

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

Memoria del socio, prof. GIUSEPPE ANDRIANI (*)

Accennerò solo rapidamente alle notizie di carattere storico e militare contenute nel portolano del Monno, per fermarmi alquanto a quelle di carattere geografico ed etnografico, nonché a quelle che hanno speciale interesse per la toponomastica.

Il Monno, quando gli si presenta l'occasione, non manca di richiamare alla mente della nostra gente di mare, che da secoli navigava verso l'Oriente, grande nella storia antica, il ricordo di talune località che potevano interessarla, cosa del resto comune ai portolani di ogni tempo, non esclusi i recenti (1); ma egli lo fa con brevità e parsimonia, e solo allorché tratta di quelle località che hanno relazione con la grandezza della sua terra natia vi s'indugia alquanto. Così egli ricorda non solo che a Escuderet (Scutari) il « Turco tiene Palazzi et Giardini, che durano più di dieci miglia », ma che in tale località « anticamente sorgeva la città di Calcidonia » (fol. 67r.); nota che il Capo Gianizari è anche chiamato Capo di Troia, « perchè in questo luogo vi era la Città di Troia, et si uedono le muraglie et le rouine » (fol. 67r.); dell'isola di Nixia (ant. Niso) dice che fu « terra del Dio Bacco, et vi tiene il suo tempio di marmo, doue si uedono ancora li Canali per donde dicono facesse correre il uino » (fol. 70v.); dell'isola di Micono che « tiene molte anticaglie di marmo del tempo di Gentili » (fol. 70v.), e ricorda che a Patemos « San Giovanni Euangelista scrisse l'Apocalissi » (fol. 70v.). Però s'indugia alquanto a parlare di Porto Genovese (2); dopo aver detto che è « bon porto con uno mollo antico fatto à mano », scrive, non senza un senso di rimpianto, che vicino ad esso sorgeva « una città grande et antica, et adesso si uedono le rouine et anticaglie, et è tutto questo Capo disabitato » (fol. 71v.). Degno di essere messo in rilievo è quanto dice

(*) Cont. e fine. Vedi fasc. 5-6, 1918, pag. 455.

(1) Cfr. a proposito il *The Mediterranean Pilot*, vol. II, sotto le voci Makri Harbour, Port Genovese, Adalia, ecc.

(2) Il Monno assegna a due località distinte dell'Asia Minore il nome di Porto Genovese: la prima, che nei moderni portolani conserva tuttora il nome originale, è a NNE. del Capo di Chelidonia all'ingresso occidentale del golfo di Adalia; la seconda sulla costa occidentale dell'isola di Samo. Non ricorda però il Castel Genovese sulla riva asiatica del Bosforo; ma non dimentica di darci notizie del Porto Genovese situato sulla costa dell'Andalusia a ENE. di Capo Gata.

riguardo a Cacamo, che dominava una piccola insenatura ad est di Castellorizo.

La suggestiva descrizione di questa città, come l'ho data più sopra, ci richiama alla mente i sensibili mutamenti che subì anche in tempi storici la linea di costa dell'Asia Minore, e ci dà ragione delle molte differenze che si riscontrano tra le descrizioni degli autori classici e quelle dei nostri geografi.

Grande importanza hanno nel Monno le notizie di carattere militare. Si noti bene pertanto che se la potenza militare di Genova nel Seicento nell'Oriente non esisteva più, Venezia, nonostante le mille disavventure che l'avevano colpita, e che continuavano a rovinarla, era grandemente temuta dai Turchi. Appunto tale timore aveva consigliato costoro a fornire un buon numero di posizioni strategiche di artiglierie e di cavalleria, e tali posizioni erano nè più e nè meno che quelle un secolo prima munite dai Veneziani di opere fortificatorie intese a mantenere il loro prestigio nel Mediterraneo orientale. Ora un marinaio che navigava per questo mare doveva affrontare, oltre i pericoli del mare e quelli dei pirati, quelli che i Turchi potevano apprestargli, tanto più che essi tra i mezzi maggiormente efficaci per impedire la navigazione degli occidentali avevano escogitato quello di vietar loro il rifornimento dell'acqua in talune località.

A dir vero, il notare i luoghi fortificati che s'incontrano nella navigazione è cosa comune a tutti i portolani; ma, mentre in genere essi non danno che notizie incomplete, saltuarie o, per dir meglio, occasionali (1), il nostro autore è così minuto, che in base alle sue indicazioni riesce possibile ricostruire non solo il piano delle fortificazioni turche, ma anche veneziane e maltesi nel Seicento. Egli però non si contenta di ciò: le sue note devono avere carattere pratico per i marinari, ed allora eccolo a dar loro le istruzioni necessarie per sfuggire alla vigilanza dei forti, acciocchè possano navigare o fare acqua con maggior sicurezza. Così dal Castello dell'isola di Tenedo alla fortezza di Laia, non lontano da Alessandretta, egli enumera tutta una cinta di castelli e di fortezze che i Turchi hanno messo a guardia delle coste dell'Anatolia e della Caramania, non soltanto sui punti di più facile approdo alla terraferma, ma anche e principalmente nelle isole. Parimente appaiono ben fortificate dai Veneziani l'isola di Tino e quella di Candia, e in quest'ultima egli fa menzione di un vero porto militare « La Cania » (La Canea). Troviamo ricordati in ultimo tre luoghi fortificati dai Maltesi: Porto Cavallo (Porto di Mar-marica), Estilimon e Baiasso, a poche miglia ad ovest di Alessandretta.

