



Giovanni Battista Ramusio

NAVIGAZIONI E VIAGGI

A cura di Marica Milanese

Volume secondo

Giulio Einaudi editore

INDICE DEL VOLUME SECONDO

Navigazioni e viaggi

- p. 3 Due lettere dall'India di Andrea Corsali
75 Viaggio in Etiopia di Francesco Alvarez
387 Sopra il crescer del fiume Nilo
429 La navigazione di Nearco
463 Viaggio di un comito veneziano a Diu
497 Navigazione del mar Rosso fino alle Indie secondo Arriano
537 Libro di Odoardo Barbosa
711 Sommario delle Indie orientali
781 Viaggio di Nicolò di Conti
821 Viaggio di Ieronimo da Santo Stefano
831 Viaggio fatto dagli Spagnoli intorno al mondo
839 Epistola di Massimiliano Transilvano
867 Viaggio di Antonio Pigafetta
949 Narrazione di un anonimo portoghese
957 Discorso del Ramusio sul commercio delle spezie
991 Relazione di Iuan Gaetan
1003 Cinque lettere sull'isola del Giapan
1039 Dall'« Asia » di Giovan de Barros

1087 *Monete, unità di misura e direzione dei venti*
1093 *Itinerari*
1101 *Indice dei nomi e dei luoghi*

Discorso del Ramusio sul commercio delle spezie

La perdita del monopolio sulla distribuzione delle spezie in Europa rappresenta per Venezia un serio danno economico, al quale si assommano gli effetti delle lunghe e pericolose guerre contro i Turchi Ottomani e contro i grandi stati europei e italiani, che si sono susseguite tra il 1499 e il 1529. Prima ancora dell'arrivo di Vasco da Gama nell'Oceano Indiano, la presenza portoghese nell'Atlantico ha influito sui commerci del Levante, sottraendo al Nord Africa e all'Egitto buona parte dell'oro africano, e mettendo in concorrenza lo zucchero delle isole atlantiche con quello cipriota. La guerra contro gli Ottomani ha distolto tra il 1499 e il 1503 le galere veneziane dal commercio con Beirut e Alessandria; le successive guerre europee, che hanno condotto Venezia, fra il 1509 e il 1516, sull'orlo della scomparsa come entità politica indipendente, hanno potentemente ostacolato il commercio con la Germania e il relativo afflusso d'argento; mentre, infine, nel Mediterraneo orientale le vittorie turche costringevano Venezia ad abbandonare le proprie posizioni, i tradizionali concorrenti francesi, genovesi e ragusei hanno ritagliato per sé larghe porzioni del commercio col Levante, talché una buona metà del flusso di merci relativo è passato nelle loro mani, e non tocca più Venezia.

Le conquiste portoghesi nell'Oceano Indiano si ripercuotono dunque su un organismo già indebolito, e che ne risente in modo grave. Quando, cessata la guerra contro i Turchi, i Veneziani possono riprendere il commercio di Levante, si trovano in condizioni svantaggiose; il blocco portoghese del Mar Rosso ostacola i rifornimenti di spezie di Alessandria, nonostante lo sforzo bellico dispiegato dai Mamelucchi nel Mar Rosso e nell'Oceano Indiano, con la collaborazione, non solo diplomatica, dei Veneziani; e al conseguente aumento dei costi contribuisce la presenza dei concorrenti, che diminuisce ulteriormente le disponibilità di merci da caricare sulle galere; frattanto, attratti dai prezzi più bassi praticati dai Portoghesi, i mercanti tedeschi hanno trasferito i loro acquisti alle fattorie portoghesi di Londra e di Anversa. Nel 1514, il flusso di spezie e prodotti orientali giunti a Venezia è ridotto a un quarto di quello del 1498, e la Repubblica ha perso tutti i suoi clienti nell'Europa atlantica: i suoi tentativi di recuperarli devono passare attraverso un accordo col Portogallo. Nel 1515, rinunciando a trattare esclusivamente con l'Egitto e la Siria, il governo veneziano ha proclamato la libertà di importazione del pepe di qualunque provenienza; dal 1521, vengono fatti acquisti di pepe a Lisbona, destando il malcontento dei Turchi, che dal 1517 sono i padroni dell'Egitto e della Siria e conducono direttamente, non senza il contributo veneziano, la guerra contro i Portoghesi nell'Oceano Indiano; nel

1527 il Senato veneto chiede a João III del Portogallo l'appalto della distribuzione in Europa delle spezie «di Ponente», cioè giunte sulla rotta del Capo. La trattativa non ha esito; né tutta la classe dirigente veneziana le è favorevole, poiché essa può danneggiare in modo irreparabile quel settore, ancora molto ampio, del commercio col Levante, che è sopravvissuto al venir meno delle spezie, e che presuppone per mantenersi un buon accordo con i Turchi. Da una situazione di monopolio sul commercio delle spezie, delle quali essi stabilivano i prezzi, e che si rifletteva in un ruolo predominante sull'insieme dei commerci del Levante, e sui trasporti marittimi verso i vari scali del Mediterraneo e dell'Atlantico, Venezia è passata a una posizione di potenza commerciale di secondo piano. La situazione depressa del suo commercio è del resto condivisa da tutti i grandi centri dell'antica via del Mar Rosso: da Calicut ad Aden, da Beirut a Damasco, da Alessandria al Cairo. Inoltre, il rapido sviluppo della potenza navale ottomana, e di quella imperiale, pur imponendo anche a Venezia uno sforzo militare superiore a quello dei secoli precedenti, ha ampiamente ridimensionato il suo ruolo nello stesso ambito mediterraneo. Dopo aver tentato inutilmente di opporsi all'imposizione dell'egemonia di uno dei grandi stati europei sull'Italia, dopo il 1529 Venezia ha dovuto rassegnarsi a subire quella degli Asburgo, pur salvaguardando a ogni costo la propria indipendenza politica e neutralità. Da questa esce soltanto tra il 1537 e il 1540, durante la crociata che Carlo V, occupata Tunisi nel 1535, ha voluta contro gli Ottomani. Ma, sconfitta alla Prevesa a causa del ritiro dalla battaglia della flotta imperiale, Venezia conclude con i Turchi una pace che fa gridare allo scandalo la Cristianità. Dopo di allora, ad eccezione della sua partecipazione alla lega cristiana del 1570-73, che fermerà l'avanzata turca nello Ionio ma non eviterà la perdita di Cipro, Venezia si terrà al di fuori della grande politica militare nel Mediterraneo, occupandosi soprattutto delle proprie questioni interne.

Fin dal 1516, i capitali male impiegabili nel commercio vanno orientandosi verso nuove possibilità di investimento; grazie a una conversione più o meno spontanea, attività che sono state di secondo piano diventano i pilastri dell'economia veneziana e del nuovo benessere che questa viene recuperando, in un progressivo adeguamento alla nuova situazione politica e territoriale del mondo. Che non solo le attività portoghesi in aree relativamente vicine come il Mar Rosso e l'Oceano Indiano, o l'estendersi e lo strutturarsi del contiguo impero turco, hanno influito sulla vita della Repubblica; ma su di essa si sono ripercossi, benché attutiti, gli effetti di ogni nuova vicenda mondiale, a cominciare dalla scoperta del Nuovo Mondo. Anche da quella parte si sono affacciati prodotti che rivaleggiano con quelli tradizionalmente trattati dai Veneziani: il legno brasil del Brasile costa assai meno di quello indonesiano, e fin dal 1522 i Portoghesi lo smerciano perfino in Siria; la cocciniglia messicana viene scalzando, come colorante rosso per le stoffe, la grana (o chermes) della Grecia. Lo zucchero delle isole atlantiche ha già eliminato quello di Cipro; lo stesso avverrà per il cotone alla fine del secolo, anche se per ora Venezia continua a venderlo ai tessitori dell'Alta Germania. E, benché non sia ancora arrivata in Europa, con tutte le sue conseguenze economiche e politiche, la grande ondata dell'argento peruviano, a introdurre nuove ragioni di scambio tra le varie parti del mondo, già i primi arrivi di metallo prezioso dal Nuovo Mondo alimentano la politica di unificazione ed espansione della Cristianità a spese dell'Islam, guidata da Carlo V, e la ge-

nerale fase di espansione economica che, tra il 1530 e il 1560, interessa tutta l'Europa. A Venezia, il capitale commerciale investito nella manifattura pone in primo piano nell'economia cittadina la produzione dei tessuti di lana e di seta, del sapone, del vetro, e quell'arte della stampa per i cui principali esponenti, Aldo Manuzio e Tommaso Giunti, lavora tutta l'intellettualità veneziana. Su queste attività, il cui carattere artigianale è strettamente salvaguardato, e nelle quali il mercante capitalista svolge il ruolo di fornitore di materia prima e di esportatore del prodotto finito, si basa la ripresa economica di Venezia, l'aumento della sua popolazione, la nuova ascesa dei redditi, dei consumi, dei profitti. Nel frattempo, alimentato da un crescente contrabbando nel Mar Rosso e da un regolare flusso, sottoposto al controllo portoghese a Hurmuz, attraverso la Persia e la Siria, il commercio delle spezie riprende vita. Nel 1540, Anversa, la piazza per eccellenza delle spezie portoghesi, dispone anche di spezie di Levante, e nei due decenni seguenti il flusso di queste ultime ascenderà fino a eguagliare quello delle spezie di Ponente. Fino alla fine del secolo, Mar Rosso e Golfo Persico restituiranno a Venezia non più il monopolio sul commercio dei prodotti sull'Oceano Indiano, ma una parte almeno pari a quella portoghese.

Nel 1547, tuttavia, quando il Ramusio scrive il suo *Discorso* sul commercio delle spezie, i tratti di questa nuova oscillazione dell'economia mondiale non gli appaiono ancora evidenti. La sua trattazione storica del succedersi degli itinerari si chiude con la rotta del Capo: vi si fa menzione del commercio e del contrabbando di spezie indiane attraverso la Persia, e di spezie indonesiane sia per il Golfo Persico che per il Mar Rosso; ma il previsto esaurimento della rotta portoghese è addebitato alla sua eccessiva lunghezza, e al prender piede di itinerari del tutto nuovi. Una ripresa della via del Mar Rosso non rientra nelle aspettative del Ramusio.

L'unico documento che possediamo a proposito dell'attività commerciale da lui esercitata in prima persona, ce lo mostra del resto orientato verso un settore del commercio mondiale lontanissimo, e completamente diverso. «Quello che si compose e si capitulò fra li magnifici signori Gian Batta Ramusio secretario della Ill.ma signoria di venetia et Antonio di Priuli procuratore di santo Marco da una parte, et da l'altra il Capitano Consalvo Fernando di Oviedo, et di Valdes Castellano della fortezza nella Città di san Domenego nell'Isola spagnuola Cronista della Cesarea Maestà è il seguente [...] Primamente le parti sopraddette fanno compagnia per anni sei compiudi, che comenzano a correr dal primo di zener 1538, et compiranno nella fin dell'anno 1543 à perdita et guadagno...»¹. Il capitale, diviso in quattro quote – due all'Oviedo, una al Priuli, una al Ramusio – e tutto anticipato dal Priuli, è modesto: quattrocento ducati d'oro, pari a centocinquantamila *maravedis*. Esso verrà impiegato nell'acquisto di merci «in Italia, in venetia, et altre parti»², che saranno inviate a Cadice e di là a Santo Domingo, dove l'Oviedo le rivenderà; col ricavato, egli acquisterà «licuori, et zucchari»³ da rivendere a Cadice.

Il Ramusio si pone dunque tra quei pochi Veneziani che investono nel

¹ Milano, Biblioteca Ambrosiana, cod. misc. S 99 Sup; cit. in A. Gerbi, *La natura delle Indie nove*, Milano-Napoli 1975, pp. 272 sgg.

² *Ibid.*, p. 273.

³ *Ibid.*, p. 274.

