

LUISA D'ARIENZO

**L'APERTURA DELLE ROTTE ATLANTICHE
NELL'ETÀ DELLE SCOPERTE: LA PARTECIPAZIONE ITALIANA**

Parlare di rotte atlantiche nell'età delle scoperte e dell'influenza italiana in tali navigazioni significa parlare, in modo particolare, dell'importanza che rivestì nel corso dei secoli la marineria genovese. All'arditezza e all'intuito geniale dei navigatori liguri noi dobbiamo infatti l'individuazione di nuove vie marittime che spesso portarono alla scoperta di terre sconosciute. Celebre è rimasto il folle gesto dei fratelli Vivaldi, che nel 1291 attraversarono le Colonne d'Ercole per navigare *ad partes Indiae*. Emblematica è poi l'impresa di Colombo, nella quale si riassume simbolicamente l'esperienza marinara di intere generazioni.

L'apporto dei genovesi nell'apertura delle rotte atlantiche era stato assai più antico rispetto a quello degli altri gruppi etnici italiani, quali fiorentini e veneziani; tra l'altro, la perizia che distingueva i navigatori liguri nella tecnica delle costruzioni navali e nell'arte della marineria era universalmente riconosciuta, tanto che i loro servigi furono ambiti da principi e regnanti, dei quali spesso divennero ammiragli.

Come è noto la navigazione atlantica, e specialmente quella lungo le coste dell'Africa, fu praticata già in epoca romana durante la quale, alla penetrazione territoriale, seguirono la conquista e la colonizzazione delle regioni del Nord Africa bagnate dal Mediterraneo. Non erano però mancate spedizioni fino al Senegal, come nel celebre Periplo di Annone, ed esplorazioni geografiche, così come dovettero esistere mercanti e avventurieri romani che si spinsero oltre i confini dell'Africa imperiale. Secondo la tradizione, peraltro, già gli stessi fenici avrebbero tentato di circumnavigare il continente africano.

La penetrazione dei genovesi nell'Africa occidentale ebbe caratteristiche assai diverse rispetto a quella dei romani; quest'ultima si configurò come una conquista sistematica finalizzata all'instaurazione di un dominio politico permanente, l'altra fu invece il prodotto di iniziative individuali a scopo commerciale.

È difficile sapere fino a che punto i navigatori liguri si siano spinti nelle coste atlantiche e nelle piste carovaniere del Nord Africa. A questo proposito

le fonti sono reticenti, anche perché gli stessi genovesi non avrebbero avuto interesse a diffondere i particolari dei loro viaggi, coperti anzi da segreto, al fine di tutelare i profitti commerciali che si potevano trarre¹.

Il viaggio più ardito sull'Atlantico di cui ci sia rimasta notizia dopo il famoso Periplo di Annone, è quello dei fratelli Ugolino e Vadino Vivaldi, del 1291, narrato negli *Annali di Genova* di Iacopo Doria, continuatore del Caffaro, che non precisano purtroppo con esattezza l'itinerario di quella spedizione marittima, ma parlano di una generica destinazione *ad partes Indiae*².

La partecipazione genovese agli avanzamenti lungo la costa africana dovette essere considerevole; pur nella penuria delle fonti dell'epoca, forse dovuta alla necessità di mantenere il riserbo sulle attività commerciali che si andavano realizzando, tuttavia si comprende, attraverso la tenacia dell'iniziativa ligure, che nuove strade dovettero essere costantemente aperte e perseguite. Si può ricordare a questo proposito il caso degli stessi Vivaldi che nel 1291 avevano tentato di navigare verso le Indie, ma non avevano più fatto rientro. Alcuni anni appresso uno dei loro figli, Sorleone, si mosse inutilmente in cerca delle loro tracce; ancora trent'anni dopo un Benedetto Vivaldi raggiunse le Indie percorrendo le vie tradizionali; si ha poi notizia di un Lazzaro Vivaldi, discendente degli arditi navigatori, che morì nel 1497 a Safi, presso quella costa nella quale furono viste per l'ultima volta le galee di Ugolino e Vadino³.

Esponenti della famiglia Vivaldi, peraltro, sono attestati in area atlantica ancor prima del celebre viaggio: un Vivaldo Vivaldi, già nel 1257, era domiciliato a Lisbona dove svolgeva attività commerciale. Forse era parente dei due sfortunati navigatori, ai quali potrebbe aver dato utili informazioni sulle coste africane. Egli godette di prestigio presso la Corte portoghese, tanto da apparire

¹ Sulle navigazioni in Africa resta fondamentale l'opera di CH. LA RONCIÈRE, *La découverte de l'Afrique au Moyen-Age*, Le Caire 1925-27. Il ruolo dei genovesi in tali navigazioni è stato studiato in modo particolare da R.S. LOPEZ, *Studi sull'economia genovese nel Medio Evo*, in *Documenti e Studi per la storia del Commercio e del diritto commerciale Italiano*, VIII, Torino 1936, pp. 3-59.

² Fra i numerosi studi sull'impresa dei Vivaldi, che ha suscitato l'interesse di molti autori cfr. la monografia esaustiva di A. MAGNAGHI, *Precursori di Colombo? Il tentativo di viaggio transoceanico dei genovesi fratelli Vivaldi nel 1291*, in « Memorie della Reale Società Geografica Italiana », VIII (1935).

