

HERES

S U M A R I O

V O L U M E N 1 - N.º 1 - J U N I O 1 9 9 0

La reconstrucción química de dietas antiguas: **Arthur C. Aufderheide & Marvin E. Allison** / A survey of the conservation treatments available for Egyptian mummified remains: **Anthony E. David** / Una perspectiva histórica de la Paleopatología en Canarias: **Conrado Rodríguez Martín** / Excavations at the Metropole site, Las Palmas, Gran Canaria, Canary Islands: **M. R. Eddy** / Apuntes etimológicos acerca de tres topónimos y la religión prehispánica de Canarias: **Paul P. de Wolf** / ¿Es el beréber una clave para el

canario?: **Lionel Galand** / Antropónimos y topónimos canarios en la Crónica de Antonio Sedeño: **José Juan Jiménez González** / La scoperta dell'arcipelago di Capo Verde da parte del navigatore veneziano Alvise da Mosto: **Massimo dall'Agnoia** / Apuntes sobre restos de los guanches encontrados en el siglo actual, de José Agustín Álvarez Rixo: **Antonio Tejera Gaspar** / Proyecto Cronos. Bioantropología de las momias guanches: **Rafael González Antón et al.**



LA SCOPERTA DELL'ARCIPELAGO DI CAPO VERDE DA PARTE DEL NAVIGATORE VENEZIANO ALVISE DA MOSTO

MASSIMO DALL'AGNOLA

Università degli Studi di Venezia

A cominciare dal Medioevo e fino alle soglie dell'Età Moderna le spedizioni marittime commerciali partivano in gruppo in ben determinati periodi dell'anno e sempre per le medesime destinazioni, in modo da formare un vero e proprio "servizio di linea" che trasportava ogni varietà di merci: a Venezia questi convogli prendevano il nome di *mude*, vocabolo dall'etimologia incerta, che forse deriva da "mute", "branchi", con evidente analogia. Le *mude* più note che facevano capo alla città lagunare erano quelle che la collegavano ad Alessandria d'Egitto, a Costantinopoli e alle Fiandre, l'odierno Belgio. Quest'ultima, condotta due volte all'anno, serviva per esempio a smerciare prodotti veneziani ed orientali in cambio di lana od altre materie prime, che a loro volta venivano poi spedite nei porti dell'Oriente in concomitanza con altre *mude*.

Il nobile veneziano Alvise Da Mosto era stato una volta imbarcato proprio nella *muda* delle Fiandre, e sarà proprio uno di questi viaggi da mercante a segnare profondamente la sua vita e a ricordarlo presso i posteri. Consultando il diario di bordo del suo primo viaggio oltre la "barriera dell'ignoto" di allora, cioè il cosiddetto Capo Non, si legge:

Trovandome adunque io, Alvise di Cà Da Mosto, in la nostra citate de Venexia anno Domini 1454, essendo de età circa XXII anni, havendo navigato in alcune parti de' questi nostri mari mediteranei per avanti, avea determinato de voler tornare in Fiandra, dove una altra volta era stato...

Ma facendo sosta a Capo San Vincenzo (Portogallo), Da Mosto sentì dire al porto che si stava organizzando una spedizione commerciale alle Canarie,

che gli avrebbe potuto fruttare molto di più che un viaggio alle Fiandre: decise così di rimanere sul posto per organizzare il nuovo viaggio, mentre la flottiglia veneziana proseguiva verso la sua destinazione.

In realtà poi la spedizione proseguì ben oltre le Canarie, toccando le foci dei due grandi fiumi africani Senegal e Niger. Ma fino a questo momento nessuno sospettava dell'esistenza delle Isole di Capo Verde, e dato l'uso del tempo di navigare sotto costa, bisognò attendere due anni (1456), in occasione del secondo viaggio di Da Mosto a queste latitudini, anch'esso come il primo intrapreso in società con il genovese Antonio Da Noli, meglio noto con il "nome d'arte" di *Antoniotto Usodimare*, perché l'arcipelago venisse casualmente avvistato. In fatti nel loro secondo itinerario il Veneziano e il Genovese non sostarono alle Canarie, ma si diressero subito verso meridione lungo la costa africana.

Fra tutte le esplorazioni atlantiche questa è senz'altro la più discussa, essendovi chi ha affermato che Da Mosto e Usodimare non furono i veri scopritori dell'arcipelago, e dando luogo a varie contestazioni che ora vedremo.

