte Lesle, ambasciatore destinato da S. M. Cesarea al Gran Turco, e quando la Repubblica seppe di questo viaggio gli affidò il delicato ed onorifico incarico. I maggiori ostacoli contro il Durazzo vennero dal signore di Lione, il quale ecco come sosteneva la sua opposizione: «era un bel modo di negoziare il fingere curiosità di viaggio in compagnia dell'Ambasciatore Cesareo per andare a trattare nuove Capitulationi rovinose al Commercio della Francia, quale non consentirebbe di perder il suo traffico per la soddisfazione della Casa Durazzo, soggiungendo non si dubitava, che se l'opinione delli più savi avesse prevaluto non si sarebbe messo per acqua, insinuando che la deliberatione di questo commercio non fosse stata applaudita dalla generalità della Nobiltà, ma che comunque fosse non mancherebbero modi d'impedirlo d' appo il Gran Turco d' appo la Repubblica Serenissima ». Non valsero le assicurazioni del Durazzo, che la repubblica di Genova non intendeva recar danno agli interessi francesi in Oriente, a tranquillizzare il signore di Lione, poichè egli era fisso in credere che lo stabilimento del Commercio di Genova fosse di dishonore alla Corona di Francia, contrario alle Capitulationi che tiene colla Porta, e per portar seco la total rouina di quello della Prouenza, anzi egli, sempre più ostinato, non risparmiò neimmeno la minaccia di «suscitare contro questo Commercio li Maltesi » (fol. 4v.). La questione fu alla fine portata innanzi al Minor Consiglio di Francia, il quale ritenne non essere giusto impedire alla Repubblica un atto che legalmente nemmeno il re avrebbe potuto impedire ai suoi stessi sudditi, e che la Francia non avrebbe fatto alcuna opposizione, salvo che i privilegi che fossero per essere concessi ai Genovesi riuscissero nocivi al commercio francese (fol. 5v. e 6r.). L'ambasceria ebbe felice risultato, e i Genovesi ottennero non poche concessioni da Maometto IV.

* * *

Mentre tutti questi tentativi erano proseguiti con tenacia da uomini di studio e dal Governo, uomini d'azione continuavano la loro opera paziente, e, sia pure, modesta, solcando in mezzo a mille difficoltà i mari una volta gloriosi per la Serenissima. E appunto per cotesti uomini di mare si svolgeva l'opera umile, ma tenace dei nostri cartografi e degli autori di portolani. Se non si può dare un giudizio reciso e definitivo sull'opera dei nostri cartografi in quest'epoca, perchè non ne possediamo che in parte il patrimonio cartografico e portolanico, dall'esame degli elementi a nostra disposizione si può dire che la storia della nostra cartografia e dell'arte nautica del Seicento non manca di una certa importanza. A parte la luce che dallo studio di esse ci viene per stabilire i rapporti storici ed economici tra le nostre città marinare e l'Oriente, è certo che sotto la sua guida si può studiare, sia pure in limiti ristretti, l'evoluzione della toponomastica, che fino a tutto il Cinquecento è prettamente italiana, mentre nel Seicento incomincia ad imbastardirsi con la comparsa di taluni nomi turchi accanto agli italiani. Inoltre le note di carattere antropogeografico che essa fornisce ci possono mettere in condizione di stabilire non solo l'entità dell'attività turca in questo periodo di tempo, ma quella dell'opera spiegata e dagli Italiani e dai Greci, attività che non si limita soltanto ai rapporti commerciali, ma che s'intreccia

col problema politico e religioso. Opera dunque feconda e di non lieve interesse sotto il punto di vista geografico e sotto il punto di vista storico, e tanto più apprezzabile, in quanto che, compiuta da uomini che non intendevano dettare assiomi di carattere scientifico, è l'espressione, per così dire, più genuina delle reali condizioni del tempo.

E per non parlare che dei meno noti, non tanto perchè l'opera di qualcuno di essi non meriti di essere presa in considerazione, quanto perchè i loro scritti sono rimasti inediti, e quindi poco conosciuti, ricorderò, oltre l'*Arte della vera Navigazione* del Monno, il *Portolano Bello* di Andrea Rios, il *Portolano oue si denotano tutti i porti, golfi, isole, punte e secche del Mediterraneo dal Capo di S. Vincenzo, sino al Capo di Spartivento* d'ignoto autore e di proprietà di Paride Salvago e l'*Arte del Navigare*, d'ignoto autore anch'esso, di proprietà di Pellegrino De Aceria, tutti e tre della prima metà del Seicento, conservati nell'Universitaria di Genova (1).

Per quanto nessuno di cotesti tre portolani abbia un interesse diretto con l'argomento, perchè il Rios chiude con la descrizione dell'isola di Malta, il portolano del De Aceria con quella di Valona e dell'isola di Saseno (2), e quello del Salvago (3) non è che una copia, e per giunta incompleta, del portolano aggiunto dal Crescenzo alla sua « Nautica Mediterranea », tuttavia è sintomatico il fatto che questi scrittori si occupino con insistenza della nostra navigazione nel Mediterraneo orientale, pur tacendo tutti della navigazione nel Mar Nero. Altrettanto sintomatico è il fatto che il Monno nella sua carta

(1) Rispettivamente ai segni: E. II. 24; E. I. 52 e F. VI. 5. Per la descrizione di questi tre codici cfr. il cit. lavoro: *La Liguria nel Portolano*, ecc., pag. 15, 16.

(2) Il manoscritto si chiude con 17 fogli in bianco, che probabilmente erano destinati a raccogliere la descrizione portolanica del resto del Levante; tanto più che l'autore non fa la solita chiusa d'augurio per i naviganti, e di ringraziamento a Dio, comune ai portolani del tempo.

