

SIMONETTA CONTI

GLI AUTORI DI CARTE NAUTICHE

La cartografia nautica di tipo medievale è sempre stata, negli studi di storia della cartografia italiana, una delle branche maggiormente esplorate e quindi penso ai vecchi maestri come Roberto Almagià e Giuseppe Caraci e poi ancora Olinto Marinelli e altri, come il mio maestro, ancora vivente, Osvaldo Baldacci, che tanta attenzione vi hanno rivolto.

Gli archivi, le biblioteche pubbliche o private erano, e sono ancora, ricchissimi di questo tipo di manufatti e varie volte si è anche tentato, dal 1875 in poi, di creare delle catalogazioni a scheda, riguardanti la «cartografia nautica». Il primo esempio di questa catalogazione fu pubblicato in occasione del congresso del 1892 nel volume a cura di Pietro Amat di San Filippo e Gustavo Uzielli, edito dalla Società Geografica Italiana.

Cosa sono queste carte nautiche e a che cosa servono? Possiamo tranquillamente affermare che si tratti di carte tematiche, forse le prime che sono state realizzate, insieme con le carte itinerarie, sia di epoca romana che medievale.

Erano carte in pergamena, in uso sulle navi che solcavano il Mediterraneo e le coste europee ed africane che si affacciavano sull'Atlantico che, unitamente alla bussola e al portolano, aiutavano i nocchieri a non perdere le rotte. Per l'Europa il disegno delle terre emerse spesso riguardava anche il gruppo delle isole britanniche, mentre per l'Africa, in un primo momento il disegno costiero giungeva sino a Capo Bojador.

La carta più antica a noi pervenuta, almeno allo stato attuale di conoscenza, è la cosiddetta «Carta Pisana», anonima e non datata, ma ascrivibile a dopo il 1260. Possiamo datare con sicurezza a dopo il 1260 in quanto vi è segnata la città di Manfredonia, fondata da Manfredi, figlio di Federico II di Svevia, nel 1258, motivo per il quale si può affermare che Manfredonia è un termine *postquem* abbastanza sicuro. La carta è oggi conservata presso la Biblioteca Nazionale di Parigi e ridotta in cattive condizioni in quanto presenta una grossa spaccatura della pergamena, nella zona del Mar Nero. Il nome di «Pisana» le deriva dall'essere stata conservata a Pisa nel-

l'Archivio dei Cavalieri di Santo Stefano prima che dall'Italia giungesse in Francia. Non conosciamo documenti simili ed antecedenti, ma sicuramente furono disegnate altre carte del genere, dal momento che tutti gli studiosi ritengono che la Pisana sia il risultato dell'assemblaggio di due disegni distinti e leggermente differenti tra loro anche nella proiezione: uno del bacino occidentale, l'altro del bacino orientale del Mediterraneo, e mentre nelle carte nautiche posteriori troviamo un solo punto centrale con il segno del compasso, ossia il punto dal quale il cartografo centrava il disegno, nella Pisana i punti centrali sono due, il che vuole evidentemente dire due compassi e due disegni distinti, dove troviamo le rose dei venti principali. Essa comprende unicamente il bacino del Mediterraneo, del Mar Nero e una piccola parte delle coste al di là della Spagna, insieme ad un abbozzo molto erroneo della parte meridionale dell'Inghilterra.

Nasce, con ogni probabilità, in ambiente ligure/pisano ed è scritta con una toponomastica sicuramente italiana, anche se vi sono presenti esempi di dialettalismi che ci permettono di far risalire la sua origine all'ambito ligure-toscano ed alcuni toponimi liguri sono presenti soprattutto nel Nord Africa. La cosa non può apparire assolutamente anomala se si considera che era l'epoca della maggiore espansione delle Repubbliche Marinare, e che sia Pisa che Genova, in quel preciso momento storico, erano più importanti di Venezia.

La rosa dei venti è il motore della carta nautica, è il disegno da cui si parte per descrivere i rombi di vento, che altro non sono che le linee in diagonale che partono dalla prima rosa a otto venti per arrivare a 32 venti.

