

Carte geografiche e cartografi a Venezia al tempo di Giovanni Caboto

di Piero Falchetta

Sulla base delle conoscenze attuali, ormai da tempo consolidate, si può affermare che Giovanni Caboto apparteneva a pieno titolo a quel ceto di marinai e mercanti che ebbe tanta parte nella storia civile ed economica della Repubblica di Venezia, almeno fino all'epoca delle navigazioni oceaniche e delle grandi scoperte geografiche.

Malgrado non sia difficile semplice attestare in modo esauriente, a causa della relativa scarsità di documenti, la parte relevantissima che tale ceto ebbe nell'elaborazione delle conoscenze geografiche e nella pratica cartografica dell'epoca, è senza dubbio ai componenti della classe mercantesca e marinaresca che spetta il merito di aver ricomposto in una sintesi di grande portata culturale le diverse tradizioni del sapere geografico e cartografico.

Un esempio può dare immediato conto di quanto intendo dire: Andrea Bianco, capitano di nave e mercante in proprio nella prima metà del XV secolo, navigò l'intero Mediterraneo e le rotte che portavano da Venezia a Londra e ai porti del Mare del Nord; egli prese inoltre parte alla compilazione di uno dei massimi capolavori della cartografia del tempo, il mappamondo di Fra Mauro, e nel 1436 compose un atlante - oggi conservato alla Biblioteca Marciana - nel quale, fra le altre cose, vi è uno dei primi mappamondi tolemaici che siano pervenuti, che egli con ogni probabilità derivò dal codice della *Geographia* posseduto da Palla Strozzi (oggi Vaticano Latino 5698) e da questi portato a Padova nel 1434.

Conoscenza diretta del mare perciò, e possibilità di accesso alla biblioteca di un raffinato umanista quale era lo Strozzi; impegno nell'attività economica e collaborazione con Fra Mauro, il quale, oltre ad essere un religioso, era uno studioso e un cartografo tanto autorevole da essere incaricato dal re del Portogallo dell'esecuzione del celebre mappamondo: un simile ventaglio di attività e di relazioni non era prerogativa eccezionale di Andrea Bianco, bensì caratteristica che accomunava non pochi appartenenti al ceto mercantile, vero cardine della società veneziana del tempo.

Cominciano oggi ad emergere, grazie ai recenti studi di Giuffrida, che noi tutti ci auguriamo di veder presto pubblicati, nuovi particolari sul periodo di 25 anni che Caboto trascorse a Venezia, all'incirca dal 1461 al 1485; nuovi documenti che lo mostrano attivo nel commercio delle pellicce e perciò, presumibilmente, esperto non soltanto delle rotte mediterranee, ma anche di quelle dell'Europa settentrionale; che lo ritraggono ancora pienamente inserito in un tessuto di relazioni ampie e significative con esponenti di primo piano della classe patrizia, impegnati a loro volta tanto sul fronte dei commerci e delle navigazioni, quanto su quello della vita culturale.

Furono senza dubbio anni di grande importanza per la formazione di Giovanni, ed anche se è per ora difficile stabilire un nesso preciso fra le acquisizioni intellettuali e le esperienze attive del periodo veneziano da un lato, e le future navigazioni atlantiche dall'altro, appare fin da subito di primaria importanza il tentativo di descrivere nel modo più esauriente possibile il contesto generale delle conoscenze geografiche e delle elaborazioni cartografiche che si delineano a Venezia nel corso del Quattrocento, e delle quali Caboto poté con ogni probabilità avere conoscenza prima della sua partenza per l'Inghilterra.

Venezia, com'è noto, non prese parte all'epopea delle grandi navigazioni oceaniche e delle scoperte geografiche. I motivi della mancata partecipazione della Serenissima al più importante evento dell'età moderna sono riassunti con straordinaria efficacia e chiarezza nella lettera che il patrizio veneziano Gasparo Contarini inviò il 31 dicembre 1522 al Senato della Repubblica, e nella quale riferiva dell'incontro avuto con Sebastiano Caboto, a proposito dell'intenzione di questi di recarsi a Venezia per presentare ai Capi del Consiglio dei X un progetto di navigazioni oceaniche verso le terre da poco scoperte.