(3) È cosa comunissima per questo genere di lavori l'attingere da autori noti e stimati; ma quello che non sappiamo spiegarci è che il copista di questo portolano, mentre, cambiando il titolo dato dal Crescenzo, dava a dividersi di voler fare opera originale, non fece che trascrivere il *Portolano* dell'illustre romano non solo nella descrizione delle coste, ma anche negli accenni storici d'indole personale, rendendosi così non poco ridicolo. Così, p. es., copiando dal Crescenzo (pag. 51) a fol. 52r. scrive: « A Portoquaglia quei di Braccio di Maina hanno scararmucciato l'anno del 94 con il Cicala, che ueniva con l'Armata da Reggio, i cui passi io seguivo per ordine di S. Santità ». Similmente dopo aver notato (fol. 52r.) che « à miglia quindici dalla Bocca di Vintoli vi è un riparo per Galee », scrive col Crescenzo (pag. 51) « et questo loco guardai io diligentemente per certo pensiero di N. S. Papa Clemente ottauo »; così pure a fol. 56r., come fa il Crescenzo (pag. 54), parlando della terra del Millo, ricca d'acque termali, di zolfo e di salnitro, scrive: « Io e costì et in altri luoghi fui mandato ». E il più bello si è che questo portolano si chiude con un periodo incompleto, segno non dubbio che il copista stesso si era seccato del suo lavoro piuttosto sciocco. Ho insistito su questi particolari, perchè questo codice, aiutato dalla fortuna, fece bella mostra di sé, a quel che mi si dice, nell'Esposizione Colombiana di Genova del 1892, e perchè nè il Desimoni, nè l'Uzielli e Amat di S. Filippo nei cenni descrittivi di esso ricordano la sua grottesca derivazione.

generale del Mediterraneo (fol. 23v.), dando il disegno delle coste atlantiche europee dal Capo Tarifa all'estuario della Senna, non si allontanò dal sistema dei cartografi del suo tempo, che solevano usare per il tracciato di dette coste come unità di misura il miglio portoghese, mentre per quelle del Mediterraneo usavano il nostro miglio, dando così una rappresentazione non omogenea dei due litorali. Nè è da passar sotto silenzio che il Monno nella sua prefazione all'*Arte della vera Navigatione*, mentre avverte pomposamente di far tesoro dei risultati della «cotidiana esperienza delle navigazioni delle Indie, et delli altri luoghi del Mare Oceano» (fol. 4r.), nel corso del suo lavoro non solo non parla di cotesta «cotidiana esperienza», ma non ne fa nemmeno menzione. Queste considerazioni di fatto mi lasciano supporre, e credo di non andar lungi dal vero, che sia i nostri cartografi che i nostri scrittori di portolani, pur non trascurando i risultati raggiunti dall'arte cartografica nella rappresentazione delle coste atlantiche, e pur non perdendo di vista ciò che la navigazione del «mare Oceano» veniva ad aggiungere alla nostra arte nautica, non davano a queste nuove vie commerciali soverchia importanza, e, forse perchè sentivano l'incapacità del proprio paese a competere su coteste vie con Portogallo, Spagna, Francia, Inghilterra, ritenevano più pratico insistere nell'illustrare le vecchie vie del Levante. Tutto ciò mi porta naturalmente ad una considerazione più che semplice, cioè che nel Seicento le relazioni commerciali fra l'Italia e l'Oriente dovevano essere molto più vive di quello che normalmente si suol credere, e che la nostra potenza commerciale doveva essere abbastanza temuta, altrimenti come potrebbe spiegarsi la produzione certo non scarsa in due arti, che sono il riflesso più vivo dell'attività marinara di una paese? Queste deduzioni, del resto logiche e facili, sono confermate da un dato di fatto non privo di interesse e d'importanza per Genova. Allorchè nel 1666 l'Ambasciatore genovese presso la Porta, Durazzo, navigava nelle vicinanze di Scio, i deputati di quest'isola, Francesco Giustiniani e Giacomo Marcopolo, presentarono al Durazzo un indirizzo, che non è soltanto una prova di affetto intenso verso la madre patria, ma un'invocazione alla potenza della Serenissima, «in virtù della quale, essi dissero, viveremo sicuri d'ogni insulto degli avversarj» (1).

(1) Merita di essere riportato per intero questo indirizzo, che sta a dimostrarci come, anche attraverso le più dure prove e l'asprezza dei tempi che la Repubblica attraversava, il ricordo di essa era vivissimo nell'animo degli isolani di Scio: «Ill.mo et Ecc.mo Sig.re e Pron. nro. Col.mo. Il salvo arrivo di V.E. in queste nostre parti non poteva non colmare d'allegrezza straordinaria come quello, che risvegliò in ciascun dei nostri cittadini l'antica affetione, la quale quasi heredità da Padri a Figli tramandata da noi fedelmente sin adesso, si conserva verso la Ser.ma. Rep.ca. Genovese, le dispiace soltanto che questa nostra isola non sia stata degna di veder e riverire più da vicino, come era desiderio di tutti, un così eccelso, e non men per gran nobiltà che per segnalati meriti raguardevolissimo Personaggio, ma ci consoliamo con esperar che la sua benignissima piacevolezza non sia per rebuttar l'ossequiosa nostra devotione, benchè significata da lontano, ne sprezzar con volto sdegnoso quel poco rinfresco, che de' frutti dell'Isola gli offeriamo in testimonio della nostra servitù a nome di tutti li nostri compatriotti del Rito Latino

* * *

Ma qual'è il contributo che il Monno porta, relativamente all'Asia Minore, non solo alla storia della cartografia, ma anche all'arte nautica?