Incominciando quindi dall'isola di Tenedo, che guarda l'entrata

(1) Il Crescenzo ad es. nota in uno degli scogli delle Grabusie il Castel Contarini; nell'isola di Candia il Castello della Bicorna, dirimpetto a La Suda, e quello di Setla vicino a Spinalunga; ricorda un Castello di cui non dà il nome nell'isola di Scarpanto; nell'isola di Millo dà notizie di un Castello detto Castro, ed un Castello cita pure nell'isola di S. Policandro. Nell'isola di Cipro nota il Castello di Piscopia e quello di Famagosta, e sulla costa della Caramania, di rimpetto al Capo di Sant'Andrea, il Castello di Serines e della Sirena.

dello stretto dei Dardanelli, egli nota che dalla parte di greco detta isola ha « un morro alto con uno Castello » (fol. 67v.), scende poi all'isola di Mettelino, nella quale « ui è bonissimo porto con Darsina, et alla entrata ui sono dui Castelli in una punta per guardia delli doi porti, cioè un porto da una banda, et l'altro da l'altra, a modo di Sant'Erimo di Malta, che guarda il porto della Marza et Marza-musotto » (fol. 67v.). Procedendo verso sud, nota che nell'isola di S. Giorgio di Schiro « ui è un Conuento principale, à modo di Castello con Artegliaria » (fol. 68v.), nell'isola di Stampàlia due castelli, e dirimpetto all'isola di Scio sulla terraferma un castello a Porto Sforzaro, nell'isola di Samo il Castello di Atalosia. La città di Rodi, nell'isola omonima, è guardata da un Castello « sopra di una Rocha che serve per mollo » (fol. 71v.). L'isola di Scarpanto è difesa dal Castello della Librosa, ma colà « le nostre Galere possono intrare dentro senza essere offese », perchè il governatore turco dietro compenso lascia fornire i cristiani di ciò che loro occorre.

Passando alla costa della Caramània, nota che in uno degli isolotti dei Sette Capi un castello difende l'entrata del porto di Acqua Fredda, ma esso « non può offendere a chi entra nel Porto » (fol. 74r.), e un altro difende il porto di Castello Rosso (Castellorizo). Il Capo Finica è protetto da un castello con artiglieria non solo, ma anche dalla cavalleria, per impedire il rifornimento dell'acqua alle nostre navi, ma il Monno avverte che quando la fiumara che sfocia vicino a detto capo è grande, si può prendere l'acqua, a mezzo di piccole imbarcazioni difese dai boschi, che sono lungo le sue rive: « ui è un Castello dei Turchi, con poca Artegliaria, et a mezo miglio dal Castello gli è una fiumara grande, doue sogliono far acqua le nostre Galere, anchorchè arriuano 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 disbarcare in terra, in questa fiumara gli sono Boschi et Alberi » (fol. 74r.). L'ingresso orientale del golfo di Satalia (Adàlia) è difeso da San Nicolao (Alaia) « bona città forte » (fol. 74v.). Ben difesa appare l'isola di Cipro: a città Bassa si erge una fortezza, e al Capo Bianco la cavalleria turca scende abitualmente ad impedire il rifornimento dell'acqua, « ui è bon Acqua alla Marina, mà ui sole uenire molta Caualleria à impedire l'Acqua » (fol. 74v.). Un'altra fortezza s'inalza sulla spiaggia delle Salline, e la Città di Hirino, ricca d'acqua, è guardata da un castello, « et è spiaggia con castello forte qual si difende una fontana di Acqua che iui è » (fol. 75r.); similmente Fontana Ammosa è difesa dalla cavalleria « et à miglia L (da Hirino) ui è una Fontana qual si chiama fontana amorosa, doue se gli può fare dell'acqua, però ui carica molta Caualleria » (fol. 7v.), e infine sulla terraferma dirimpetto al porto di Laia ricorda una fortezza.

Dal canto loro i Veneziani avevano egregiamente difeso gli avanzi dei loro domini: Tino era guardata, oltre che da un castello, da un presidio militare, « et ui è un Castello forte con presidio dei Venetiani » (fol. 69r.). Con somma cura era difesa l'isola di Candia; essa, oltre il porto militare della Canea, ove stanziaua la flotta della Serenissima, « et sempre gli stanno Galere Venetiane » (fol. 72v.), era protetta dalla fortezza di Selano che sorgeva a SE. dell'isola dirimpetto all'isola Li Calderoni « et in fronte di questa isola in terra di

Candia ui è una fortezza che si chiama Selo » (fol. 72v.); ma poi ché parve che tutto ciò non bastasse, i Veneziani costruirono a difesa della costa occidentale dell'isola, su uno dei tre isolotti detti Li Garbusi, prospicienti al Capo di S. Giovanni, una nuova fortezza « in uno delli isolotti (Garbusi) hanno fatto una fortezza di nuovo ».

* * *

Non sono prive d'interesse le notizie che il Monno dà sulla fertilità del suolo della zona litoranea dell'Asia Minore, quando si consideri che essa, pur essendo un paese che nel Medio Evo era considerato una zona importante per il commercio di transito dall'estremo Oriente all'Europa occidentale, presenta non pochi vantaggi come paese da sfruttare sotto il punto di vista delle risorse agricole che possiede. Infatti, se l'interno è tutto una steppa, la zona litoranea e le sue isole maggiori, come Cipro e Rodi, sono d'una fecondità meravigliosa, che potrebbe fruttare rilevanti vantaggi economici a quel paese che fosse in grado di agevolare tale fecondità naturale coi mezzi più opportuni di irrigazione e concimazione, di mano d'opera e patti colonici, e soprattutto col mezzo di macchine agricole moderne. Non v'ha dubbio perciò che l'Italia si sarebbe alacramente accinta a questo nobilissimo lavoro, il quale avrebbe portato con la rigenerazione economica e morale del territorio di Adalia, assegnatole come sfera d'influenza dal trattato di Losanna, anche un buon impiego dei capitali e della mano d'opera dei nostri agricoltori, se le guerre balcaniche prima, e la conflagrazione mondiale poi non avessero richiamato altrove la sua attenzione. In attesa quindi che la bufera infernale che ancor non resta sì plachi, giova richiamare in vita le brevi, ma significanti note del Monno sulla fertilità di questo paese.

