

GAETANO FERRO

LA CARTA NAUTICA DI ALBINO DE CANEPA (1480) *

Premessa. – L'appartenenza di questa carta a quel filone medioevale, o tardomedioevale, che si suole chiamare scuola, ma sarebbe meglio dire tradizione, cartografica genovese è incontrovertibilmente attestata dalla sottoscrizione sul collo della pergamena (al centro, sulla sinistra di chi guarda): *Albinus de chanepa civis Janue composuit // banc cartam anno Domini MCCCCLXXX de mense marcij // in Janua*. E' dunque un prodotto di autore genovese, eseguito a Genova da un cittadino genovese, qualche tempo prima della scoperta dell'America.

Pertanto, ed anche per le ragioni relative al suo contenuto che verranno esposte in seguito, questa carta è compiuta espressione della cultura marinara e geografica, maturata nel mondo mediterraneo, di cui Genova era uno dei principali centri, attraverso secoli di navigazioni in quel mare e lungo le coste dei bacini adiacenti, e destinata ad essere sconvolta dai risultati dell'impresa colombiana.

La tradizione cartografica genovese. – Nulla o pochissimo si sa su Albino de Canepa. L'appellativo è certamente ligure e potrebbe ricondurre ad una località della Riviera di Levante, che fino al 1928 costituiva il comune di Canepa (e da allora è inglobata in quello di Sori); una località dunque situata in quell'immediato entroterra ligure, nel quale le attività connesse con la vita del mare penetravano facilmente e dal quale venivano nelle città e nei centri costieri famiglie, i cui componenti si impegnavano spesso nei mestieri marittimi.

Ma, poiché la coltivazione della canapa era in quei secoli abbastanza diffusa in Liguria, parecchi sono i toponimi che ne derivarono, in varie parti

(*) Della carta la Società Geografica Italiana ha promosso l'edizione di un fedele *fac simile* a colori, presso la casa editrice Jaca Book. Esso viene ceduto ai soci dietro rimborso delle spese.

della regione; sicché l'appellativo «*de chanepa*» ben poco può dire sull'origine di Albino, tanto più che sia allora, sia tutt'oggi quel cognome era ed è abbastanza comune a Genova e nei suoi dintorni.

Delle carte da lui prodotte ne sono rimaste solo un paio e questa è l'unica conservata in Italia, presso la Società Geografica Italiana, al cui Museo è pervenuta agli inizi di questo secolo. Questa circostanza fa ritenere, o meglio, è un'ulteriore conferma, che la produzione di Albino de Canepa fosse tutta o quasi destinata a scopi pratici e che proprio il prolungato uso in navigazione dei documenti usciti dalla sua «bottega» abbia portato al loro deterioramento e alla loro perdita, salvo che in pochi casi.

Agli inizi del nostro secolo questa carta nautica era posseduta dalla famiglia torinese degli Odiard Des Ambrois, dalla quale qualche tempo dopo passò alla allora Reale Società Geografica Italiana, non è dato sapere esattamente quando e per quale via. Si trattò di un acquisto da parte di quella istituzione, nel cui archivio peraltro non è rimasta traccia alcuna dell'operazione.

Negli stessi anni – a un dipresso – già era scomparsa o era diventata irreperibile un'altra carta nautica di Albino de Canepa, datata maggio 1489, sempre da Genova, e già conservata a Milano nell'archivio-biblioteca di casa Sola-Busca-Serbelloni. Colà l'aveva esaminata lo studioso genovese Cornelio Desimoni, fornendone succinte notizie all'Uzielli ed all'Amat di San Filippo, che le inserirono nella seconda edizione dei loro *Studi biografici e bibliografici sulla storia della geografia in Italia* (1882, II, p. 82).

In base a tali notizie, una dozzina di righe, è stato supposto che la carta del 1489 (che nel 1889 risulta esposta alla Mostra Colombiana di Genova, da parte del conte Negri da Oleggio) sia stata in sostanza ricopiata da quella del 1480 qui descritta; inoltre, la prima può essere con ogni probabilità, e sempre secondo i pochi dati predetti, identificata in quella che qualche anno fa è stata battuta in un'asta a Londra e venne acquistata – mi pare – da un collezionista americano.