Dando uno sguardo d'insieme alla carta del Mediterraneo orientale del Monno, devo notare che essa, quanto al tracciato delle linee di costa, non differisce sostanzialmente dalle tavole 6^a, 7^a e 8^a dell'Atlante Luxoro pubblicato dal Desimoni (2), opera cartografica di grande valore, come è oramai riconosciuto dai maggiori geografi italiani e stranieri, e dalla *Carta da Navigare* di Albino Canepa (3). Identica ne è la struttura tecnica, uguale è la deformazione del Bosforo, quella del Mar di Marmara e quella dei Dardanelli, ma, a differenza delle prime, essa dà il tracciato del corso inferiore dei fiumi, fattore importante per la determinazione dei luoghi ove le navi potevano far acqua. Il periplo stesso nelle dette carte non presenta una sensibile differenza quanto al numero dei toponimi. Infatti, aggiungendo alle 128 località date dal Monno per il per il litorale mediterraneo dell'Asia Minore i 68 toponimi della costa bagnata dal Mar Nero, si hanno 196 nomi di isole, seni, promontori, cale, approdi, porti, contro 172 dell'Atlante Luxoro, e circa 190 della

col supplicarla umilmente che ci scusi e ci perdoni se non possiam presentare ed onorarla com'ella merita, e come la ragion vorrebbe. Nè imputi a scarsezza di affetto, o meschinità di cuore, o a trascuraggine qualunque mancamento da noi si commetterà in questa parte; ma piuttosto l'attribuisca, o all'inopia del Paese già quasi totalmente esaurito per la stagione, o all'infelicità del clima, che delicato un tempo e gentile per lo commercio d'Italia, adesso per la poca coltura, e per la spratichezza del possedere campo è ingrossato più che troppo et è divenuto non che poco civile, ma salvatico, e barbaro affatto, l'una e l'altra delle quali circostanze confidiamo che siano per valerci di sufficiente discolpa presso l'E. V., con cui di bel nuovo ci rallegriamo e congratuliamo del suo felice arrivo, come a bocca le spiegherà più a pieno il Sigr. Antonio Rondi nostro cittadino, a cui abbiám dato espressa commissione di passar con l'E. V. questo dovuto ufficio a nome nostro di supplir anche nostre obligationi, giacchè noi non possiam essere costì a riverirla di presenza per degni rispetti. L'offerirsi poi tutti alli comandi di V. E. sarebbe senza dubbio superfluo giacchè per li dritti dell'antica padronanza esercitata sopra noi dalla Ser.ma Repubblica non potemo non esser suoi, e quando non fossimo per qualche titolo vogliamo esserlo per nostra spontanea elezione desiderando, che come tali V. E. si compiacerà di tenerci sotto la sua protezione in virtù della quale viveremo sicuri d'ogni insulto degli avversarij. Per fine preghiamo S. D. M., che con prosperevoli successi felicitì l'Ambasciata di V. E. et ogni altro suo affare, e le conceda lunga, e contentissima vita per beneficio della Ser.ma Repubblica, e consolazione di tutti noi, che ricordevoli dell'antico vassallaggio non potremo non giubilar nella felicità di che la rapresenta, à cui con profondissimo inchino et umilissime riverenze, bacciamo affettuosamente le mani. Di V. E. Da Scio a dì 11 7mbre 1666. Umilismi, et affmi. Servi li Depti. di Scio del Rito Latino Franco. Giustiniano q. Giuseppe, Giacomo Marcopolo. *Ambasceria Durazzo a Costantinopoli*, fol. 28 v. a 29 v.

(2) In *Atti della Soc. Lig. di Storia Patria*, vol. V, anno 1867.

(3) Vedi la riproduzione fotografica del Baratta in *Bollettino della Reale Società Geografica Italiana*, 1915, fasc. VII.

carta del Canepa (1), e tutte e tre corrispondono press'a poco al periplo della carta di Giovanni Riczo Oliva, che soltanto per il litorale del Mediterraneo nota 122 nomi. Paragonando poi la carta del Monno con quella del Mediterraneo orientale di un atlantino di tre carte nautiche del principio del sec. XVII, conservato nell'Università di Genova ai segni B. IX. 12, si vede che, se non differisce sensibilmente per il numero dei toponimi di quest'ultima (176), la supera grandemente per la maggiore esattezza nel tracciato delle coste, per la perfezione del disegno e per la nitidezza dei caratteri; è però incomparabilmente più ricca della carta del Mediterraneo anch'essa del sec. XVII e conservata nell'Università di Genova ai segni 3. 9, stipo, che ha 56 nomi (2). Si ha dunque un periplo abbondantissimo atto a servire tanto ai bisogni della grande navigazione, che a quelli della navigazione di cabotaggio. Inoltre è da notare che, mentre dall'esame delle dette carte risulta evidente lo sforzo degli autori nel rilevare le linee di costa in maniera da raggiungere con un semplice colpo d'occhio l'immediatezza degli approdi e scali senza preoccuparsi dell'esatta riproduzione del profilo costiero, ciò che giustifica l'opinione di Stefano Grande sulle Carte dell'Asia Minore in genere e in particolar modo sulla carta dell'Oliva, e cioè che « la rappresentazione del litorale mediterraneo orientale è sempre infedele, spesso fantastica » (3), il Monno cerca di liberarsi dai vincoli, per dir così, tradizionali delle scuole cartografiche, studiandosi di dare la rappresentazione delle coste più esattamente che gli riesca possibile. Appunto per questo egli dice la sua carta « ab omnibus erroribus purgatam », asserzione esagerata, se si vuole, ma che rivela la coscienza della forte responsabilità che un uomo di studio sente di assumersi, quando si accinge ad un lavoro serio. La sua carta è infatti il frutto non solo dell'esame accuratissimo delle carte del tempo, ma anche dello studio che egli aveva fatto sulla *Nautica* del Crescenzo e sulle opere di altri « insigni maestri in tale arte » (4), e delle osservazioni che egli aveva personalmente fatto durante la sua carriera di *chirurgico di bordo*.