La rosa dei venti nasce in ambiente mediterraneo ed è di vecchissima data, in quanto già i greci e i romani la conoscevano e la adoperavano, ma con dei nomi di venti diversi dai termini che si adopereranno dal Medioevo fino al 1600, dal momento che i nomi che ancora oggi utilizziamo sono nati in epoca carolingia.

Quali sono i quattro venti essenziali? Il vento di Nord o Tramontana, il vento di Est o Levante, il vento di Sud o Austro e il vento di Ovest o Ponente. Nelle carte i venti vengono indicati con la lettera iniziale e quindi T per la Tramontana, A o M per il Mezzogiorno, P per il Ponente, mentre per il Levante non è mai scritta la L, ma si troverà sempre una croce. Questo sistema serviva per distinguerla dall'altro vento che inizia per L, ovverosia il Libeccio e anche perché il Levante, rivolto verso Gerusalemme e la Palestina, è rappresentato dal segno sacro della croce. Anche per la Tramontana non sempre si troverà la T; alle volte un giglio o un ago che si

identifica con l'ago della bussola che indica il Nord, quello magnetico e non quello geografico (solo più tardi si scoprirà, soprattutto nella navigazione atlantica, il problema della declinazione magnetica). Gli altri quattro venti principali sono: Nord-Est o Greco, il vento di Sud-Est o Scirocco (proveniente dall'area della Siria), Sud-Ovest o Libeccio, che però nelle carte di laboratorio iberico prende il nome di Garbino o Africino, e Nord-Ovest o Maestro o Maestrale.

Questi otto venti descrivono una circonferenza divisa in quattro angoli di novanta gradi, a loro volta tagliati dalle bisettrici di quarantacinque gradi e, quindi, Greco, Scirocco, Libeccio e Maestro saranno venti di 45 gradi.

Un vento di 45 gradi è però un vento principale e il navigante non poteva sempre basarsi su questi venti principali. E allora che cosa si fece? L'angolo di 45 gradi venne tagliato dalla bisettrice in un angolo di 22 gradi e 30 primi, o mezzo vento, e di lì sempre procedendo con la divisione dell'angolo sino alla quarta di vento, la mezza quarta e la quartina, disegnando una rosa di 32 rombi di vento. Queste enormi rose iniziarono a fare la loro comparsa dalla fine del '400, sino al momento della scomparsa della cartografia nautica a rombi di vento, e anche quando ormai questa produzione era riservata ai cimeli di biblioteca.

In molti scritti, soprattutto di autori anglosassoni, anziché trovare l'espressione «carta nautica», si legge il termine di «carta portolanica» e il termine portolano serve ad indicare sia la carta nautica, che il portolano propriamente detto. In Italia per portolano si intende il libro che affianca la carta nautica, che è un trattato in cui vengono descritte tutte le coste del Mediterraneo, dell'Africa, del Nord Africa, della Spagna, con tutte le diciture che servono ai naviganti (esempio: «dal porto di Genova al porto di Savona, 30 miglia ecc. ecc. a seconda della direzione del vento, quindi virando per Libeccio o per Maestro» e poi indicazioni sulla profondità dei porti, informazioni sull'ancoraggio, se vi erano delle fonti d'acqua vicine, ecc.).

Se noi ancora oggi confrontiamo soprattutto la parte occidentale del Mediterraneo della carta Pisana con le carte attuali, vediamo che c'è uno scarto di pochissimo, mentre per la parte orientale, lo scarto è maggiore. A questo punto subentra il concetto di declinazione magnetica, che verrà affrontato dai naviganti in particolar modo quando inizieranno i grandi viaggi transoceanici. Ma che cos'è la declinazione magnetica?

Sulla circonferenza della bussola dove sono segnati i venti è stato fissato, qualche secolo fa, un ago calamitato. La punta calamitata guarda verso

il Nord, il Nord magnetico; l'angolo compreso tra la direzione del Nord geografico e la direzione del Nord magnetico è l'angolo di declinazione magnetica, che serve per tenere la rotta, altrimenti si seguirebbe soltanto il Nord magnetico non tenendo conto di quello geografico. Bisogna però tenere presente che l'angolo di declinazione magnetica non è sempre uguale, ma seguendo il magnetismo terrestre varia di epoca in epoca e da luogo a luogo. A tal proposito, sulla legenda delle tavolette dell'I.G.M. è sempre segnato l'angolo di declinazione magnetica.