Prima di tutto è controverso il mese del 1456 in cui avvenne la loro partenza: alcune fonti parlano del marzo, altre del maggio. L'equivoco trae origine dall'errata interpretazione della parola veneziana arcaica *mazo*, tradotta appunto con "maggio", anziché con "marzo", come risulta invece più ragionevole. Infatti una delle isole di Capo Verde fu battezzata con il nome di uno dei santi del giorno in cui avvenne la scoperta, cioè *San Iacobo*, perché appunto avvistata il giorno dei Santi Filippo e Giacomo (1^o maggio), perciò è chiaramente impossibile che la partenza sia avvenuta in maggio se il primo giorno di quel mese la spedizione si trovava già sul posto. Sono pertanto da ritenere nel giusto le fonti che fissano l'inizio del viaggio nel marzo 1456. Le prove definitive per sostenere questa idea ci vengono fornite dalla Gasparoni Leporace, una studiosa che acutamente rileva due importanti osservazioni:

1) qualsiasi spedizione dell'epoca, militare o commerciale che fosse, aveva inizio sempre al principio della primavera, onde poter sfruttare l'intero arco della buona stagione e poter quindi esser di ritorno entro l'autunno, cioè prima che le condizioni del mare potessero pregiudicare il buon esito di un'impresa. Questa regola doveva valer a maggior ragione per l'itinerario inconsueto dei due navigatori-soci, destinato ad avventurarsi lungo rotte poco conosciute e ad una distanza ben maggiore di quella abituale, pertanto è abbastanza impensabile che i due consumati uomini di mare possano aver attuato una partenza in maggio avendo come meta delle zone tropicali;

2) esiste un documento autografo dell'Usodimare, una lettera cioè nella quale il navigatore ligure garantisce ai suoi creditori che avrebbe saldato tutti i debiti entro sei mesi: ora, sappiamo per certo che il ritorno avvenne nell'agosto 1456, perciò retrocedendo di 6 mesi si arriva ancora al mese di marzo, data in cui veosimilmente il Genovese dovette rimandare al proprio ritorno il disbrigo di certi suoi affari rimasti insoluti.

Altre contestazioni nascono poi anche a proposito dell'attribuzione dell'effettiva scoperta dell'Arcipelago, variamente ascritta alla coppia Da Mosto-Usodimare, al solo Usodimare menzionato col suo vero nome (Antonio Da Noli) come se si trattasse di un'altra persona e infine al portoghese Diego Gomes. Anche Gomes, come Da Mosto e Usodimare, effettuò due viaggi nel Golfo di Guinea posteriormente al 1456: nel corso del secondo, già sulla via del ritorno, incrociò altre due navi battenti bandiera portoghese, quella di un certo Gonçalo Ferreira e quella appunto di Antonio Da Noli-Usodimare, anch'egli di ritorno da un'analoga missione commerciale, intrapresa nel frattempo da solo al servizio del re del Portogallo. Gomes e Da Noli decisero quindi di far rotta insieme verso il Portogallo, che era la loro destinazione comune. Dopo aver navigato uniti per due giorni e una notte, avvistarono delle isole sconosciute, su una delle quali Gomes decise di sbarcare: solo più tardi fu raggiunto dal Da Noli. Dopo aver messo piede in quest'unica isola dell'arcipelago essi la battezzarono Santiago, indi ripresero la navigazione verso nord, fermandosi insieme alle Canarie e a Madera: in quest'ultima isola il Da Noli si soffermò, mentre Gomes ripartiva poco dopo da solo. Ma durante quest'ultimo tratto una tempesta lo allontanò dalla sua rotta, inducendolo a riparare alle Azzorre. Quando finalmente Gomes poté giungere in Portogallo vide che il Da Noli vi era nel frattempo già arrivato, evidentemente attribuendosi l'intero merito della nuova scoperta, giacché ottenne dal Sovrano il Governatorato di Santiago (ancora non si sapeva che si trattava in realtà di un'intero arcipelago).

Questo racconto ha subito vari rimaneggiamenti involontari, poiché Gomes non scrisse subito la relazione della sua impresa, ma ne raccontò le vicende solo molti anni più tardi, quando, giunto ormai all'età di ottant'anni, volle dettare le sue memorie ad un suo segretario: da questo testo, scritto in portoghese, se ne ricavò in seguito una traduzione latina per opera di un altro autore, mentre poco dopo l'originale in portoghese andava perduto, quindi oggi disponiamo solo della versione latina, non più confrontabile con altra fonte. E' pertanto ipotizzabile che vi possano essere delle incongruenze, originate da un lato dal notevole lasso di tempo intercorso tra l'effettivo svolgimento dei fatti e la loro ricostruzione mnemonica da parte del Gomes, dall'altro dalle possibili sviste o errori do omissioni di interpretazione nel passaggio dall'originale al latino.