Contarini obiettò a Caboto che l'impresa si presentava molto allettante, ma pressoché impossibile da realizzare, in quanto v'erano due sole prospettive, entrambe impraticabili; costruire infatti a Venezia navi adatte alla navigazione oceanica, e poi farle uscire da Gibilterra avrebbe significato entrare in aperto conflitto con gli interessi spagnoli e portoghesi; d'altra parte, osservava Contarini, costruire i navigli nel solo luogo al di fuori del Mediterraneo eventualmente indicato per tale scopo, il Mar Rosso, avrebbe comportato la stessa impossibilità di rientrare nel Mediterraneo con le navi cariche di merci delle Indie. Costruirle poi nell'Europa settentrionale sarebbe stato altrettanto incerto, a causa

dell'obbedienza della Germania all'Imperatore, e perciò alla Spagna. Motivi tecnici e politici perciò, che indussero Venezia ad astenersi dalla grande corsa verso le nuove terre.

Prima dell'entrata in gioco di tali motivazioni e condizionamenti, ovvero già alla fine del XIV secolo, il patrizio veneziano Nicolò Zen si trovò forse a navigare in maniera del tutto fortuita, e cioè a causa di una tempesta che lo spinse al largo, nelle acque dell'Atlantico settentrionale, fino ad arrivare in vista della costa del Labrador. L'evento appare di straordinaria importanza, in quanto potrebbe costituire un significativo precedente alle esplorazioni atlantiche in generale e a quella di Giovanni Caboto in particolare. Purtroppo la vicenda è assai più difficile da interpretare di quanto non appaia, in quanto la relazione di quel viaggio e la cartina che lo illustrava furono pubblicate, com'è noto, soltanto nel 1558. Su di esse si sono confrontati innumerevoli studiosi, sia per cercare di autenticare il contenuto della relazione, e perciò l'effettiva realtà del viaggio di Nicolò Zen, sia per tentare di dimostrare la sua inattendibilità.

In ogni caso, al di là dei dubbi sul documento, se sia esso autentico o apocrifo - in favore dell'autenticità propende lo studio di Padoan, il più completo e approfondito degli ultimi anni - tale episodio, vero o falso che fosse, segna simbolicamente il termine ultimo delle ambizioni veneziane nella corsa al nuovo mondo. Successivamente a quel momento, e fino a quando le navigazioni e le esplorazioni promosse e finanziate da altri stati non avranno rivelato la vera forma del mondo, l'interesse di Venezia per le terre situate al di là degli oceani sarà individuabile quasi esclusivamente nelle elaborazioni cartografiche delle conoscenze e/o delle congetture geografiche.

Per quel che riguarda la cartografia vera e propria, e in particolare quella nautica, il Quattrocento si apre a Venezia con il nome di Albertin di Virga, che fu autore, fra le altre cose, di una sconcertante rappresentazione del mondo disegnata nello stile delle carte nautiche. Vissuto fra il sesto decennio del XIV secolo e il 1328-29, egli fu *patronus navis*, ovvero padrone di nave e mercante in proprio, con particolari interessi commerciali a Costantinopoli. Egli fu inoltre, almeno dal 1406, priore dell'ospedale di San Vito, a Venezia.

Il mappamondo che egli compose fra il 1410 e il 1419 è oggi perduto, ma fortunatamente se ne conserva una buona riproduzione fotografica a grandezza naturale pubblicata da Franz

von Wieser nel 1912. In esso saltano agli occhi innanzitutto l'Africa, che appare circumnavigabile e definita in una forma molto simile a quella a noi nota, la presenza all'estremo limite sudorientale di una grande isola chiamata *caparu sive iava magna*, e infine l'enorme estensione di una terra settentrionale chiamata *norueca*.