La prima nota di questa deviazione dell'ago della bussola, non verso il Nord geografico, ma verso il Nord magnetico, quindi non verso la Stella Polare, ma verso le guardie dell'Orsa Minore (le due stelline che sono vicine alla Stella Polare si chiamano Guardie), la troviamo nel giornale di bordo di Cristoforo Colombo nel 1492, poiché navigando in pieno Atlantico si era accorto che l'ago della bussola non segnava più il Nord, ma *grecheggjava*, andava cioè verso il quadrante del vento di Greco.

Per le carte nautiche, è estremamente importante il problema degli anonimi, in quanto oltre il 60% di tutto il patrimonio di cartografia nautica esistente, non soltanto in Italia, ma nel mondo, è composto di carte anonime. Questi anonimi si cerca in qualche modo, mediante alcune spie euristiche, di ricondurli a una famiglia o ad un laboratorio.

Nascendo le carte nautiche nel Mediterraneo, sul quale si affacciava un insieme di popoli che si incrociavano e che avevano in comune anche una lingua (la lingua franca dei marinai) - per cui le esperienze genovesi passavano ai pisani, quelle dei pisani agli amalfitani, così come le esperienze degli arabi erano passate a tutti - non possiamo parlare di una scuola propriamente detta. Esistono dei laboratori i cui principali rappresentanti non erano sempre fissi in una località, ma si spostavano per esigenze soprattutto economiche.

Importanti furono i laboratori di Genova, di Venezia, di Ancona, di Napoli, di Messina e di Livorno, che superò Genova in un certo periodo della sua vita per la produzione di carte nautiche. A Livorno venne edito il primo atlante nautico italiano a latitudini crescenti, eseguito secondo le coordinate di Mercatore. Quest'atlante è l'*Arcano del Mare* di Robert Dudley, un inglese trasferitosi per motivi personali nel Granducato di Toscana, molto ben accolto dal Granduca e che costruì per la marina medicea questo atlante che copre tutto il mondo allora conosciuto.

Ritornando però alla primitiva cartografia nautica bisogna chiedersi se sono nati prima i laboratori genovesi o quelli maiorchini?

Come datazione, indubbiamente sono nati prima i laboratori genovesi. Il primo genovese che firmò le carte - ma lavorava a Venezia - fu Pietro Visconte. Egli firmò la prima carta nel 1311, mentre la prima carta firmata maiorchina è del 1339. Ma quello che interessa della diversità di queste due scuole o laboratori non è tanto la datazione, quanto le differenze che si riscontrano tra i manufatti dei due laboratori. Infatti le carte più antiche che abbiamo, la anonima Pisana e l'anonima Cortonese, sono carte essenziali, quindi hanno soltanto il disegno della linea di costa, i toponimi, le linee di corsa, i rombi di vento, ma non presentano all'interno delle terre emerse, nessun disegno. Le carte maiorchine invece hanno un ornato, e molto vistoso, perché non prendono in visione soltanto quello che è il mare, ma anche le terre emerse. Le carte anonime, quindi, quando presentano alcuni elementi caratteristici, facilmente riconoscibili, si possono tranquillamente attribuire, almeno per il '300 e il '400, a scuole o laboratori provenienti da Maiorca, o comunque ad autori addottoratisi a Maiorca.

Quali sono questi elementi?

- 1) La «carena dell'Atlante», una specie di serpentone, normalmente dipinto in verde, che dovrebbe indicare il confine tra il Sahara e le terre dell'Africa nera e che verso l'Egitto si biforca in due o tre rami e sta ad indicare delle alture più o meno immaginarie.
- 2) In Europa, invece, il disegno caratteristico è la linea Danubio-Don, che è il cosiddetto «fiume in catena», una linea che forma una serie di laghetti all'interno dei quali ci sono tre città.
- 3) La forma caratteristica della Penisola Scandinava, in cui c'è un rettangolo sempre in marrone, che sta a delimitare l'orografia.
- 4) La catena delle Alpi che, insieme con il Massiccio Centrale, forma una specie di «T» rovesciata.