Certo non è possibile precisare quali siano cotesti « insigni maestri » cui egli accenna, ma ritengo non infondata l'ipotesi che tra costoro non poteva mancare Giacomo Gastaldi, la cui opera fu molto apprezzata specialmente dagli studiosi, senza dire che l'attività del Gastaldi precedette solo di circa mezzo secolo quella del nostro autore. La carta del Mediterraneo orientale del Monno è infatti quella che più di tutte le rappresentazioni grafiche si avvicina alla carta migliore del tempo, cioè la Gastaldina (5). Dico si avvicina, perchè per

(1) Non do il numero preciso dei toponimi della carta del Canepa: 1° perchè la riproduzione fotografica di detta carta da me esaminata non è abbastanza chiara; 2° perchè, essendo la carta strappata proprio nella parte che rappresenta la regione più orientale del Mar Nero, viene a mancare qualche nome.

(2) Di queste due carte ho dato la descrizione nel cit. lavoro: *La Liguria nel Portolano di F. G. Monno*, pag. 37 dell'estratto.

(3) Op. cit., pag. 6 dell'estratto.

(4) *Arte della vera Navigazione*, fol. 4r.

(5) Cfr. *Speculum Orbis Terrarum* di GUGLIELMO DE JODE, Anversa 1578, « Primae partis Asiae acurata delineatio auctore Jacobo Gastaldo Pedemontano ».

qualche punto della costa il Monno, a differenza del Gastaldi, dà la descrizione in maniera non molto dissimile dai migliori cartografi moderni, come il Petermann e il Kiepert. Si veda ad esempio il disegno del golfo di Alessandretta: nella carta del Monno esso ha forma di un'ellisse che nella parte più interna si chiude con un angolo di poco più di 45° e con l'asse maggiore diretto da NNE. verso SSW., in quella del Gastaldi invece ha una forma che differisce sostanzialmente dalle carte moderne, poichè egli, facendo protendere da Soldano (confine tra la Caramania e la Siria) una lingua di terra che volge verso NNW. chiude il golfo stesso fino a dargli una figura quasi circolare, allontanandosi alquanto anche dalla forma quasi triangolare che gli assegna Andrea Bianco (1436) nella carta del Mediterraneo orientale posseduta dalla Biblioteca di S. M. il Re in Torino, e riprodotta nella copertina dell'opera del Revelli *L'Italia e il Mar di Levante* (Treves, 1917). Identico è per contro il tracciato della costa occidentale di detta regione, ove appare manifesta la caratteristica, del resto comune ai cartografi d'allora, di esagerare la superficie delle isole e quelle dei porti e degli scali. Nel litorale meridionale, all'infuori del tracciato del golfo di Alessandretta, i disegni del Gastaldi e del Monno differiscono sensibilmente da quello dei moderni, in quanto che entrambi danno al golfo di Adalia una estensione minore di quella che ha effettivamente, e il litorale che va dal capo Anamur all'imboccatura del golfo di Alessandretta è rappresentato da entrambi da una serie di piccoli seni semicircolari succedentisi senza interruzione, e che s'internano alquanto nella zona di Mersina, ma non così però da darci la rappresentazione, non dico precisa, ma soltanto approssimativa del golfo omonimo. È da notarsi ancora che in tutte e due le carte la sottile e snella penisola di Famagosta (isola di Cipro) è data in forma molto tozza, e certo il Monno fu più felice nella descrizione portolanica di questa penisola, alla quale assegnò la lunghezza di ben 60 miglia, « dà Famagosta, à miglia LX per la quarta del Greco uerso Leuante, sino al Capo di Santo Andrea, quale è il capo più eleuato dell'Isola di Cipri », che nella rappresentazione grafica, in cui, come si vede a prima vista, dà una lunghezza molto minore di quella indicataci dal portolano. Molto diversa è invece la rappresentazione del litorale meridionale dell'Asia Minore della carta del Monno da quella del Morisoto — 1653 — (vedi fig. 1^a). In questa il tracciato di detto litorale appare irrigidito in un disegno a linee spezzate, i golfi di Adalia e di Mersina sono appena accennati, e quello di Alessandretta presenta una forma quasi semi-circolare con l'asse maggiore rivolto orizzontalmente da est verso ovest.

Ancora più evidente risulta la superiorità della carta del Mediterraneo orientale del Monno, se la si paragoni con quella data da 'Alī ibn Ahmad al-Sharafi (1579) nel suo mappamondo illustrato da Carlo A. Nallino (1). In essa, se il disegno della costa meridionale dell'Asia Minore si avvicina molto a quello delle carte moderne, specialmente nella rappresentazione dei golfi di Adalia e di Mersina, il golfo di Ales-

(1) « Un mappamondo arabo disegnato nel 1579 da Alī ibn Ahmad al-Sharafi di Sfax » in *B. R. S. G. I.*, fasc. 9^o, 1916, pag. 721 a 736.

sandretta presenta l'identica deformazione del disegno del Morisoto, e il Mar di Marmara presenta una forma che si allontana sostanzialmente da quella data dalle citate carte italiane. In essa infatti l'insenatura corrispondente all'attuale golfo di Ismid è notevolmente esagerata; fino a confondersi con l'attuale Ingir-liman, e per conseguenza la penisola, che partendosi da detto golfo termina al Bos Burù, e che pure è evidente nelle carte del Monno e del Morisoto, non è affatto rappresentata; e il peggio si è poi che l'asse maggiore di detto mare appare rivolto da SE. a NW., per volgersi quasi alla



FIG. 1. - Asiae antiquae Ora maritima intra Amisenum et Issicum Sinus.
(MORISOTO: *Orbis Maritimi... generatis historia*, pag. 315..)

parte centrale di esso da NE. a SW., in modo da darci una rappresentazione alquanto strana.