Egli incomincia a darci un'idea della feracità del suolo, ricordando che « sulla parte della Natolia, in fronte a Costantinopoli, il Turco gli tiene Palazzi et Giardini, che durano più di dieci miglia » (fol. 67r.), e che tutto il golfo di Esmira a 90 miglia da Costantinopoli « è terra fertile ». Procedendo verso sud, nota che tutto il territorio del golfo di Palormo « è terra piana et uguale con molte vigne » (fol. 67r.); fertili sono le isole di Stalomini o Limino (Lemno) e di Mitilene; Focea e Smirne, ora nominata per l'esportazione dei fichi secchi, sono « carricatori di uua passa ». Ugualmente fertili dice l'isola di Santo Strati, e l'isola di Millo che esportano vino, e quest'ultima ha ben 20 molini a vento, e l'isola di Paris che « è la meglio Isola di tutto l'Arcipelago, tiene tre Casali abbondanti di ogni cosa » (fol. 70r.). L'isola di Margò « è molto abbondante di Pane, Vino et Carne » (fol. 70v.). Ricche di granò sono le isole delli Forni, così dette « perchè Cicala gli faceva fare delli biscotti per le Armate del Turco » (fol. 70v.); assai fertile è quella di Samo, e « abbondante di uini » è l'isola di Nizzari; Porto Venèziano ha molti Pinari. L'isola di Cipro è allietata da molti giardini che si estendono lungo il litorale da Capo Trazona a Città Bassa, e dalle Salline a Capo della Greca. Accanto alle risorse agricole non si devono dimenticare quelle che potrebbero derivare dall'allevamento del bestiame, del quale anche il nostro portolano non manca di fare qualche

cenno, e che pur oggi costituisce la più ricca industria di talune regioni di questo paese. Infatti il Monno tra le regioni ricche di bestiame ricorda il territorio adiacente al Capo Gianizari, nel quale « ui sono alcune case et habitationi di pastori, perchè ui, è assai bestiame » (fol. 67v.), e nota che Foglia noua (Focea) è « carricator di pelli » (fol. 67v.); che ricca di carne è l'isola di Margò, e che nell'isola di Standia, a tre miglia da Candia, e nelle vicinanze di Porto Policastro sono « molti armenti ». Ottima caccia si fa nell'isola di Millo (Milo), che « è terra di molta caccia ».

Poche sono le industrie alle quali egli accenna, come quella del sale, del cotone e del sapone. Sono due le saline di cui fa menzione: quella dell'isola di Millo, che « tiene Magazzini doue caricano sale » (fol. 70r.), e quella delle Salline, nell'isola di Cipro, che oltre ad esportare sale, esporta cotone: « luoco piccino... et è carricator di Cottoni et Sale » (fol. 74v.). Il sapone si esporta da Smirne « carricator d'uaa passa et sapone » (fol. 68r.). Numerosi molini a vento per la macinazione del grano ricorda in tre isole a 20 miglia dall'isola di Millo, e nell'isola di Rodi.

Un'industria che doveva avere la sua importanza era quella della riparazione delle navi; il Monno infatti, dopo aver ricordato molte località in cui era facile fornirsi di legname, oltre ad un vero e proprio cantiere per la costruzione di nuove navi, situato al Capo delli Cambri all'imboccatura del Canale di Gallipoli, « doue si fanno Galere » (fol. 67v.), ricorda tre località in cui solevano ripararsi le navi, e cioè Li Spalmatori, tre isolotti tra l'isola di Scio e la terraferma, Porto Policastro (isola di Candia) e Porto Cauagliero « doue sogliono spalmare la Galere del Gran Duca di Fiorenza » (fol. 75r.).

Ma soprattutto fu il commercio di transito che rese questo paese specialmente celebre per i rapporti colle città latine in genere, e con le città marinare italiane in ispecie. Tutta la storia del commercio orientale del Medio Evo si sintetizza nella storia gloriosa di Amalfi, Pisa, Genova, Venezia, e anche oggi la via veramente naturale del Levante è quella del nostro mare, e forse e senza forse per neutralizzare l'efficacia della potenza latina nel Mediterraneo i Tedeschi hanno fatto propria la questione di Trieste, e nell'istesso tempo per garantirsi, in caso d'insuccesso, una via di terra hanno compiuta la loro opera di penetrazione nell'Asia Minore. Ben a proposito dunque Léon Polier (1), studiando le mire commerciali teutoniche nell'Oriente, scrisse: « L'Asia Minore tedesca non era un semplice progetto di colonia eccentrica lontana e nettamente tagliata dalla madre patria. Doveva invece costituire un prolungamento diretto della più grande Germania spinta fino al Mar Egeo e al Bosforo, con la fondazione della Mittel Europa. Il nastro d'acciaio da Haidar Pacha a Bassorah doveva immediatamente congiungersi alla ferrovia tedesca. In tal modo da Hambourg a Bagdad bisognava che le merci tedesche passassero sotto il controllo germanico ».

Anche nel Seicento l'Asia Minore conservò un posto notevole nella storia del commercio di transito, come ne fan fede e il nostro

(1) *Le Strade latine*, in *Rivista delle Nazioni Latine*, anno I, n. 6, 1^o ottobre 1916, pag. 161.

portolano e la nuova fortuna di Livorno, che in questo periodo di tempo esercisce almeno due linee dirette di navigazione: una per Costantinopoli e l'altra per Smirne, come attesta una lettera di Sinibaldo Fiesco, che porta la data del maggio 1670, contenuta nella relazione di Agostino Spinola sulla gestione del detto Fiesco. In tale lettera infatti egli supplica la Repubblica d'inviargli i fondi necessari per pagare i suoi giannizzeri e servitori per via « di Venetia ò di Liorno addirittura per Costantinopoli o Smirne » (1).