Si tratta di carte molto particolari piene di nozioni che arrivano dai vecchi mappamondi medioevali, insieme a nozioni di storia sacra, riguardante i paesi che s'intende far figurare in quel preciso momento storico. Queste carte sono in realtà una specie di *summa* del sapere geografico dell'epoca e questo lo si nota in modo sorprendente soprattutto nell'*Atlante Catalano* del 1375, conservato a Parigi.

Un altro problema delle carte nautiche, anche quelle firmate, riguarda gli autori, in quanto di molti di loro spesso conosciamo solo il cogno-

me, ma null'altro, se non quello che il cartografo stesso ci dice nella legenda della carta.

Sul collo o sotto il collo della pergamena, la maggior parte di coloro che si firmano mettono il nome, il cognome, spesso la città di provenienza, l'anno in cui hanno disegnato la carta, e in alcuni casi sporadici persino il giorno e il mese.

Su molti cartografi non abbiamo trovato assolutamente alcuna notizia biografica, motivo per cui noi conosciamo solo il nome, cognome, anno, più o meno, gli anni in cui questi lavorano, ma non sappiamo null'altro, ed è questo il motivo che ci induce a chiedere sempre più spesso l'ausilio degli archivisti, gli unici che attraverso la lettura dei documenti, soprattutto quelli notarili, possono aiutarci a formare un quadro, il più esatto possibile, degli autori di carte nautiche.

Pietro Visconte è uno di questi esempi: egli era genovese, ma operava a Venezia. Poi troviamo un Perrino Visconte, ma ignoriamo se si tratti del figlio o di lui stesso che si firma con un diminutivo. Ancora non lo sappiamo! Questo è un grosso problema per chiunque debba catalogare carte ed inserirle nella prospettiva storica del loro tempo, ma anche di compilare una biografia dei loro autori.

I Maggiolo hanno la fortuna di essere la famiglia che ha lasciato più documenti di archivio. Sappiamo che il capostipite era Vesconte, poi il figlio, il nipote, tutti registrati presso l'Archivio di Stato di Genova. Di Vesconte Maggiolo sappiamo che era nato a Genova, che si trasferì a Napoli presso la corte del Viceré, che sposò una napoletana e che nel 1519 venne chiamato a Genova per diventare il cartografo ufficiale della Repubblica.

Dei Benincasa, e dei Freducci di Ancona non sappiamo tutto, sappiamo che ne esistettero almeno tre, ma non in che rapporto di parentela fossero tra di loro e altrettanto vale per Pietro e Jacopo Russo.

Gli Olives, nati a Maiorca, ma trasferitisi ben presto in Italia, formarono una dinastia che arrivò sino al 1673, anno dell'ultima carta nautica disegnata nel laboratorio messinese. Di due di loro conosciamo il grado di parentela, in quanto Domingo Olives si dice figlio del maestro Jaume e Joan Riczo Oliva si dice figlio del maestro Domingo. Ci sfugge invece completamente la relazione tra Jaume Olives e Bartolomeo Olives, che lavorarono nello stesso periodo, spesso nella stessa città, e venivano tutti e due da Maiorca. Uno si stabilì a Messina, in Sicilia, e dalle legende delle sue opere sappiamo che aveva lavorato anche a Venezia e a Malta, ma manca la cor-

relazione con l'altro della famiglia, che utilizzava più o meno le stesse tecniche. Si suppone che fossero fratelli perché gli anni di vita e di lavoro più o meno sono quelli, però per il momento si tratta solo di una supposizione. Poi c'è Joan Riczo, figlio di Domingo. Quasi nello stesso lasso di tempo operarono Joan Riczo e Joannes, ambedue stesso cognome, stessi laboratori, medesimo stile. Non può evidentemente trattarsi di un'unica persona, perché non potrebbe aver lavorato per circa ottant'anni, ma necessariamente deve esservi una correlazione. Potrebbe, ad esempio, essere stato un cugino, un fratello più piccolo, non lo sappiamo. Per Joannes, il più importante della famiglia, sappiamo che lavorò a Messina, a Napoli, a Livorno e a Marsiglia.