³ *Ibidem*, pp. 58-62.

re come testimone in documenti reali; sposò una nobildonna di nome Ines, fondatrice nel 1282 del monastero di Santa Chiara di Lisbona, che fu distrutto nel terremoto del 1755⁴. Altri mercanti Vivaldi risiedettero a Lisbona nel XV secolo, come Desiderio, che nel 1446 ebbe un salvacondotto triennale per poter esercitare liberamente attività commerciale in Portogallo, senza timore di subire la confisca dei propri beni anche in caso di guerra con Genova. Tale salvacondotto gli fu rinnovato nel 1454 per cinque anni⁵, mentre nel 1460 acquisì la naturalizzazione portoghese con tutti i diritti ad essa pertinenti⁶. Privilegi analoghi furono riservati a Tropel de Vivaldi, che nel 1440 ottenne un salvacondotto triennale, rinnovatogli nel 1454, per poter commerciare senza impedimenti nel regno portoghese⁷.

Si è parlato della precocità della navigazione ligure nelle coste atlantiche dell'Africa settentrionale; i genovesi infatti ebbero vasti interessi commerciali nel Maghreb almeno dalla metà del XII secolo, come ci informano i cartulari dell'epoca, il primo dei quali dovuto al notaio Giovanni Scriba⁸, e dimostrarono sempre attenzione nei confronti di Ceuta, passo obbligato verso

⁴ P. PERAGALLO, *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV e XVI*, Genova 1907, p. 175 e sg.; C. DE PASSOS, *Relações históricas luso-italianas*, in « Anais da Academia Portuguesa da História », II serie, 7 (1956), p. 151; M. DO ROSARIO, *Genoveses na história de Portugal*, Lisboa 1977, p. 318.

⁵ P. PERAGALLO, *Cenni intorno alla colonia* cit., p. 176 e cfr. ARQUIVO NACIONAL DA TORRE DO TOMBO (= ANTT), *Chancilleria D. Afonso V*, libro 10, f. 33 v.

⁶ ANTT, *Chancilleria D. Afonso V*, libro 8, f. 106 v.-107 r.

⁷ Il rinnovo del salvacondotto prevedeva anche la possibilità, per due uomini del suo seguito, di andare armati di giorno e di notte. Cfr. ANTT, *Chancilleria D. Afonso V*, libro 15, f. 95 v.

⁸ Per la consultazione di questi cartulari cfr. M. CHIAUDANO-M. MORESCO, *Il cartolare di Giovanni Scriba*, in *Documenti e studi per la storia del commercio e del diritto commerciale italiano*, 2, Torino 1934 ed inoltre la serie dei *Notai liguri del secolo XII*, I, *Oberto Scriba de Mercato (1190)*, a cura di M. CHIAUDANO-R. MOROZZO DELLA ROCCA, Genova 1938; II, *Guglielmo Cassinese (1190-1192)*, a cura di M.W. HALL COLE-H.C. KRUEGER-R.L. REYNOLDS, Genova 1938; III, *Bonvillano (1198)*, a cura di J.E. EIERMAN-H.C. KRUEGER-R.L. REYNOLDS, Genova 1939; V, *Lanfranco (1202-1226)*, a cura di H.C. KRUEGER-R.L. REYNOLDS, Genova 1951.

I dati sulla presenza mercantile genovese in Africa nel XII secolo sono stati raccolti in alcune tabelle, divise per date e destinazioni, dal Krueger che si è basato sui citati cartulari, da lui schedati ancor prima della loro edizione. Cfr. H.C. KRUEGER, *Genoese trade with North-west Africa in the twelfth Century*, in « *Speculum* », anno 1933, pp. 377-396. Qualche riserva sul metodo da lui seguito fu avanzata da R.S. LOPEZ, *Studi sull'economia genovese* cit., pp. 19-23.

l'Atlantico⁹. Numerosi trattati commerciali stipulati con gli emiri del Nord Africa consentirono ai navigatori liguri di svolgere un ruolo fondamentale nei mercati rivolti al Maghreb e all'entroterra sudanese, dove venivano esportati i prodotti dell'industria tessile, quali panni, telerie, porpore e seterie; oggetti dell'artigianato genovese, come vassoi, casse di legno, vetrerie, coltellerie e armature ed anche i prodotti orientali che giungevano nelle coste levantine, come l'ampia serie delle spezierie esotiche.

Si può pertanto affermare che furono i genovesi a gestire in massima parte, e forse in modo più consistente rispetto ai pisani, che pure furono presenti nelle coste maghrebine, e ai veneziani, che predilessero gli scali levantini, il commercio marittimo estero con l'Africa occidentale, dalla quale essi a loro volta traevano lana, pelli, cuoio, indaco, cera, corallo e prodotti provenienti dall'entroterra sudanese, dal Senegal e dal Niger, che giungevano ai porti mediterranei attraverso le piste carovaniere o le coste dell'Africa atlantica, quali allume, schiavi e oro.