E non si conosce precisamente nemmeno l'anno in cui avvenne il viaggio di Gomes, anche se dovette sicuramente situarsi poco prima del 1460, poiché a questo anno appartiene il più antico documento ufficiale che si conosca in cui appaia il nome dell'isola Santiago.

In particolare sono due i maggiori punti di incertezza che emergono dal racconto:

- a) come si è detto a quel tempo si usava navigare seguendo la linea costiera, quindi non è affatto chiaro come possa essere successo che ambedue le caravelle, quella del Gomes e quella di Da Noli, si siano allontanate dalla costa africana tanto da avvistare l'arcipelago (700 km cir-

ca!). L'unica spiegazione potrebbe essere un dirottamento causato da una tempesta, ma nel racconto di Gomes non se ne parla, e questo non è certo un particolare da poter essere dimenticato, anche se a distanza di vari anni! Inoltre un simile dirottamento presupporrebbe un fortuale di dimensioni tali da escludere che le fragili navi non avessero riportato danni, nel qual caso la prima tappa, quella alle Canarie, avrebbe dovuto protrarsi ben più di quanto non sia stato.

b) D'altra parte non è chiaro nemmeno come possa aver fatto il Da Noli-Usodimare ad accaparrarsi tutta la gloria della scoperta e riuscendo a non far tenere in alcuna considerazione il Gomes, al punto che in vari documenti e carte nautiche del '400 e primo '500 l'arcipelago di Capo Verde appare con il nome di *Isole di Antonio*.

A complicare le cose si aggiunge la terza versione dei fatti —quindi la terza possibile attribuzione della paternità della scoperta— appunto quella del Da Mosto e di Da Noli-Usodimare.

Quest'ultimo diario di viaggio si situa dunque nel marzo 1456: dopo che la spedizione dei due navigatori ebbe doppiato Capo Bianco in direzione del Gambia, incappò in una tempesta tropicale di inaudita violenza, che si protrasse per ben due giorni e due notti: al termine la rotta era del tutto perduta, ma i due comandanti si trovarono in vista di un gruppo di isole di cui —si afferma— nessuno aveva avuto prima conoscenza alcuna.

A questo proposito narra il Da Mosto nel diario di questo che per lui era il suo secondo viaggio atlantico:

Il terzo giorno havemmo vista di terra; gridando tuti: Terra! Terra!, molto ci maravigliammo, perché non sapevamo che a quella parte fosse terra nesuna...

Decidono dunque di sbarcare su una delle due isole più vicine, che battezzano *Bonavista*: da quest'isola infatti se ne avvistano altre, tre delle quali piuttosto vicine, altre ancora in lontananza, in direzione ovest. Il mattino seguente Da Mosto manda dieci uomini armati sulla più alta vetta, da cui si gode appunto una buona vista. Così si scoprono altre tre isole (perciò, finora, otto in totale) che non erano state notate il giorno prima:

... e ne l'altura ebbero vista de tre altre ixole grande, de' le quali non havemmo vista noi...

Approdano allora in una seconda isola, e poiché è il giorno dei Santi Filippo e Giacomo, la chiamano *San Iacobo*: qui trovano la foce di un fiume e alcuni depositi salini naturali. Questi particolari descrittivi della narrazione hanno permesso di identificare l'isola con l'attuale Santiago, nome che come si è detto le fu dato in occasione dello sbarco del Da Noli-Gomes (avvenuto però

molto probabilmente in uno degli anni seguenti ai fatti qui narrati). In quest'isola esistono tra l'altro le maggiori alture (Pico de Antonio, m. 2260), da cui si possono osservare varie altre isole in condizioni di tempo sereno, specialmente subito dopo una violenta tempesta, come nel caso riferito nel diario di Da Mosto. Infatti è molto presumibile che condizioni di aria particolarmente limpida si siano verificate in seguito alla bufera che avrebbe fatto perdere la rotta ai due navigatori italiani.

Da ricerche storiche e d'archivio emerge che quasi certamente furono il Veneziano e il Genovese i primi a mettere piede sull'arcipelago, ma poco si curarono della loro inconsapevole scoperta in quanto le vere finalità del loro viaggio erano i commerci, tanto più che quelle isole risultavano disabitate e quindi prive di interesse mercantile. E ad un successo commerciale dell'impresa era particolarmente attento il Da Noli, che come abbiamo visto aveva lasciato in patria vari creditori. Inoltre anche analizzando criticamente il testo del Da Mosto sotto l'aspetto puramente letterario e "giornalistico", non c'è da aver dubbi sulla onestà e buona fede, anche confrontando questi brani con altri suoi passi, in cui egli racconta i fatti con una meticolosa obiettività senza sminuire i meriti di nessuno, perciò è da escludersi che in questa occasione abbia trasgredito a queste stesse sue regole abituali di etica storiografica.