Questi cartografi erano in comunicazione tra loro e lo sappiamo, tra le altre cose, da Bartolomeo Crescenzo, ammiraglio della flotta pontificia, che nella sua opera *Nautica Mediterranea* racconta di aver discusso con *Olivier maiorchino* a Messina, ma non dice con quale degli Olives abbia discusso. Lo possiamo solo immaginare in base alla data, ma si tratta come al solito di supposizioni e comunque sono due i cartografi della famiglia Olives-Oliva con i quali potrebbe avere avuto relazione: Bartolomé e Joannes. Siamo quasi in un clima di spionaggio, perché oltretutto questi personaggi spesso non esercitavano solo il mestiere di cartografo, ma venendo in possesso di notizie, alle volte abbastanza importanti e segrete, operavano anche come informatori. Non per niente Bartolomé Olives lavorava nell'*Armada* (flotta) imperiale a Messina, rivestendo quasi sicuramente il ruolo di cartografo ufficiale dell'*Armada*, la stessa della battaglia di Lepanto.

La data fatidica del 1492 segnò un cambiamento, con il quale il mondo, non fu più soltanto ristretto all'Europa, ma si allargò verso le Americhe e quindi i laboratori cartografici e i cartografi dovettero modificare i loro schemi, i loro stili, seguendo le notizie che arrivavano attraverso i marinai che dall'America tornavano.

La prima carta del mondo conosciuto, compresa l'America, è il planisfero di Juan de La Cosa, realizzato nel 1501 nel porto di Santa Maria in Spagna. Planisfero o mappamondo non sono termini precisi per indicare questo tipo di carte, in quanto queste sono carte piane, a rombi di vento, e disegnate con una proiezione che, mano a mano che si procede nell'Atlantico, verso l'America, presenta delle grosse distorsioni.

Verso la fine '400 e inizio '500 iniziò ad apparire un elemento che nelle carte nautiche medievali a rombi di vento non esisteva, che è la scala

delle latitudini. La scala delle latitudini ovviamente divenne sempre più importante man mano che si procedette all'esplorazione del nuovo mondo.

Verso la metà del XVI secolo, in alcune di queste carte, sia spagnole che italiane e francesi, è disegnata una doppia scala delle latitudini. Dal momento che, mano a mano che si procede verso Nord la proiezione piana a rombi di vento faceva compiere dei notevoli errori al cartografo e al pilota, si era ovviato all'inconveniente costruendo dall'altezza di Terranova un'altra scala delle latitudini, disegnata, rispetto alla principale, con una determinata angolazione, che aiutava il pilota a mantenere la rotta. A seguito di questa doppia scala delle latitudini, un matematico olandese, Gerardo Kremer, latinizzato in Mercatore, costruì una proiezione cilindrica, a latitudini crescenti, mediante la quale i piloti ben potevano mantenere una rotta, evitando di deviare dal punto prefissato di arrivo.

Che cos'è la rotta? La rotta è la direzione che deve seguire qualsiasi soggetto viaggiante da un punto all'altro del globo. La rotta non è una linea piana, ma una complessa linea spirale a doppia curvatura (lossodromia) e seguire una doppia curva sulle vecchie carte piane a rombi di vento poteva far compiere al nocchiero degli enormi errori.

Cosa fece Mercatore? Egli utilizzò una proiezione classificata come convenzionale. Si tratta di una proiezione cilindrica di sviluppo, considerata «diretta» perché l'asse terrestre coincide con l'asse del cilindro. Questa è una carta detta isogona, una carta quindi in cui la rotta, che è il vettore, taglia gli angoli esattamente come nella realtà.

Ma quali angoli taglia? Taglia gli angoli che qualsiasi vettore forma nella realtà sul reticolato geografico. Inventando questa carta a latitudini crescenti finalmente i naviganti riuscirono effettivamente, con una buona approssimazione, ad arrivare da un continente all'altro nel punto voluto.