Albino de Canepa, che – come rivelano le scritte e le didascalie abbastanza lunghe, poste specialmente ai confini fra le varie parti del mondo – era provvisto anche di una certa cultura geografica, maturata sugli autori classici, si inserisce in quella tradizione di autori e di laboratori cartografici genovesi, che era cominciata nel XIV secolo o forse già alla fine del XIII, trovando espressioni notissime nella cosiddetta «carta pisana», nell'opera di Pietro Vesconte e di Perino Vesconte, egli pure «*de Janua*», nella grande carta-planisfero di Fra Giovanni Mauro da Carignano, priore della chiesa di San Marco al Molo (egli si firma infatti *Presbiter Joannes rector Sancti Marci de Janua*).

Nel secolo XV in tale fecondo filone fanno spicco i nomi di Francesco Beccario e di Battista Beccario, quasi sicuramente suo discendente, e di Bartolomeo De Pareto; invece di Agostino da Noli, che nel 1438 chiede al doge l'esenzione da certi tributi, in quanto – afferma – egli è l'unico rimasto a Genova, che sappia fabbricare *cartas constitutas pro arte navigandi*, non

è rimasto alcun prodotto. L'opera del de Canepa può dunque essere comparata con quelle del Beccario e del De Pareto, soprattutto con quella del primo (di circa cinquanta anni anteriore), che già sembra introdurre la distinzione fra una produzione destinata a usi pratici di navigazione, con la sola, o quasi, indicazione della linea di costa, ed esemplari invece ricchi di scritte, figure di città, di uomini e di animali, insomma di elementi decorativi, esemplari forse destinati a biblioteche ed uomini di cultura, a nobili e ricchi.

Come ulteriore termine di paragone si può forse tener presente anche la carta-planisfero di forma lenticolare del 1457, conservata alla Biblioteca Nazionale di Firenze, e già erroneamente attribuita a Paolo dal Pozzo Toscanelli, o addirittura da qualcuno ritenuta quella che fu utilizzata da Colombo per preparare il suo viaggio attraverso l'Atlantico. Anche essa è certamente di mano genovese o derivata da carte nautiche genovesi (vi compare infatti lo stemma della città), ma per alcune alterazioni e deformazioni del tracciato costiero, per esempio della penisola iberica, mostra di non essere opera di un cartografo di professione e di non essere stata costruita per fini pratici di navigazione. La rappresentazione si estende a tutto il mondo allora conosciuto, fino all'Estremo Oriente, sicché da un lato può ricordare il coevo mappamondo di Fra Mauro Camaldolese e d'altra parte deve considerarsi opera di un «dotto», che voleva dare testimonianza, utilizzando materiali desunti dalla cartografia nautica genovese, delle complessive e generali conoscenze geografiche del tempo.

Gli ambienti dei cartografi genovesi (le loro «botteghe», nelle quali si vendevano anche clessidre, astrolabi e altri strumenti nautici, erano situate nel quartiere del Molo e in vico del Filo, presso la cattedrale, dove si trovavano pure quelle dei miniatori e le prime stamperie) erano certo familiari a Cristoforo Colombo, che li frequentava prima che dalla Liguria si trasferisse in Portogallo. Probabilmente, in una città che doveva contare cinquantamila abitanti o poco più, egli conobbe Albino de Canepa e le sue carte; forse le usò, o certo ne usò di simili ad esse, mentre navigava attraverso il Mediterraneo e lungo le sue coste, lungo quelle dell'Europa occidentale o dell'Africa nord-occidentale, mentre meditava sulle terre che potevano delimitare a ponente quel grande spazio bianco sulla sinistra della pergamena, corrispondente all'Oceano Atlantico.

La carta del 1480. – La carta è manoscritta su una pergamena opportunamente trattata e biaccata, secondo l'uso di allora. Anche le dimensioni sono quelle più o meno consuete delle pergamene, ricavate dal vello dell'agnello: 81 cm di larghezza e 135 cm di lunghezza, ma la parte disegnata, al di là della quale si trovano la sottoscrizione e la datazione, è lunga solo 112 cm.

Le condizioni di conservazione sono buone, per non dire eccellenti; solo sulla banda destra, dove la carta doveva essere inchiodata al bastone di legno, attorno al quale la si avvolgeva, uno strappo violento ha determinato la perdita della rappresentazione della parte più orientale delle coste del

Mar Nero e delle relative terre più a sud, fino al Mar Rosso (e di qualche lettera finale di alcuni toponimi). Dalla opposta banda sinistra, al di là della sottoscrizione già ricordata e trascritta, il collo della pergamena termina con due linguette, alle quali dovevano originariamente essere unite le fettucce, con cui la carta si legava, dopo averla riavvolta attorno al bastone.