Se si confrontino poi i dati del nostro portolano con quelli che ci fornisce il *Mediterranean Pilot*, pubblicato per cura dell'Ammiragliato inglese (3ª edizione, 1895), opera che oggi serve di guida ai naviganti di tutto il mondo civile (1), devo notare che, per quanto questo presenti dati precisi dovuti ai progressi compiuti dall'arte nautica dai tempi del nostro autore ai nostri, come i dati batimetrici, quelli relativi alla capacità dei singoli porti e quelli riferentisi alle tariffe doganali attualmente in vigore o alle consuetudini commerciali di taluni paesi, ed una maggior precisione nella descrizione delle linee di costa, dovuta ai perfezionati sistemi di scandaglio, ed

(1) *The Mediterranean Pilot*, vol. II; third edition, published by order of the Lords Commissioners of the Admiralty, London, The Hydrographic Office, 1895, pag. 396-427.

ai progressi scientifici per l'individuazione delle forze modificatrici dei litorali, si può dire che, in via di massima il portolano del Monno ha con esso dei punti di riscontro tali da meravigliarci non poco alla distanza di ben tre secoli da quando fu dettato. Ma soprattutto è notevole il fatto che quest'ultimo comprende delle note d'indole commerciale di non dubbio valore per stabilire l'entità dei rapporti economici tra l'Italia ed il Levante, e delle note demografiche, dalle quali si possono facilmente desumere le condizioni politiche dei popoli che ai suoi tempi convissero nell'Asia Minore.

* * *

Esaminerò più avanti il valore di tali note demografiche; passando ora ad illustrare l'efficacia dell'elemento geografico nella descrizione portolanica del Monno, è bene prima di tutto notare che essa non potrebbe essere messa nella sua piena luce se non dalla lettura accurata del testo, specialmente per quanto si riferisce al carattere delle coste con le loro sporgenze, rientranze, porti, cale, secche, scogli, ecc.; ma poichè i limiti che mi sono imposto nel presente lavoro m'impediscono di riprodurre il frammento di portolano relativo all'Asia Minore, basterà a darne un'idea adeguata una descrizione sommaria, in cui sottolineerò quelle espressioni del nostro autore davvero caratteristiche, in quanto riescono a ritrarre con felice immediatezza taluni tratti di costa.

Ho già detto che nel portolano del Monno manca la descrizione del litorale dell'Asia Minore bagnato dal Mar Nero, egli quindi, limitandosi a descrivere le coste della Anatolia e della Caramania, incomincia la sua trattazione dall'Isola Rossa ed Isola del Corvo (le Symplegades) « poste sopra la bocca del Canale di Costantinopoli acostate più alla parte della Natolia che da quella di Costantinopoli » (1). Fra queste isole ed il continente, egli scrive, possono passare « galere et Navigli » (fol. 67r.), e in detto canale si apre il golfo di Esmitra, che « ha da tutte le bande bonissimi porti ». Passato il Capo di Mezzogiorno, estrema punta del golfo di Esmitra, si entra nel golfo di Palormo « qual *dura dentro* per Levante XXXX miglia », e uscendo da detto golfo si trova un altro golfo, con una secca nel mezzo, si arriva così al canale di Gallipoli, che si estende dal Capo delli Cambri al Capo Gianizari o di Troia. Nota quindi l'isola di Tenedo « *terra pianella* » e che tra questa e la terraferma vi passano « Galere et Navigli »; ad un miglio dall'isola di Tenedo ricorda due secche, e verso ponente l'isola di Stalomini (Lemno) « *terra pianella* ». Dirimpetto a Tenedo sulla costa dell'Anatolia segna il Capo di Bababornù (Capo di Santa Maria). Passa poi a descrivere l'isola di Metelino, con il porto, la darsena, la città omonima, e il porto Caloni, ma tornando alla terraferma dimentica di descrivere il golfo di Adramitti, e viene al golfo di Scandarglie (Elea), in fondo al quale nota i porti di « Foglia noua e Foglia uecchia » (Focea). Descrive quindi il golfo di Smirne « *che va dentro* miglia XXX per scirocco et ui è molti seccagni »;

(1) Per questa descrizione cfr. il manoscritto del Monno da fol. 67r. a 75r.