Secondo il Monno, le principali merci dell'Oriente in transito per l'Occidente erano la seta, le spezie, il cotone, ed altri generi che egli comprende sotto il nome generico di « Mercanzie », e talune volte sotto l'espressione ancor più indeterminata di « altre cose ». Accanto a tali prodotti provenienti dalle Indie si devono ricordare i prodotti indigeni, come l'allume, che s'imbarcava a Foglia Nuova (Foccea), Cerasonte, Colonna, Altoluogo (Efeso), Palatia (Mileto) e Satalia, e che si estraeva dalle miniere di Koutalieh; il cotone che si smerciava sul mercato di Laiazzo, e che derivava dai distretti cotonieri di Curcho (Corytos), Selefke ed Adana; le noci di galla (medicinali) da Palatia, Satalia, Candelora; la seta da Smirne; il bucherame e camellotto (specie di tessuto) da Satalia e Passaggio, sulle coste dell'Anatolia dirimpetto all'isola di Scio (2). Soprattutto il commercio delle spezie ebbe grandissima importanza nel secolo XVII, e se ne tennero elevati i prezzi ricorrendo a mille espedienti specialmente dagli Olandesi, come quello di restringere le aree di produzione di esse e tenerne rigorosamente celato o ben guardato l'accesso, e quello di distruggerne la produzione esuberante (3).

Tre, secondo il Monno, erano sulla terraferma gli sbocchi principali per il commercio di transito sulla costa della Caramania: Satalia, Caiasso e Alessandretta sul golfo omonimo. Satalia, « carricator di Sede ed altre cose » (fol. 74v.), Caiasso « carricator di Mercanzie » (fol. 75r.) ed Alessandretta, la porta della Mesopotamia e della Persia, « carricator di Sede et Spetie, et di tutte le Mercanzie che uengono dall'Indie et di Persia » (fol. 75r.). Poco lontano da Caiasso ed Alessandretta sorgeva la città di Baiasso, emporio commerciale di prim'ordine « habitato da Mercanti » (fol. 75r.). Due altri porti noti per tale commercio erano nell'isola di Cipro, e cioè Limassò « carricator di Mercanzie » e Salline « carricator di Cottoni » (fol. 74v.). L'importanza di Alessandretta e di Caiasso è di per sé evidente, e quella di Satalia, « bona città », che pur oggi è la più grande della costa « the largest town on the coast » (4), ma è commercialmente tributaria di Smirne, nel Seicento doveva essere notevole, se il Monno fa l'accenno lusinghiero testè notato.

(1) *Documenti genovesi*, fol. 54r. Manoscritto conservato nell'Università di Genova ai segni B. VIII, 9, del quale do più avanti la descrizione.

(2) Cfr. a proposito: GUGLIELMO HEYD, *Storia del Commercio del Levante nel Medio Evo*, in *Biblioteca dell'Economista*, diretta da Pasquale Jannaccione, Torino, Unione Tipografica Editrice, 1913; vol. X, pag. 1122 e 1258.

(3) HERMANN WAGNER, *Trattato di Geografia generale*, trad. da U. Cavallero, Torino, Bocca, 1911, vol. III, pag. 373.

(4) *The Mediterranean Pilot*, pag. 417.

Coordinando le notizie date dal nostro portolano con un documento che ritengo importante, si può con efficace evidenza mettere in rilievo l'importanza commerciale che a Genova si attribuiva all'Asia Minore in questo periodo, del quale molti studiosi si sono quasi disinteressati, come se esso non contenesse nulla che meritasse la loro attenzione. Il documento al quale mi riferisco è contenuto in un codice cartaceo conservato nell'Università di Genova ai segni B. VIII, 9, vera miscellanea di scritti vari, intitolato: *Documenti genovesi diversi* (1). Si tratta di un progetto (fol. 6v., 7r. e 7v.) inteso a riattivare il commercio di Genova col Levante sia pure con « bandiera forestiera », e di industrie che avrebbero potuto essere fabbricate colle materie prime provenienti dall'Asia Minore. Tale progetto compilato da certo Nicolò Maria Geirola, e letto alla Ser.^{ma} Giunta della Repubblica di Genova il 22 agosto 1698, è di forma sobria, e si può considerare diviso in tre parti. Nella prima parte il relatore, magnificando la grande fortuna conseguita dal porto di Livorno, che era riuscito ad impossessarsi di tutto il commercio di importazione dall'Asia Minore non solo in Toscana, ma in Lombardia, in Piemonte, nel Regno di Napoli, negli Stati della Chiesa, nelle isole del Mediterraneo ed anche nella stessa Liguria, mostra i vantaggi che Genova avrebbe potuto ricavare da una saggia concorrenza con Livorno. Tale concorrenza doveva essere fatta però con grande prudenza per evitare « la gelosia, che sarebbe concepita da altre Nationi », e appunto per questo consigliava di valersi « d'imbarcationi di bandiera forestiera, per schivare ostacoli, che sul principio si potrebbero incontrare con la propria » (fol. 6v.). Nella seconda parte parla delle merci che ai suoi tempi dall'Asia Minore s'importavano in Italia, come cuoia, cottoni in lana e filati, seterie bianche e colorate, cera, lana, caffè ed altre droghe che in Liguria si compravano « a poco la volta, secondo il bisogno, a prezzi rigorosi » (fol. 6v.), e di quelle che si esportavano direttamente dall'Italia, come panni di lana, carta da scrivere, seta, velluti, damaschi, razzi, velette, drappi con oro e ori filati e delle merci straniere provenienti dall'America, che avrebbero potuto essere dall'Italia trasportate nell'Oriente, come cocciniglie endachi, zucchero, legni di Brasile e di campeggio. Nella terza parte infine parla delle industrie che potrebbero sorgere in Genova con la lavorazione delle materie prime importate dall'Asia Minore, « quali darebbero maggior alimento e sostentamento à Poueri » (fol. 7r.). Fra queste ricorda la manifattura delle « cottonine, che in tanta quantità si consumano in questo

(1) Misura cm. 32x23, consta di fol. 73 e un fol. di guardia, ed è rilegato in cartapeccora. I documenti riguardano tutti le relazioni di Genova col Levante. Fra i più notevoli ricordo: I. « Le istruzioni per il Rev. Mons. Vescovo Vincenzo Castelli circa l'incombenza datale dalla Serma. Repca. di Genova per trattare in Costantinopoli con la Porta Ottomana la confermazione delle Capitulationi una volta accordate alla medesima Serma. Repca. per il Traffico di Levante » (fol. 17r. a 25r.). II. « Relazione di quanto successe (a Mons. Castelli) nella Corte di Costantinopoli nel maneggiar l'affare della Serma. Repca. con quei Ministri » (fol. 27r. a 36v.). III. Relazione di Agostino Spinola sulla gestione amministrativa di Sinibaldo Fiesco durante la sua permanenza a Costantinopoli (fol. 41r. a 51v.).