Dove poté Virga procurarsi le informazioni geografiche e toponomastiche che compaiono in questa carta ma che non figurano in nessun altro documento cartografico contemporaneo? Una prima risposta a tale domanda emerge dalla lettura della carta: alcuni toponimi nella parte meridionale dell'Africa e soprattutto i nomi di alcune isole poste nell'Atlantico meridionale e nell'Indiano (*erizire, alfon, yalziram*) rivelano l'origine araba in modo tanto chiaro da lasciare pochi dubbi sulla loro provenienza. Lo stesso può dirsi per non pochi nomi trascritti lungo la costa orientale e meridionale dell'Asia, che mostrano un'inconfondibile matrice cinese e per i quali è possibile proporre, in base alla posizione geografica e alla forma del nome, alcune identificazioni: *sugut* potrebbe così indicare Shanghai, *inxia* starebbe a indicare Jiaxing, *ansu* Hangzhou, *chesai* l'isola di Qushan, *zaiton* Chuanchou, *caisu* Quanzhou, *sancu* Zhangzhou, *zaimo* Zhaoan, *satiom* Saigon.

Parrebbe perciò di poter affermare, in base a tali elementi, che Virga ebbe accesso a informazioni d'origine araba e/o cinese. Ma di quali informazioni poteva trattarsi? Di notizie riportate da mercanti e marinai, di carte geografiche, di relazioni di viaggio, o di altro ancora? Poiché le testimonianze a questo riguardo sono assai scarse e incerte, è necessario prendere nuovamente le mosse da un passo assai noto del Ramusio al quale non si è però mai prestata grande attenzione, anche dopo la pubblicazione di alcuni importanti documenti cinesi. Il passo, che compare nella nota introduttiva di Ramusio alla sua edizione del *Milione* del 1583, dà notizia di alcune carte antiche che si trovavano nel monastero dell'isola di San Michele a Venezia, dove Fra Mauro eseguì il celebre mappamondo oggi marciano.

Afferma allora Ramusio che il priore del monastero di San Michele in Murano, lo stesso nel quale aveva vissuto e operato Fra Mauro, gli aveva raccontato che Mauro aveva tratto il suo celebre mappamondo *da vna bellissima et molto vecchia carta marina et da vn mappamondo che già furono portati dal Cataio da Marco Polo* e che in quella carta Marco aveva annotato le città e luoghi dove egli si era recato.

E' strano che a questa testimonianza del Ramusio, che espone fatti assolutamente plausibili, si sia sempre guardato con molto scetticismo; lo stesso Fra Mauro non rigetta infatti le informazioni di fonte probabilmente marinaresca quando riferisce non pochi particolari sulle navigazioni nelle regioni australi. E' però dopo la pubblicazione da parte di Fuchs nel 1953 e di Chang nel 1970 delle prime notizie su alcuni documenti cartografici cinesi del primo Trecento e Quattrocento che le affermazioni di Ramusio assumono una credibilità ancor maggiore.

La carta intitolata *I paesi del mare sud-occidentale* di Chu Ssu-Pen, composta nel 1320 e pervenutaci grazie alla copia che Hung-Hsien ne fece verso la metà del '500, mostra infatti in modo certo come il cartografo cinese avesse una nozione piuttosto precisa della forma dell'Africa. Tali conoscenze sarebbero il frutto, secondo Chang, del continuo apporto di notizie relative alla topografia interna e costiera dell'Africa da parte dei mercanti e dei marinai che per molti secoli intrattennero frequenti e pressoché esclusivi rapporti con le città poste sulla costa meridionale della Cina. L'elaborazione cartografica di Chu Ssu-Pen sarebbe perciò basata su fonti arabe per quel che riguarda la descrizione dell'Oceano Indiano e dell'Africa, mentre la descrizione della Cina avrebbe trovato supporto in documenti cartografici regionali amministrativi del genere di quelli che Marco Polo avrebbe avuto con sé, stante quanto afferma Ramusio. In estrema sintesi, carte cinesi basate su notizie arabe: questi i documenti che Polo avrebbe eventualmente portato dalla Cina.