segue Cala Bornù in turchesco, che vuol dire Capo Negro, quindi l'Isola di Xio (Scio), e tra questa e il continente « tre isole basse et pianelle, doue sogliono spalmare le Armate, et si chiamano li spalmatori ». Nell'isola di Scio nota Porto Delfin, la città e il porto di Scio. Ad ovest di essa l'isola di Pisara (Psyra) e di Antipsara, l'isola di S. Giorgio di Schiro, che a sud è protetta da « quattro isolotti, che fanno porto », l'isola di Santo Strati con due isolotti uno a tramontana e l'altro a levante. L'isola di Andro « terra alta », l'isola di Tino, che ha un porto che non è sicuro, l'isola di Xia, di Crava o Xuro. Verso mezzogiorno l'isola di Siro, e quella di Millo con « una ensenada a modo di golfo, che *entra assai dentro* », ed ha dalla parte di « ponente libeccio certi isolotti, et dalla banda di Greco-tramontana quattro isole »: Argentera e Lofanto abitate e due altre disabitate, e a venti miglia a scirocco ricorda tre isole piccine, la più grande delle quali, Sicandro, abitata. Verso scirocco l'isola di Nio « *terra alta* », l'isola di Paris (Paro) « *la meglio isola dell'Arcipelago* » con un porto ed un casale, l'isola di Antiparis; verso levante l'isola di Nixia (Nasso), quindi l'isola di Margò (Amorgo) « con una ensenada grande », l'isola di Nicare (Icaria) « la più *alta et aspera* che sia nell'Arcipelago », l'isola di Micono « *terra piana* » che a libeccio ha quattro isolotti. Verso levante l'isola delli Forni, quella di Patemos (Patmo), circondata da secche; l'isola di Stampalia che egli paragona ad una berretta da prete: « *et quella isola è à modo di berretta da prete* », con un porto. Verso greco l'isola di Longò o Stancio. Dirimpetto all'isola di Scio, in terraferma, il « Capo Passaggio ouero Capo Bianco » e verso levante il Capo Tichebornò, Porto Sforzaro, il Capo Puselli, l'isola di Samo « *isola grande et alta* » con due porti, il golfo di Antipia, dentro al quale vi è il castello di Atalosia, quindi il Capo Cassines « il quale *fa tre ponte* con fariglioni fora in mare », verso mezzogiorno Porto Genovese. Dal Capo di Porto Genovese « verso libeccio si va à un'isola *squasi in triangolo* qual si chiama Nizzari », verso scirocco circondata a modo di corona da cinque isolotti, quindi l'isola di Rodi. Tratta poi dell'isola di Cândia, circondata dalla parte di levante « da tre isolotti *in triangolo*, qual chiamano li grabuxi »; incomincia la descrizione di quest'isola partendo dal Capo S. Giovanni e nota in essa Capo della Spatta « *terra alta* », Capo della Cania (la Canea), Porto Suda, la città di Candia, Spinalunga « con un isolotto che fa bono il porto », Porto Stia, il cui vero nome nota che è « Frascchia », verso tramontana segna tre isolotti *a triangolo* che chiama li Galli. In terraferma il Capo Salomon e Porto Policastro, Isola Cristiana, e a quattro miglia verso ponente Li Calderoni, quindi Calalimoni con quattro isolotti, e a trenta miglia due isolotti detti Li Capretti, poi la spiaggia delle Faschie, ove sono « tre o quattro Cortigli et bon'Acqua ». Proseguendo poi dal Capo Salamon nota l'isola di Caxo (Cos), di Scarpanto e la Librosa. Dirimpetto all'isola di Rodi il Capo Non, il Capo Sesto e quello della Marmora, e tra questi due capi Porto Cavallo; segue il golfo di Portofin e quello di Macari (Macri). La Caramania comincia dai Sette Capi. La prima località di questa regione è Porto di Acqua Fredda, a 20 miglia verso levante Castello Rosso (Castellorizo), quindi il golfo di Cacamo (g. di Finica), in questo golfo v'è il porto Caracolo, e Cacamo « una grande città *anegata la mittà in mare* ». Detto golfo termina al Capo della Finica « *capo*

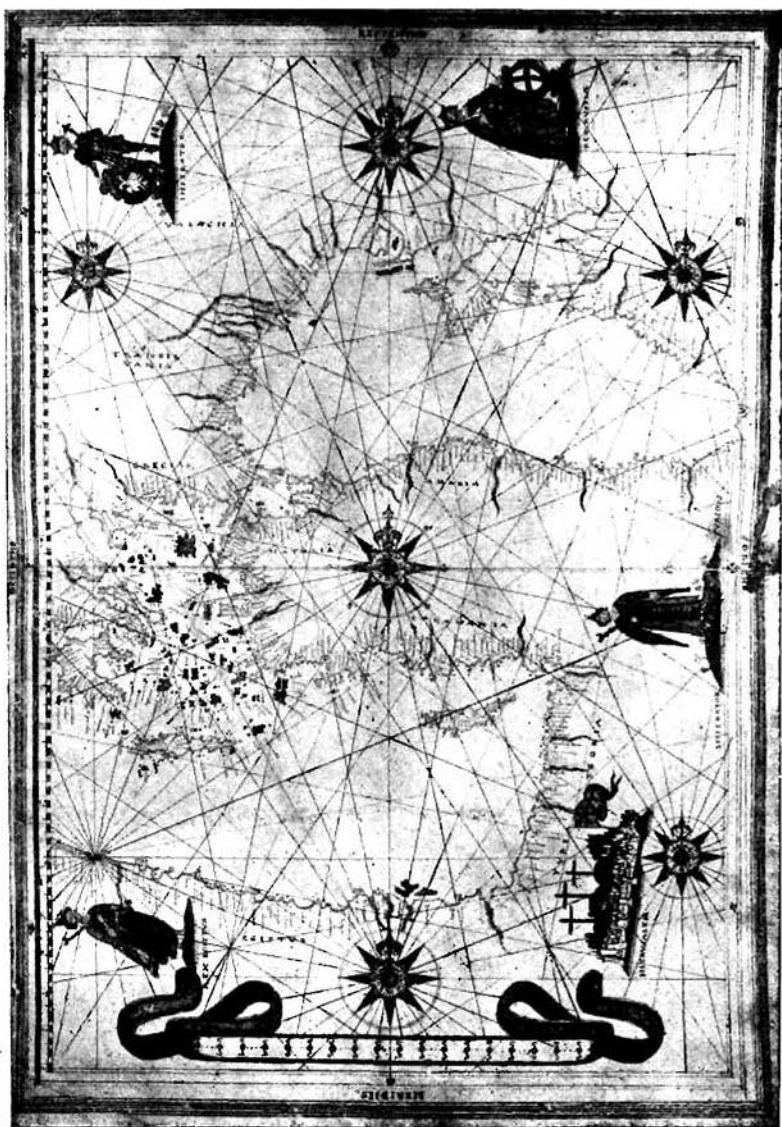


FIG. 2^a - *Carta del Mediterraneo orientale*. (0,41 × 0,26 1/2).
(GIOV. FRANCESCO MONNO: *Arte della Vera Navigazione*, fol. 27v. e 28r.).

pianello » colla fumara omonima. Segue il Capo Siridoni « alto tagliato in mare », quindi un capo « forano in mare », di cui l'autore non dà nome, « doue di sopra gli sono tre isolotti grandi, *posti in triangolo* », ed un altro più innanzi detto Fohtana Amorosa. Doppiato

il Capo Siridoni troviamo Porto Genovese, indi Porto Veneziano, il golfo di Satalia (Adalia) e Alaia « che la carta chiama S. Nicola ». Passa quindi a descrivere l'isola di Cipro, e ritornando alla terraferma segna Laia, Estilimon, Porto Cavagliero, Isola Proensala, Capo di Bagascia, il Caloiro, Porto Cavaleiro, Porto Curvo, Porto Palo, Baiasso, e infine il golfo di Caiasso o di Alessandretta con il porto omonimo, e chiude qui la descrizione della Caramania, ricordando che « sopra di Alessandretta gli sono le montagne più alte di tutta la Soria ».