Risulta chiaro quindi che la scoperta dell'arcipelago di Capo Verde deve essere necessariamente avvenuta in due momenti distinti, dapprima ad opera del Da Mosto e del Da Noli-Usodimare (primi di maggio del 1456), con lo sbarco nelle isole di Boavista e San Iacobo, indi una seconda volta con l'impresa del Gomes e di Da Noli stesso (avvenuta tra il 1458 e il 1460) con un nuovo sbarco a San Iacobo (che in quest'occasione venne ribattezzata *Santiago*) e con l'esplorazione più accurata e meno frettolosa del resto dell'arcipelago, prendendo appunti cartografici sulla sua posizione: ecco quindi spiegato come Da Noli-Usodimare sia riuscito a risultare ufficialmente primo ad unico scopritore.

In effetti esiste un documento reale di Alfonso V del Portogallo, datato 3 dicembre 1460, in cui il sovrano fa dono al fratello Ferdinando dell'arcipelago appena scoperto, menzionando però solo 5 delle 10 isole maggiori che lo compongono, una delle quali in detto documento porta appunto il nome di *San Jacobo e Fellipe*, appunto quello datole inizialmente dal Da Mosto, mentre al contario nessuna delle rimanenti è indicata con l'appellativo di "Santiago".

Poiché anche Da Mosto e Usodimare lavoravano per il Portogallo all'epoca delle loro imprese atlantiche in società, è intuibile che al loro ritorno a Lisbona abbiano parlato della scoperta e che in seguito sia partita una spedizione con il preciso scopo di prendere effettivo possesso delle nuove terre e che il suo comandante, appunto il Da Noli, non abbia avuto difficoltà a riunire nella propria persona tutta la gloria della conquista.

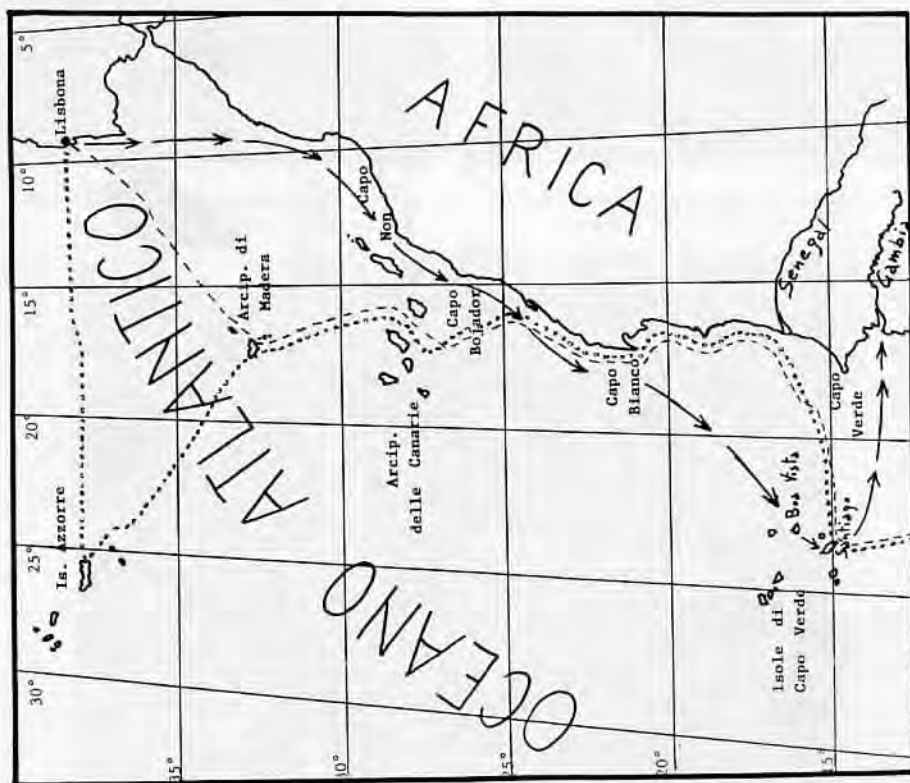
Resta ancora aperto un ultimo interrogativo: perché allora il Sovrano del Portogallo non affidò tale missione alla stessa coppia Da Mosto e Da Noli-Usodimare e preferì invece scegliere solo il secondo?