Nel vecchio Mediterraneo gli studi erano rimasti indietro e si riscontrava una discrepanza tra i gradi di latitudine delle varie città e la carta. Ad esempio, noi vediamo che alcune località sono messe tutte sulla stessa latitudine, mentre ben 4 o 5 gradi di latitudine separano le une dalle altre, ma il nocchiero, con la sua esperienza, non sbagliava.

Il primo ad accorgersi ed a quantificare l'errore segnalandolo nella *Nautica Mediterranea* fu Bartolomeo Crescenzo. Nel 1602 editò questo volume che, oltre ad essere un manuale per l'esatta navigazione e a descrivere come si disegnava una carta, faceva notare che le carte in uso nel Mediterraneo erano totalmente sbagliate, soprattutto mano a mano che prendevano in esame il Mediterraneo orientale, la Turchia, il Mar Nero e Ci-

pro, poiché l'angolazione data al Mediterraneo sulle carte non corrispondeva a quella reale. Egli produsse una carta più esatta di quelle allora in uso, e dopo di lui furono tre o quattro gli autori che tentarono di modificare la carta nautica piana a rombi di vento, rendendola più pratica per la navigazione, anche se ormai quel tipo di cartografia aveva esaurito quello che era stato il suo compito, motivo che ne fece da quel momento in avanti un oggetto da biblioteca.

La carta nautica veniva disegnata su pergamena, tenuta sulle navi arrotolata e legata ad un cilindro di legno: un tipo di sistemazione mantenuto nel tempo, anche quando serviva da oggetto da biblioteca. Quando il cartografo iniziava a disegnare, sulla pergamena veniva posto un foglio di carta con dei piccoli fori, su questi fori veniva passata della terra in modo che, una volta tolto il foglio, sotto restassero disegnati dei puntini che erano il tracciato della linea di costa. La linea di costa veniva successivamente ridisegnata con il pennino e da lì si procedeva sino al completamento della carta. Queste carte presentano una quadrettatura che però non è una vera e propria quadrettatura. Veniva apposta successivamente quindi non è precedente al disegno della linea di costa, ma susseguente e in realtà è costituita dalla direzione dei rombi di vento che si intersecano fra di loro.

La tipica carta maiorchina, è ricca di decorazioni in cui ci possono essere animali, uomini, ecc. In Nord Africa si trovano struzzi, leoni, cammelli, dromedari e, caratteristico, è il disegno delle tende sotto la carena dell'Atlante. Le tende indicano delle popolazioni nomadi. Poi ci sono i simboli delle bandiere, quelle degli stati nazionali dell'epoca.

In Spagna in questo periodo si troverà più di una bandiera nazionale, dal momento che la *reconquista* non era ancora terminata e la nazione era divisa nei quattro regni principali di León, Castiglia, Aragona e Catalogna. Il triangolo verde posto a sud, in Andalusia, sta ad indicare il Regno moro di Granata, così come in Italia l'importanza maggiore viene data alla simbologia delle due principali Repubbliche marinare di Genova, con la Lanterna, e di Venezia, con il bacino di San Marco.

Le bandiere iniziarono ad avere un'importanza sempre crescente nel '500, in quanto stavano ad indicare, con la colonizzazione dell'America, i territori in possesso degli stati europei. Si trovano le bandiere portoghesi sul Brasile, quella spagnola su tre quarti dell'America centro-meridionale.

La linea di costa del Nord Europa risulta essere molto diversa da quella reale, così come spesso è mal disegnata l'Inghilterra. Tra l'Inghilterra

propriamente detta e la Scozia il più delle volte, in special modo nella cartografia dal 1300 al 1500, si trova uno stretto, come se si trattasse di due terre distinte e divise: è probabilmente la vecchia idea del famoso *Vallum Antonini*, di epoca romana, che divideva amministrativamente e militarmente la Scozia dall'Inghilterra.