La carta di Chu non è la sola carta cinese anteriore al mappamondo di Virga che sia pervenuta; di epoca Ming è infatti la carta intitolata *Rappresentazione generale di tutti i paesi e delle maggiori città della storia*, composta nel 1402 dal cartografo Chuan Chin. Si tratta di un documento di grande interesse perché esso conferma il disegno di Chu del continente africano, e ne arricchisce inoltre la descrizione segnando un fiume che attraversa l'estremo meridione in direzione est-ovest, e che corrisponde da vicino alla posizione geografica e all'orientamento del fiume Orange. E ancora: a differenza della carta di Chu, quella di Chuan Chin raffigura l'intera Africa, il Mediterraneo e l'Europa. Ambedue i documenti evidenziano inoltre una grande distesa d'acqua al centro del continente (il lago Vittoria?), e in quello più tardo vi è anche, al centro del lago, un'isola rotonda molto simile a quella disegnata da Virga nel lago circolare da lui posto nel meridione del continente.

Anche l'isola sudorientale chiamata da Virga *caparu siue iuaua magna* trova riscontro nella

presenza di una grande isola disegnata nell'identica posizione in ambedue le carte cinesi.

Tutto quanto detto fin qui serve a dare maggiore credibilità alla testimonianza di Ramusio su due carte cinesi conservate a San Michele, carte che potrebbero anche essere derivate da quelle portate da Marco Polo. L'argomento che viene solitamente contrapposto a questa possibilità, è che non si ha alcuna notizia di carte cinesi giunte a Venezia con i Polo; è tuttavia noto quanto poco credito fosse accordato dai contemporanei alla narrazione di Marco, come risulta chiaramente dalla prefazione al *Milione* dedicata dal Ramusio al Fracastoro,

Pur nella scarsità di dati concreti, l'importanza delle questioni che rimangono irrisolte da un lato, e la posizione cronologica di Virga dall'altro, indicano in lui una figura chiave nella storia della cartografia veneziana del Quattrocento.

Il mappamondo di Virga è un documento che rimane isolato nella sua eccezionalità, nel senso che gli interrogativi e le questioni che esso apre non vengono sviluppati dagli altri cartografi del Quattrocento veneziano se non, e soltanto in parte, da Fra Mauro. L'inizio delle navigazioni sulle rotte atlantiche, africane e americane, farà in seguito diminuire grandemente l'interesse nei confronti di dati congetturali o derivanti da fonti incerte, in quanto saranno le informazioni di prima mano, raccolte nel corso delle diverse esplorazioni e ampiamente documentate, a costituire la materia principale delle elaborazioni cartografiche.

La produzione di carte, e in particolare di quelle legate all'esperienza pratica della navigazione, procede ancora, nel XV secolo, nel solco di una tradizione consolidata già da tempo, che è tuttavia in grado di aprirsi alle nuove conoscenze, e di inserirle all'interno di quella stessa tradizione - che sarà infatti assai longeva. Non è tuttavia questa l'occasione per indagare in tale direzione; quel che ci interessa ora, in relazione ai viaggi di Giovanni Caboto, è soprattutto il disegno generale del contesto conoscitivo entro il quale il futuro scopritore di Newfoundland poté formarsi e avviare la propria esperienza.

L'attività cartografica di Giacomo Ziroldi è documentata da alcuni atlanti e carte composti nella prima metà del secolo, epoca stessa nella quale egli era anche impegnato nei commerci per mare, al comando delle flotte commerciali di stato. In tale veste egli navigò

Mediterraneo e Mar Nero e, oltre Gibilterra, risalì la consueta rotta nordica delle Fiandre.

Più interessante e ricca la documentazione sulle attività nautiche e cartografiche della famiglia Cesanis, e in particolare di due membri della stessa, Francesco e il nipote Alvise. Dal testamento del figlio di Francesco, Biasio, si apprende che la famiglia era assai benestante, in quanto possedeva palazzi, gioielli, navi da trasporto, arazzi e dipinti e altri beni di pregio, oltreché, com'era frequente a quel tempo, una schiava etiope. Dallo stesso documento risulta un lascito alla Scuola di San Marco, istituzione alla quale apparteneva anche Giovanni Caboto.