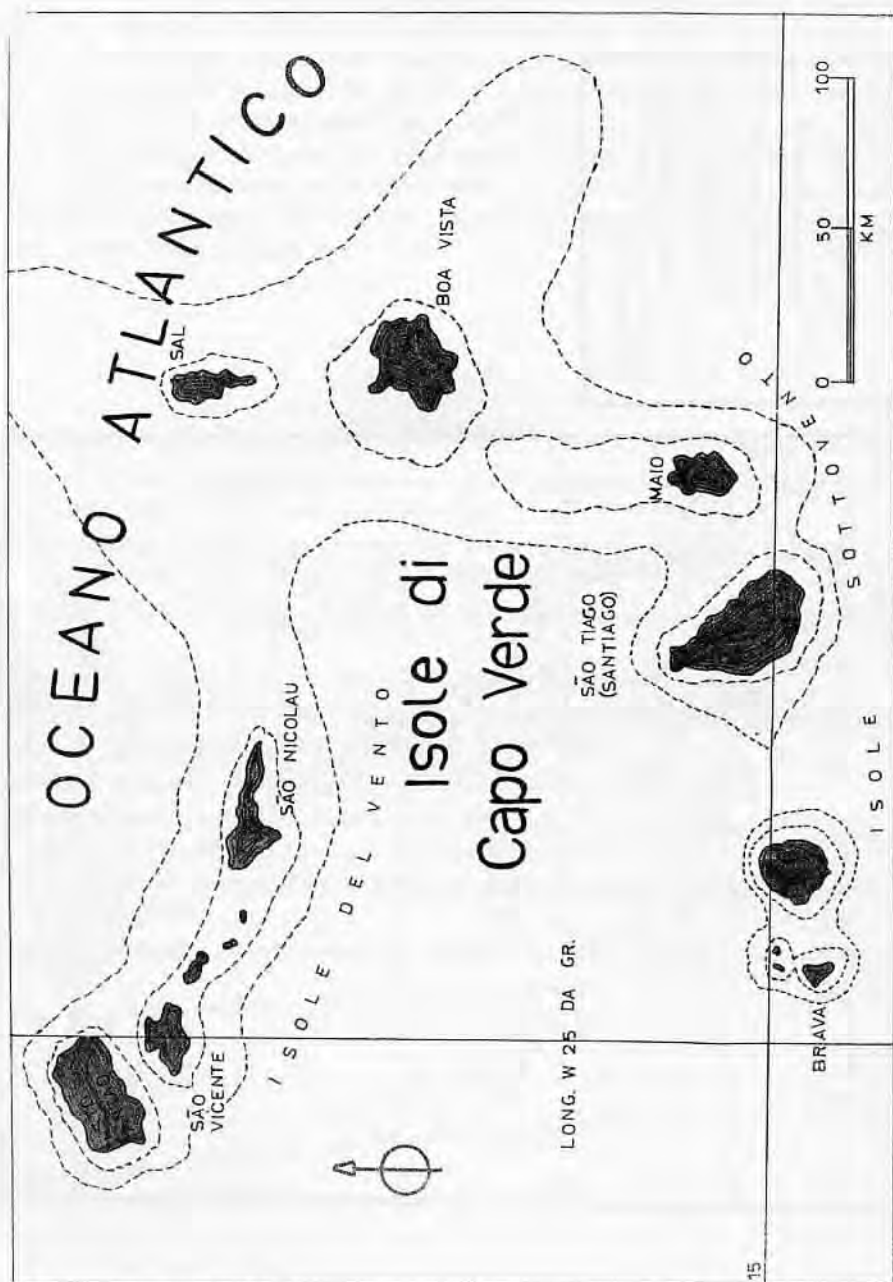
Come si è detto il Veneziano era solo occasionalmente in società col Genovese sotto la bandiera del Portogallo: egli aveva dunque, come si direbbe oggi, un contratto a termine, le cui finalità si sarebbero estinte con la realizzazione dei due viaggi commerciali compiuti rispettivamente nel 1455 e 1456. Il Da Noli invece era un uomo di fiducia al servizio permanente della Corona Portoghese, quindi abbiamo implicitamente la prova che vi fu un preciso interesse ad "insabbiare" le prove che attribuissero i meriti *ex-aequo* ai due scopritori, onde poter affermare poi di diritto che era stato un navigatore portoghese a scoprire l'arcipelago, così evitando sul nascere eventuali rivendicazioni da parte di altri Paesi marinari.