Nuovo Mondo. La società da lui fondata con Gonzalo Fernandez de Oviedo, *alcalde* di Santo Domingo e storico delle Indie, è probabilmente una delle prime del genere; ne conosciamo poche altre, tutte più tarde. Non sappiamo nulla della nave segnalata nel 1553 dal Gastaldi e dallo stesso Ramusio nella carta da loro approntata per la sala delle udienze del Doge in Palazzo Ducale. Era in essa contenuta la seguente iscrizione: «Veneta navis mercibus onusta anno fere MDL Moluccas praetervecta est Manillam petens clarum inter Philippinas. Incertum per Fretumne Magelanicum an praeter Bonae Spei promontorium. Utrumvis ausum memorabile»¹. La più importante fra le iniziative a noi note è la società in accomandita fondata nel 1548 da un gruppo di Veneziani, tra cui un altro Priuli, da un Milanese, e dalla potente ditta Affaitati di Anversa, per il commercio con le Indie occidentali. Il capitale è, questa volta, cospicuo: trentamila ducati, da investire in gran parte in mercanzie veneziane (libri, vetrerie, specchi), che saranno inviate, attraverso Siviglia, in Messico, ed eventualmente in Perù. I prodotti americani acquistati col ricavato verranno venduti a Siviglia – tranne il chermes (che sta qui, evidentemente, per cocciniglia) che proseguirà per Venezia, onde alimentare le tradizionali forniture di coloranti a Costantinopoli². La società non ha esiti positivi, e ha pochi imitatori: fra questi vi sono tra l'altro gli editori delle *Navigazioni*, gli eredi di Tommaso Giunti, i quali, dopo il 1560, investono una parte dei proventi della loro azienda in affari con la Penisola Iberica e con il Nuovo Mondo, commerciando in zucchero (ma anche in pepe di Ponente) contro libri, articoli di vetro e ferro lavorato³.

I mercanti veneziani continuano a rivolgersi di preferenza agli itinerari tradizionali, per investire i capitali che l'attività manifatturiera fa nuovamente affluire nelle loro casse. Un interesse altrettanto limitato per soluzioni nuove manifesta il Senato veneto quando, nel 1551, Sebastiano Caboto, già *piloto mayor* di Castiglia, ora al servizio della Corona d'Inghilterra, gli offre per la seconda volta, in segreto, i propri servizi. Il Caboto è figlio di un navigatore il quale, nell'ultimo decennio del secolo xv, ha tentato di raggiungere l'Asia nordorientale non già, come ha fatto Colombo, attraversando l'Atlantico a latitudini subtropicali; bensì scegliendo una rotta nelle regioni più settentrionali, là dove l'arco del meridiano comporta una distanza lineare più breve. Giovanni Caboto, prima di scomparire per sempre nelle brume settentrionali, ha esplorato la costa del Nuovo Mondo tra la baia di Baffin e la baia di Chesapeake senza trovarvi lo sperato passaggio; ma l'idea di una rotta o di un itinerario diversi da quelli iberici per raggiungere le spezie e l'oro dell'Asia ha continuato a essere alimentata. Nel 1522 e 1523, Gasparo Contarini, ambasciatore straordinario della Repubblica in Spagna, ha condotto in nome del Senato una trattativa, fallita, con Sebastiano Caboto, che ha avanzato segretamente la proposta di passare al servizio della Repubblica per realizzare il progetto paterno. Negli stessi anni, Paolo Centurione, ambasciatore di Leone X presso il granduca di Moscovia, ha pro-

¹ Cit. in R. Gallo, *La Mappa dell'Asia nella sala dello scudo in palazzo ducale e il Milione di Marco Polo*, in Istituto Veneto di Lettere e Arti, *Nel VII centenario della nascita di Marco Polo*, Venezia 1955, p. 215.

² W. Brulez, *Marchands italiens dans le commerce américain au XVI^e siècle*, in *Miscellanea offerta a Ch. Verlinden*, Ghent 1975, pp. 87-101.

³ A. Tenenti, *Luc'Antonio Giunti il Giovane, stampatore e mercante*, in *Studi in onore di Armando Saporì*, Milano 1957, pp. 1021-60.

gettato un itinerario che raggiunga l'India e le spezie attraverso l'Asia centrale e la Russia; ed è andato poi a morire (1525) alla corte di Enrico VIII d'Inghilterra. Allo stesso sovrano, nel 1530, il mercante Robert Thorne, residente a Siviglia, ha proposto tre nuovi itinerari marittimi per il Cathai: uno a nord-ovest del Nuovo Mondo, uno a nord-est dell'Asia, uno attraverso il Polo Nord, concepito come un mare tiepido, illuminato dal sole di un giorno lungo sei mesi, e sgombro da qualsiasi ostacolo. Si trattava di progetti che non interferivano con l'espansione iberica, politicamente neutri, e del tutto plausibili, in base alle opinioni fisico-geografiche correnti. Occorreva, perché fossero realizzate, una buona marineria e una fitta rete di collegamenti con l'Europa settentrionale e orientale. Sia Venezia che l'Inghilterra potevano dunque prenderli in considerazione: ma è l'Inghilterra ad accoglierli, e a tentare di realizzarli. Dal 1548, Sebastiano Caboto è al servizio di Edoardo VI d'Inghilterra; nel 1551 si offrirà di nuovo alla Repubblica. Anche la seconda trattativa si concluderà con nulla di fatto, benché la conduca lo stesso Ramusio, da tempo in corrispondenza scientifica col Caboto. Nel *Discorso* è riportata una conversazione svoltasi anni prima a Siviglia tra un anonimo gentiluomo e il Caboto, durante la quale il navigatore si attribuisce i viaggi paterni alla ricerca del passaggio a nord-ovest, oltre a quello da lui effettivamente realizzato a sud-ovest, che lo ha condotto all'esplorazione del Rio de la Plata (1524-26). Questa conversazione riecheggia il contenuto di quelle che il Caboto ha avuto a Siviglia con Gasparo Contarini, amico del Ramusio e probabile tramite fra i due¹. Anche nel *Discorso*, dunque, il Caboto appare impegnato a diffondere i progetti paterni e i propri: di lì a pochi anni, saranno i Merchant Adventurers inglesi a cercare di realizzarli.

Ché il discorso sulle spezie non è semplicemente una ricostruzione storica delle vicende che il commercio delle spezie ha subito per millecinquecento anni. Nel mai identificato, e probabilmente non identificabile, gentiluomo che espone sopra un mappamondo i «nuovi viaggi che si potrebbero usare per condurre le spezie in Europa», sono personificati le previsioni, i progetti e le speranze di un ceto colto per il quale la cura e l'amore per la scienza va di pari passo con la ricerca del vantaggio economico e pratico per lo stato e per sé.

Come Vettor Fausto, che nella progettazione di nuove navi da guerra per la Repubblica ha riversato il sapere teorico di latinista e grecista traducendo in pratica le regole di Vitruvio, così il Ramusio e i suoi amici conferiscono un valore pratico alle cognizioni geografiche e naturalistiche che sono venuti raccogliendo e organizzando nelle *Navigazioni*. Ipotesi geografiche e progetti economici procedono di pari passo: il loro mondo prende forma in base alle necessità e alle speranze, e si disegna sulla carta geografica in un ordine eminentemente umano, anche là dove al già costruito si sostituisce l'area vuota e sconosciuta, lo spazio da inventare². Non è la semplice neces-

¹ In particolare, si veda la lettera al Senato del 31 dicembre 1522 (Venezia, Biblioteca Marciana, Lettere al Senato 1521-25, Cod. MIX It. cl. VII, cc. 281-83).

² «Né sono da esser giudicate parti del mondo le grandi solitudini ed arene o gl'ingegni più tosto ferini che umani. Quelle sono proprie parti del mondo, le quali sotto più piacevole contrada del cielo sono habitate dagli huomini, non tanto menando la vita a uso di fiere quanto pieni d'umanità et di ragion naturale», suona la versione secentesca di un passo del *De origine urbis Venetiarum rebusque ab ipsa gestis historia* dello storico

sità di trovare finanziamenti, a determinare i progetti delle nuove rotte: la curiosità scientifica sceglie spontaneamente di incanalarsi in quelle direzioni che le esigenze pratiche indicano. I cosmografi hanno disegnato sui mappamondi, fin dall'inizio del secolo, il passaggio dall'Atlantico al Mare del Sud, senza nessun altro fondamento che la necessità pratica che quel passaggio esista. Magalhães l'ha trovato; ragione di più perché se ne trovino degli altri, là dove l'esigenza umana impone che si trovino. Alla scienza tocca reperire negli autori del passato la garanzia del futuro, che ciò che si cerca verrà trovato. Venezia non intende più esperire nuove vie; ma altri paesi sono disposti a tentare. L'Inghilterra invierà ben presto navi e uomini alla ricerca dei passaggi di nord-ovest e di nord-est; la Spagna, dal Nuovo Mondo, già tenta di costruire un legame con l'Asia orientale, indipendente da ogni preesistente itinerario. Dal *derrotero* di Juan Gaetano, il Ramusio trae la falsa certezza che la rotta per il ritorno dalle Filippine al Messico sia già stata trovata: in realtà, soltanto nel 1565 il Mare del Sud diventerà un mediterraneo spagnolo, così come l'Atlantico a sud dell'equatore è diventato, nel secolo xv, un mediterraneo portoghese, o l'Oceano Indiano del secolo II un mediterraneo romano. Ma, forte della memoria dei secoli precedenti, egli non ha bisogno di appoggiarsi sulla notizia che una delle navi della spedizione Villalobos è tornata in Messico, né di sapere che Andrés de Urdaneta scoprirà effettivamente la rotta del ritorno, per essere certo che quella rotta esista: perché così richiedono la gloria e la ricchezza dei principi che si incaricheranno di tale impresa; e perché ciò rientra nella logica che ha presieduto fino a questo momento alle vicende dell'espansione oceanica europea.

Il Ramusio possiede una notevole capacità di comprendere le tendenze latenti, non ancora emerse, dell'epoca in cui vive (pensiamo al progetto di colonizzazione dell'emisfero meridionale, o a quello di introdurre la coltivazione delle spezie nel Mediterraneo); e un invidiabile livello di aggiornamento sulla situazione geopolitica mondiale. Riconosciamo in questo, oltre al costume di esaminare il presente con i criteri dello storico, anche il ruolo professionale del Ramusio: e chissà che alla discrezione imposta da quello stesso ruolo non sia dovuta la deludente conclusione del discorso del gentiluomo, il quale accenna a un nuovo itinerario nel Mediterraneo, ma afferma bruscamente di non ricordarselo più? Ma la prefigurazione di un mondo quale gli uomini sapranno costruirselo si accompagna nel Ramusio a una sopravvalutazione delle loro effettive possibilità: una serie di ostacoli si frapponrà, nel farsi della storia, alla realizzazione dei progetti elencati nel discorso. Il mondo fisico, la sfera terrestre, è più grande e meno «malleabile», al livello tecnico scientifico del secolo xvi, di quanto il Ramusio, in base ai propri desideri, non immagini. Il Pacifico è molto più vasto di quanto non gli abbiano riferito i primi che ne hanno misurato l'estensione; i passaggi marittimi a settentrione dell'Asia e del Nuovo Mondo sono ricoperti da invalicabili ghiacci; le spezie tropicali non sono ambientabili nel clima europeo, come ben rileveranno alla fine del Cinquecento i botanici che tente-

quattrocentesco veneziano Bernardo Giustinian, che il Ramusio potrebbe sicuramente sottoscrivere. (*Historia dell'origine di Venezia*, Venezia 1608. Cit. in A. Tenenti, *The sense of space and time in the venetian world of the 15th and 16th centuries*, in *Renaissance Venice*, a cura di J. R. Hale, London 1973, n. 81, p. 42; edizione italiana *Il senso dello spazio e del tempo nel mondo veneziano dei secoli xv e xvi*, in A. Tenenti, *Credenze, ideologie, libertanismi tra Medioevo ed Età moderna*, Bologna 1978, n. 81, p. 101).

ranno l'esperimento, dopo che è così ben riuscito il trapianto di alcune specie vegetali del Nuovo Mondo.