Di Andrea Bianco e delle sue attività si è già fatto cenno; anch'egli fu uomo di mare di vasta esperienza. Fu inoltre membro della Scuola Grande di Santa Maria della Misericordia, della quale avevano fatto parte nei secoli precedenti alcuni componenti della famiglia Polo, fra i quali lo stesso Marco, l'autore del *Milione*. Di notevole importanza sono i suoi lavoro cartografici, a cominciare dal già citato atlante marciano del 1436, che propone un'ordinata sintesi di tutto il sapere geografico del tempo, fino alla carta composta a Londra nel 1448, aggiornata quasi in tempo reale sulla base delle più recenti esplorazioni portoghesi lungo le coste atlantiche dell'Africa. L'invito rivolto a Bianco da Fra Mauro a collaborare alla composizione del suo mappamondo - che era stato commissionato al religioso dalla corona di Portogallo - testimonia non soltanto della sua perizia di cartografo, ma anche, tenuto conto dell'estrema precisione della carta di Londra, del fatto che Bianco doveva aver accesso a un canale di informazione assai efficace per quel che riguardava le navigazioni atlantiche dei portoghesi.

In una delle carte dell'atlante del 1436 Bianco segnava la presenza nel mezzo dell'Oceano Atlantico di alcune isole, fra le quali l'isola di *Antilia*, un'estensione di terra di notevoli dimensioni e di forma squadrata situata a grande distanza dalle coste europee. La presenza di tale annotazione geografica ha fatto molto discutere gli studiosi fin da quando, alla fine del XVIII secolo, l'erudito ed editore veneziano Vincenzo Formaleoni non la segnalò. Il dibattito che si accese su *Antilia*, se essa fosse o meno una precocissima indicazione dell'esistenza del continente americano, fu fin dal principio molto vivace, e la questione raggiunse il momento di maggior interesse nel 1836, anno della pubblicazione dell'*Examen critique* di Alexander von Humboldt.

In realtà l'isola di *Antilia* fa la sua prima comparsa in una carta nautica sottoscritta da Zuanne Pizzigano nel 1424, conservata oggi presso la James Ford Bell Library di Minneapolis.

Zuanne apparteneva con ogni probabilità a una famiglia forse veneziana nella quale si erano distinti, nella seconda metà del XIV secolo, Francesco e Domenico Pizzigano, autori di una carta datata 1367, di un atlante, sottoscritto dal solo Francesco, composto nel 1383, e di un'altra carta ad essi attribuibile, conservata al Museo Correr di Venezia. La tradizione di *Antilia*, fosse essa premonizione o meno dell'America, sembra perciò nascere e consolidarsi nell'ambiente dei cartografi veneziani della prima metà del Quattrocento.

Lo stesso Fra Mauro pone nel suo mappamondo, composto verso la metà del secolo, alcune didascalie di difficile interpretazione; due di queste, in particolare, sono situate nell'Oceano Atlantico. La prima, assai esplicita, avverte del fatto che molte altre isole in quella parte del mondo l'autore avrebbe voluto segnalare, ma che non ha potuto farlo per mancanza di spazio sulla carta. La seconda, che è insieme una riflessione e un avvertimento critico, mette in guardia il lettore, e gli ricorda che molte di più sono le cose che l'uomo ignora della natura di quante non siano quelle a lui note. In diversi punti dell'opera Fra Mauro riporta notizie e testimonianze riguardanti le regioni meno conosciute del mondo, e fa riferimento anche a quelle fino ad allora ignote. Ogni volta la sua argomentazione è assai prudente, ma in molti casi si allude a informazioni più o meno esplicite che trasmettono conoscenze sulla forma del mondo eccedenti il limite di quanto era allora comunemente noto. Scrive dunque Mauro: *Se ad alcuni sembrerà che io abbia annotato qui cose che non sono degne di essere credute, non le vagli con i soli strumenti dell'intelligenza, ma le ponga fra i segreti della natura. Questa infatti opera infinitamente, e quel che ne sappiamo è assai poco se confrontato con tutto ciò che ignoriamo. Le cose che noi conosciamo non le teniamo in grande stima, perché sono ormai certe e assodate, mentre a quelle che ci appaiono insolite non diamo credito, e ciò si verifica perché la natura eccede l'intelletto. E' perciò necessario che chi vuol comprendere prima creda, perché soltanto in questo modo potrà poi comprendere.*