Stato e Riuere, quali oltre la manifattura darebbero gran consumo i Cottoni è Lini di Leuante » (fol. 7r.); quella delle « cuoia concie, che in tanta abbondanza uengono provvisti da Stati uicini », e che si sarebbero esportate « in Piemonte, Lombardia et altroue » (fol. 7r.); quella delle « Setterie bianche, de quali gran coppia ne uiene dal Piemonte, e che seruono per le Galere, Hospedali, è Lazzaretti che se porebbe fabricar nello Stato con li medesimi lini di Leuante, et si hauerebbero i prezzi più conuenienti, è sarebbero di miglior qualità che quelle di Piemonte, che sono fabricate di Canepa » (fol. 7r.); le « Manifatture di panni di Lana, in quali parimenti anderebbero impiegate parte delle lane, che si tirano dal Leuante, come si uede che fanno in Marsiglia et altroue »; e quelle delle « tele di colori turchini e rigate »; e infine la lavorazione della cera che potrebbe esportarsi non solo in Lombardia e in Piemonte, ma anche in « Spagna, et alli Indie » (fol. 7v.) (1).

(1) Il progetto del Geirola merita di essere riportato per intero: « Il Negotio di Leuante del tutto incognito à questa Piazza, per quello riguarda la pratica di esso, e che risulta di tanto uantaggio à tante altre Nationi, particolarmente alla Piazza di Livorno, quale da tanto tempo in qua ne gode tutti gli utili, consistendo esso traffico quasi tutto in Mercantie a tutti necessarie, oltre che collà se ne mandano in gran quantità di quelle di Ponente, et unito l'uno all'altro in un'istessa Piazza la rendono riguardevole per il concorso grande de Naui e tutte sorte d'imbarcazioni d'ogni parte d'Europa, e d'habitanti forastieri, con facilità si potrebbe introdurre anche in Genova, con ualersi fra tanto d'imbarcazioni di bandiera forastiera per schiuar gli ostacoli, che sul principio si potrebbero incontrare con la propria, attesa la Gelosia, sarebbe concepita da altre Nationi.

« La supposta facilità di poterlo introdurre non è da mettersi in dubbio mentre si uede praticare continuamente nel sud.o. Porto di Livorno, doue fanno scala quasi tutte le Naui e Pescarecci e Convogli che passano in Leuante d'Inghilterra et Hollanda, qualche rittorno pure uengono a far scala in detto Porto se non tutte, almeno la maggior parte, come è notorio, e non ha bisogno di prova.

« Questi Convogli e Naui sbarcano in detto Porto di Livorno ogni sorta di Mercantie di Leuante, come Cuoia d'ogni qualità, Cottoni in lana, e Filati, Seterie bianche e collorate, Sete di più sorti e qualità in partite considerevoli, Cere, Lane in abbondanza e di tante qualità, Caffè e tante altre sorte di Drogherie, delle quali mercantie ne uien provvisto questo Stato à poco alla volta secondo il bisogno a prezzi rigorosi, tutto il Piemonte e Lombardia, tutte l'isole del Mediterraneo, et il Regno di Napoli, e Stato tutto della Chiesa, e Toscana, il che ben può far conoscere quanto introito produca al pubblico, e privato in quella Piazza questo Negotio di Leuante, quale unito quello di Ponente, che da Noi soltanto uiene praticato, e che à poco à poco anche ua scemando, si uede che obbliga in hoggi quasi tutte le Naui che uengono di Ponente, à passare à drittura a Livorno e se pure qualche d'una d'esse viene qui, li due terzi ò tre quarti della carica son destinati per scaricare in Livorno, doue è più ricco il consumo d'ogni genere di Mercanzie caggionato dalla maggior facilità che godono nella spedizione di esse Mercanzie.

« L'introduzione di questo nuovo traffico unito à quello che uì è hoggidi di Ponente e che si può credere che augumenterebbe maggiormente mentre le Mercanzie che uengono dal Ponente passano in gran parte al Leuante, come sono le Cocciniglie Endachi, Zucheri, Legni

Come si vede dunque, un progetto tutt'altro che modesto, e che il relatore crede attuabilissimo. Non so quale sorte sia toccata a tale progetto, ma comunque, esso, oltre a richiamare la nostra attenzione sulle ricchezze dell'Asia Minore, ed a fornire buona prova della tenacia dei Genovesi nel non voler abbandonare le vie del Levante, dimostra, col mettere in rilievo la prosperità economica a cui era salita Livorno nel Seicento, «dove pure fanno scala quasi tutte le Naui e Barcarecci e Conuogli che passano in Levante d'Inghilterra et Hollanda», come il commercio italiano coll'Oriente in quest'epoca era tutt'altro che trascurabile, e che non era mal fondata l'opinione espressa al principio del presente studio che la produzione cartografica e portolanica di questo periodo di tempo rispondeva ad un bisogno reale della navigazione.