La carta rappresenta quella parte del mondo antico, noto verso la fine del medioevo, che di solito è raffigurata nella consimile produzione di questo secolo, con il Mediterraneo al centro, il Mar Nero, e parte del Mar Rosso da un lato, l'Oceano Atlantico e parti del Mare del Nord e del Mar Baltico dall'altro, con le terre emerse circostanti.

Lo spazio terrestre così rappresentato è in sostanza quello che dal Nordenskiöld (1897, pag. 60 e segg.) è stato definito – con una improprietà di termini persistente anche nel Kretschmer (1909) e nel Dürst (1986) del «portolano normale», cioè lo spazio delle carte nautiche dei tempi precedenti, peraltro ora un po' più dilatato verso ovest e verso nord. Ma più che di dilatazione di orizzonte geografico, in quelle parti, si deve parlare di maggior precisione e realismo nella raffigurazione delle coste e degli altri oggetti geografici, di una maggiore abbondanza di toponimi e di particolari.

Del resto rappresentazioni relative all'orografia ed all'idrografia, piccole immagini prospettiche di città, figure di uomini e di animali e scritte con notizie geografiche, compaiono nell'interno delle terre emerse, sicché questa carta si può definire, secondo la terminologia oggi in uso presso gli studiosi, specie italiani, di storia della cartografia, di «tipo nautico-geografico». Ciò anche se alcuni elementi geografici sono raffigurati in modo grossolano o erroneo.

Ciò che gli autori di carte nautiche dovevano rappresentare con la massima precisione, consentita dalle conoscenze, e con la massima evidenza, compatibile con la tecnica della scrittura e del disegno, era soprattutto il profilo costiero, che è qui in genere accurato, più che in altri documenti precedenti e coevi, acquerellato da una fascia, di spessore di circa un centimetro, originariamente forse in verde-oliva, ma oggi sfumante in arancione, un po' sbiadito. Il tracciato del profilo costiero appare nel complesso abbastanza rettificato, rispetto all'abitudine, caratteristica di molte carte precedenti, di dare rilievo alle frastagliature, mediante una serie di «quasi semicerchi». Dinanzi ad esso una serie di puntini rossi mette in evidenza gli approdi difficili e le aree pericolose per la navigazione.

Nella rappresentazione del Mediterraneo è evidente il disorientamento, consueto nelle carte nautiche, di questo bacino, le cui coste, pur nell'ammirevole armonia del loro insieme, si tengono, procedendo da ovest ad est, molto più a settentrione di quanto in realtà dovrebbero essere, per valori di 5° e anche più. Con ogni probabilità ciò deve, come è noto, imputarsi al fenomeno, non conosciuto e quindi non corretto, della declinazione magnetica, per cui l'ago della bussola, in base al quale le carte erano costruite, subiva nel Mediterraneo orientale una deviazione media approssimata verso est di 5° e più.



LA CARTA NAUTICA DI ALBINO DE CANEPA CONSERVATA PRESSO LA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA.

Nell'ambito del bacino mediterraneo quasi tutti i tratti costieri sono rappresentati con fedeltà e con ricchezza di toponimi; il che attesta la buona conoscenza che ne avevano i naviganti dell'epoca. Lo stesso avviene per il Mar Nero, per le coste atlantiche della penisola iberica e della Francia e per il litorale, pure atlantico, della parte nord-occidentale dell'Africa, tutte aree familiari ai marinai genovesi del tempo. A partire dalla Manica e al di là di essa, verso settentrione, i toponimi si fanno più radi e il tracciato costiero meno fedele; per lo Jutland, la parte meridionale della penisola scandinava e le coste del Baltico, rappresentati per la prima volta in una carta genovese del 1325, il profilo del litorale risulta per lunghi tratti schematico, forse addirittura solo indicativo; la successione delle città del Meclemburgo e della Pomerania, di cui sono riportate piccole ed elementari vedute prospettiche, ricorda la tradizione catalana, per esempio dell'Atlante del 1375.