L'annotazione è posta, come si è detto, nell'Atlantico, ma può ben riferirsi all'insieme dell'opera; nel mappamondo vi sono infatti alcuni dettagli che è difficile inserire nel filone delle conoscenze geografiche consolidate a quel tempo, primo fra tutti il dettaglio della forma dell'Africa. Non è infatti ancor oggi chiaro, a causa della mancanza di uno studio approfondito

e comparato, se la rappresentazione dell'Africa di Fra Mauro risponda a un principio di generale innovazione geografica, o se si tratti invece di un adattamento delle sue conoscenze a schemi cartografici che hanno la loro matrice nella cultura araba.

Anche senza dover tirare in ballo Ramusio e la notizia delle carte cinesi portate da Marco Polo e alle quali Fra Mauro si sarebbe ispirato, la forma generale del continente africano ricalca quella di molte carte arabe, a partire dalla carta di al-Idrisi della metà del XII secolo. Ma lo stesso religioso scrive anche di aver ricevuto informazioni assai credibili sulla geografia africana da parte di alcuni religiosi, forse copti, che avevano un'approfondita conoscenza di quelle regioni, mentre in un'altra didascalia dà notizia di navigazioni australi che si erano spinte ben oltre il limite dei confini geografici allora noti.

La questione rimane per il momento aperta, ed essa andrà considerata alla luce di quanto emerge dall'analisi della carta di Albertin di Virga, ovvero in un contesto di raffronto generale delle fonti cartografiche cristiano-latine, arabe e orientali. Resta ancora da dire che il convento di San Michele, nel quale Fra Mauro trascorse gran parte della sua vita, era un centro culturale di primaria importanza, ricco di una preziosa e ben fornita biblioteca alla quale facevano riferimento alcune delle personalità più in vista del mondo culturale veneziano, come ad esempio Francesco Barbaro. Il monastero divenne così un importante centro di diffusione di idee e notizie, e il mappamondo di Mauro è senza dubbio il frutto di quell'ambiente e di quelle relazioni.

Nella seconda metà del secolo incontriamo altri nomi di cartografi di notevole spicco. Fra essi, innanzitutto, Grazioso Benincasa, anconitano di nascita, che trascorse tuttavia all'incirca un trentennio a Venezia, componendo un grandissimo numero di carte e atlanti, tanto da far pensare a lui come al primo che fece della preparazione delle carte la propria professione principale. Nelle sue opere importante è soprattutto la documentazione tempestiva delle navigazioni portoghesi lungo le coste africane, navigazioni che vengono illustrate nel loro progressivo procedere verso Sud con grande puntualità e precisione.

Mercante e padrone di nave era invece Nicolò Fiorino, che incontriamo nel 1456 al comando di una nave naufragata a Lampedusa, il carico della quale fu posto sotto sequestro, per sospetto di contrabbando con gli arabi, da Pietro de Urrea, arcivescovo di Tarragona e

capitano generale della flotta pontificia. A bordo della nave si trovavano imbarcati alcuni patrizi veneziani, fra i quali Pietro da Mosto, probabilmente consanguineo dell'Alvise da Mosto che in quello stesso anno scopriva, a bordo di una nave di proprietà della corona portoghese, le Isole di Capo Verde.