* * *

Passando ad esaminare le note di carattere demografico del portolano del Monno, devo notare che se esse non portano nessun contributo per fissare l'entità numerica dell'elemento italiano in Oriente, cosa d'altronde difficile allo stato attuale degli studi delle relazioni tra l'Italia e il Levante, hanno un'importanza di carattere generale per quanto riguarda la distribuzione dei popoli greci e turchi nell'Asia Minore e nelle isole ad essa adiacenti. Certamente non senza ragione il Monno fa notare ai naviganti quali erano le terre abitate dai Greci e quali quelle abitate dai Turchi. Costoro

Brazile è Campeccio; Panni di Lana di ogni sorte, si consuma ancora Carta da scrivere in gran quantità; oltre li generi di seta, come Veluti, Damaschi, Razi di più qualità, dei quali si provvedono in Lucca e Firenze perchè alle case di Livorno, che hanno il traffico collà resta più comodo il provvedersene, et altre molte se ne mandavano da Genova in partite di considerazione in particolare di Velette riccie, dette Velutini, che hoggidì si pigliano in Firenze e Venetia; consumano parimente quantità di drappi con oro, et ori filati, che v'introducono i Francesi, et anche del Stato Veneto. Deve considerarsi che di collà si cauano, de quali ne passano in tutte parti, non solo dell'Europa, che dell'America, testimonio ne è che le Case più poderose in Ricchezze in Venetia, si sono rese tali con il Traffico e maneggio delle Drogherie di Levante.

« Ne paia difficile come s'è detto di sopra l'introduzione di questo Comercio, essendo facilissimo a chi si uoglia il potersi ingerire in esso, tanto più se uenissero priuilegiare con qualche uantaggio nè le speditioni quelle Marcanzie, che da detta parte uenissero più in drittura, senz'esser scaricate in altri porti, il che contribuirebbe molto alla introductione, et ingrandimento di suo traffico, mentre è chiaro, è notorio che il consumo di dette merci in questo stato è grandioso, e si potrebbe render maggiore con l'accrescimento di qualche nuova Manifattura, quali darebbero maggior alimento è sostentamento a Pouerì, come sarria l'introductione della fabrica delle Cottonine, che in tanta quantità si consumano in questo Stato e Riure, quali oltre la manifattura darebbero gran consumo i Cottoni è Lini di Levante.

« Le cuoia concie, che in tanta abbondanza uengono provviste da Stati vicini che egreggie si carcano di Livorno, e che si gran quantità si consumano in tutto il Stato, si douerebbe procurare, che si avessero di

tolleravano molto malvolentieri la presenza delle nostre navi nei loro mari, e si facevano lecito di impedirne l'accesso in tutti i modi, e specialmente col proibire loro il rifornimento dell'acqua. Ho già notato in proposito come le principali stazioni di rifornimento di questo elemento tanto necessario alla navigazione, specialmente in tempi in cui per la struttura delle navi queste avevano dei depositi di scarsa efficienza, erano guardate dall'artiglieria e dalla cavalleria turca, appunto per questo era dunque necessario che i nostri marinai conoscessero le località non abitate dai turchi, in cui fosse loro possibile il « fare acqua », e conoscessero ancora dove e come potessero eludere la vigilanza turca, quando si presentasse l'occasione. Così il nostro autore, parlando dell'isola di Scarpanto, si affretta ad avvertire che, malgrado avesse un governatore turco, in essa si poteva far acqua e pigliare rinfresco: « ui è un Porto habitato da Greci con bon'Acqua, et ui si piglia refresco, et il Governatore in detta Isola è turco, et per suo interezzo lascia uendere refresco alli Cristiani » (fol. 73r.). A noi non fa alcuna meraviglia la venalità turca, divenuta oramai proverbiale, ma essa era conosciuta, e giudicata molto severamente anche nel Seicento e al principio del Settecento, come risulta dal passo citato, e dalla relazione di monsignor Castelli (1710) sulle trattative con i Turchi per ristabilire le Capitolazioni già scadute con Genova. Le pratiche ad esse relative andavano molto per le lunghe per la venalità delle autorità turche, e il Castelli esprime la più grande meraviglia, quando s'incontra nel Gran Visir Numan Pascià, che è immune da tale vizio:

quelle che passano in Piemonte, Lombardia, et altroue con maggior lor comodo sarriano qui comprate.

« Delle Setterie bianche, de quali gran coppia ne uiene dal Piemonte, e che seruono per la Galere, Hospedali, è Lazzaretti, se potrebbe fabricar nel Stato con li medesimi lini di Leuante, e si haverebbero i prezzi più convenienti, è sarebbero di miglior qualità che quelle di Piemonte, che sono fabricate di Canepa.

« Detto Comercio darebbe anche Mottiuo a qualche nuoua Manifattura di panni di lana, in quali parimente anderebbero impiegate parte delle lane, che si tirano dal Leuante, come si uede che fanno in Marsiglia et altroue.

« Con quei Lini e Cottoni si potrebbero fabricare anche nel stato è Riuiere, come pure si fa hoggi di tele colori turchine, è rigate, in quali si consuma gran copia di Cottoni, è Lini.

« È altresì considerabile il consumo delle Cere in questo Stato, de quali quando ve ne fosse quantità grande, oltre il consumo dello Stato, se ne provvederebbero li vicini, come la Lombardia et il Piemonte, è si potrebbe anche alla moda di Venetia lavorare in questo paese, con mandarle in Spagna, et alli Indie lavorate, essendo questo negotio in Venetia assai grandioso.

« Supposto dunque quanto sopra, si consideri quanto impiego di danari sarria nel proprio Stato, mentre oltre gli imprestiti si farriano in casa propria sopra mercanzie, si havriano i Cambi Maritimi in somme rilevanti, come si stila in Marsiglia è Livorno.

« Riuscirebbe di troppo lungo tedio chi uolesse minutamente discorrere sopra questo Negotio, che rissulta di quella conseguenza, è uantaggio come si uede, che da forastieri uien giudicato e praticato.

« 1698 li 22 agosto ».

« fra le altre heroiche virtù di questo personaggio, egli scrive, risplende a meraviglia in esso quella di non essere interessato ed avido di danaro, cosa molto singolare tra Turchi » (1).