A quanto si è fin qui osservato si aggiunge ciò che, egualmente ai fini della navigazione, attiene alle isole antistanti alle coste. Esse per lo più sono colorate in rosso ed azzurro, taluna, come Maiorca, in oro; qualche altra in violetto; solo alcune maggiori, come la Sardegna, Cipro e la parte meridionale della Gran Bretagna, sono, o interamente o solo sul bordo, in verde; dello stesso colore è la penisola di Crimea. L'arcipelago britannico è rappresentato, in modo non molto fedele, secondo uno schema che si ritrova anche in altre carte anteriori e posteriori (per esempio quella di Andrea Benincasa del 1508), con l'Inghilterra distinta dalla Scozia e un'Irlanda tozza e dalle dimensioni esagerate. A settentrione dell'arcipelago si allunga da est verso ovest un'isola di forma ellittica, colorata in verde, con un vistoso abitato nell'interno (di fronte è la costa della Norvegia, con alte montagne verdi e piccole miniature di città), che potrebbe corrispondere all'Islanda, ma probabilmente si tratta invece della maggiore delle Shetland, come suggerisce anche il toponimo *Insulla de Stitilant*.

Nell'Atlantico sono raffigurate isole reali ed isole immaginarie: una leggendaria *Insulla de Brazil* è collocata ad occidente delle coste irlandesi ed ha forma rotonda. Di fronte alla penisola iberica ed in mezzo all'oceano stanno *Sahuagia* (con accanto un'isola minore a forma di mezzaluna) e *Antillia* (con la vicina e più piccola *Roillo*, in rosso). Hanno forma geometrica, per le due maggiori molto simile fra loro e rettangolare, con poche e schematiche frastagliature costiere (tre o quattro insenature per ciascuno dei lati maggiori). E' evidente che si tratta di rappresentazioni di fantasia, secondo la tradizione medievale che popolava di isole l'Atlantico e che assume le forme qui accolte a partire dalla cartografia di Andrea Bianco, essendo in seguito ripetuta senza sostanziali varianti.

Più vicine alle coste iberiche e più a sud sono le cosiddette «false Azzorre»; esse – fra cui un'altra *Insulla de Brazil* – sono molto più vicine al continente e più a mezzogiorno, in pratica di fronte allo Stretto di Gibilterra, di quanto in realtà sia quell'arcipelago e risultano suddivise in tre gruppi. Anche questa rappresentazione risale alla tradizione medievale, essendo tali isole raffigurate nelle carte nautiche molto prima che, nel corso della prima

metà del secolo XV, vi arrivassero i Portoghesi; la loro esplorazione e conoscenza non indusse comunque i cartografi mediterranei a maggior precisione. Più corrette sono la collocazione e la rappresentazione del gruppo di Madera, accanto al quale compare la scritta, riferita però anche alle «false Azzorre» o almeno al loro gruppo più meridionale, *Insulle fortunate Sancti brandani* e delle Canarie, con un accenno a «*Lansaroto maraxello Januentis*», queste di fronte a Capo Bojador, che costituisce l'estremo limite della costa nord-occidentale africana, rappresentata nella carta.

Già si è detto che la carta riporta anche la raffigurazione di parecchi elementi geografici nell'interno delle terre emerse. L'orografia rivela una tecnica ben diversa di rappresentazione fra la catena alpina, qui limitata alla parte occidentale, con i rilievi del Giura e dei Vosgi, che se ne diramano, quasi sottolineandone la funzione di nodo idrografico, e gli altri sistemi montuosi.

La prima infatti appare tracciata con un disegno quasi geometrico, di colore rosso-mattone, ed un aspetto complessivo molto simile a quello che si riscontra nelle carte di Jehuda Ben Zara e dei Benincasa. Gli altri rilievi sono in verde carico, con figurazione a monticelli e a cupole: la catena dell'Atlante forma un vistoso allineamento, dilatato, al di là di ogni corrispondenza con la realtà geografica, da ovest a est (sin quasi al bacino del Nilo), con diramazione di alcuni gruppi minori ed una catena antistante, in corrispondenza della Tripolitania; qualche gruppo montuoso è similmente rappresentato nell'Asia anteriore, presso le sponde del Mar Rosso. Nella penisola iberica è rappresentata la Sierra Nevada, mediante schematiche cupole di altezza decrescente partendo dal centro; al centro appare un monte isolato, ma a nord manca ogni figurazione dei Pirenei. Di una immagine relativa ai monti della Norvegia già si è detto, mentre nell'Europa centrale ed orientale Sudeti, Carpazi ed alture del Dnepr appaiono come gruppi montuosi dalle dimensioni sempre più ridotte, a mano a mano che si procede verso est; infine manca del tutto ogni riferimento all'orografia della penisola balcanica.