Essi dunque, già dal XII secolo, percorrevano le rotte che portavano verso i luoghi d'origine di quello che fu il genere commerciale più ambito: l'oro. La ricerca di questo metallo prezioso fu senza dubbio la causa fondamentale della loro presenza in Africa e la molla che li spinse a fondare diverse colonie fino all'isola di Cerné, che alcuni identificano con Arguim, altri con Herné¹⁰. Le principali rotte dell'oro sudanese, prima dell'espansione marittima portoghese, erano almeno quattro ed avevano come centro di convergenza il mercato di Timbuctù: la prima, da Sud a Nord via Tuat fino all'Africa berbera nel Mediterraneo, terminava a Costantina e a Tunisi; la seconda, verso Nord-Est, la cosiddetta rotta egiziana, finiva a Ghat in Egitto; la terza ancora dal Sud al Nord per Marrakesh e Fez, terminava a Ceuta; la quarta, detta rotta occidentale, via Oadan, terminava sulla costa atlantica presso Messa¹¹.

I genovesi, fino alle ultime decadi del XII secolo, indirizzarono le loro navigazioni atlantiche prevalentemente verso il Sud, forse perché non dovevano affrontare la concorrenza delle marinerie locali. I documenti notarili più antichi che ce ne danno notizia risalgono alla metà del XII secolo, ma c'è da

⁹ A questo proposito cfr. R. DI TUCCI, *Documenti inediti sulla spedizione e sulla mabona dei genovesi a Ceuta*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », LXIV (1935), pp. 273-340.

¹⁰ R.S. LOPEZ, *Studi sull'economia genovese* cit., pp. 31-40.

¹¹ M. NUNES DIAS, *O capitalismo monárquico português (1415-1549). Contribuição para o estudo das origens do capitalismo moderno*, Coimbra 1963-64, I, pp. 118-119.

precisare che non ne esistono di epoca precedente; pare comunque che le prime frequentazioni genovesi della costa atlantica avessero come meta Salè, capitale dello stato Almohade, con il quale la Signoria di Genova aveva stipulato un trattato nel 1161, che era stato siglato dall'ambasciatore Ottobono con l'emiro Abd-el-Mumin.

La molla principale di questa convenzione fu di certo l'oro, che i genovesi si procuravano andando negli stessi luoghi di produzione e fungendo da intermediari per la sua distribuzione tra il Sudan e la stessa Africa (lo portavano infatti in Egitto, a Tunisi e a Bugia), in concorrenza con i mercanti arabi che seguivano invece le piste carovaniere. Più a Sud di Salè i genovesi navigarono fino a Safi, che alla metà del secolo XIII era entrata nelle loro destinazioni. Assai prossima alla rotta occidentale dell'oro sudanese, Safi dovette entrare nei loro itinerari marittimi allo scopo di raggiungere più facilmente le miniere di Bambouk, quando a Genova, che aveva iniziato a coniare il genovino d'oro nel 1252, si dovette sentire la necessità del prezioso metallo. Per Safi era passata anche la celebre spedizione dei fratelli Vivaldi, che fu organizzata da Tedisio Doria assai presumibilmente per fini commerciali e, come si è detto, venne celebrata in termini eroici dall'annalista Iacopo Doria¹².

Se durante i secoli XII e XIII ed ancora nel XIV i genovesi predilessero nell'Atlantico la navigazione lungo il litorale africano, nondimeno nel corso del '200 essi aprirono le rotte dal Mediterraneo al Mare del Nord, spinti dall'esigenza di vendere l'allume dell'Anatolia, che scambiavano con i panni inglesi. In questi traffici si distinse in modo particolare il ricco mercante Benedetto Zaccaria che, consociato in affari con suo fratello Manuele, era riuscito ad ottenere nel 1264 dal governo della sua città l'amministrazione delle miniere di Focea, che furono alla base della sua prestigiosa carriera. Proprietario di navi, egli fu in grado di svolgere direttamente i propri commerci dalle allumiere della Focea fino alle città atlantiche dell'Europa nord-occidentale, che venivano raggiunte attraverso Gibilterra navigando lungo le coste dell'Andalusia meridionale.

L'intraprendenza di Benedetto Zaccaria e l'ampia estensione geografica delle rotte da lui percorse gli procurarono larga fama internazionale, tanto che il re di Castiglia Sancho IV (1284-1295) lo chiamò al suo servizio dandogli l'incarico di mantenere sempre una nave armata all'imboccatura del Guadalquivir per difendere la città di Siviglia, il cui porto fluviale si trovava a circa

¹² R.S. LOPEZ, *Studi sull'economia genovese* cit., pp. 40-45.

100 chilometri dalla foce del fiume. Fra le sue incombenze vi fu anche quella di difendere la navigazione nello Stretto di Gibilterra, resa assai difficile dai *benimerines* del Marocco. Lo Zaccaria, nel 1291, riportò una brillante vittoria in una battaglia navale, combattuta appunto nello Stretto contro la flotta marocchina, a seguito della quale gli fu attribuita la carica di *Almirante mayor de la mar*¹³.

Prima di lui rivestì tale incarico Ugo Vento, che fu nominato ammiraglio intorno al 1264. Era stato Alfonso *el Sabio* a chiamarlo presso di sé, forse per rinnovare il tentativo di conquistare Salè, ma più verosimilmente nella prospettiva di acquisire Algesiras. Ugo Vento, sulla base delle esigenze prospettate dal re di Castiglia, ordinò a diversi costruttori navali di Genova e dei porti vicini di costruire sei galee da 116 rematori ciascuna, da consegnarsi entro l'agosto del 1264, mentre egli stesso in contemporanea si occupava degli arruolamenti. La spedizione però non fu effettuata, forse a motivo della rivolta dei mori di Andalusia e Murcia, sostenuti da Granada e dal Marocco¹⁴.