Da questa descrizione, breve riassunto di quella del Monno, risulta evidente il carattere del profilo sia delle coste di terraferma che delle isole, ma da un semplice sguardo alla riproduzione fotografica della carta del Monno (vedi fig. 2^a) appare chiarissimamente che essa per l'abbondanza di dati e di toponimi, che s'infittiscono là dove maggiormente si spiegò l'attività commerciale dei popoli dell'Occidente, è fra le più interessanti che si possono dare di questa regione. Ma il pregio principale della descrizione del Monno sta, oltre che nella ricchezza dei dati, nella magistrale attitudine dell'autore a dare, a colpo d'occhio la rappresentazione di talune località. Ecco infatti con quanta efficacia e sobrietà descrive l'isola di Nicaria e l'isola di Rodi: « Nicaria è un'isola che tiene miglia XXXX di lunghezza (1), et si guarda con l'isola del Tino Leuante e Scirocco, per Ponente Maestro miglia XXXV. Et questa isola è la più alta et aspera che sia nell'Arcipelago, et non si raccoglie niente di sorta nessuna, et per le Montagne si troua Acqua assai et legna, senza nessun porto » (fol. 70v.). « Dall'isola de Nizzari à miglia L per la quarta di Leuante uerso Greco, si va all'isola di Redi, quale isola è grande habitata da Greci, et di lunghezza miglia L, et di larghezza miglia XXX. Et alla banda di Leuante ui sono dui porti, et da Tramontana un porto quale è meglio, con uno castello sopra di una Rocha che serve per mollo et guarda la città, et al piede del Castello ui è un mollo fatto a mano, et dalla banda di terraferma tiene uno molletto, sopra del mollo molti mollini da vento » (fol. 71v.).

Ma soprattutto è con molta maestria descritta l'isola di Cipro: « Dà S. Nicola à miglia LXXX per Mezogiorno è Scirocco, si ua al Capo Trazona in Cipri, quale è terra bassa, et sopra la parte più a Mezogiorno ui è uno isolotto, et si chiama quello di Capo Trazona. Voltando il detto Capo à miglia XV dalla banda di Africa dell'isola ui è la città Bassa, bon porto con uno isolotto in mezzo con una fortezza in cima, et la Città è alla Marina con molti Giardini et Acqua. Da Capo Bianco ui sono miglia XX, questo Capo è piano ne alto ne basso, et doppiato il Capo a miglia X à Leuante ui è bon acqua cauando però alla Marina. Dà Capo Bianco al Capo della Gatta, ui sono miglia XX. Questo Capo è assai forano in Mare, et è terra più bassa che il Capo Bianco. Dal Capo della Gatta à miglia XX per Tramontana, ui è Limassò città come Cartagenova. Da Limassò à miglia XXX per Greco-Leuante si ua alle Salline, quale è luoco picino. Dalle Salline al Capo della Greca ui sono miglia LX, quale è un capo come Capo Passaro in Sicilia, et ui sono molti Giardini et

(1) Il Monno dà sempre la massima lunghezza e larghezza delle isole maggiori o più importanti.

Acqua, dura questo Capo a Leuante miglia XX. Voltato il Capo della Greca à miglia XX per Ponente si entra in Famagosta, bona Città con bon Porto et uno isolotto in mezo. Dà Famagosta à miglia LX per la quarta del Greco uerso Leuante, si ua al Capo di S. Andrea, quale è il Capo più eleuato dell'isola di Cipri, et è terra bassa, et sopra il detto Capo di S. Andrea ui è uno isolotto quale se ui passa per dentro, XX miglia dal Capo Trapona ui è Città Hirino, et à miglia L à Leuante ui è una spiaggia, anchorchè la carta la dipinga come Porto con uno isolotto alla bocca, et si chiama Stilli et da Stilli al Capo Sant'Andrea, ui sono miglia Cento a Leuante ».

L'interesse quindi che lo studio di questo portolano desta nell'animo dello studioso non è poco notevole, e credo di non andar troppo lungi dal vero affermando che l'opera del Monno precorre i tempi, lasciandosi a grande distanza le opere analoghe contemporanee non solo di autori di secondaria importanza, ma anche talune veramente importanti, come quella del Crescenzo (1602), che servi di guida agli scrittori dei portolani nel Seicento, quando non fu addirittura copiata, come si è visto parlando del portolano Salvago.

Un confronto minuto del nostro portolano con quello del Crescenzo mi porterebbe al di là dei limiti voluti dal presente studio; ma credo conveniente richiamare l'attenzione del lettore su qualche breve tratto delle descrizioni nautiche dei due autori, e il risultato sarà così eloquente, da non lasciar luogo a dubbio alcuno della superiorità del Monno sul Crescenzo. Avverto subito pertanto che i due autori seguono lo stesso criterio nel dare una descrizione a sè delle isole maggiori come Candia, Cipro, Rodi; ma, mentre il Crescenzo unisce la descrizione delle isole minori a quella della terraferma, talmente che non poche volte ingenera confusione nella mente del lettore, sacrificando ora qualche isola, ora qualche tratto della terraferma, il Monno, pur parlando nella descrizione del litorale del continente delle isole più vicine ad esso, tratta in paragrafi a parte delle isole lontane da esso, come p. es. di quella di Santo Strati, di Andro, del Tino, di Xia, di Craua, di Siro, di Millo, di Nio, di Paris, di Antiparis, di Nixia, di Margò, di Nicare, di Micono, delli Forni, di Patemos, di Stampalia, di Longò, di Xamo, ecc. Appunto per questo il primo non riesce a dare la descrizione organica della linea di costa, il Monno invece, accompagnando lungh'essa con somma maestria il viaggiatore, gli offre una descrizione così ricca e organica della regione, che sotto la sua guida non solo il viaggio è sicuro, ma la stessa linea di costa balza all'occhio in maniera, diciamo così, viva e tangibile.