Nel complesso questi elementi orografici sono quelli tradizionali nella cartografia del tempo, così come lo è la rappresentazione del sistema idrografico europeo, che ripete, per esempio, lo schema, piuttosto lontano dalla realtà, del Dulcert e dei Benincasa. Infatti, a parte i fiumi della penisola iberica, dei quali si mette in evidenza la parte terminale (e spesso è rappresentata solo quella, come del resto avviene anche per la Gran Bretagna), sono tracciati in azzurro, con laghi interposti, di solito colorati in verde (sicché questi appaiono contenere isole montuose), numerosi corsi d'acqua europei.

Nella regione francese l'unico fiume di cui sia rappresentato tutto il corso è il Rodano, mentre di Loira e Senna compaiono solo gli estremi lembi terminali. Il Reno scende dalle Alpi, raccoglie le acque della Mosella e sfocia poco lontano dalla Mosa, a un dipresso nella stessa costa dove, con l'ultimo tratto pressoché parallelo al primo fiume, è fatta sboccare anche l'Elba, mentre corsi d'acqua di minore lunghezza si gettano nel Mar Baltico.

Non lontano dal Reno nasce il Danubio, che si dirige ad est e scorre in linea pressoché retta verso il Mar Nero; più a nord andamento quasi paral-

lelo ha il Dnestr. Molti di questi fiumi hanno connessioni fra loro, quasi ad indicare l'esistenza di soglie orografiche depresse fra i vari bacini. Complicato è anche il sistema idrografico più orientale, con il Dnestr che risulta connesso con il Don, che sbocca nel Mare d'Azov, e con la Lena che si getta nel Baltico.

Nella penisola balcanica e in quella anatolica non v'è alcun riferimento all'idrografia; in quella italiana, dove manca pure la rappresentazione degli Appennini, compaiono solo i tratti terminali del corso del Tevere e, con ancor minore evidenza, dell'Arno.

L'Africa settentrionale invece non è priva di fiumi. Dall'Atlante un corso d'acqua si getta nell'oceano, mentre un altro sfocia nel Mediterraneo, presso l'attuale confine fra Marocco e Algeria. Simmetrico a questo, ma diretto verso sud, un terzo fiume dà luogo a due laghi, nei quali confluiscono corsi d'acqua minori; quasi certamente il cartografo ha voluto dare l'idea di bacini chiusi. Il Nilo, col delta dalla classica forma, ha andamento rettilineo verso sud, dove diverge in due rami.

Su questo fiume è posto il confine fra Africa ed Asia, come dice una delle varie scritte di erudizione geografica, che la carta riporta: *flumen Nillus quod dividit assia ab africa*. E poco lontano: *Flumen Nilli qd horiginem abet a montibz de luna que sunt i litore ocoeanu ...* Così come presso il corso del Don è scritto: *Flumen Tanay quod dividi Asia ab europa*. E nel centro dell'Asia minore una scritta dice: *Assia vocatur tercia pars mundi et incipit ad flumen Chair. et finem habet ad flumen de la tana et comprehendit totum horientem e trapezonda*.

Qualche altra scritta richiama motivi o notizie bibliche: una, presso uno scoglio della costa dalmata, ricorda un fatto di cronaca, cioè il naufragio di una imbarcazione genovese: *Jullianus bon tempo Jbenuencis hic fregit*.

D'altro lato sta la ricchezza della toponomastica costiera, specie per quei tratti di litorale, come quelli del Mediterraneo e del Mar Nero che, come si è visto, sono rappresentati più fedelmente ed accuratamente. I toponimi sono tracciati nei colori rosso e verde-oliva (quest'ultimo probabilmente derivante dall'ossidazione dell'originario nero dell'inchiostro); naturalmente essi si fanno più radi e scorretti lungo le sezioni litoranee meno note e raffigurate con minor aderenza alla realtà.