Ciò che propone ai principi, su vasta scala, come loro compito storico nei confronti dei loro propri stati e del resto del mondo, il Ramusio ha tentato di anticipare nel proprio, limitato ambito personale. Può apparire grottesco, certamente, cercare di collocare una piccola vicenda come quella della società commerciale con l'Oviedo in un quadro così vasto: eppure essa a noi sembra quanto meno simbolica. Ben lungi dal separare i propri interessi di studioso da quelli economici, il Ramusio pone gli uni e gli altri in un rapporto di reciproco profitto: con l'Oviedo, lo storico dell'America spagnola, egli scambia cultura e zucchero. Così, egli fornisce ai suoi lettori la più aggiornata informazione scientifica, organizzata sullo schema delle grandi aree economiche mondiali del suo tempo, insieme con utilissimi ragguagli merceologici e commerciali. Lungi dal proporle come operazione culturale *für ewig*, egli colloca le *Navigazioni* nel tempo; scegliendo per esse l'attualità e l'utilità pratica immediata, egli accetta anche la loro condanna all'obsolescenza. Nel secolo xvii non sarà più possibile capire e mantere la suddivisione del mondo utilizzata dal Ramusio, poiché le aree economiche sono mutate, le relazioni si sono complicate ed esse diventano sempre meno riconoscibili. L'Oceano Indiano, struttura unitaria che agli occhi europei appariva, ai tempi del Ramusio, completamente sottoposta all'egemonia portoghese, viene definendosi nel secolo seguente come un coacervo di strutture più o meno integrate tra loro, legate all'Europa non più da una sola rotta, ma da numerosi itinerari, i quali a loro volta fanno capo a differenti stati europei: la rotta del Capo, ancora in uso ma decaduta, che termina a Lisbona; quella degli alisei meridionali, che conduce ai Paesi Bassi; quella del Pacifico, che collega le Filippine col Messico. L'Atlantico portoghese – Brasile, isole, Africa occidentale – si integra, per mezzo della tratta dei negri, con l'America spagnola; il mondo andino, che l'argento del Potosí ha proiettato con inaudita violenza nell'area economica europea, non riesce a stabilire con quello asiatico una relazione economica autonoma, e completa la propria dipendenza dall'Europa, acquistando unitarietà proprio nel momento in cui si definisce come entità dipendente. Un Atlantico settentrionale inglese e francese viene formandosi con le colonie dell'America settentrionale. E dappertutto, nelle aree prima chiuse e controllate, penetrano gli estranei, a complicare i già complessi giochi delle interrelazioni: olandesi, inglesi, danesi, francesi, mercanti o pirati, nemici o alleati, finanziatori o depredatori, a seconda del gioco delle guerre e delle paci in Europa. Di fronte a un simile processo di integrazione a livello mondiale, non è più possibile, per chi voglia in qualche modo descrivere il mondo, rifarsi ad altri criteri che a quelli fisici. Le *Navigazioni* sprofondano nel passato: un passato in cui i Portoghesi erano i soli a controllare l'Oceano Indiano, in cui gli Spagnoli non avevano ancora messo in circolazione l'argento del Potosí...

*Discorso di M. Gio. Battista Ramusio
sopra varii viaggi per li quali sono state condotte
fino a' tempi nostri le spezierie
e altri nuovi che se potriano usare per condurle*

Maravigliosa cosa veramente è a pensare la gran mutazione e alterazione che fece in tutto l'imperio romano la venuta de' Goti e altri barbari in Italia, conciosiacosaché tali popolazioni estinguesero tutte l'arti, tutte le scienze e tutti i traffichi e mercanzie che in diverse parti del mondo si facevano: e durarono per 400 anni e più quasi come le tenebre d'una oscura notte, sí che alcun non ardiva di partirsi del suo paese natio e andar altrove, dove che avanti la venuta di detti barbari, quando fioriva l'imperio romano, in tutte l'Indie orientali per mare sicuramente si poteva navigare; ed era cosí frequentato e celebre questo viaggio e conosciuto come egli è al presente per la navigazion dei Portoghesi. E che questo fusse il vero, chiaramente lo dimostra quel che scrive Strabone, che fu nel tempo d'Augusto e di Tiberio, il qual, parlando della grandezza e ricchezza della città d'Alessandria, governata allora come provincia da' Romani, dice queste parole:

«Questo luogo solo dell'Egitto è atto a ricever tutte le cose che vengono per mare, per la commodità del porto, e quelle che si portano per terra, avendo il fiume del Nilo che le conduce cosí facilmente, e per questo è la piú ricca città di mercanzie che sia al mondo. L'entrate veramente dell'Egitto sono sí grandi, che M. Tullio disse in una sua orazione che 'l re Tolomeo cognominato Auleta, padre della regina Cleopatra, aveva di entrata dodicimila e cinquecento talenti, che sono sette milioni e mezzo d'oro. Per la qual cosa, avendo questo re tanta entrata, che fu cosí da poco e cosí negligeramente la governò, quanta dee esser quella che si cava al presente dell'Egitto, che è governato con tanta diligenza dai Romani, che hanno accresciuto tutti li commercii e traffichi della Trogloditica e dell'India? Conciosiacosaché nel tempo passato a mala pena si trovava che venti navi insieme avessero ardirmento di penetrare nel golfo Arabico, e fuori della bocca di quello mostrar le prue, dove che al presente grandissime armate vanno insino nell'India e nelle estreme parti dell'Etiopia, d'onde son con-

Tolomeo
Auleta aveva
d'entrata
7 milioni e
mezzo d'oro

dotte preziosissime mercanzie e di gran valuta in Egitto, e quindi poi si portano in altri paesi. E a questo modo raddoppiano i dazii, cioè di quelle che sono quivi condotte e di quelle che di là sono cavate, e delle cose di gran valuta è necessario pagar grandissimi dazii»¹.

Le sorti di mercanzie che a tempo de' Romani si portavano dall'Indie e dal mar Rosso

Che di questo viaggio del mar Rosso e dell'India si portassero infinite e preziosissime mercanzie, e di molte altre sorti che a' tempi nostri non si sanno, il quarto volume delle leggi civili lo dimostra, perché in quello si leggono, descritte di commissione di Marco e Commodo imperatori, tutte le robbe che dovevano pagar dazio nel mar Rosso, il qual si affittava, come tutti gli altri dazii dell'imperio romano²; e sono le infrascritte:

«Cinamomo, pepe lungo, pepe bianco, garofani, costo, cancamo, spico nardo, cassia, timiama, xilocassia³, mirra, amomo, gengivo, malabatro, ammoniaco⁴, calbana⁵, lasser⁶, agaloco⁷, gomma arabica, cardamomo, xilocinamomo⁸, carpesio⁹, lavori fatti di bissono, cioè di lino sottilissimo, pelli partice, pelli babilonice, avorio, ebano indiano, ogni sorte di pietre preziose, perle, la gioia detta sardonica, la ceraunia¹⁰, iacinto, smeraldo, il diamante, zaffiro, callimo¹¹, berillo, cilindro¹², lavori indiani, tele sarmatiche, metaxa cioè seta, veste di seta e anche meze di seta, tele tinte, carbasei¹³, filato di seta, eunuchi, lioni indiani, leonze, leopardi, pantere, porpora da tignere; item quel sugo che si cava dalla lana¹⁴ e capelli indiani».

Da queste parole si vede ch'anticamente la detta navigazione per via del mar Rosso era molto conosciuta e frequentata, e forse più ch'ella non è al presente, e le spezie e gioie eran condotte in Alessandria, dove che gli antichi re di Egitto, per la grande utilità che cavavano de' dazii di questo viaggio del mar Rosso, volendolo far più facile e comodo, s'immaginarono di far una fossa che comin-

¹ Geografia, VIII 23.

² Si tratta dell'elenco degli articoli soggetti al dazio di importazione ad Alessandria, ricavato dal rescritto riguardante il commercio orientale nel Digesto di Giustiniano, XXXVIII 4. 16 (7).

³ Cortecchia di cassia.

⁴ Gomma resina di uso medicinale. Il testo originale ha *amomum*, semi simili al pepe nero, di uso medicinale, dell'*Amomum subulatum*, di origine indiana.

⁵ Galbano o panacea, gomma medicinale della *Ferula galbaniflua*, prodotta in Persia.

⁶ Assafetida, gomma medicinale della *Ferula assa-foetida*, prodotta in Persia.

⁷ Aloe.

⁸ Cortecchia di cinnamomo.

⁹ Cotone grezzo.

¹⁰ Eliotropio.

¹¹ Turchese.

¹² Pietre dure o preziose tagliate a cilindro.

¹³ Stoffe fini di lino.

¹⁴ Il Ramusio equivoca. Il testo latino suona: *Item a pecorum lana. Fucus. Capilli indici.* (Tessuti di lana di pecora. Roccella. Capelli indiani).

ciasse nell'ultima parte del detto mare, dove era una città detta Arsinoe, che forse è ora il Sues, e venisse insin ad un ramo del Nilo detto Pelusio, che sbocca nel mar nostro verso levante, dove è la città di Damiatra. Ordinarono anche di fare tre strade per terra, che andassero dal detto ramo insino alla detta città d'Arsinoe ma le trovarono troppo difficili. Finalmente il re Tolomeo detto Filadelfo ordinò un altro cammino, cioè di navigare su per il Nilo all'incontro del fiume insino alla città di Copto, e da quel luogo attraversare un paese deserto insino sopra il mar Rosso, ad una città detta Berenice over Miosormo: e quivi s'imbarcavano tutte le robbe per l'India, Etiopia e Arabia, come si vedrà per le cose scritte prima da Strabone, il qual dice essere stato in Egitto, e poi da Plinio, che fu nel tempo di Domiziano. Strabone adunque, parlando della detta fossa che andava verso il mar Rosso, dice:

«Ivi è una fossa che va nel mare Rosso e seno Arabico e alla città d'Arsinoe, da alcuni detta Cleopatrida, e passa per i laghi detti Amari, i quali veramente erano prima amari, ma, fatta questa fossa e messovi dentro il fiume, diventarono dolci, e al presente per la loro amenità son pieni d'uccelli d'acqua. Questa fossa fu cominciata a far cavar dal re Sesostre avanti la guerra troiana. Alcuni dicono ch'ella fu cominciata dal re Psammitico, essendo garzone, e che per la sua morte restò così imperfetta, e che dipoi successe in questa impresa il re Dario, il qual l'averia del tutto finita, ma non la condusse a fine perché gli fu detto che 'l mar Rosso era più alto dell'Egitto e che, se questo paese intermedio dall'un mar all'altro fusse cavato e aperto, tutto l'Egitto saria sommerso dal detto mare. Li re Tolomei veramente la volsero finire, ma la lasciarono serrata nella testa, e questo per potere, quando e' volevano, navigare all'altro mare e senza pericolo poi tornarsene. Qui è la città di Arsinoe, e vicina a quella la città detta Heroum, poste nell'ultima parte del detto golfo Arabico che è verso l'Egitto, con molti porti e abitazioni»¹.

Plinio ancora egli parlando di questa fossa dice:

«Nell'ultima parte del golfo Arabico è un porto detto Daneo, dal qual già disegnarono di condurre una fossa navigabile insino al Nilo, dove è il primo delta, e fra detto mare e il Nilo è uno stretto di terra di lunghezza di 62 miglia. E il primo che pensò di far questa cosa fu Sesostre re d'Egitto, e poi Dario re delli Persiani. Seguitò poi Tolomeo, che fece una fossa larga cento piedi e profonda trenta e lunga da trentasette miglia, insino ai fonti detti Amari:

Arsinoe che forse ora è il Sues
Copto città

La città di Arsinoe da alcuni detta Cleopatrida

La città d'Arsinoe e Heroum

Porto Daneo

¹ Geografia, VIII 77.

e dall'andar più oltre la paura della inondazione il fece restare, perché ei cognobbe che 'l mar Rosso era più alto tre cubiti di tutto il paese dell'Egitto. Altri dicono che questa non fu la cagione, ma ch'ei dubitò che, lasciando venir questo mare innanzi, tutta l'acqua del Nilo si corromperia, la quale è quella sola che dà bere a tutto l'Egitto. Ma non ostante tutte le cose sopradette, tutto questo viaggio è frequentato per terra, dal mar Egizio insino al mar Rosso, e vi sono tre strade. La prima, cominciando dalla bocca del Nilo detto Pelusio, dove si va per l'arena, e se non vi fussero canne alte fitte in terra, che mostrassero la dirittura del cammino, non vi si ritroverebbe la strada, conciosiacosaché 'l vento di continuo la ricuopra. La seconda strada è due miglia lontana dal monte Cassio, e questa anch'ella in capo di 60 miglia vien sopra la strada di Pelusio, e l'abitano alcuni Arabi detti Antei. La terza comincia a Gerro, che si chiama Adipson, e passa per li medesimi Arabi, 60 miglia più breve, ma è aspra di monti e molto povera d'acqua. Tutte queste strade conducono alla città d'Arsinoe, edificata nel golfo Carandra del mar Rosso da Tolomeo Filadelfo, e dal nome d'una sua sorella così nominata; e questo Tolomeo fu il primo che trascorse tutta quella parte del detto mare che si chiama Trogloditica»¹.