Dopo il '400 nelle carte un ponte attraversava questa specie di stretto e mette in comunicazione le due nazioni, mentre la forma dell'Inghilterra e dell'Irlanda rimarranno errate per moltissimo tempo. Nel '500 cominceranno a modificarsi le loro immagini, divenendo sempre più prossime alla realtà.

Queste carte avevano una funzione immediatamente visiva per conoscere quale fosse la situazione politica delle aree prese in considerazione.

Sulle coste africane colonizzate dai portoghesi si trovano tutta una serie di toponimi regionali che sono i toponimi odierni, per cui queste carte possono anche servire per risalire, all'indietro, a quella che era la lingua usata all'epoca.

Molto importante risulta nella cartografia nautica il bacino dell'Adriatico. Dal '300 in poi viene spesso disegnato singolarmente e questo fatto dimostra quale fosse per i naviganti l'importanza di questo tratto di mare. Il bacino dell'Adriatico era importante soprattutto per Venezia, che dominava l'area e aveva bisogno che fosse cartografato in maniera capillare.

Se si mettono a confronto le carte dell'Adriatico dal 1400 a tutto il 1600 si riscontra una notevole diversità tra i vari autori e, in alcuni casi, delle notevoli distorsioni

La bandierina con la mezza luna indica che era un territorio soggetto al sultano di Costantinopoli, però in alcune carte non si troverà la bandiera, ma la pantofola, oppure qualcosa colorata in verde perché il verde è il colore del profeta.

Il planisfero del 1529 di Diego Riberiro, che racchiude tutto il mondo conosciuto (era già stato compiuto il viaggio di Magellano), è uno stupendo esempio dell'abilità tecnica cui si era giunti nell'arte cartografica. L'Africa ha un disegno quasi perfetto in quanto le coste africane occidentali erano state tutte rilevate dal 1487, anno in cui Bartolomeo Diaz era arrivato al Capo di Buona Speranza e, successivamente al viaggio di Vasco da Gama, anche il resto del tracciato delle coste dell'Africa era stato terminato mentre, se si guarda al continente sudamericano, si vedrà

che la parte orientale è cartografata seguendo il reale disegno costiero, mentre la costa occidentale ancora non è ben delineata. Infatti tutta la costa dalla Colombia al Cile verrà completata dopo le spedizioni di Pizarro, Almagro e Valdivia.

Questi planisferi del '500 sono ricchissimi di nozioni e anch'essi sono una specie di summa geografica dell'epoca.

Battista Agnese, cartografo molto produttivo, realizzò atlanti. La sua caratteristica era quella di produrre atlanti che spesso erano dedicati a personalità illustri.

Si tratta di atlanti con un numero molto elevato di tavole, i cui si può notare un'enorme diversità di disegno tra vecchio e nuovo mondo. Al contrario di ciò che si vede nel Ribeiro, in cui si nota una forma abbastanza precisa per l'Africa, così come per l'India, un disegno ancora tolemaico è quello dell'Agnese per il vecchio mondo, mentre una grande differenza, dovuta con ogni probabilità alla scarsità di informazioni ricevute, la si nota tra Sud e Nord America e tra costa occidentale e orientale. Per il Nord America è visibile tutto il Messico, già scoperto da anni, con il disegno di Città del Messico, per il resto la costa occidentale del Nord America è completamente sconosciuta. Sulle carte di Battista Agnese si vedono due linee importanti che stanno ad indicare due rotte particolari. Una linea in color blu dalla Spagna, attraversando l'oceano Atlantico, passa per lo stretto di Magellano, giunge alle Filippine e circumnavigando l'Africa torna alla Spagna. È ovvio trattarsi della prima circumnavigazione del globo effettuata da Magellano tra il 1519 e il 1522. La seconda che, dalla Spagna, arriva fino all'alto Perù, indica la *Ruta de la Plata* (via dell'argento) ed è la via seguita dagli spagnoli per arrivare in Perù, caricare il prezioso metallo e ritornare in patria. La crescita del continente andrà di pari passo nella cartografia con le scoperte geografiche che si avvicendavano, così in Messico si possono notare sia la penisola dello Yucatan, sia quella della bassa California, dapprima diseguate come isole e pochi anni dopo come penisole e moltissimi altri potrebbero essere gli esempi.