In confronto la toponomastica relativa all'interno delle terre emerse è limitata, ma forse meno che in altre carte. Compaiono molti nomi regionali, come *Barbaria*, *Eptiopia*, *Inspania*, *portogalo*, *Chatalogna*, *Fràcia* e così via sino a *Bolgaria*, *boemia* e *Rossta*, scritti con varia evidenza, quanto a caratteri, mentre il colore dell'inchiostro è rosso. Talora si incontrano riferimenti ai sovrani che regnano nelle varie regioni.

Abbondano pure le raffigurazioni prospettiche di città, anche non costiere, talora con bandierine e simboli che ne indicano l'appartenenza alle varie sovranità o stati. Genova è messa in particolare evidenza, riprendendo l'immagine della città fornita da Battista Beccario. Anche Venezia è raffigurata con notevole rilievo, così come lo sono Alessandria e *Tremissen*, cioè Tlem-

cen, dalle cupole adorne di bandiere rosse e verdi con la mezzaluna d'argento, le cui immagini hanno dimensioni maggiori di quelle di Roma, Parigi e Vienna.

Toledo è l'unica città dell'interno della penisola iberica di cui sia riportata la veduta prospettica, peraltro di piccole dimensioni. Numerose e più grandi le analoghe immagini di città dell'Europa centrale, di solito lungo i fiumi, e numerose, ma di minori dimensioni, quelle lungo le coste meridionali del Baltico. Nell'Asia anteriore le rappresentazioni di Gerusalemme e Damasco hanno notevole evidenza.

Nel complesso, sia per la forma, sia per la disposizione, queste vedute prospettiche di città, che costituiscono un efficace apparato decorativo del documento cartografico, sembrano ricordare (come mi suggerisce il professor Alberto Capacci) la carta nautica di Jehuda Ben Zara del 1497; se ne dovrebbe concludere che o le due serie di vedute derivano da un'unica fonte o la carta del de Canepa era nota a Ben Zara.

Vanno ricordati infine altri riferimenti e spiegazioni, scritti accanto ai vari oggetti geografici. Sul bordo inferiore della carta stanno poi due figure di sovrani dei regni islamici ed altre di animali. Si direbbe, come ha rilevato il Dürst (1983), che questi cartografi, pervasi da una sorta di «*horror vacui*», si affrettassero a riempire di decorazioni, scritte ed altri motivi ogni lembo bianco dei loro prodotti. O lo facevano solo – così io credo – per quegli esemplari destinati ai dotti ed ai ricchi, esemplari che è più facile si siano conservati fino ad oggi?

Anche questa carta nautica presenta il consueto reticolo dei rombi di vento, da seguire durante la navigazione, tracciati in inchiostro alternativamente rosso e verde-oliva (deve, anche in questo caso, trattarsi di ossidazione del nero), ma le rose dei venti, non decorate, sono qui meno vistose che in altri documenti. La rosa centrale è posta nella Corsica meridionale; la corona tutt'attorno è di sedici rose, come di consueto, oltre a due rose ausiliarie, poste lateralmente sull'asse ponente-levante, sicché l'una risulta nel mezzo dell'Atlantico e l'altra nell'Asia anteriore (probabilmente esse appartenevano a una seconda corona esterna). Ogni rosa dovrebbe avere trentadue rombi, ma molte sono incomplete, mentre un'altra rosa, posta fra la Sicilia e la Libia e con un disegno di sobrio ornato, è tracciata su un piccolo spezzone di carta piuttosto spessa, ritagliato e incollato sulla pergamena; essa riporta solo l'indicazione degli otto venti principali. Lungo il lembo superiore e inferiore si trovano, in due sezioni per ciascun lembo, schemi di scale grafiche, di lunghezza fra i 123 e i 160 mm, con diverso numero di unità di misura, da undici a quattordici, e suddivisioni interne, come al solito mediante punti. Solo molto approssimativamente si può stimare la scala numerica attorno al rapporto di 1:5,5 milioni. Nessuna indicazione riguarda la latitudine, né, come è ovvio, la longitudine.

La carta nautica di Albino de Canepa e Cristoforo Colombo. – Le conclusioni cui si può pervenire attraverso l'esame di questa carta nautica confer-

mano quanto è già noto anche da altre fonti. E cioè che non solo a Genova, ma anche negli altri porti del Mediterraneo, si aveva nella seconda metà del XV secolo un'ottima conoscenza, da parte dei ceti marinari e dei cartografi, dei litorali, delle isole e dei mari dello stesso bacino.