Di questa fossa veramente descritta da Strabone e da Plinio a' tempi presenti si veggono alcuni pochi vestigi, sì come dicono quei che son stati di là dal Cairo al Sues. E conciosiacosaché noi abbiamo detto di sopra che Tolomeo Filadelfo trovò un altro cammino più comodo, ch'era l'andar su per il Nilo insino alla città di Copto, scriveremo qui quel che ne dice Strabone:

«Appresso a Copto, città commune degli Egizii e Arabi, comincia il paese intermedio fra il fiume Nilo e il mar Rosso, e distende si insino alla città detta Berenice, la qual, ancor che non abbia porto, ha nondimeno assai commodi alloggiamenti. Dicono che 'l re Tolomeo Filadelfo fu il primo che con un esercito aperse questa strada, nella qual non essendo acqua ordinò alcuni alloggiamenti commodi e per quelli che andavano a piedi e per li cammelli, e questo fece perciòché il mar Rosso con gran difficoltà si può navigare, massimamente partendosi dall'ultima parte del golfo: e veramente è stata conosciuta una grandissima utilità di questo viaggio, e al presente tutti i traffichi e mercanzie che d'India, Arabia ed Etiopia si conducono per questo golfo del mar Rosso son portate per terra insino a Copto, che è la principale stappola di simil rob-

¹ *Naturalis Historia*, VI 33. 165-66.

be. Non troppo lontano da Berenice è un sorgitor detto Miosormo, che è città con un arsenale, e da Copto anco non molto lontano è la città di Apolline, per il che queste due città sono li termini, l'una da un capo, l'altra dall'altro da questo paese intermedio: ma Copto e Miosormo avanzano l'altre di faccende, conciosiacosaché al presente ognuno le frequenti. Al principio quei che faceano questo viaggio sopra i cammelli cavalcavano la notte, e si governavano con le stelle, come fanno i marinari, e portavano seco l'acqua da bere. Ora hanno fatto pozzi profondi che somministrano l'acqua, e appresso delle cisterne che s'empiono d'acque celesti, ancor che rare volte vi piova. E questo viaggio da Copto a Miosormo è di sei in sette giornate. In questo paese intermedio si trovano degli smeraldi, e anche minere d'alcune altre pietre preziose, dove gli Arabi fanno alcune cave profondissime»¹.

Dalla scrittura di Strabone si comprende che la navigazione su per il fiume del Nilo insino a Copto, e quindi per terra insino a Miosormo, era il cammino più frequentato che alcun altro; e che questa fusse la via maestra e ordinaria che facevano tutti i mercatanti che andavano nell'India per comperare spezie e gioie, si vederà apertamente per il viaggio che scrive Plinio, il qual era facile e comodo, e in un anno s'andava e tornava. I luoghi veramente nell'Arabia e India nominati da Plinio sono quei medesimi dove oggidì praticano i Portoghesi, de' quai paesi e luoghi, acciòché i lettori siano alquanto informati, non sarà inconveniente, discorrendo secondo la picciolezza del nostro debile ingegno, raccontar quello che si è potuto ritrarre e dai libri degli autori e dalle persone pratiche e informate del mar Rosso e dell'India: dove se per avventura si mancherà in qualche parte, per non saper così puntualmente come i nomi antichi dei luoghi corrispondano a' moderni, la benignità de' lettori ne darà perdono.

Scrivè dunque Plinio che dal promontorio Siagro dell'Arabia era opinione che si potesse andare a diritto cammino col vento di ponente, che chiamano ippalo, insino a Patale². Questi marinari portoghesi che hanno navigato in queste Indie orientali, e descritte le carte giuste con le altezze dell'uno e l'altro polo a luogo per luogo, dicono che, uscendo fuori dello stretto del mar Rosso e navigando lungo la costa dell'Arabia Felice, si perviene ad un capo che esce molto in mare, in gradi 17 di altezza, detto Sfacalath, il qual tengono per certo che sia il promontorio Siagro, conciosiacos-

¹ *Geografia*, VIII 119-21.

² *Naturalis Historia*, VI 26. 100-6.

Dal mar Egizio infino al mar Rosso vi sono tre strade e quali

La città di Apolline

Qual fosse anticamente il cammino frequentato per andare in India a comperare le spezierie

Discorso sopra il viaggio che fanno i Portoghesi nell'India

Sfacalath, già il promontorio di Siagro

saché dal detto capo andando per levante alla quarta di greco col vento di ponente verso l'India, si vien a dar diritto nel regno di Cambaia, che è posta dove era Patale, perciocché entrando in mare, come dicono gl'istorici antichi, il fiume Indo con due bocche, questo paese intermedio fra l'una bocca e l'altra era come un'isola triangolare, che anticamente si chiamava Patale in lingua indiana, e sopra la quale al presente è posta parte del regno di Cambaia, e l'isola del Diu è vicina: e questo parizzo dal capo Sfacalath insino a Diu è da circa 900 miglia, ed è cosa mirabile a considerare come queste parole di Plinio si vadino conformando con le carte e con le navigazioni de' tempi presenti che fanno i Portoghesi. Seguita poi Plinio che fu pensato che chi partisse dal detto promontorio Siagro e navigasse col vento di ponente dritto per il fiume Zizero, che è porto della India, farebbe il cammino e più corto e più sicuro: la qual cosa è la verità, perciocché, come dicono i piloti portoghesi, partendosi dal detto capo di Sfacalath e andando per levante al diritto si viene a dar nel mezzo della costa di Calicut, dove è la città di Anor e la isola di Amiadiva in gradi quattordici, e si fa il cammino e più corto, non andando a torno de' golfi, e più sicuro, allontanandosi da terra. Quella parola veramente che dice «il fiume Zizero», pensano alcuni che vogli dir Muzziro, nominato poi di sotto dal detto auttore, e da Arriano¹ e da Tolomeo così chiamato, il quale lo mette similmente in gradi quattordici d'altezza.

E se alcun dubitando dicesse: «Come è possibile che ne' tempi antichi, avanti e doppo Plinio, che non si sapeva l'arte del navigar col bossolo e con la carta, bastasse l'animo agli uomini, col guardar solo delle stelle e con lo scandaglio, mettersi a fare un parizzo per schiena di mare² di miglia novecento in circa, che è dal capo di Sfacalath dell'Arabia insino ad Amiadiva della costa della India?», non se gli può risponder altro se non che, come se ha veduto in Arriano, l'audacia d'un governor di nave detto Ippalo, avendo considerate tutte le marine e i golfi che vi sono particolarmente, vedendo il vento libonoto, cioè ostro garbino, continuar molti mesi a soffiare, si mise con la colla³ del detto vento a far questo parizzo e lo condusse ad effetto, onde questo vento ostro garbin dal nome di quel governatore fu poi chiamato ippalo. E ancor che Plinio dica di sopra che il vento chiamato ippalo è il favonio, cioè ponente, questo può molto bene stare, perciò che

¹ Cioè l'autore del Periplo del mare Eritreo.

² In mare aperto.

³ Coda, continuazione.

questi venti ordinarii che tirano da ponente girano al bossolo, e da ponente passano al garbin e poi ostro garbin. Ma questo parizzo che abbiamo detto è picciolo a comparazion de' parizzi che fanno i piloti presenti portoghesi, i quali, volendo andare nelle dette Indie, aspettano i tempi che soffino questi venti ordinarii di ponente, e si partono da Monzambique o da Melinde, luoghi sopra la Etiopia verso mezzodi, e fanno passaggio per mezzo il golfo insino in Cochim o Calicut di leghe settecentosettantacinque, che sono tremila e novanta miglia.

Seguita poi Plinio, narrando il viaggio che fu ordinato per il re Tolomeo Filadelfo, come abbiamo veduto di sopra, e dice: «Di Alessandria si andava ad un castello detto Heliopolis, luogo distante mille miglia». Ma come quivi si vede che questo numero di miglia è fallato (perché da Alessandria insino al Cairo non si fanno oggi più di dugento miglia, appresso del Cairo dicono che era la Città del Sole, dai Greci chiamata Heliopolis), così il medesimo errore de' numeri delle miglia si cognosce chiaramente essere stato fatto in molti luoghi di questo viaggio di Plinio. Navigavasi poi all'incontro del fiume del Nilo da trecentotre miglia, e questa cosa può molto ben essere, perciò che Giovan Liuni, come si vede nell'ultima parte de' suoi libri, dice aver navigato all'incontro del fiume del Nilo di sopra la città del Cairo da quattrocento miglia ad una città detta Cana, la qual è la scala delle mercanzie che si portano dal Cairo alla Mecca, per esser vicina al mar Rosso centoventi miglia, dove è un porto detto Cosir. Qui facilmente si potrebbe imaginar l'uomo che la città al presente di Cana posta sopra il Nilo fosse l'antica Copto, e Cosir sopra il mar Rosso fusse Miosormo, essendo l'uno e l'altro in gradi ventisette sopra l'equinoziale¹, conciosiacosaché il paese intermedio fra il Nilo e il detto porto sia largo da centoventi miglia, che saria, secondo l'opinion di Strabone, una distanza di sei in sette giornate. Dice poi che in trenta giorni navigarono per il mar Rosso alla città di Acila dell'Arabia Felice. Questa città Arriano e Tolomeo la chiamano Ocele, la qual potria esser al presente un luogo dentro allo stretto del mar Rosso detto Capo di Celi sopra l'Arabia. Seguita poi che altri facevan il primo parizzo alla città di Cana, che è fuori dello stretto sopra la costa dell'Arabia, la quale al presente par che si chiami Canacain. Il porto di Musa, che è dentro al mar Rosso, dove andavan sola-

Heliopolis
era appo
la città
del Cairo

Cana
anticamente
Copto
Cosir,
Miosormo
Capo de Celi
già Ocele
Canacain città
di Cana
Hali, appo
il qual era
il porto
di Musa
Anor detto
Muzziro
Porto Barate

¹ Myoshormos è identificato dagli studiosi moderni con Jaza'ir Jiftun, a 27° 12' N; al-Qusair (Cosir) si trova più a sud, a 26° 06' N. Coptos, l'attuale Kift, sorge sul Nilo poco a monte di Kina (Cana) a 26° 00' N.

Il Diu ove
ora è parte
del Regno
di Cambaia,
anticamente
era detta
Patale

Fiume
Zizero,
ovvero
Muzziro

De l'audacia
di Ippalo
che si mise
col ostro
garbin a far
un parizzo
dalla Arabia
per la costa
della India

mente quei che volevano comperare incenso e odori, essendo posto in gradi tredici, si può pensar che sia non troppo lontano da un porto sopra detta costa di Arabia, detto al presente Hali. Seguita poi detto auttore che, usciti che essi erano fuor del stretto del mar Rosso, navigavano al diritto per levante al primo luogo mercatantesco della India, detto Muzziro, il qual Tolomeo mette esser in gradi quattordici di altezza. Questo, come abbiamo detto di sopra, potria esser il luogo di Anor, sopra la costa di Calicut, al rincontro della isola di Amiadiva¹. Il porto veramente delle genti dette Necanidon, detto Becare: questo porto Arriano il chiama Barare e Tolomeo Bacare, e questo nome Necanidon vuol dir Nelcinde, si come leggendo il viaggio di Arriano si può conoscere; Tolomeo similmente lo chiama Nelcinde. E tutti questi luogi e infiniti altri che sono sopra la costa di Calicut son descritti molto minutamente in Arriano, come di sopra si ha letto, e non sapendo con che nome al presente si chiamino, ci riportiamo a chi vi anderà più minutamente perscrutandoli. Ma quel che insino a qui abbiamo detto è stato solamente per far intendere il meglio che abbiamo saputo il viaggio scritto da Plinio verso questa costa di Calicut, il qual nel libro sesto, parlando dell'Arabia e Carmania, dice in questo modo.

Viaggio verso la India orientale descritto da Plinio.