BIBLIOGRAFIA

- Crone, G. R.: *The Voyages of Cadamosto and Other Documents on Western Africa in the Second Half of XVth Century*, London 1937.
- Caddeo Rinaldo: *Le navigazioni atlantiche di Alvise Da Mosto, Antoniotto Usodimare e Niccoloso Da Recco*, Milano, edizioni 1928, 1929, 1956.
- Da Mosto Alvise: *Il Portolano attribuito ad Alvise Da Mosto*, Boll. Soc. Geogr. Ital., 1893.
- Donazzolo P.: *Studio critico su Alvise Cà Da Mosto*, Feltre 1900.
- Gasparoni Leporace T.: *Il nuovo Ramusio - Le navigazioni atlantiche del veneziano A. Da Mosto*, Ist. Poligrafico dello Stato, Roma 1966.
- Mostra dei navigatori veneti del '400 e '500 (Catalogo), Venezia 1957.
- Platone: *Dialoghi*, a cura di C. Carena, trad. di F. Acri, Torino 1970, pp. 421-433, specialm.: p. 431.
- Vivaldi U.: *Glorie marinare d'Italia. Alvise da Cà Da Mosto*, da: "L'Italia Marinara", Dicembre 1935.
- Zurla P.: *Dei viaggi e scoperte africane di Alvise Cà Da Mosto, patrizio veneto*, Venezia 1815.

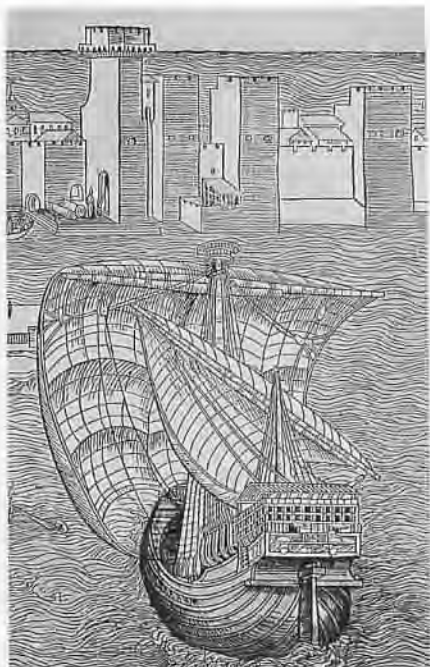
Probabile itinerario di
 Diego Gomes
 (con Da Noli dopo il
 1456)
 Probabile itinerario di
 Antonio Da Noli
 (con Gomes dopo il 1456) - - -
 Probabile itinerario del
 viaggio Da Mosto - Da Noli del
 marzo-maggio 1456 ↑



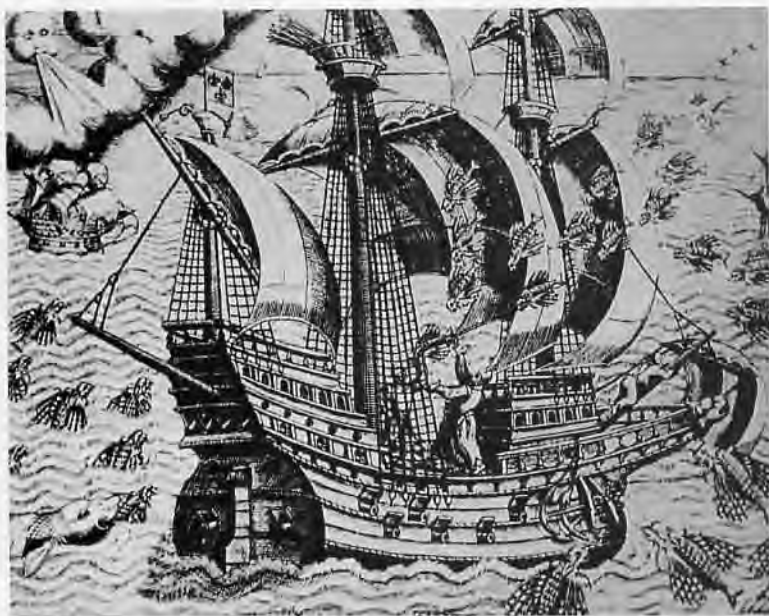




Alvise Da Mosto in un codice cartaceo della Biblioteca Ambrosiana di Milano.



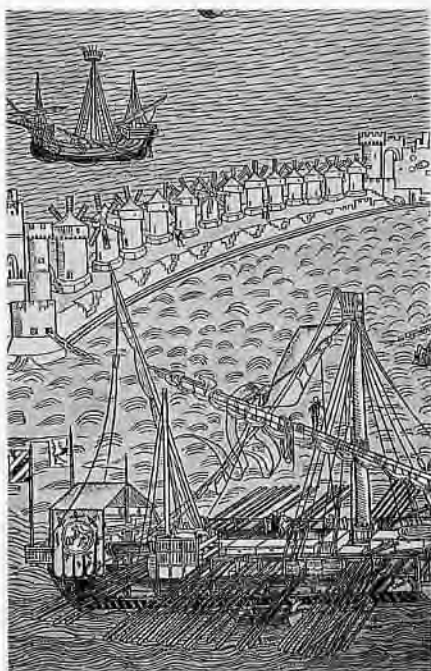
Nave commerciale veneziana che entra nel porto di Corfù (Kerkyra), 1483.