I genovesi risultano, come appare dalla già rilevata accuratezza del tracciato costiero e dalla fittezza dei toponimi, particolarmente bene informati circa il Mediterraneo orientale e il Mar Nero. Ma, giacché, oltre ai marinai, anche i cartografi erano dotati di notevole mobilità, spostandosi dall'uno all'altro centro portuale, si era formato un patrimonio comune di conoscenze geografiche e marittime, che sulla banda atlantica si estendeva fino alle coste nord-occidentali dell'Africa, a un dipresso fino alle Canarie, fino alla Manica e alla parte meridionale dell'Inghilterra.

Questa carta presenta però un certo numero di notizie, attraverso il tracciato, sia pure impreciso, di coste e di isole, di monti e di fiumi, relative all'Europa centrale e settentrionale; per taluni aspetti esso può essere ritenuto maggiore che in altri documenti ed al riguardo sono state formulate varie supposizioni. È stato, per esempio, ipotizzato che i grandi fiumi dell'Europa centrale fossero messi in evidenza (con le città ubicate lungo il loro corso) perché attraverso di essi le merci, trasportate per via marittima alle loro foci, potevano penetrare nel cuore dell'Europa e viceversa. Si è pure ipotizzato che le deformazioni nella rappresentazione del Baltico e della Scandinavia siano derivate dal fatto che il cartografo, dopo avere bene rappresentato l'area mediterranea, avesse ben poco spazio, nelle dimensioni della pergamena, per raffigurare le regioni nordiche.

L'ipotesi più ovvia, a parte le difficoltà che al crescere della latitudine doveva presentare l'applicazione di un sistema di proiezione che solo impropriamente si può dire di tipo azimutale, concepito per il Mediterraneo, si rifà – a mio avviso – alla povertà di notizie che si aveva relativamente a terre lontane lungo le cui coste i marinai mediterranei navigavano poco o non navigavano per nulla.

Anche l'antica e sterile disputa, sulla priorità e sulla superiorità della cartografia italiana o di quella catalano-maiorchina, perde gran parte del suo significato, dinanzi alla constatazione dell'esistenza di una comune cultura marinara del Mediterraneo. Essa era proprio quella di Cristoforo Colombo, quando uscì da questo bacino, per la prima volta appunto pochi anni prima che Albino de Canepa costruisse questa sua carta.

Si è già detto infatti che con documenti simili a questi Colombo navigò: forse ne usava di meno ricchi e decorati, costruiti a fini pratici e privi di molte scritte e figurazioni. Ma la tecnica di procedere secondo i rombi di vento (e cioè secondo la bussola) fu quella che lo guidò nella prima traversata dell'Atlantico, come risulta dal suo *Diario*.

Due considerazioni, sempre relative a Colombo, l'esame di questa carta ancora suggerisce. In primo luogo le lacune, le imperfezioni o scorrettezze rilevate nella rappresentazione delle terre e delle acque dell'Europa settentrionale fanno pensare che poco si conoscesse del Mare del Nord, che me-

no ancora vi si navigasse da parte degli uomini del Mediterraneo e che quindi, a fini pratici, relativi a quel bacino, poco o nulla le carte nautiche servissero. Appare dunque sempre più problematico il supposto viaggio di Colombo in Islanda o meglio nella mitica isola di Tule: nella nostra carta una *I. de Till* è posta lungo il litorale nord-orientale della Scozia.

L'altro riferimento è alle isole leggendarie dell'Atlantico, che Colombo vedeva raffigurate nelle carte, ma sempre nel suo primo viaggio di andata afferma di voler riconoscere solo durante il percorso di ritorno, spinto come è dal desiderio di arrivare all'oriente. Il documento di Albino de Canepa conferma quanto irregolarmente e in posizione erronea, in mezzo all'oceano, esse fossero collocate dai cartografi di allora. E il vagabondare della nave di Colombo, dopo la tempesta presso le Azzorre, fra Santa Maria e São Miguel, durante il viaggio del primo ritorno, attesta come scarse fossero le conoscenze su questo gruppo insulare.

Nell'insieme e comunque, la carta che si è esaminata riassume bene le conoscenze geografiche e marittime che si avevano nell'Europa occidentale e meridionale, nonché nell'ambito del Mediterraneo, nei decenni anteriori alla scoperta dell'America: essa dunque può definirsi «la carta di Colombo»? Certo è più prudente dire «una delle carte di Colombo».