«Dal promontorio dell'Arabia detto Siagro era opinion che si potesse passare, con un parizzo di 416 * miglia, insino a Patale, col vento favonio, che su quei mari chiamano ippalo. Ma la età che venne poi si pensò che si faria questo viaggio e più corto e più sicuro se dal detto promontorio si navigasse al fiume Zizero, che è un porto d'India: e lungamente avendo continovato il sopradetto viaggio senza mutarlo, finalmente un mercatante s'imaginò di abbreviarlo, e per desiderio del guadagno trovò modo di farsi più vicina l'India, e così al presente ogni anno vi si naviga, menando seco una buona guardia di arcieri, per tema de' corsari che rubano in quei mari. Il qual viaggio della India, cominciando dall'Egitto, non voglio che mi rinresca ordinatamente di raccontare, essendo a' tempi nostri primieramente con vera notizia stato scoperto. Cosa stupenda è a dire che ei non sia anno che dell'imperio romano

¹ Muziris è più probabilmente identificabile con Muyiri-Kotta nel Kerala, piuttosto che con Honawar, come pensa il Ramusio.

non si tragga per portare all'India la valuta d'un milione e dugento migliaia di ducati, e che delle mercanzie che al rincontro di quella si recano non si guadagni cento per uno vendendole.

Or il viaggio è questo. Da Alessandria insino ad un castello detto Heliopolis si fa mille miglia * di cammino, poi si naviga per il Nilo contr'acqua insino a Copto 303 miglia, che si fanno con li venti ordinarii in quindici giorni. Da Copto si va poi per terra con li cammelli ad alcuni alloggiamenti ordinati, dove sono i pozzi dell'acqua: il primo alloggiamento, che si chiama Hydreuma, cioè pozzo, si truova in capo di trentadoi miglia; il secondo è sopra un monte, di cammino di una giornata; il terzo si fa pur dove è il pozzo, distante da Copto 95 miglia. Dipoi vi è un altro alloggiamento sopra un monte; dopo quello il pozzo detto di Apolline, il quale è lontano da Copto 194 miglia; poi s'alloggia sopra un monte. Dipoi s'arriva ad un nuovo pozzo, distante da Copto 234 miglia; vi è appresso un altro luogo con acqua detto Trogloditico, dove sta una guardia di fanti due miglia fuor di strada, ed è lontano dal pozzo nuovo quattro miglia. Poi si trova il castello detto di Berenice, dove è il porto sopra il mar Rosso, distante da Copto 258 miglia. Ma perché la maggior parte di questo viaggio si fa di notte, per causa dei gran caldi, e negli alloggiamenti si sta fermo tutto il giorno, però questo cammin da Copto insino a Berenice si fa in dodici giornate. Quivi poi cominciano a navigare il mare nel mezzo della state, avanti il 15 di luglio over dipoi subito, e giungono in trenta giorni alla città di Acila dell'Arabia, over Cana, la quale è della propria regione dove nasce l'incenso. Evvi anche un terzo porto detto Musa, al qual non arrivano quei che navigano in India, ma vi vanno solamente i mercatanti che vogliono comprar l'incenso e gli odori dell'Arabia. Fra terra son molti castelli, ma il principal si chiama Saphar, e un altro Saba. A quei veramente che vogliono andar nell'India è molto util cosa uscir fuori dello stretto di Acila, e quindi poi col vento ippalo navigano quaranta giorni al primo luogo mercatantesco d'India, detto Muzziro, ancora che non vi si doveria andare per cagione de' corsari, che tengono un luogo detto Hidras, dove anche non son mercanzie. Oltra di questo il sorgere delle navi è molto lontano da terra, e con barchette piccole bisogna portar a terra le robbe che si son condotte. Nel tempo che io scrivea queste cose, era signore di quei paesi uno detto Celebotras. Ma vi è un altro porto più comodo delle genti Necanidon, che si chiama Becare, dove regna il re Pandione, in un luogo detto Modusa, lontano da un luogo mercatantesco fra terra. La region veramente dalla quale si conduce il pepe con barche

Descrizione di Plinio del viaggio dell'Indie Copto Hydreuma

Il pozzo d'Apolline Trogloditico Berenice

Acila ove nasce l'incenso Musa porto Saphar Saba Muzziro Hidras

Becare Modusa Cotona

fatte di un legno solo insino a Becare si chiama Cotona, e tutti questi nomi di genti, porti e castelli non si trovano appresso di alcun auttore antico, e di qui si comprende che si muta lo stato de' luoghi. Ritornano d'India nel principio del mese che gli Egizii chiamano tibi, che appresso di noi è dicembre, o vero di quel detto mechiris d'Egitto, che è avanti li tredici di gennaio, e così accade che in un anno medesimo vadino e ritornino. Ritornano d'India col vento di sirocco, e come sono entrati nel mar Rosso, col vento di garbino over d'ostro»¹.

* Per le cose dette si vede apertamente che navigavano tutta l'India, dove è la città di Calicut, ma che passassino più avanti e arrivassino insin a Malacca, la qual è sopra l'Aurea Chersoneso, e nel golfo di Bengala, dove è il seno Gangetico, che confina con li popoli Seres, il detto auttore lo dimostra quando, parlando dell'infinito tesoro che in tutto lo imperio romano si gittava via in comprare perle, sete, spezie, odori, dice così: «L'India e li popoli che mandano la seta, e la penisula, cioè l'Aurea Chersoneso, fanno fare spesa ogni anno in tutto l'imperio romano per la valuta di cento milioni d'oro, facendo il conto di grosso e non sottilmente²».

Ora, per concluder quel che noi cominciammo a provar nel principio del nostro parlare, è certissima cosa che la venuta de' barbari in Italia, avendo rovinato l'imperio romano, levò via tutti i traffichi dell'Indie orientali. Aggiognesi poi a questo che si fecero mutazioni grandissime e delle religioni e delle signorie, di sorte che le spezie e le gioie, non possendo esser condotte per la via già detta del mar Rosso, ne pigliarono un'altra, la qual fu che i mercatanti cominciarono a navigarle pel fiume Indo a contrario dell'acqua, e tanto andarono che giunsero appresso la provincia Battriana, che al presente ancor è detta Batter, e quindi con camelli per alcune giornate le condussero nel fiume Geichon grossissimo, che gli antichi chiamano Oxo, che sbocca nel mar Caspio, e da quello le navigarono a traverso del detto mare insino a un luogo detto Citracham, il qual è dove il grandissimo fiume Rha, ora detto Herdil o Volga, sbocca in detto mare; poi le condussero a contrario dell'acqua del detto fiume per la Tartaria, e di nuovo con camelli le portarono nel fiume Tanais, che è in capo del mar Maggiore, ora detto la Tana, nel qual luogo non sono ancora centocinquanta anni che andavano le galere e navi veneziane e genovesi a comprar

¹ Naturalis Historia, VI 24. 100-1.

² Ibid., XII 41. 84.

dette spezie e gioie. E questo viaggio durò gran tempo, sin a tanto che uno imperadore dell'Armenia dette commodità che per la via degli Iberi e Albani, che son i Zorziani, dette spezie si conducessero dal mar Caspio nel fiume Fasso, che appresso gli antichi era detto Phasis, nel mar Maggiore, e di là nella città di Trapesonda, dove le navi, andando a pigliarle, avevano a far minor cammino. E anco questo viaggio si perse, per la rovina che fecero i Turchi di quello imperio, e fu trovato poi che, conducendole nel seno Persico sino alla bocca del fiume Eufrates, dove è il luogo detto Balseira, si potevano navigare molte giornate per detto fiume, e poi con i camelli nella carovana condurle alla volta delle città d'Aleppo e Damasco e insino a Barutti, sopra il nostro mar Mediterraneo. Poi pare che di nuovo, per ordine de' soldani del Cairo, si tornassero al primo viaggio del mar Rosso, e con le carovane che andavano al perdon della Mecca eran condotte parte al Cairo e Alessandria e parte a Damasco¹.

¹ Le tradizionali vie commerciali tra il Mediterraneo e l'Oriente, contrariamente a quanto credeva il Ramusio, non erano mai state chiuse, anche se le vicende religiose e politiche avevano di volta in volta pesato sulla loro frequentabilità e sicurezza. Nel secolo XIII funzionavano, grazie all'attività dei mercanti orientali ed ebrei, sia l'antica via terrestre che, attraverso la Russia meridionale e l'Asia centrale, oppure attraverso la Persia, conduceva al Pamir, e di là in India o in Cina; sia la rotta marittima che attraverso il Mar Rosso raggiungeva l'Oceano Indiano. A Costantinopoli e nei porti del Mar Nero, della Siria e dell'Egitto, i Veneziani provvedevano allo scambio tra le merci orientali, giunte per quelle vie al Mediterraneo, e i prodotti e l'argento d'Occidente. La conquista mongola, unificando per un secolo quasi tutto il continente asiatico sotto un dominio non musulmano, l'aveva reso più facilmente accessibile ai mercanti europei; mentre i piccoli regni cristiani installati dalle Crociate sul confine tra i due mondi fornivano nuove possibilità d'incontro: così Laiazzo, porto mediterraneo del regno cristiano della Piccola Armenia, e Trebisonda sul Mar Nero, capitale dell'Impero greco dei Comneni (scacciati nel 1204 da Costantinopoli ad opera dei Veneziani), erano i terminali della via commerciale che da Hurmuz, sul Golfo Persico, conduceva a Tabriz nell'Iran, e di là verso il Mediterraneo e il Mar Nero. Tali sbocchi erano particolarmente preziosi quando lo scontro tra Cristianità e Islam si faceva più violento, impedendo per qualche tempo gli scambi diretti nelle sedi tradizionali: Laiazzo e Trebisonda fiorirono tra il 1291 e il 1340, quando la conquista mamelucca di San Giovanni d'Acri provocò la proibizione papale ai Cristiani di commerciare con Alessandria e Beirut. Il commercio di Laiazzo, in particolare, era alimentato non solo da Tabriz, ma anche dal Cairo e da Damasco: anche la via del Mar Rosso aveva dunque un terminale qui. Ma, verso la metà del secolo XIV, il deteriorarsi della *pax mongolica* e l'allentarsi della tensione tra Cristianità e Islam riproposero come dominante l'itinerario del Mar Rosso. Scontri con le autorità locali tartare portarono all'espulsione dei Cristiani dalla Tana, mentre il logoramento delle guerre interne fra i Mongoli di Persia faceva appassire i traffici che attraversavano quel paese (compresi quelli che, dal Golfo Persico, si dirigevano, attraverso Bassorah e Baghdad, ad Aleppo, Damasco e Beirut). L'Egitto mamelucco, impadronendosi della Piccola Armenia, poneva fine alla deviazione verso Laiazzo: i mercanti d'Occidente (e in particolare, in una posizione quasi monopolistica, i Veneziani) potevano riprendere a caricare a Beirut e ad Alessandria le merci provenienti dal Mar Rosso. La ricostruzione del Ramusio appare dunque non priva di inesattezze, parziale, e forzata nella sua rigida cronologizzazione e consequenzialità: ma esatta quando mette in rilievo la dominanza della via del Mar Rosso nell'ultima fase del commercio del Levante, e ne rileva il nesso con il pellegrinaggio religioso dei musulmani alla Mecca.

A proposito dell'itinerario attraverso l'Asia centrale, si noti come il Ramusio, seguendo gli autori classici, ritenga che il fiume Oxus (Amu Darja) sfoci nel Caspio, invece che nel Mare d'Aral, di cui ignora l'esistenza.