In questa allegoria di De Bry (XVI sec.) sono rappresentati i "pesci volanti" dell'Atlantico.



In questa antica stampa, eseguita ad Anversa nel 1487, viene raffigurata una tipica "caravella" dell'epoca



Tipica "galera" veneziana nel porto di Rodi nel 1483.

E vola via d'acqua lungo gradi... sul veder in piano gradi.
 sul veder in piano gradi... sul veder in piano gradi.
 Vale ogni volta che vien chomunque de patta se il lano... vale per
 fare el patta...
 Vale quodale...
 Vale quodale...
 Vale quodale...

Arbore



Arbore



Arbore



Arbore



Arbore



Timone la trua



Timone la trua

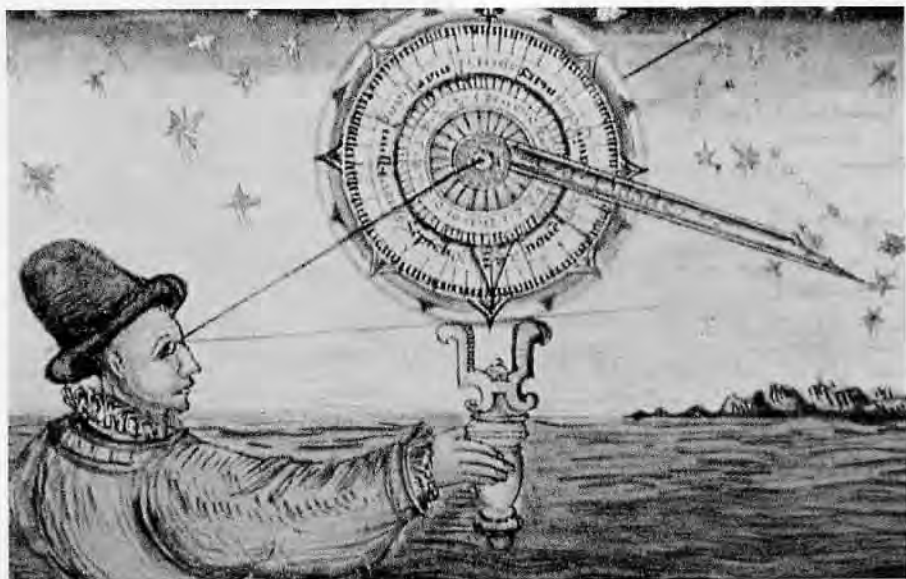


Timone la trua

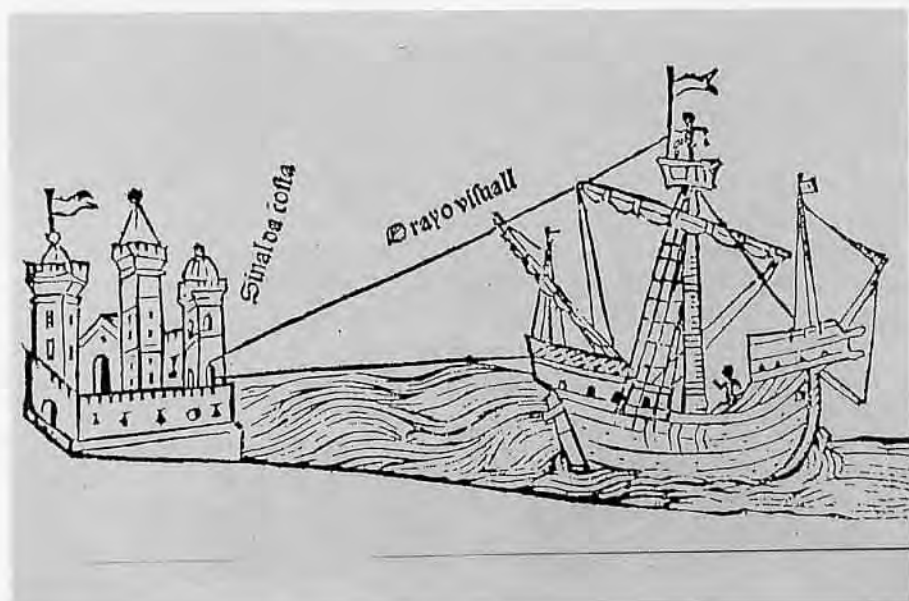


Timone la trua

Tipi di sovrastrutture, di timoni e di scialuppa in un codice della Biblioteca Nazionale di Firenze.