Ora l'elemento turco aveva la prevalenza sulle coste di terra ferma della penisola e nell'isola di Samo, mentre l'isola di Mitilene era abitata a N. dai Greci e a S. dai Turchi, e l'isola di Schiro era per metà abitata da Greci e per metà da Turchi. Le altre isole invece erano per la quasi totalità abitate da greci. Nota pure il Monno che l'isola di Sicando, a SE. dell'isola di Millo, era abitata da Greci candiotti. Nulla dice dell'elemento italiano, che certo ai suoi tempi doveva essere trascurabilissimo, poichè del dominio coloniale delle nostre città marinare a Genova non rimaneva nulla, avendo essa perduto Scio nel 1556, e a Venezia rimaneva l'isola del Tino e quella di Candia. Ma l'autore tiene a mettere in rilievo che a Scio « città grande se uiue alla Romana con il Vescouo per il Padre Santo. Et ui è Coleggio di Teatini et Frati di San Dominico et di San Francesco » (fol. 68v.), e che l'isola di Siro « è habitata da Greci, quali uiuono alla Romana, con il Vescouo Romano, et dalla parte di Mezogiorno Sciroco ui è un porto, all'entrata di quello ui è uno Eremito, dove si dice Messa alli naviganti » (fol. 69v.), parimente l'isola di Nixia « è habitata da Greci con il Vescouo Romano » e nota che « la mettà dell'isola seguita la Santa Chiesa Romana » (fol. 69v.).

* * *

Dopo i profondi studi del Kretschmer (2) sui portolani e sulla cartografia nautica medioevale, noi italiani si può con sicurezza affermare con un giusto senso di orgoglio che tale arte « tota nostra est ». Questa una delle ragioni fondamentali per cui la toponomastica si conservò prettamente latina finchè noi avemmo il primato in detta arte. La cosa pertanto non poteva andare altrimenti, poichè, se nel Duecento e Trecento il Mar di Levante poteva considerarsi un lago latino, e particolarmente italiano, sarebbe stata assurda una grafia diversa dalla nostra. Anzi appunto per questo accanto alle antiche diciture classiche si vedono spuntare e moltiplicarsi i toponimi italiani non solo, ma anche dialettali genovesi. Questo fatto oltre ad avere un valore storico, d'indole generale, ne ha uno d'indole particolare, in quanto vale a fissare le varie zone d'influenza delle nostre gloriose città marinare, come Venezia con *Porto Venetiano*, a quaranta miglia ad ovest di Satalia; Genova con *Porto Genovese* all'imboccatura del golfo di Satalia, ed uno scalo omonimo sulla costa occidentale dell'isola di Samo; Amalfi con *Porto Amalfitan* sulla costa di sud-ovest dell'Anatolia; Palermo con *Golfo di Palormo* in fondo

(1) Documenti Genovesi diversi, fol. 34v. e 35r.

(2) *Die Italianischen Portolane des Mittelalters: ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik* (nelle *Veröffentlichungen des Inst. für Meereshkunde u. des geogr. Inst. an der Univ. Berlin*), Berlin, 1909. Cfr. anche CARLO ERRERA, *I Portolani italiani del Medioevo secondo l'opera di K. Kretschmer* in *Rivista Geografica Italiana*, anno XVIII, fasc. V, 1911, pag. 4 dell'estratto.

al quale sorgeva la *Città di Palormo* « bona Città » nell'antica Misia (1); Pisa con *Porto Pisano* all'antica foce del Don; Ancona con *Porto Ancolitan* sulla costa anatolica non lontano da Rodi; la Lombardia è ricordata da un *hastel lombardo* nelle vicinanze di Porto Genovese; inoltre sono prettamente genovesi i nomi di *isola della Crava* (Xuro), di *Capo di lingua di bagaxia*, espressione tuttora viva nel dialetto genovese per indicare una lingua mordace e libertina, *Monte Gaibo*; come fu dato dai Veneziani all'isola di Creta il nome di *Candia* o di *Venetia piccola*.

Ma a mano a mano che i Turchi avanzavano e si affermavano nell'Occidente, a qualche toponimo latino si venne sostituendo il toponimo turco, e la grafia di taluni di essi divenne così incerta, che si sentì il bisogno di scrivere, specie nei portolani, accanto al nome italiano il nome turco, con l'indicazione « in turchesco », o « qual si chiama in turchesco »; questo però non prima del Seicento, poichè fino al Cinquecento carte e portolani conservavano ancora la grafia classica e italiana. Dei toponimi delle coste dell'Anatolia e della Caramania dell'Atlante Luxoro non ne troviamo nemmeno uno turco, anzi troviamo che i Turchi, anche quando ebbero il predominio assoluto nel Mar di Levante, conservarono molti nomi nostri con qualche modificazione voluta dalla necessità d'adattare i nomi di talune località alle esigenze della loro lingua, e talvolta tradussero alla lettera in turco taluni nomi, così modificarono Satalia in *Satalieh*; Satalia vecchia in *Eski Satalieh*; tradussero Lingua di Bagaxia in *Lissan el-Kabeh*, e Sette Capi in *Jedi-Burun*, ecc. Questo prova che la nostra influenza fu tanto sentita in Oriente, che persino i Turchi, odiatori impenitenti anche oggi della civiltà occidentale, ne subirono l'influsso. Parimente classica e italica è la grafia seguita da Cristoforo Buondelmonti fiorentino (1420). Nel Seicento incomincia ad affacciarsi, ma molto timidamente, la grafia di taluni nomi interamente turchi anche nei portolani dei nostri connazionali, ma negli scritti che hanno carattere scientifico essa si mantiene puramente classica. Ma è veramente notevole che, mentre nei portolani troviamo solo qualche nome esclusivamente turco, e parecchi nomi turchi con la relativa dicitura italica per chiarire senza dubbio la prima, e in tali casi è quasi sempre il nome turco quello che precede, le carte nautiche per i nomi che hanno la doppia grafia portano solo la dicitura italiana, pur senza trascurare i pochi toponimi turchi. Così nelle due carte conservate nell'Universitaria di Genova, quella ai segni 3, 9, stipo nota solo *Janizeri*, e quella ai segni B, IX, 12 c. *janizari* e *lo pasagio*.