BIBLIOGRAFIA

- BALDACCI O., *Cartonautica di tipo medievale dal secolo XIII al secolo XVIII*, in «Cultura e Scuola», Roma, 1974, pp. 181-191.
- BARATTA M., *La carta nautica di Albino Canepa (1480)*, in «Boll. Soc. Geogr. Ital.», Roma, 1915, pp. 721-746.
- CARACI G., *Italiani e Catalani nella primitiva cartografia nautica medievale*, Roma, 1959, pp. 397 («Memorie Geografiche, V»).
- DÜRST A., *Seekarte des Iebuda ben Zara (Borgiano VII) 1497*, in *Codices e Vaticanis selecti quam, similime expressi iussu Joannis Pauli PP II consilio et opera curatorum Bibliothecae Vaticanae*, Zurigo, 1983, pp. 15.
- DÜRST A., *La carta nautica di Andrea Benincasa (Borgiano VIII) 1508*, Milano, Jaca Book, 1986 (ma Zurigo, 1984).
- FISCHER T., *Sammlung mitterlalterlischer Welt- und Seekarten italienischen Ursprungs*, Venezia, 1886, pp. 254 (ristampa anastatica, Amsterdam, 1961).
- GROSJEAN G., *Mapamundi. Der katalanische Weltatlas vom Jahre 1375*, Zurigo, 1977, pp. 95.
- KRETSCHMER K., *Die italienischen Portolane des Mittelalters*, Berlino, 1909, pp. 688 (ristampa anastatica, Hildesheim, 1962).
- LELEWEL J., *Géographie du Moyen-Age*, Breslau, 1851-1852: tomo I, pp. 185; tomo II, pp. 243; atlante.
- NORDENSKIÖLD A.E., *Periplus. An Essay on the Early History of Charts and Sail-*

- ing-Direction*, Stoccolma, 1897, pp. 208.
- PELLETTIER M. (a cura di), *Géographie du monde au moyen-âge et à la renaissance*, Parigi, 1989, pp. 236.
- PETTI BALBI G., *Nel mondo dei cartografi: Battista Beccaro maestro a Genova nel 1427*, in «Columbeis», Genova, 1986, pp. 125-132.
- REVELLI P., *Cristoforo Colombo e la scuola cartografica genovese*, Genova, 1937, vol. II, pp. 564, tavv. e ripr.; in particolare si confrontino le pp. 420-421.
- (de la) RONCIÈRE Ch., *La découverte de l'Afrique au Moyen Age*, 2 voll., Il Cairo, 1925-1927; in particolare si rimanda al vol. II, pp. 61-62.
- (de la) RONCIÈRE M. e altri, *Portulane. Seekarten vom 13 bis zum 17. Jahrhundert*, Friburgo, 1984, pp. 290.
- (de) SANTAREM V., *Notice sur plusieurs monuments géographiques inédits du moyen âge et du XVI siècle qui se trouvent dans quelques Bibliothèques de l'Italie, accompagnée de notes critiques*, in «Bull. Soc. de Géogr.», Parigi, 1847, pp. 289-317.
- UZIELLI G. e AMAT di San FILIPPO P., *Mappamondi, carte nautiche, portolani ed altri monumenti cartografici specialmente italiani dei secoli XIII-XVII*, in *Studi biografici e bibliografici sulla storia della geografia in Italia*, Roma, Soc. Geogr. Ital., 1882, II.

ALBINO DE CANEPA'S NAUTICAL CHART. – In the Italian Geographical Society's museum – now under reordering – we can find a nautical chart of Albino de Canepa which dates back to 1480 and was made in Genoa. We do not have many details about this author, we only know he also made another chart dating back to 1489 and derived (not to say copied) from the first one; this second chart should be in North America.

After a short account about Genoese cartographical tradition during late Middle Ages, the article describes the main elements of the chart in question. This chart does not present particular innovating motives in comparison with the products of previous decades but it sums up very well the geographical knowledge of the Mediterranean sailors in the eve of the discovery of America. With a chart like this one Columbus would have sailed from Genoa to Scio and towards the Levant, to the Iberian Peninsula and to Lisbon. With such a cultural store he left the Mediterranean Sea to face the Atlantic routes.

The Italian Geographical Society has published a colour reproduction of the chart in a perfect *fac simile*.

Università di Genova, Istituto di Studi economici.