Sin dal XIV secolo la cartografia ha segnato in un modo che rimarrà indelebile, sino alla fine della cartografia a rombi di vento, il Mar Rosso.

Tra i molti laboratori che si succedettero in Sicilia spicca quello di Joan Martines. Il cognome è sicuramente di origine iberica, ma con la grande quantità di spagnoli trasferitisi in Sicilia non possiamo evidentemente sapere se si trattasse di un cartografo spagnolo o di ascendenza iberica.

rica. Sempre in Sicilia era presente il laboratorio Olives-Oliva-Caloiro et Oliva. In generale non si tratta di carte che presentano delle innovazioni, tranne che in due atlanti di Joannes Oliva ed in una carta a firma di Placido Caloiro et Oliva, dove assistiamo a dei tentativi per rendere questo tipo di cartografia, ormai veramente obsoleta, ancora utilizzabile per lo scopo per il quale era nata molti secoli prima. Questi autori presentano anche un'altra peculiarità. In alcune delle loro opere è stata disegnata una piccola circonferenza contenente tutto il mondo conosciuto. Si tratta di un espediente comparso già in alcune opere di Vesconte Maggiolo.

Negli atlanti a più fogli ed illustranti tutto il mondo conosciuto una particolare importanza viene data ai disegni delle maggiori isole del Mediterraneo, quasi che gli stessi atlanti inglobassero dei piccoli Isolari.

Gli ultimi periodi della cartografia nautica a rombi di vento sono ormai caratterizzati da manufatti che più nulla hanno da poter dare alla scientificità, ma servono solo come abbellimento di biblioteche e al collezionismo di amatori del genere.

Domanda. All'interno delle carte nautiche emerge l'ideologia del cartografo?

Risposta. No. Quasi mai, perché questi cartografi non hanno un'ideologia, sono al servizio del committente della carta e si limitano a trascrivere quella che è la realtà delle terre che loro disegnano. Anche se da parte di alcuni colleghi si è voluta vedere un'ideologia geopolitica, basata sulle bandiere degli stati europei che abbelliscono la carta medesima, penso che in realtà le stesse bandiere servano solo per significare il possesso dei territori ove garriscono.

Domanda. Il problema è più forte con l'Oceano Atlantico o con l'Oceano Indiano?

Risposta. Importante per tutti e due, ma sicuramente risolto ben presto dalle diplomazie europee. Per la spartizione delle Americhe vi era stato il Trattato di Tordesillas ratificato da Spagna e Portogallo, ma che lasciava libere le altre due potenze più importanti, quali la Francia e l'Inghilterra, di insidiare i primati iberici per le terre che mano a mano venivano scoperte in oriente. In un primo momento il problema fu risolto da Carlo V con la vendita ai portoghesi delle isole Molucche e il mantenimento alla Spagna dell'arcipelago delle Filippine. Verso la metà del XVII secolo buona parte del vastissimo complesso di isole del Pacifico e dell'Indiano, già scoperte e visitate dagli spagnoli, passarono agli olandesi della Compagnia delle Indie e si può affermare che

quei tratti di mare erano divenuti quasi completamente olandesi. Questo primato durerà sino all'ascesa dell'Inghilterra quale potenza marinara incontrastata.

Domanda. Esistono cartografi ebrei?

Risposta. Ci sono cartografi ebrei e tra questi basta ricordare Jafuda Cresques e Jehuda Ben Zara. Per tutto il lungo periodo medievale, al di là dei momenti di lotta e tensione tra popolazioni di religioni diverse, lungo le sponde del Mediterraneo operarono uomini cristiani, ebrei e musulmani senza problemi. D'altronde esistono pensatori, filosofi e scienziati arabi e ebrei e non si può dimenticare che, fino alla riscoperta di Tolomeo in greco alla fine del Trecento, lo si conosceva solo mediato dalla cultura araba ed altrettanto succedeva per Aristotele. Il Mediterraneo non ha mai diviso le popolazioni che vivono sulle sue rive e lo scontro più importante è quello che si determina con la battaglia di Lepanto.