Capitano di galere da mercato fu anche Nicolò Nicolai, che aveva navigato agli ordini di diversi esponenti del patriziato veneziano, da Pietro Loredan a Lorenzo Donà, da Lorenzo Moro a Stefano Contarini. Proprietario, nel 1460, di una nave da trasporto di medio tonnellaggio, fu probabilmente, dal 1468, ammiraglio del porto di Candia. La sua opera più importante, un atlante oggi conservato a Vienna, è stata erroneamente attribuita a Nicolò Pasqualini, fino a quando una più attenta lettura della sottoscrizione autografa non ha consentito di restituirlgliene la paternità.

Padrone di navi generalmente destinate al trasporto di balle di cotone dalla Siria era invece Cristoforo Soligo, come anche il suo omonimo, e forse membro della stessa famiglia, Zuan Soligo, detto "*a nave*". Essi sono autori di alcune carte che ci sono note soltanto dalle copie che nel 1489 ne fece Benedetto Pesina, quando egli compilò quella grande *summa* del sapere geografico e marinaresco dell'epoca che porta il nome convenzionale di Atlante Corner.

Il primo di essi, Cristoforo, compose una carta dell'Oceano Atlantico che descrive in modo assai dettagliato le Isole Azzorre, e tre carte che illustrano le esplorazioni portoghesi lungo la costa atlantica dell'Africa fino a Capo Santa Maria, a 13° e 25' di latitudine Sud, ovvero fino al termine temporale del 1483.

Benedetto Pesina (o Pessina) è l'autore dell'Atlante Corner, come accenavo prima; il codice dell'atlante, oggi conservato a Londra, è una delle più importanti compilazioni di questo genere arrivata fino a noi. L'opera raccoglie 35 carte copiate dagli originali di diversi autori, e comprende non soltanto carte composte nello stile tradizionale della cartografia nautica, bensì anche carte topografiche. Segue poi un lungo testo che riassume le tutte le principali nozioni della marineria dell'epoca e tutte le regole in vigore sulle navi veneziane.

La compilazione, che si conclude con un portolano del Mediterraneo, risulta essere la più ampia sintesi quattrocentesca delle conoscenze geografiche e del sapere marinaresco di quel tempo, e appare come una rassegna assai completa del lavoro di alcuni fra i più importanti cartografi attivi a Venezia nella seconda metà del secolo.

Appare evidente dalla breve rassegna fin qui presentata come il legame fra l'attività cartografica e l'appartenenza al ceto mercantile-marinaresco sia da considerarsi un dato certo - almeno per quel che riguarda il Quattrocento veneziano; gli autori di carte erano cioè, in molti casi, quegli stessi che se ne servivano poi durante la navigazione. E' perciò possibile affermare che le carte del mondo ebbero in questo periodo, a Venezia, un'origine e una destinazione da riferirsi prevalentemente a un preciso contesto, quello dell'attività marinaresca condotta da parte di esponenti di quel ceto mercantile borghese che va individuato come uno dei principali fattori di successo dell'economia e della società veneziana nel suo complesso.

Il mio proposito nel presentare qui a Toronto questa breve relazione era semplicemente quello di descrivere quali fossero le condizioni nelle quali Caboto poté con ogni probabilità trascorrere gli anni veneziani, che furono certamente decisivi per la sua formazione professionale e intellettuale. Il quadro che emerge dalle brevi note che vi ho presentato è quello di un ambiente in grande fermento - come l'epoca certamente richiedeva - e soprattutto aperto, almeno per quel che riguarda le conoscenze geografiche *tout court*, agli apporti di più svariata derivazione, da quelli della geografia scientifica di discendenza tolemaica a quelli dell'esperienza nautica diretta, a quelli ancora dell'elaborazione in certo senso "progettuale" di dati incerti e difficilmente controllabili, ma giudicati comunque utili alla formazione della conoscenza e dell'esperienza. L'ambiente ora descritto e le conoscenze geografiche che in esso circolavano erano l'espressione diretta di un ceto sociale al quale anche Giovanni Caboto, il futuro navigatore atlantico, appartenne.