Che anticamente si navigava fino a Calicut

Della gran spesa che facevano i Romani in comprare perle, spezie, odori e simili cose

Della mutazione del viaggio dell'India quando cominciò a mancare l'imperio romano

La nuova strada che fecero le spezierie mancando l'imperio romano
Batter era la provincia Battriana
Camu già Oxo
Herdil o Volga
già Tanais
Zorziani,
Iberi e Albani
Fasso
già Phasis

Ma da cinquanta anni in qua hanno presa la via del ponente, circondando tutta l'Africa, per la virtù e industria de' gran capitani delli serenissimi re di Portogallo, i quali con le armate sue si sono insignoriti di tutti i mari orientali e hanno fatti castelli alle marine di molti luoghi della India, i quali chiamano fattorie, cioè sopra la Etiopia a Monzambique e Melinde, e nell'entrar del seno Persico, sopra l'isola d'Ormuz, sopra la costa di Calicut, al Diu, in Goa, in Cochin, e poi sopra l'Aurea Chersoneso in Malacca, e anco sopra l'isola Sumatra e altre isole dove nascono i garofani. Ed essendo padroni di tutti i mari, sì che alcuno non può navigar senza loro licenza, sono stati sforzati tutti li re e signori vicini al mare, per aver vettovaglie e spacciare le lor mercanzie, di farsi tributari, e han fatte convenzioni e patti con detti signori portoghesi di dar a loro tutti i pepi e gengevi che ivi nascono per tanti ducati il cantaro, conducendoli nei magazini che sono nelle fattorie che ha il detto re di Portogallo, il qual all'incontro di questo mercato fa dar ogni anno a quei signori tanti rami, argenti vivi, coralli, cinaprii e panni scarlatti, e anche ducati d'oro, sì che egli ha le spezie per buono mercato; poi si caricano cinque o sei navi, che vengono per l'ordinario a Lisbona per conto di sua Maestà. Del resto che avanza loro, che è grandissima quantità, se ne vende ai Mori e altri mercatanti del paese, che le conducono in Ormuz, e di quel luogo poi alla Balsera, e vengono in Aleppo e per tutta la Soria e per il paese del Sofi e di tutti i Tartari che confinano sopra le Indie. E oltre l'accrescimento della valuta delle spezie, che ei fanno a lor modo, fanno anco pagare, quando elle giungono in Ormuz, a' compratori un gran dazio per ogni cantaro; il simile fanno delle altre sorti di spezie che nascono nelle isole Molucche, delle quali, oltre quelle che si caricano per Lisbona, se ne vendono molte anco ai Mori per la Balsera e per la Mecca, ma con gran dazii, e ad altri che le conducono a Bengala e Pegu, ma con minor dazio. E qualche fiata danno detti capitani licenza a qualche gran mercante che da dette isole Molucche le possa far condurre insino alla Balsera o in Cambaia, ma bisogna che questa grazia sia per grande amicizia o per forza di denari. I popoli della China e di Cochinchina e che abitano verso greco e tramontana non vengano a comprar pepi sopra la costa di Calicut, ma con lor navili vanno a levargli a Malacca e alla isola di Sumatra e Molucche, per esser loro più vicine, ove ne trovano grandissima copia. Alcune fiata li capitani di sua Maestà n'hanno voluto mandar insino a' paesi della detta China, e n'hanno guadagnato come se l'avessero condotte in Portogallo.

Queste sono le grandissime rivoluzioni e varietà de' viaggi che

hanno fatto nello spazio di 1500 anni dette spezie, delle quali avendone scritto quanto ne ho potuto ritrarre delli libri antichi e moderni e da persone statevi ai tempi nostri, mi par convenevole di non lassare per modo alcuno che io non racconti un grande e ammirabile ragionamento che io udi' questi mesi passati, insieme coll'eccellente architetto messer Michele da San Michele, nell'ame-no e dilettevol luogo dell'eccellente messer Ieronimo Fracastoro detto Cafi, posto nel Veronese, sopra la sommità di un colle che discopre tutto il lago di Garda. Il qual ragionamento non mi basta l'animo di poter scriver così particolarmente com'io lo udi', perchè mi saria di bisogno d'altro ingegno e altra memoria che non è la mia; pur mi sforzerò sommariamente e come per capi di recitar quel che mi potrò ricordare.

In questo luogo di Cafi adunque essendo andati a visitar detto eccellente messer Ieronimo, lo trovammo accompagnato con un gentiluomo, grandissimo filosofo e matematico, che allora gli mostrava uno strumento fatto sopra un moto de' cieli trovato di nuovo, il nome del quale per suoi rispetti non si dice¹. E avendo tra loro disputato lungamente sopra questo nuovo moto, per ricrearsi alquanto l'animo fecero portare una balla grande molto particolare di tutto il mondo, sopra la quale questo gentiluomo cominciò a parlare, dicendo che tutti gli uomini studiosi erano grandemente obligati e tenuti alli serenissimi re di Portogallo stati da cento anni in qua, conciosiaché avevano spesi infiniti tesori non già in guerra alcuna contra cristiani, ma in discoprir nuovi paesi che già tanti secoli erano stati nascosti, e far in quelli esaltare la fede di nostro Signor Giesú Cristo; e ch'erano stati fortunatissimi nelli capitani e gentiluomini mandati a questa impresa, perché tutti si avevano diportato con grandissimo valore, e che non sapeva trovar una nazione generalmente di tanta virtù come la portoghese, e tanto desiderosa dell'onore ed esaltazione del suo re, pel quale non stimariano morir mille volte il giorno, né mai si è inteso che alcuno di loro sia mancato a sua Maestà della debita obediienza e fede, ancora che si siano trovati in lontani paesi e con infinito

Della gran virtù e fede di Portoghesi verso il lor re

¹ Non conosciamo l'identità dell'interlocutore dei tre veneti - ammesso che la sua figura non sia un semplice artificio letterario, e non nasconda quella del Ramusio. Un'ipotesi molto suggestiva identifica poi lo «strumento fatto sopra un moto de' cieli trovato di nuovo» con il Nicolaus Copernicus de Hypotesibus motuum coelestium a se constitutis commentariolus, diffuso in forma manoscritta nel 1507 dall'autore; oppure con una delle due opere a stampa pubblicate col permesso del Copernico dal discepolo Giorgio Gioacchino Retico: Ad clarissimum virum D. J. Schönerum de libris revolutionum D. Doctoris Nicolai Copernici Narratio Prima (Danzica 1540) e De revolutionibus orbium coelestium (Norimberga 1543). Ma potrebbe anche, a parer nostro, più modestamente trattarsi degli Homocentrica sive de stellis del Fracastoro, editi nel 1538, ai quali l'autore attribuiva carattere di grande novità.

tesoro nelle mani. E lassando da parte molte notabili imprese nel conquistar molti luoghi nell'Indie, e infinite battaglie e terrestri e navali, le due oppugnationi fatte alla città del Diu, la prima del millecinquacentotrentaotto per una armata del gran Turco, scritta per il signor Damian Goes, e questa ultima del 1546 che scrive il signor Iacobo Tevio pel re di Cambaia, e difesa così valorosamente per Portoghesi¹, passavano di gran lunga tutte quelle accadute in Italia ai tempi nostri, sì per la moltitudine dell'artegliaria come per la ostinazione degli animi degl'Indiani, i quali aveano già imparate le ordinanze di guerra da' Turchi andati a stare in quelle parti, e sapevano manegiar l'artegliarie e archibusi così bene come sanno gl'Italiani, e ne hanno maggior quantità che non hanno forse li principi cristiani. E per concluder in due parole, chi non cognosce che l'andata di cinque o sei capitani portoghesi in Persia aveva fatto stare tutto il mondo sospeso e in aere?

Si mise poi a discorrere quali erano quelle parti di detta balla che mancassero a scoprirsi, e si disse che della terra verso il polo antartico a torno a torno non si sapeva cosa alcuna, se non quel poco della costa di Bressil insin allo stretto di Magaglianes, item la parte del Perú, e un poco sopra l'Africa verso capo di Buona Speranza; e che si maravigliava fuor di misura come non sia ricordato alli principi grandi, alli quali Iddio ha deputato questa cura, e tengono sempre alli consigli loro uomini grandi sì di lettere come d'intelletto, ch'una delle più ammirabili e stupende operazioni che potessero far in vita loro saria il far conoscere insieme gli uomini di questo nostro emispero con quelli dell'altro opposto, dove sariano reputati per dei, sì come ebbero gli antichi Ercole e Alessandro, che passarono solamente nell'India, e che 'l titolo di questa impresa avvanzeria di gran lunga e senza alcun parangone tutti quelli di Giulio Cesare e di ciascun altro imperador romano. La qual cosa potriano fare facilmente mandando in diversi luoghi del detto emispero colonie ad abitarvi, nel modo che faceano i Romani nelle provincie di nuovo acquistate, le quali a poco a poco andassero scoprendo quelle parti, coltivandole e introducendovi la civiltà, e da valenti uomini poi farvi predicar la fede di nostro Signor Giesú Cristo; e per domesticarli più facilmente vi facesse- ro andar ogni anno delle navi cariche di farine, vini, spezie, zucca-

¹ Nel 1546, Khwaja Safar, signore di Surat nel nome del sultano del Gujerat, aveva posto nuovamente l'assedio a Diu. La città venne liberata dall'intervento di João de Castro, viceré dell'India portoghese. Iacopo Tevio (Diogo de Teive), umanista portoghese, aveva scritto un *Comentarius de rebus in India apud Dium gestis anno salutis nostrae MDXLVI*, pubblicato a Coimbra nel 1548.

ri e altre sorti di mercanzie di queste nostre parti, all'incontro delle quali non è dubbio alcuno che riportariano da quei popoli infinite oro e argento. Disse poi della isola di San Lorenzo, che è maggior che non è il reame di Castiglia e Portogallo, e corre da gradi dodici verso l'antartico sin a gradi ventisei e mezzo¹, voltato che si ha il capo di Buona Speranza greco e garbino, che essendo populatissima, sì per l'aere temperato come per l'abbondanza di ciò che fa bisogno al viver umano, e una delle più nobili ed eccellenti isole che ai nostri tempi sia stata trovata, che di questa tal isola non si abbi voluto riconoscere se non alcuni pochi porti delle marine, e lasciato tutto il resto incognito; e il medesimo è ancora intravvenuto in gran parte dell'isola Taprobana, alle Giave maggiore e minore, e ancora ad infinite altre.

Volendo poi parlar sopra le parti del nostro polo, si fece portare il libro di Plinio, e quivi con diligenza ponderò il capitolo 67 del secondo libro, dove ei recita della istoria di Cornelio Nipote queste parole, che a suo tempo un certo Eudoxo, fuggendo dalle mani del re Lathyro, se n'uscì del golfo Arabico e venne per mare sin nell'isola di Calese, dicendo che questa narrazione, riputata già tanti anni per favola, era stata per la virtù di Portoghesi a' tempi nostri fatta conoscere per verissima, e che 'l medesimo Cornelio Nipote recita similmente che al tempo che Q. Metello Celere, collega d'Afranio nel consolato, si trovava proconsole in Francia, da un re di Svevia gli erano stati mandati a donare alcuni Indiani, i quali navigando d'India per cagione di mercanzie erano stati trasportati dalla fortuna ai liti della Germania. Che anco questa tal cosa potria verificarsi ai tempi nostri, quando li principi che confinano sopra quelli mari vi volessero metter qualche poco d'industria e diligenza, e che non sapeva immaginarsi navigazione alcuna di tanta utilità e profitto a tutta la cristianità quanto saria questa, cioè che per questa via si potesse penetrar nell'India, e che si trovasse il paese del Cataio che fu scoperto già ducento anni per messer Marco Polo. E tolta la balla in mano dimostrava che 'l viaggio saria molto più breve di quello che fanno ora li Portoghesi, e anco di quello che si dice che potriano far li Castigliani, all'isole Molucche. E cominciò a dire che la città di Lubecco, ch'è così nobile e potente republica posta sopra il mar Germanico, la qual di continuo naviga li mari della Norvega e Gottia, e anco il serenissimo re di Polonia, che vien con li suoi regni di Lituania sin sopra detto mare, sariano atti a far fare questo scoprimento, ma sopra

Isola di San Lorenzo è delle belle isole che se siano scoperte e della grandezza

Come al tempo di Q. Metello Celere furono dalla fortuna dell'India trasportati a' liti di Germania certi Indiani

Discorso che si troverebbe strada più corta di penetrar nell'Indie di quella che fanno i Portoghesi

¹ Il Madagascar si estende tra 11° 57' S e 25° 36' S.

Che il duca di Moscovia avrebbe gran comodità di penetrar nell'Indie e venire al regno del Cataio

tutti il duca di Moscovia averia la maggior comodità e facilità di ciascun altro principe.