Ecco p. es. la descrizione di un breve tratto del litorale dell'Asia Minore dai Sette Capi (inizio della costa di Caramania) al Capo della Finica, come è data dai due autori:

CRESCENZO (pag. 57)

(MONNO fol. 73v.)

Dal detto luogo (S. Nicola della Vise) per staria ui è una spiaggia grande con una ripa roccata detto SETTE CAPI, voltando detto Capo dalla banda di Terra, ui è una spiaggia grande, nella quale alla

Dal Golfo di Macari si ua per Mezogiorno e Libecchio alla uolta delli SETTE CAPI doue comincia la Caramania, et uscendo di quello si attroua una ensenada, che entra per Leuante, tiene uno isolotto et

punta di Ponente, è riparo di Maestro et è Fiume; et in tutta la spiaggia, quale si chiama S. Nicolao della Patura, ui è bon sorgitore.

A miglia due per staria vedrai dentro una valle, che tira per Tramontana, nella cui bocca sono alcuni scogli à man dritta, voltando da Maestro sarai coperto da Leuante, fin à Ostro con bon fondo et sorgitore.

Più inanti si trouano due Isole una grande et l'altra piccola: nella grande ui è una terra detta CASTEL Rosso, la cui entrata si fa da Tramontana, l'isola piccola si dice la Poncella, intorno all'una et l'altra ui è sorgitore, et riparo di uenti di fuori.

Partendosi da Castel Ruzio per andare a Leuante à miglia uno per sciroco, ui è uno scoglio alto, et tondo detto isola dei Corenti, il quale ha gran fondo attorno.

Più oltre per staria sono alcuni scoglietti, et in terra ferma una Valle con bon sorgitore, et riparo di Maestro.

A miglia 10 per staria ui è un Capo et doppio che l'harai volto uerso terra, si ueggono due isole, et ti acosterai alla di Leuante, che è la più grande, atteso che nella bocca uerso l'isola piccola ui è una secca di piedi quattro di Acqua.

Tra l'isola grande, et Terra ferma è una valle con una terra detta il CACAMO, accostandoti all'isola puoi stare, et entrare con tutte le nauì, et uscir fuori da Leuante, et iui far Acqua et Legna.

Dalla detta isola per staria circa miglia cinque, si troua una spiaggia di rena bianca, et in quella una Rocca con una terra sopra detta S. Nicolò della Mira, in detta spiaggia ui è Acqua, Sorgitore, et riparo di Maestro. Più oltre per staria seguirà il lido alto miglia dieci, et poi troui una spiaggia longa, et grande con un fiume: et nella punta di Ponente certe muraglie

in mezzo di questa ensenada ui sono acque morte con gran fondo, da questa ensenada à miglia X per Ponente si troua il pizzo delli Sette Capi, che tra questo e il secondo ui è uno isolotto delli Sette Capi, non ui è porto nessuno, et doppiado alla volta di Leuante otto miglia à dentro ui è un porto desabitato con due isolotti denanzi, et ui è un Castello in cima di una montagna alta, però non può offendere a chi entra dentro nel porto il quale si chiama Porto di Acqua Freda, à miglia XX per Leuante e Sciroco ui è un CASTELLO Rosso, il quale è uno isolotto grande et alto et alla banda di Tramontana tiene un buon porto con uno Castello alto.

Da Castello Rosso per Greco-Tramontana si ua al CAPO DEL GOLFO DI CACAMO, quale è passato li Sette Capi sopra delli quali ui sono molti isolotti, et se ui passa di dentro perchè gli è assai fondo.

In questo Golfo hauanti di harriare al Cacamo ui è il Porto Caracolo, quale è Porto serrato che stando dentro non si uede la uscita, et non ui è habitazione alcuna, nè cosa che lo guardi, et in questo porto gli sono rouine di grandi edifici et tra quelli una grande cisterna che calla con più di cinquanta scalini, et ui è bon Acqua, et è il detto porto tra monti alti.

Il CACAMO è nell'ultimo del Golfo, et è una città grande anegata la mittà in mare, di maniera che tra l'una e l'altra se ui può passare con due Galere del paro, perchè ui è assai fondo, et si uedono le case coperte di Acqua, et altre meze di fuora, et in quella che fa isola, se gli può pigliare Acqua di Cisterna molto bona, et in terra ferma gli è à modo di uno Mollo con suoi scalini doue uanno gli schiffi a disimbarcare.

Dal Cacamo, à miglia XXV per Sciroco si esce dal Golfo al CAPO DELLA FINICA, il quale è un Capo pianello, et doppiando il detto Capo à miglia tre per Tramontana, ui è un Castello dei Turchi, cor poca Arteglia, et a mezo miglio dal Castello gli è una fiumara gran-

alle quali si può stare à ferro et à prodeggio, et è bon riparo da Maestro, et bon fondo, tra il Capo di questa spiaggia, quale chiamano la FINICA, et il fiume, ui è loco da far legna ».

(Continua).

de, doue sogliono far Acqua le nostre Galere anchorche arriuanò con l'Artegliaria del detto Castello, et ui suole calare assai Caualleria, però come il fiume è grande si fa Acqua con li schiffi senza sbarcare in terra, et in questa fiumara gli sono Boschi et Alberi (1).

(1) Una buona descrizione corografica dell'Asia Minore è data da CLAUDIO BART. MORISOTO in *Orbis Maritimi sive rerum in mari et littoribus gestarum generalis historia*, Divione, apud Petrum Pallyot, 1635, pag. 308-318; ma questa, avendo carattere prevalentemente storico, ha per il nostro argomento scarso valore.