Solo nel 1279 il re Alfonso *el Sabio* organizzò una grande flotta composta da 80 navi a vela, 24 galee ed altre imbarcazioni per cingere d'assedio Algesiras; ma le operazioni militari, condotte da un ammiraglio castigliano, si conclusero con una rovinosa disfatta. Fu allora che il sovrano, sempre prediligendo la perizia dei genovesi, chiamò presso di sé Benedetto Zaccaria, che si recò in Castiglia nel 1282 per negoziare un'alleanza fra Alfonso X, il Comune di Genova e Michele Paleologo contro Carlo d'Angiò. Le trattative non giunsero allo scopo prefisso, ma servirono per rafforzare i contatti personali, che più tardi fecero dello Zaccaria il nuovo ammiraglio di Castiglia genovese. Furono le sue galee le prime a riaprire, dopo secoli di interruzione, la rotta diretta dal Mediterraneo al Mare del Nord via Siviglia.

Ancora di origine genovese furono altri ammiragli di Castiglia, assunti dai sovrani del regno per compiere importanti azioni di guerra. Si tratta di Egidio Boccanegra, fratello del doge di Genova, che ebbe il titolo di ammiraglio da Alfonso XI (1312-1350) nel 1341 e sostenne brillanti campagne milita-

¹³ Per la figura di Benedetto Zaccaria cfr. R.S. LOPEZ, *Genova marinara nel Duecento: Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Messina-Milano 1933 e ID., *Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria*, in *Miscellanea di Storia Ligure in onore di Giorgio Falco*, Milano 1962, pp. 209-249 ed anche in *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, pp. 329-370.

¹⁴ R.S. LOPEZ, *Ugo Vento, primo ammiraglio genovese di Castiglia*, in « Bollettino Ligustico », III (1955), pp. 65-71.

ri nello Stretto, impedendo ai marocchini di portare aiuti alla città di Algesiras che, assediata dai castigliani, finì per cedere. Dopo di lui fu ammiraglio suo figlio Ambrogio, che si distinse in diverse battaglie navali riportando vittorie a La Rochelle contro la flotta inglese (1372) e nelle acque antistanti Lisbona, il cui porto fu bloccato fino alla stipula del trattato di Santarem (1373), che decretò il successo della politica dei Trastámara.

Notevole fu dunque l'apporto della marineria ligure e dei mercanti genovesi nell'apertura e nel consolidamento delle rotte atlantiche. Prezioso fu l'aiuto che essi portarono ai re di Spagna e di Portogallo per l'ammodernamento delle reciproche flotte nazionali, grazie all'alta specializzazione che i liguri vantavano nelle tecniche di costruzione navale.

Nella stessa epoca i re lusitani chiamarono ancora un genovese al loro servizio. Si tratta anche in questo caso di un esponente di una ricca famiglia di mercanti, quella di Emanuele Pessagno, che stipulò nel 1317 un contratto col re Dinís per stabilirsi in terra lusitana al fine di dirigere la flotta reale come ammiraglio. Anch'egli aveva al suo attivo esperienze di navigazione atlantica, giacché si ha notizia di un grosso trasporto di lane dall'Inghilterra a Genova da lui effettuato insieme a suo fratello Leonardo nel 1306. Sulla base del contratto Emanuele avrebbe dovuto tenere alle sue dipendenze altri 20 genovesi esperti di mare, da impiegare come capitani e piloti nelle galee al servizio del regno portoghese. Essi avrebbero potuto anche svolgere commerci nel Mare del Nord¹⁵.

* * *

Nello scorcio del XIII secolo si attuò dunque l'apertura delle rotte mercantili dal Mediterraneo al Mare del Nord che furono percorse dalle potenze marinare di Genova, Venezia e Firenze. In Italia si importavano i panni inglesi e le stoffe fiamminghe; in cambio si esportavano soprattutto prodotti orientali, come le spezie e le seterie. Nel caso di Genova il flusso commerciale riguardava anche prodotti pesanti e a buon mercato, assai più facilmente trasportabili, e anche in modo più economico, per la via marittima piuttosto che la via terrestre, quali l'allume di Focea o il vino di Creta, del quale a Bruges

¹⁵ Il testo del contratto, stipulato il 1° febbraio, è pubblicato da J.M. DA SILVA MARQUES, *Descobrimentos portugueses*, I, 1147-1460, Lisboa 1988, doc. 37, pp. 27-30 (ristampa anastatica).

arrivavano centinaia di botti, ed ancora i coloranti come il pastello e la cocciniglia. I convogli partivano direttamente da Genova, oppure dal Levante, da Chio, senza necessariamente fare scalo nel capoluogo ligure¹⁶.

Diversa fu la situazione dopo il 1460 quando, con la caduta di Costantinopoli e l'avanzata turca nel Mediterraneo orientale, le rotte dirette tra Chio e Bruges diventarono assai poco frequentate. Lo sfruttamento delle miniere di Tolfa, presso Civitavecchia, gestite dai Centurione e da altre famiglie liguri per conto della Camera Apostolica, determinò un ridimensionamento delle antiche rotte Levante-Mare del Nord; le miniere anatoliche di Focea, peraltro, erano cadute in mano ai turchi¹⁷.