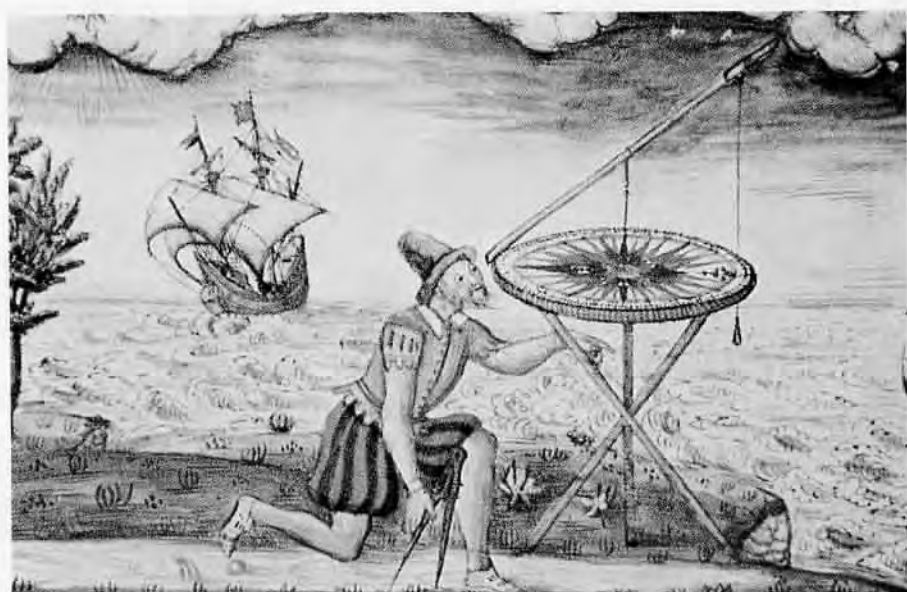
Antico metodo di rilevamento tratto da *L'Arte del Navigare*, un manuale di navigazione del 1583.



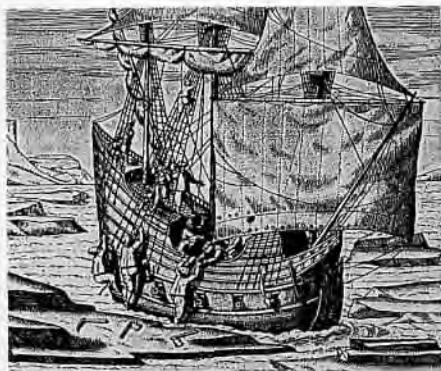
Il principio dell'astrolabio in un manuale di navigazione portoghese del 1509.



Da *L'Arte del Navigare*, manuale di navigazione del 1583: come ricavare la latitudine...



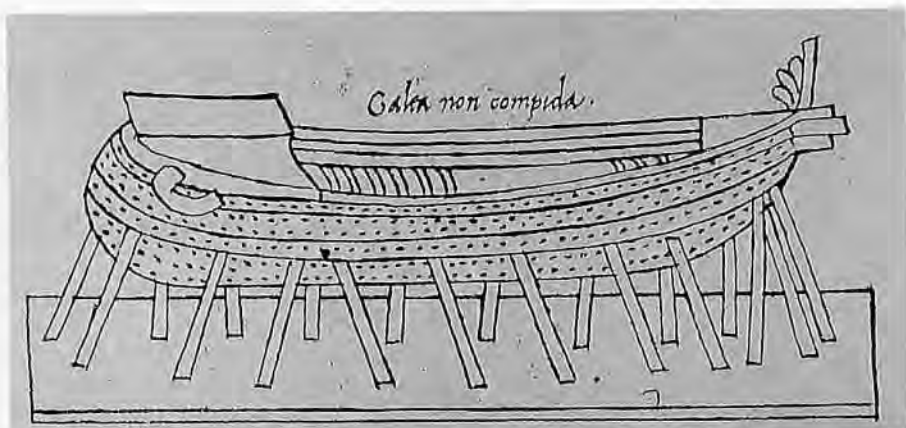
... e come usare il sestante.



I marinari lavorano per liberare dai ghiacci artici una nave del XVI secolo: le spedizioni commerciali alla ricerca di nuove rotte si spingevano anche oltre el Circolo Polare.



Strumento di navigazione della fine del secolo XVI.



Raffigurazione di un cantiere navale con una "galera" in costruzione, da un codice della Biblioteca Nazionale di Firenze.