Discorso di un ambasciator del duca di Moscovia sopra il viaggio che si potrà fare all'Indie per la parte settentrionale

E quivi fermatosi per alquanto spazio, tutto pensoso disse: «Già che siamo a questo passo, mi pareria discortesia grande se non vi dicessi tutto quello che altre volte io intesi di questo viaggio, sopra il qual, per cagione di queste parole di Plinio, vi ho pensato già molti anni. Ritrovandomi adunque nella mia gioventù in Germania, nella città d'Augusta, vi venne un ambasciadore del duca di Moscovia, il quale intendendo che era uomo grande di lettere greche e latine, e pratico nelle cose del mondo per essere stato mandato in diversi luoghi dal detto principe, del quale era consigliere¹, tenni modo di farmegli amico. Col quale parlando un giorno di questi Indiani gittati per fortuna ai liti di Germania, e del viaggio che si potrà scoprire per li mari settentrionali alle spezierie, viddi che si maravigliò grandemente al primo tratto, come di cosa che non si averia mai potuto imaginare; ma pensatovi sopra gli entrò nella fantasia e piacque grandemente, e disse: "Già che si vede quel che hanno fatto i Portoghesi circondando tutta la parte di mezzogiorno, reputata dagli antichi inaccessibile pel gran caldo, perché non dovemo tener per certo che si possa far il medesimo atorno questa parte settentrionale, senza tema del freddo, massime dagli uomini nati e nutriti in questi clima?" E seguitando disse che, se il suo principe avesse appresso di sé persone che l'animassero a far scoprir questo viaggio, non vi è alcun principe di cristiani che abbia la maggior facilità di lui; e fattasi portare una carta dove era la descrizione di Moscovia e altre provincie soggette a quella, dimostrava che dalla città di Moscovia andando verso greco levante, fatti che si aveano sessanta miglia, si giungeva al fiume Volochda, e per quello a seconda poi alla città di Ustiug, così chiamata per cader il fiume Iug nel fiume Succana, li quali, persi li nomi, fanno il fiume grossissimo della Dvina, e per quello, lassata a man destra la città di Colmogor, si naviga sino all'oceano settentrionale. E ancor che sia lungissimo tratto e più de ottocento miglia, nondimeno diceva che nella state si poteva commodamente navigarlo, e che dove sbocca in mare vi sono infinite selve di legnami atti a far navili, li maestri de' quali, e di tutto il resto che vi facesse bisogno, non mancheria di far venir di Germa-

Volochda fiume
Ustiug città
Iug fiume
Succana fiume
Dvina fiume

¹ Si tratta di Dimitri Gerasimov, ambasciatore presso Clemente VII del granduca di Moscovia, Basilio III. La sua carta della Russia ispirò quelle di Battista Agnese e di Iacopo Gastaldi; Paolo Giovio si servì delle sue relazioni per il *Libellus de legatione Basilii magni principis Moschoviae* (Roma 1525), la prima descrizione della Russia mai stampata, che il Ramusio avrebbe incluso nel secondo volume delle *Navigazioni*.

nia; e che gli uomini che navigano il mar Germanico atorno la Gottia sariano li migliori e più atti a mettere a questa impresa che altri che si potessero trovar al mondo, perché sono pazientissimi e di freddo e di fame e indurati a quelle fatiche.

Disse anco che nella corte del suo principe s'avea notizia grande del paese del gran Cane del Cataio, per cagione delle guerre continue che s'hanno con li Tartari, la maggior parte de' quali danno obediienza al detto gran Cane come a suo supremo imperadore¹. E mostrava sopra detta carta per greco levante che, passata la provincia di Permia e il fiume Pescora, che gitta nel mar settentrionale, e alcuni monti grandissimi detti Catena Mundi, s'entrava nella provincia Obdora, dove è la Vecchiadoro, e dove è 'l fiume Obo, che sbocca pur nel detto mare, è l'ultimo termine dell'imperio del principe di Moscovia, il qual fiume nasce in un lago grandissimo detto Chethai², che è il primo luogo delli Tartari che danno tributo al detto gran Cane: e da questo lago il cammino di due mesi lontano si sapeva per certo, da Tartari presi in guerra, esservi la nobilissima città di Cambalu del detto gran Cane. E per tanto, fabricati che fussero li navili sopra il detto mare, chi li facesse andar dietro la costa, la qual per molte relazioni fatte altre volte alla presenza del suo principe sapeva certo correr greco levante infinitamente, e andando drieto quella, facilmente si veniria a scoprir detto paese. E quivi si stese a dire ch'ancora che vi siano grandissime difficoltà nella Moscovia, perciocché il cammino che va verso detto mare è tutto foltissimo di selve piene d'acque, che nella state fanno grandissime paludi e impossibili a penetrarli, e anco delle vettovaglie, che non si trovano per spazio non di giornate ma di mesi, non v'essendo abitatori, nondimeno diceva che, quando appresso il suo principe fusse un par d'uomini spagnuoli o portoghesi, li quali avessero il carico di questa impresa e fussero obediti, non dubitava punto, anzi teneva per certo, che lo scopriano, perché con l'ingegno grande e pazienza inestimabile propria di quella nazione supereriano tutte le difficoltà sopradette, le quali sono minime a paragone di quelle che egli ha inteso che hanno passate e passano ogni giorno nell'Indie.

Permia provincia
Pescora fiume
Obdora provincia
Obo fiume
Chethai lago

Continuò poi che non erano passati molti anni che venne alla

¹ I superstiti khanati tartari della Russia (Astrakhan, Kazan e Crimea) erano del tutto indipendenti e non esisteva più un Gran Cane del Cataio dal 1370, anno della morte dell'ultimo imperatore mongolo della Cina, Togan Timur.

² L'enorme distesa inondata delle pianure della Siberia occidentale era rappresentata, nelle carte dell'epoca, come un grande lago posto immediatamente a est degli Urali, tra 65° e 70° N, dal quale traeva origine il fiume Ob. La geografia cinquecentesca, imitando quella classica, ipotizzava volentieri grandi laghi alla sorgente dei grandi fiumi.

Dell'intenzione di messer Paulo Centurioni genovese di voler far aprir un viaggio per terra alle spezierie
 corte del suo principe un ambasciador di papa Leone, nominato messer Paulo Centurione genovese, sotto diversi pretesti¹, ma la principal cagione, per quel che esso poté comprendere, era perché il detto messer Paulo, avendo conceputo sdegno e odio grande contro Portoghesi, voleva vedere se poteva far aprir un viaggio per terra, che le spezierie venissero d'India per via di Tartari e del mar Caspio nella Moscovia, di donde, caricate in navili sopra il fiume Riga, che scorrendo nel paese della Livonia sbocca nel mar Germanico, le voleva far navigare per tutto il ponente con gran facilità; e che 'l suo principe gli dette orecchie e non mancò allora di far ogni cosa, e fece tentare alcuni signori di l'ordo di Tartari vicini, ma le guerre che eran tra loro, e i grandissimi disertati che dicevano esser necessario di passare, li fece torre dall'impresa: che se fusse stata proposta la navigazione dai lidi di questo nostro mar settentrionale andando dietro la costa sin al Cataio, facilmente questo suo disegno poteva riuscire. E continovando ancora il detto ambasciatore disse che delli prefati mari alcuno non dovea dubitare che non si possino navigare per sei mesi dell'anno, essendove il giorno lunghissimo e caldo per la continua reverberazione dei raggi solari; e che al presente s'aveano fatte cognite e dimesticate molte parti del mondo che gli antichi non aveano mai sapute».

Canada
Ochelaga
Sanguenai

E quivi facendo fine il detto gentiluomo disse: «Lasciamo star questa parte della Moscovia col suo freddo, e parliamo un poco di quella parte del mondo nuovo dov'è la terra detto di Bertoni e Bachalai, e dove l'anno millecinquecentotrentaquattro e millecinquecentotrentacinque Jacques Cartier in duoi viaggi fatti con tre galeoni francesi trovò quel paese così grande detto Canada, Ochelaga e Sanguenai, che corre da quarantacinque gradi sino a cinquantauno, tanto popolato e bello che gli pose nome la Nova Francia. Perché non dovean gli principi che hanno questo maneggio avervi mandate due o tre colonie ad abitarlo e far domestico, di salvatico e inculto che egli si trova, essendo massimamente così grasso, fruttifero e copioso d'ogni sorte di biade, legumi e animali, con fiumi così grandi che per uno vi navigò più di centoottanta miglia all'insù, trovandolo infinitamente abitato da una banda e l'altra; e far che li governatori di dette colonie facessero scoprir verso tramontana dove è la terra detta del Lavoratore, e veder se

¹ Il mercante genovese Paolo Centurione era stato inviato da Leone X a trattare con il granduca Basilio III questioni religiose. Il suo progetto di un nuovo itinerario per i commerci con l'Oriente fu accolto con diffidenza dai Moscoviti, e lasciato cadere; ma sarebbe stato ripreso verso la metà del secolo dagli Inglesi. Il Centurione era morto nel 1525, al servizio di Enrico VIII d'Inghilterra.

ella si congiunge con la Norvega, over se vi è mare, come è verisimile che vi debba essere, conciosiacosaché è da credere che gli Indiani detti di sopra, buttati dalla fortuna, circondando la parte della Norvega venissero per quella alli liti della Germania; e appresso, mandando verso il vento di ponente maestro, scoprissero il mare pel qual si potesse navigar verso il paese del Cataio, e di lì poi verso l'isole Molucche? Queste sariano imprese che fariano gli uomini immortali, le quali il signor Antonio di Mendoza, per la singular sua virtù e grandezza d'animo, avendole conosciute, ha ben voluto metterle ad esecuzione, perciò che, trovandosi vice re nel paese del Mexico, ora detto la Nova Spagna, ch'è in gradi venti sopra l'equinoziale nella sopradetta parte del mondo novo, mandò per terra suoi capitani e anco per mare una buona armata. E mi ricordo, essendo in Fiandra alla corte cesarea, aver vedute sue lettere scritte del MDXLI dal Mexico, che dicevano come egli avea fatto scoprire alla volta del vento di maestro il regno delle Sette Città, dov'è quella detta Civola per il reverendo padre F. Marco da Nizza, e come oltra 'l detto regno, alla volta pur di maestro, il capitano Francesco Vasques di Coronado, avendo trapassati grandissimi deserti, era pervenuto sopra 'l mare, dove avea ritrovati navilii che navigavano per quello con mercanzie, i quali portavano per insegna sopra la prua alcuni uccelli fatti di oro e d'argento ch'al Mexico chiamano alcatrazzi¹, e che li marinari con cenni dimostravano ch'erano stati trenta giorni a venire in quelli porti: dal che si comprendeva che questi tal navilii non potevano essere se non del paese del Cataio, per esser posto all'incontro di quella parte di terra scoperta. Continuava 'l detto signor Antonio che per opinione d'uomini pratici era stato scoperto tanto spazio di paese fino al detto mare che passava novecentocinquanta leghe, che fanno 2850 miglia². E veramente, se i Francesi in questa lor Nova Francia avessero voluto far penetrar fra terra verso detto vento di ponente maestro, averiano ancora essi trovato 'l mare e potuto navigare al Cataio. Ma quel che mi parve sopra modo degno di grandissima laude era che 'l prefato signor Antonio scrivea in dette lettere come egli avea fatto far un libro di tutte le cose naturali e maravigliose che si trovano in quelli paesi scoperti con le sue altezze e misure, opera veramente che dimostra un animo regio e grande: e si comprende che se 'l nostro Signore Iddio gli avesse dato 'l carico dell'altro emisfero, che l'avria sin ora fatto cognito a

Mexico
ora detto
Nova Spagna

¹ Pellicani.

² Le relazioni di Marco da Nizza e di Francisco Vázquez de Coronado, così come quella di Jacques Cartier, sarebbero state raccolte dal Ramusio nel terzo volume delle *Navigazioni*.

tutti noi altri. La qual cosa non è al presente uomo (come io credo) che far se la pensi, e nondimeno è la maggiore e la più gloriosa impresa che alcuno si possa immaginare».