L'asse dei mercati genovesi si orientò quindi in prevalenza verso occidentale e così le rotte marittime. Sarà ora Civitavecchia e non più Chio il centro dei grandi flussi commerciali diretti al Mare del Nord. E vi sarà anche un potenziamento della rotta diretta Genova-Bruges, poco frequentata invece fino alla metà del XV secolo. In questo momento la spinta mercantile verso il mondo iberico diventò sempre più pressante, non solo da parte dei genovesi, ma anche dei fiorentini, dei veneziani, dei piacentini e dei lombardi¹⁸.

L'interesse per l'Africa del Nord e per l'oro del Sudan rimase sempre

¹⁶ CH. VERLINDEN, *Les italiens et l'ouverture des routes atlantiques*, in *Las rutas del Atlántico*. Trabajos del noveno Coloquio internacional de História marítima, in « Anuario de Estudios Americanos », 25 (1968), pp. 243-260; F. MELIS, *La partecipazione toscana en la navegación atlántica*, in *Las rutas del Atlántico* cit., pp. 281-293; Id., *Sulla « nazionalità » del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo negli anni intorno al 1400*, in *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, con introduzione di M. Mollat, a cura di L. FRANGIONI, Firenze 1984, pp. 81-101.

¹⁷ Su Chio e sulla crisi dei mercati genovesi a seguito della caduta di Costantinopoli ad opera dei turchi cfr. PH. P. ARGENTI, *The occupation of Chios by Genoese and their administration of the island (1346-1566)*, Cambridge 1958; G. PISTARINO, *Nella « Romania » genovese tra i greci e i turchi: l'isola di Chio*, in « Rivista Storica Italiana » LXXIII (1961), pp. 69-84; Id., *Chio dei genovesi*, in « Studi Medievali », terza serie, X (1966), pp. 3-68.

Per lo sfruttamento dell'allume romano cfr. G. ZIPPEL, *L'allume di Tolfa e il suo commercio*, in « Archivio della Società Romana di Storia Patria », 30 (1970), pp. 5-51 e 389-462; G. BARBIERI, *Industria e politica mineraria nello Stato pontificio dal '400 al '600*, Roma 1940; J. DELUMEAU, *L'alun de Rome XV^e-XIX^e siècle*, Paris 1962.

¹⁸ Sui nuovi orientamenti della politica mercantile genovese nel XV secolo, sulle rotte e sui nuovi tipi di imbarcazioni utilizzati cfr. R.S. LOPEZ, *Quattrocento genovese*, in *Su e giù per la storia di Genova* cit., pp. 63-80 e J. HEERS, *Genova nel Quattrocento* (titolo originale *Gènes au XV^e siècle*, Paris 1971, traduzione dal francese di P. MASTROROSA), Milano 1983, pp. 260-299.

presente nei genovesi, mentre il meridione iberico poteva offrire i generi che essi cercavano, come il grano, l'olio, il vino, la cera, il cuoio e la frutta. Ma anche il Marocco atlantico era una regione agricola che produceva abbondante grano e frutta; ed i genovesi in queste regioni erano ben inseriti. Già li trovarono a Ceuta i portoghesi quando conquistarono quella piazza nel 1415.

La presenza dei liguri in Spagna e in Portogallo fu assai più consistente rispetto a quella degli altri gruppi etnici italiani e così pure il volume dei loro affari. Venezia, ad esempio, era rimasta legata alle sue antiche tradizioni commerciali e, seppure con difficoltà, continuava a frequentare gli scali del Levante e a dedicarsi al traffico del pepe e delle spezie. Genova, più versatile, ritenne opportuno iniziare a rivolgere lo sguardo altrove. Il potenziamento delle rotte atlantiche fece la fortuna dei porti del meridione iberico, che si trovavano in una posizione privilegiata rispetto ai grandi flussi commerciali: Valenza, Malaga, Cadice, Sanlucar de Barrameda, Siviglia e Lisbona furono gli scali più frequentati dai mercanti italiani, i quali portarono in quei luoghi i capitali, lo spirito di iniziativa e la propria competenza nelle tecniche mercantili e bancarie, contribuendo al risveglio economico di quelle regioni¹⁹.

Grazie al consolidarsi dell'attività mercantile in area atlantica, anche la navigazione fece enormi progressi consentendo rapidi avanzamenti nei viaggi di scoperta, sia in Portogallo che in Spagna. L'esperienza marinara dei navigatori italiani svolse in questo campo un ruolo di primo piano. L'inizio delle esplorazioni marittime lusitane è databile all'epoca del re Alfonso IV, che promosse la spedizione alle Canarie del 1341 affidandone il comando a due italiani: il fiorentino Angelino da Tegghia de' Corbizzi e il genovese Nicoloso da Recco. Si trattò in realtà di una spedizione mirante alla presa di possesso ufficiale di quelle isole, giacché le Canarie sarebbero già state raggiunte alcuni decenni prima da Lanzarotto Malocello, un genovese residente a Lisbona, forse collaboratore dei Pessagno. Bisogna però precisare che le notizie sul Malocello e sul suo viaggio sono alquanto incerte; di lui dice la tradizione che,