Venendo al Monno, noto che egli nel suo portolano segue prevalentemente la grafia classico-italica. Dico prevalentemente, in quanto che ai suoi tempi il dominio turco, affermatosi definiti-

(1) Ai tempi della più florida espansione commerciale dei Genovesi e Veneziani nell'Oriente non dovevano essere poco numerosi i Siciliani nel Levante se « un Alafranco Cassano da Genova, per amor del popolo di Messina, navigò tra gravi pericoli infino a Costantinopoli a portar nuove della rivoluzione » (dei Vespri Siciliani). Cfr. MICHELE AMARI, *La Guerra dei Vespri Siciliani*, Torino, Pomba 1852, pag. 122.

vamente colla presa di Costantinopoli (1453), aveva più di un secolo e mezzo di vita, e per conseguenza, dove gli era stato possibile, aveva imposto colle sue leggi anche la sua lingua, e perciò nelle località ove più diretto era esercitato il suo dominio aveva sostituito al nome classico o italico il turco. Ma era vivo nella classe marinara il ricordo dell'Oriente, e quegli uomini i quali nella pace domestica sentivano parlare dell'antica grandezza della loro repubblica, e sentivano magnificare col nome dato dai loro vecchi quelle regioni, nelle quali avevano nel passato raccolto onori e ricchezze, quegli uomini che, anche passeggiando per le vie dell'antica Genova, vivevano la vita gloriosa di un passato che li addolorava di un dolore misto a nostalgia, leggendo sugli angoli delle loro vie i nomi delle loro perdute colonie (1), mal potevano adattarsi alla toponomastica turca. Era ben naturale perciò che gli scrittori dei portolani, tenendo conto di questi fattori sentimentali non solo, ma pratici, in quanto miravano ad evitare equivoci che potevano recar danno, accanto al nome turco, segnassero il nome che i marinari avevano appreso dalla tradizione. Onde Capo Gianizari è detto anche Capo di Troia; Stalomini, Limino; Capo Bababernù, Capo Santa Maria; Cala Bornù, Capo Negro; Isola Xuro, Crava; Isola di Longò, Stancio; Passaggio, Capo Bianco; Isola di Angisliis, Nizzari; Alaia, San Nicolao; Caiasso, Alessandretta. Due soli sono i nomi prettamente turchi: Tichebornù e Escuderet; i rimanenti sono greci, come quelli della massima parte delle isole e i più importanti delle coste di terraferma, o schiettamente italici, sia che si riferiscano a nomi di città o regioni italiane, sia che ricordino qualche particolarità locale, come per esempio Li Spalmatori « Da Capo Negro all'Isola di Xio miglia XX per Ponente, et in mezo del detto Canale ui sono tre isole basse et pianelle con bonissimo porto doue sogliono spalmare le Armate, et si chiamano li spalmatori » (fol. 68v.); l'isola delli Forni « Dalla detta isola de Nicare, à miglia X per Leuante, si trouano tre isole, la più presso a Nicare è disabitata, et si chiamano li forni perchè Cicala gli facea fare delli biscotti per le Armate del Turco » (fol. 70v.); Salline « che è carricator di Sale » (fol. 74v.), ecc. (2).

(1) In Genova vecchia si leggevano nel Seicento, e si leggono tuttora, i nomi di Via Famagosta, Foglia vecchia, Pera, Tana, Tenedo, Balacclava, ecc. La darsena poi è divisa in sei quartieri: Caffa, Cembalo, Famagosta, Metellino, Scio, Tabarca, la maggior parte, come si vede, portano i nomi delle gloriose città del Levante. Anche in Genova nuova, da un ventennio in qua, i Genovesi, memori della loro antica gloria, hanno assegnato a parecchie delle loro vie i nomi delle loro più importanti colonie medioevali dell'Oriente, come Smirne, Antiochia, Giaffa, Crimea, Aiassa, Caffa, Cipro, Galata, Mira, Scia, Tortosa, Trebisonda, ecc.

(2) Il Monno nel Portolano ricorda accanto ai nomi di città nostre, come Palermo, Porto Genovese, Porto Veneziano, i seguenti nomi che hanno una componente schiettamente italiana: Isola del Papa, Isola Rossa, Isola del Corvo, Li Spalmatori, Porto Delfin, Porto Fino, Li Capretti, Capo S. Giovanni, Sette Capi, Porto di Acqua Fredda, Castello Rosso, Fontana Amorosa, Città Bassa, Capo Bianco, Capo della Gatta, Salline, Capo della Greca, Capo di S. Andrea, Fontana Amorosa (isola di Candia) e Porto Curvo.

Questo il quadro vivo, lampante e d'un'eloquenza che non richiede commento, che il Monno con parola semplice ma efficace ci mette davanti; questo il quadro che, pur tracciato in un momento di decadenza grave per il nostro paese, io ho cercato di riesumare non per glorificare un passato oramai più che remoto, ma con la fede viva che le nostre virtù marinare rifulgeranno di nuovo nel Mediterraneo orientale nella calma serena di un popolo che, affermata la sua compagine storica, dovrà accingersi a risolvere i gravi problemi connessi con la vita materiale e morale di ben 36 milioni di uomini, e che ha abbastanza energia per affermarsi non soltanto nel campo della coltura, ma anche in quello del commercio e delle industrie, poichè è certo che molti dei problemi della vita italiana attendono una soluzione dalla naturale espansione dei nostri capitali e della nostra mano d'opera nel Levante. È ben naturale quindi che questo paese, verso il quale convergono oggi gli sguardi cupidi delle nazioni belligeranti, e che è così ricco d'interesse e per lo storico e per il geografo, e che tenne avvinti a sè nelle età remote e nei secoli del Medio Evo, popoli diversi per tendenze e per civiltà, vada il nostro pensiero scevro da ogni insano desiderio o ambizione imperialistica, ma sereno nella coscienza della missione civilizzatrice dell'Italia di domani.

Genova, aprile 1918.