E fatto alquanto di pausa, voltatosi verso di noi disse: «Non sapete, a questo proposito d'andare a trovar l'Indie pel vento di maestro, quel che fece già un vostro cittadino veneziano, ch'è così valente e pratico delle cose pertinenti alla navigazione e alla cosmografia ch'in Spagna al presente non v'è un suo pari, e la sua virtù l'ha fatto preporre a tutti li piloti che navigano all'Indie occidentali, che senza sua licenza non possono far quell'esercizio, e per questo lo chiamano pilota maggiore?» E rispondendo noi che non lo sapevamo, continuò dicendo che, ritrovandosi già alcuni anni nella città di Siviglia e desiderando di saper di quelle navigazioni de' Castigliani, gli fu detto che v'era un gran valent'uomo veneziano che avea 'l carico di quelle, nominato 'l signor Sebastiano Caboto, il qual sapeva far carte marine di sua mano, e intendeva l'arte del navigare più ch'alcun altro. «Subito volsi essere col detto, e lo trovai una gentilissima persona e cortese, che mi fece gran carezze e mostrommi molte cose, e fra l'altre un mapamondo grande colle navigazioni particolari sì di Portoghesi come di Castigliani. E mi disse che, sendosi partito suo padre da Venezia già molti anni e andato a stare in Inghilterra a far mercanzie, lo menò seco nella città di Londra che egli era assai giovane: non già però che non avesse imparato e lettere d'umanità e la sfera. Morì il padre in quel tempo che venne nova che 'l signor don Cristoforo Colombo genovese avea scoperta la costa dell'Indie, e se ne parlava grandemente per tutta la corte del re Enrico VII, che allora regnava, dicendosi che era stata cosa più tosto divina che umana l'aver trovata quella via mai più saputa d'andare in Oriente, dove nascono le spezie. «Per il che mi nacque un desiderio grande, anzi un ardor nel core di voler far ancora io qualche cosa segnalata, e sapendo per ragion della sfera che, s'io navigassi per via del vento di maestro, averia minor cammino a trovar l'Indie, subito feci intender questo mio pensiero alla maestà del re, il qual fu molto contento e mi armò due caravelle di tutto ciò che era di bisogno: e fu del millequattrocentonovantasei, nel principio della state. E cominciai a navigar verso maestro, pensando di non trovar terra se non quella dove è il Cataio, e di lì poi voltar verso le Indie; ma in capo d'alquanti giorni la discopersi che correva verso tramontana, che mi fu d'infinito dispiacere. E pur andando dietro la costa per vedere s'io poteva trovar qualche golfo che voltasse, non vi fu mai ordine, che andato sin a gradi cinquantasei sotto il nostro polo,

Viaggio che
ha fatto
Sebastiano
Caboto
veneziano
verso maestro
alla Terra
Nova

vedendo che quivi la costa voltava verso levante, disperato di trovarlo, me ne tornai adietro a riconoscere ancora la detta costa dalla parte verso l'equinoziale, sempre con intenzione di trovar passaggio alle Indie, e venni sino a quella parte che chiamano al presente la Florida, e mancandomi già la vettovaglia, presi partito di ritornarmene in Inghilterra: dove giunto, trovai grandissimi tumulti di popoli sollevati e della guerra in Scozia, né più era in considerazione alcuna il navigare a queste parti¹. Per il che me ne venni in Spagna al re catolico e alla regina Isabella, i quali, avendo inteso ciò che io avea fatto, mi raccolsero e mi diedero buona provvisione, faccendomi navigar dietro la costa del Bresil, per volerla scoprire: sopra la qual trovato un grossissimo e larghissimo fiume, detto al presente della Plata, lo volsi navigare e andai all'insù per quello più di secento leghe, trovandolo sempre bellissimo e abitato da infiniti popoli, che per maraviglia correvano a vedermi; e in quello sboccavano tanti fiumi che non si potria credere. Feci poi molte altre navigazioni le quali pretermetto, e trovandomi alla fine vecchio volsi riposare, essendosi allevati tanti pratici e valenti marinari giovani; e ora me ne sto con questo carico che voi sapete, godendo il frutto delle mie fatiche². Questo è quanto io intesi dal signor Sebastiano Caboto».

La Florida

Fiume
della Plata

Poi detto gentiluomo disse: «Io voglio al tutto parlar sopra il viaggio che fanno ora li Portoghesi attorno a capo di Buona Speranza, e dico per il mio piccol giudicio che non potrà durar longamente, e che alla fine sarà forza di lasciarlo, non tanto per la spesa grande che si fa di continuo di tener armate nell'Indie per cagione di quello, quanto per esser lungo e pericoloso; e che ogni fiata che si possano aver spezie per cammino più breve e facile, nissuno vorrà mettersi alli pericoli grandi che si corrono andando in quello». E per venire alle particolarità, mostrava sopra la balla che era necessario al primo tratto di navigar verso ostro da ottanta gradi

¹ Questa narrazione condensa in un solo viaggio, attribuito a Sebastiano Caboto, i tentativi, compiuti tra il 1496 e il 1498 dal padre di questi, Giovanni, di raggiungere l'Asia nordorientale analoga a quella di Colombo, ma molto più settentrionale e quindi molto più breve. Sebastiano Caboto aveva probabilmente partecipato alle tre spedizioni che, partite da Bristol, avevano esplorato la costa americana dalla baia di Baffin alla baia di Chesapeake. Non sappiamo che origine abbia questa versione della vicenda dei Caboto; se l'anonimo narratore non è altri che il Ramusio, va ricordato che questi era in corrispondenza con Sebastiano Caboto.

² Il Caboto era passato al servizio della Spagna nel 1512, e dal 1518 al 1549 (con due interruzioni, nel 1520-21 e nel 1530-33) era stato *piloto mayor* di Castiglia. Tra il 1525 e il 1530 aveva guidato una spedizione diretta allo stretto di Magellano e di là alle Molucche e al Cathay; ma si era arrestato sul Rio de la Plata, esplorandolo alla inutile ricerca d'oro. Non si conoscono altre sue navigazioni, a parte quelle compiute col padre. Nel 1548 sarebbe tornato al servizio dell'Inghilterra, animandone i tentativi di espansione commerciale ultramarina.

di latitudine, cioè partendosi da Lisbona, che è in gradi quaranta verso di noi, passare altri quaranta verso l'antartico, per allontanarsi gradi cinque dal capo di Buona Speranza, ove di continuo regnava furia grande di nemi e venti sforzevoli. Nel passar poi di quello, non si poteva far di meno di non correre altri gradi quarantacinque di longitudine per levante, e voltandosi verso greco farne trentaquattro, fra l'isola di San Lorenzo e l'Etiopia fino in Mozambique, dove tutte le navi sogliono fare scala per fornirsi di vettovaglia. Volendo di qui poi pigliar la costa di Calicut, passavano un golfo di gradi quarantacinque di longitudine per greco e greco levante, sopra la qual costa non trovavano se non due sorti, cioè pepe e gengevo, e bisognava che facessero venir le cannelle e garofani dalle Molucche, che sono distanti da Calicut per levante altri quarantacinque gradi; e per il voltare di tanti capi e andare per diversi venti si allongava grandemente il cammino e faceva pericoloso, che sono in tutto gradi 249, li quali ridotti in leghe fanno 4980¹.

Si cominciò poi a legger la relazione d'uno Iuan Gaetan, piloto della maestà cesarea, del scoprimento delle Molucche del 1542²; la qual letta, parve questo viaggio di nuovo scoperto a tutti stupendo e ammirabile. E detto gentiluomo cominciò a dimostrare che egli era facile e breve a paragon del sopradetto, perciocché non si va se non per un vento di ponente e quarta di garbin verso ponente, e al ritorno per levante e quarta di greco, né vi può esser bisogno di tenere armate, e si potrà levar dalle dette Molucche (che sono infinite, com'un arcipelago) non solamente garofani, noci e cannelle, ma pepe e gengevo, e appresso vietare che altri non le levino: sì che a giudizio suo diceva che non vi era comparazione da questo a quello detto di sopra. E come l'avranno condotte alle marine della Nuova Spagna, le faranno venire alla città del Panama delle Indie occidentali, e averan fatto dalle Molucche sino ivi gradi 92. Poi dimostrava quello stretto ch'è da mare a mare di miglia sessanta, e diceva che quivi le faranno passar con grandissima facilità in questo modo, che sopra carrette per miglia dodici saranno condotte per una pianura sopra un fiume grosso detto Lagre, che sbocca nel mare del Nort, per mezzo l'isola del Bastimento, dove è un bonissimo porto, lontano dalla città del Nome di

Discorso sopra il viaggio di Portoghesi, che non sia per durar lungo tempo

Mar del Nort: isola del Bastimento

¹ La distanza angolare tra il Malabar e le Molucche è di circa 52°; quella tra Lisbona e le Molucche, di circa 137°. La necessità di circumnavigare l'Africa e di «voltare tanti capi et andare diversi venti» portava la lunghezza di questa rotta a valori non dissimili da quelli indicati dal Ramusio.

² Cfr. pp. 995-1002.

Dio miglia quindici, e per detto fiume verranno a seconda in barche in detto mare, dove con navi che ognora si trovano le condurranno in Spagna e Siviglia, e averanno fatti gradi sessantanove dalla città del Nome di Dio fino a San Lucar di Barameda, che sommano in tutto gradi centosessanta, che sono leghe 3220, che sarà minor cammino di quello che si fa atorno capo di Buona Speranza da 1760 leghe¹.

Volse poi andare più oltra il prefato gentiluomo discorrendo, e disse che anco questo tal viaggio con tempo si lasseria, e n'adduceva le ragioni e cagioni grandi, le quali per convenevoli rispetti non accade che ora si dichino. Ove veramente dette spezie avessero a fermarsi senza far più alcuno rivolgimento, lo pronosticava e dimostrava chiaramente, venendo alle particolarità de' siti e regioni e del modo; e che sapeva di certo che l'engevo saria stato già il primo a mostrare il cammino il qual doveano far l'altre, se non fosse stato questo maneggio proibito da chi ha più potuto. Però, lasciate da parte dette spezie, entrò a parlare delle sete, delle quali ora ve n'è tanta copia ch'ognuno (sia chi esser si voglia) se ne veste e calza, e che già millecinquacent'anni non erano portate in dosso se non da principi e uomini grandi. E queste diceva che si poteano affermare essere a' tempi di nostri avoli state cominciate a farsi in Italia col mezzo degli arbori mori e vermi, e poi sono passate in tutte le provincie di ponente e sino all'Indie occidentali; e chi vorrà leggere le scritture antiche con diligenza, troverà che non venivano portate a noi se non da l'India orientale, e ch'in quella anco erano condotte dai popoli Seres, che l'andavano raccogliendo sopra gli arbori. Il zuccaro poi, cosa tanto preziosa e divina, non si aveva in uso al detto tempo se non in poca quantità, e per conto di medicina: e nondimeno tutto 'l mondo n'è ora tanto ripieno e se ne fa in tanti luoghi, ch'in levante e in ponente se ne caricano navi infinite. Entrò poi a dire di cedri, limoni e naranci, delli quali al presente l'Italia n'è coperta di boschi grandissimi, che al tempo che l'imperio romano fioriva non si sapeva che d'altronde se ne portassero se non dalla Media e Persia. E in conclusione diceva che non saria fuor di proposito affermare che l'medesimo potria intravenire alle dette spezie che è intravenuto a tante altre cose, che qualche gran principe per novi accidenti le facesse mutar paesi e regioni, non alterando in la maggior parte di quelle li gradi loro naturali delle latitudini, cosa non impossibile a chi

Discorso sopra le sete

Le sete anticamente non erano portate se non da l'India orientale Il zuccaro anticamente era in poco uso

¹ In realtà, la distanza angolare tra le Molucche e Panama è di circa 131° 30', e quella tra le Molucche e Siviglia è di circa 205°, cioè quattromilacent' leghe. La lunghezza di questa rotta appare nettamente sottovalutata.

vorrà considerar molto bene quello che elle hanno fatto nei tempi passati; ma che del gengevo si potria far ciò che si volesse, che nasceria in tutte l'isole grandi del nostro mar Mediterraneo, e che facilmente se ne potria veder la prova mandando per la via del Cairo a pigliarne le radici fresche al Suez, dove ne piantano ogni anno. A proposito del qual mar Mediterraneo, mi par ricordare che toccasse anco di non so che nuovo viaggio che si potria far in quello di grandissimo profitto, ma a che parte èmmi al tutto fuggito dalla memoria. Alla fine diceva che di tante varietà e mutazioni n'erano cagione gli uomini della età nostra, molto più che gli antichi industriosi e arrisicati nel cercare il mondo, i quali, non aveggendosi della naturale lor fragilità e debolezza, come se fossero immortali, non restavano per alcuna difficoltà, né della zona torrida né delle due aggiacciate e fredde, d'andare continuamente travagliando, rivolgendosi d'intorno a tutta la rotondità della terra per saziar la loro immensa cupidità e avarizia.

Che nel mar
Mediterraneo
si potria
aprir
un nuovo
viaggio

Relazione di Iuan Gaetan