¹⁹ Il tema della presenza mercantile italiana nel meridione iberico, in Andalusia e in Portogallo, vanta una cospicua bibliografia impossibile da riportare in questa sede, che annovera, fra i principali, i nomi di P. Peragallo, A.E. Sayous, R. Almagià, Ch. Verlinden, D. Gioffrè, J. Heers, F. Melis, R.S. Lopez, A. Boscolo, V. Rau, E. Orte, L. De la Rosa, L. D'Arienzo. Per una sintesi sul tema e per la relativa bibliografia aggiornata cfr. L. D'ARIENZO, *La presenza italiana in Portogallo e nella Spagna meridionale all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Due mondi a confronto 1492-1728. Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*. Mostra storico-cartografica, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma 1992, pp. 535-565.

intorno al 1312, sarebbe approdato su un'isola che gli indigeni chiamavano Titeroygatra e che vi avrebbe costruito un castello per la sua residenza. Là sarebbe rimasto per vent'anni, fino a quando gli indigeni non lo cacciarono con la forza; rimasero però il nome e la bandiera di Genova nell'isola di Lanzarote del gruppo delle Canarie, come si può evincere dai portolani dell'epoca. La carta del Dulcert, datata 1339, indica infatti l'isola di Lanzarote con la denominazione di *Marucelu*. Allo stesso Malocello, il 29 giugno 1370, il re Ferdinando di Portogallo concesse la capitania delle isole di Lanzarote e della Gomera, da lui scoperte, senza che però riuscisse a prenderne possesso a motivo dell'ostilità degli indigeni²⁰.

È soprattutto con la dinastia degli Avis che la partecipazione italiana ai viaggi di scoperta portoghesi si fece più intensa, specie quando la Corte lusitana, a partire dalla seconda decade del XV secolo, diede l'avvio ad un programma sistematico di viaggi lungo le coste dell'Africa e nelle isole atlantiche, affidandone la realizzazione all'infante Enrico il Navigatore. I nomi più noti sono quelli di Antoniotto Uso di Mare, Alvise Ca' da Mosto, Bartolomeo Perestrello, Antonio da Noli ed in seguito gli stessi Colombo e Vespucci.

Il genovese Antoniotto Uso di Mare fece due viaggi in Gambia su navi portoghesi al servizio dell'infante Enrico (1455-56) ed anche il veneziano Alvise Ca' da Mosto realizzò due spedizioni raggiungendo le isole atlantiche (Canarie, Madera e Porto Santo) e le coste dell'Africa fino al Senegal. Alvise era entrato in contatto con l'infante Enrico quando, in occasione di un viaggio con la muda di Fiandra, navigando nei pressi di Capo San Vincenzo, le galere approdarono nella zona di Lagos nei cui pressi si trovava la residenza abituale dell'infante Enrico, che amava la tranquillità della minuscola villa di Raposeira, accanto alla quale era ubicato un piccolo eremo dove egli era solito ritirarsi in preghiera.

Secondo quanto lo stesso Alvise racconta nelle sue *Navigazioni*, l'infante mandò a bordo delle galee un suo segretario di nome Antonio Gonzales, accompagnato da un Patrizio de' Conti, console dei veneziani, che risiedeva alla Corte del navigatore, forse come consulente commerciale. Costoro portarono in visione al veneziano alcuni prodotti delle isole atlantiche, come zucchero

²⁰ CH. VERLINDEN, *Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries*, in « *Revue Belge de Philologie et d'Histoire* », XXXVI (1958), pp. 1173-1209; Id., *Les découvertes portugaises et la collaboration italienne d'Alphonse IV à Alphonse V*, in *Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos*, III, Lisboa 1961, pp. 593-600.

di Madera e sangue di drago, e spiegarono quali considerevoli vantaggi si sarebbero potuti ricavare dal commercio di quei generi. Così Alvise lasciò le galee di Fiandra e si mise al servizio del Portogallo, realizzando i suoi viaggi a partire dal 1454²¹.

Navigò per l'infante Enrico anche il genovese Antonio da Noli, che aveva raggiunto il Portogallo insieme a suo fratello Bartolomeo; la sua spedizione, realizzata nel 1460, portò alla scoperta di almeno cinque isole dell'arcipelago di Capo Verde, fra le quali quella di Santiago, della quale ebbe la capitania per i meriti acquisiti al servizio della Corte lusitana. In modo analogo Bartolomeo Perestrello, discendente da una nobile famiglia piacentina naturalizzata in Portogallo, divenne capitano-donatario dell'isola di Porto Santo (1446) per la sua partecipazione alla scoperta del gruppo di Madera insieme a João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira. Sua figlia Felipa, essendo egli già passato a miglior vita, sposò Cristoforo Colombo²².

Fra i fiorentini meno celebri va ricordato Francesco Bonaguisa, che ebbe dai re Cattolici, nel 1478, il privilegio di commerciare in Guinea e nella Costa d'oro insieme al barcellonese Berenguer Granell; ad entrambi fu affidata la direzione dei rapporti mercantili con gli indigeni per conto della Corte. La Corona di Castiglia, infatti, sollecitata dalla fama della ricchezza del golfo di Guinea, aveva deciso di intraprendere viaggi oltremarini, giacché vantava diritti sulle isole Canarie e sulle coste atlantiche fino a Bojador. Il Bonaguisa allestì una grande flotta di 35 caravelle e partì avendo come destinazione la Mina d'oro²³; ma i portoghesi ostacolarono con violenza quelle navigazioni e si fecero promotori di una trattativa diplomatica che definisse le rispettive aree di navigazione in Africa²⁴. Riuscirono così a consolidare le loro posi-

²¹ Per la biografia del Ca' da Mosto e per la descrizione dei suoi viaggi, di cui egli stesso ci ha lasciato ampia relazione, cfr. *Le navigazioni atlantiche di Alvise da Ca' da Mosto*, a cura di R. CADDEO, Milano 1928.

²² CH. VERLINDEN, *Navigateurs, marchands et colons italiens au service de la découverte portugaise sous Henri le Navigateur*, in « Le Moyen Age », n. 4 (1958). Id., *António de Noli e a colonização das ilhas de Cabo Verde*, in « Annali della Facoltà di Lettere », Università di Lisbona, 1963, anche in « Miscellanea storica ligure », III (1963).

²³ Per la spedizione del Bonaguisi e per la politica castigliana in Africa in quest'epoca cfr. A. RUMEU DE ARMAS, *España en el Africa Atlántica*, Madrid 1956-1957, vol. I.

²⁴ Il 4 settembre 1479 venne stipulato il trattato di Alcaçovas, in base al quale il Portogallo riconobbe alla Castiglia il dominio delle Canarie e delle isole adiacenti a Nord del Capo Bojador, mentre il regno di Spagna si impegnò a non creare impedimenti ai futuri viaggi e ai commerci portoghesi a Sud di tale Capo, inclusa la Guinea con la Costa d'oro e gli arcipelaghi di Madera, Azzorre e Capo Verde.

zioni nel golfo di Guinea, dove costruirono a scopo commerciale e di dominio la fortezza di S. Jorge da Mina (1481-1482), che fu usata anche come base d'appoggio per le flotte impegnate nelle scoperte. Colombo riferì di averla visitata in occasione di un viaggio in Africa, durante il suo soggiorno in Portogallo. Al forte della Mina fu fatto confluire da quel momento in poi l'abbondante oro africano che, in precedenza, arrivava alle coste settentrionali dell'Africa occidentale attraverso le piste carovaniere del Sahara.

* * *

Abbiamo finora parlato in prevalenza dell'apporto dei genovesi nell'apertura delle rotte atlantiche e nell'evoluzione di viaggi di scoperta, ma non va certo dimenticato il ruolo dei veneziani e dei fiorentini che pure avevano iniziato a navigare oltre le Colonne d'Ercole nello scorcio del XIII secolo. È del 1293 la prima notizia di una galea di Fiandra veneziana che, dall'Adriatico, raggiunse Bruges. Ma ancora Venezia non aveva acquisito in quei mari una posizione di rilievo a motivo della forte rivalità con Genova, sua tradizionale nemica, con la quale ebbe uno scontro nel Mare del Nord (1306) per il predominio commerciale in quel settore atlantico. Lo stato veneziano istituì allora un servizio regolare di galee armate, che iniziò a funzionare nella seconda decade del XIV secolo, con destinazione Fiandre e Inghilterra e con scali a Bruges, Londra e Southampton. È da questo momento che i veneziani cominciarono ad instaurare rapporti con il Portogallo, dove ebbero anche una rappresentanza consolare²⁵.

Il 26 giugno 1392 il re João I concesse ai mercanti della Serenissima una *carta de segurança*, con particolari esenzioni doganali, al fine di invogliarli a fare scalo nel porto di Lisbona con le proprie galee per vendere anche in terra lusitana i loro preziosi carichi esotici. Diversi episodi attestano i buoni rapporti instauratisi tra Venezia e il Portogallo; un caso significativo fu quello occorso nel 1485, quando furono catturate a Capo San Vincenzo dai corsari francesi le quattro galee di Fiandra, mentre i loro capitani, derubati e maltrattati, furono rilasciati a Cascais. L'episodio, riportato dalle cronache portoghesi e veneziane con dovizia di particolari, suscitò molto scalpore, tanto da de-

²⁵ L. D'ARIENZO, *La presenza veneziana in Portogallo all'epoca di Cristoforo Colombo*, in *Atti del Convegno L'impatto della scoperta dell'America nella cultura veneziana*, Roma 1990, pp. 57-71.

terminare un intervento diretto del re che fece andare al suo cospetto i naufraghi, li rifornì di abiti a cavalcature e riscattò le loro galee, senza però riuscire a recuperare le merci. Grande fu la riconoscenza dimostrata dalla Serenissima che inviò alla Corte portoghese una solenne ambasciata con ricchi doni per ringraziare dell'aiuto fornito.

Anche i fiorentini varcarono lo Stretto di Gibilterra nella stessa epoca dei veneziani e, in modo analogo, avviarono i primi contatti commerciali con il regno lusitano. È del 1338 la concessione alla compagnia dei Bardi di un salvacondotto per poter commerciare liberamente in Portogallo; ma i rapporti si fecero più stretti nel corso del XV secolo, quando i documenti ci parlano esplicitamente degli scali delle galee fiorentine a Lisbona al rientro dalle Fiandre. In quest'epoca si intensificarono i viaggi di scoperta portoghese, ai quali, come abbiamo già avuto modo di dire, anche i toscani parteciparono attivamente²⁶.

A Lisbona viveva una colonia fiorentina assai intraprendente che, nella seconda metà del Quattrocento, proprio all'epoca in cui Colombo risiedette in Portogallo, aveva raggiunto un potere economico di grande rilievo²⁷. Il mercante che maggiormente si distinse e che vogliamo ricordare come caso emblematico fu il fiorentino Bartolomeo di Domenico Marchionni il quale, raggiunta la terra lusitana intorno al 1468 come agente dei mercanti Cambini, la cui azienda principale operava a Firenze, in breve tempo accumulò una ricchezza straordinaria. La Corte gli aveva concesso la naturalizzazione ed insieme la possibilità di svolgere commerci sui generi proibiti quali l'oro, l'argento, gli schiavi. I principali articoli nei quali agiva la sua azienda erano i cuoi d'Irlanda, la grana di Sintra, la seta spagnola e lo zucchero di Madera, isola nella quale il Marchionni aveva avviato grandi piantagioni in società con il fiorentino Geronimo Sernigi. Bartolomeo era impegnato anche nel settore delle assicurazioni e degli affari cambiari, ma svolgeva soprattutto la tratta degli schiavi.

Egli riuscì, con navi di sua proprietà oppure prese a nolo, a creare una rete continua di collegamenti fra le località site lungo la linea Fiandre-Inghilterra-Irlanda-Madera-Canarie-penisola iberica e il Mediterraneo. Gra-

²⁶ Sulle galee fiorentine e sulle rotte verso l'Inghilterra e le Fiandre cfr. M.E. MALLET, *The florentine galleys in the fifteenth Century*, Oxford 1967.

²⁷ G. CANESTRINI, *Intorno alle relazioni commerciali dei fiorentini coi portoghesi avanti e dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza*, in « Archivio Storico Italiano », appendice 13 (1846), p. 99; P. PERAGALLO, *Cenni intorno alla colonia italiana* cit.; C. DE PASSOS, *Relações históricas luso-italianas*, separata dos « Anais », II serie, 7, Academia Portuguesa da História, Lisboa 1956, pp. 143-240.

zie alla sua azione si consolidò il commercio con le isole e vi fu un grande sviluppo delle loro produzioni, specie quelle dello zucchero e dei coloranti. Il Marchionni istituì linee dirette tra Madera e Bruges, Madera e l'Irlanda, Madera e Pisa, senza che le navi toccassero necessariamente Lisbona, anche se la capitale portoghese fu il centro operativo di quei traffici²⁸.

La storiografia portoghese indica il Marchionni come uno dei possibili finanziatori dei più importanti viaggi di scoperta, come quelli di Cabral, Vespucci e Vasco da Gama. Navi di sua proprietà, comandate da suoi parenti e fattori, fecero spesso parte dei convogli diretti verso le Indie, come ci informa anche il celebre *Livro das armadas* custodito nella Biblioteca della *Academia das Ciências de Lisboa*²⁹.

Il geografo Jaime Cortesão dice di lui che fu il principale organizzatore, sotto l'aspetto commerciale e bancario, dei traffici mercantili portoghesi verso le Indie e che, insieme ai soci fiorentini, avrebbe sopperito continuamente all'impreparazione dei portoghesi nel commercio su vasta scala, incluso quello delle spezie³⁰.

Fondamentale fu dunque l'apporto italiano nell'apertura e nel consolidamento delle rotte atlantiche; molteplici furono le componenti economiche, culturali e politiche che intervennero, ma alla base di tutto ci fu il coraggio, l'intuito e la genialità marinara di uomini tenaci e intraprendenti, come lo fu Cristoforo Colombo, che contribuirono con il loro ardimento a far nascere l'Era Moderna.

²⁸ F. MELIS, *Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel XV secolo*, in *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, Köln-Wien 1970, pp. 55-73; V. RAU, *Portugal e o Mediterrâneo no século XV. Alguns aspectos diplomáticos e económicos das relações com a Itália*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa 1973; ID., *Notes sur la traite portugaise à la fin du XV^e siècle et le florentin Bartolomeo di Domenico Marchionni*, in *Miscellanea Charles Verlinden*, in « Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome », XLIV (1974), pp. 535-543; L. D'ARIENZO, *Mercanti italiani fra Siviglia e Lisbona nel Quattrocento*, in atti del II Convegno su *La presenza italiana in Andalusia nel Basso Medioevo*, Bologna 1986, pp. 35-49; ID., *La società Marchionni-Berardi tra Portogallo e Spagna nell'età di Cristoforo Colombo*, in Atti « 2as Jornadas luso-espanholas de História Medieval », Porto 1990, pp. 1-19 estratto.

²⁹ Al f. 3 di questo celebre manoscritto si trovano le miniature delle quattro imbarcazioni che fecero parte del convoglio di João da Nova, che salpò per l'India il 5 marzo 1501. Per ciascuna nave è indicato il capitano; uno di questi è « Fernão Vinet florentim ». Attraverso la *Crónica do felicíssimo rei D. Manuel* (parte I, cap. 63) di Damião de Góis sappiamo che il Vinet effettuò quel viaggio come fattore del Marchionni: « Fernão Vinet, de naçam florentim, criado de Bartholomeu Marchionni, senhorio da caravella ». Cfr. la *Crónica* nella Nova edição conforme a primeira de 1566, Coimbra; por ordem da Universidade 1954.

³⁰ J. CORTESÃO, *Os descobrimentos portugueses*, III, Lisboa 1981, terza ediz., p. 860.