

UNO “SPECCHIO DEL MARE” STAMPATO NEL 1664. IL MEDITERRANEO SECONDO FRANCESCO MARIA LEVANTO.

MICHELE CASTELNOVI

ABSTRACT

Uno “Specchio del mare” stampato nel 1664. Il Mediterraneo secondo Francesco Maria Levanto. Nella cartografia marittima di produzione inglese e olandese è molto frequente l’espressione “specchio” nei titoli di testi portolanici o atlanti di mappe. In ambito italiano la prima opera con questo titolo è del cartografo ligure Francesco Maria Levanto. Sotto diversi aspetti quest’opera propone al pubblico italiano tecniche e tradizioni nordiche molto innovative (persino troppo), tra cui la stampa dei profili delle coste.

A “Mirror of the Sea” printed in 1664. The Mediterranean according to Francesco Maria Levanto. In English and Dutch maritime cartography is very often the term “Mirror” or “Spiegel” for pilot textbooks or atlases of maps. In the Italian context, the ligurian cartographer Francesco Maria Levanto was the first to use this word as title. In many ways his work proposes to the Italian audience very innovative techniques and northern traditions, including printed profiles of the coast.

* * *

Nella tradizione delle marinerie “nordiche” (prima olandesi e inglesi, poi francesi) nella prima età moderna si adoperava l’espressione “specchio del mare” per indicare carte nautiche e testi portolanici in grado di restituire al lettore l’immagine dello spazio rappresentato, come uno specchio.¹

Un singolare cartografo di origine ligure², Francesco Maria Levanto, capitano di mare, mercante ma anche ambasciatore della Repubblica di Genova presso la corte di Istanbul (PASTINE 1952, in particolare pp. 178-185), adopera per primo questa espressione in lingua italiana. Nel 1664 infatti Levanto stampa a proprie spese il volume di carte nautiche e testi portolanici relativo al Mediterraneo: nelle sue intenzioni, si tratta di un modo per saggiare la ricezione del pubblico di lingua italiana, per verificare se fosse opportuno procedere con altri due volumi dedicati alle altre regioni marittime. Com’è noto, la vicenda editoriale di quest’opera conferma che il pubblico italofono di allora non era ancora pronto per un prodotto di questo tipo.

L’opera non nasce dal nulla. Levanto – di cui sono conservate a Genova alcune carte nautiche manoscritte del tutto coerenti con la tradizione grafica mediterranea – aveva compiuto un apposito soggiorno ad Amsterdam ed aveva acquistato le lastre di rame incise da un editore olandese: come risulta dalla lettera di supplica al Senato per ottenere un privilegio quindicinale contro i plagii, lettera oggi conservata presso l’Archivio di Stato di Genova.

“Havendo il Capitano Francesco Maria Levanto con fatica di qualch’anno, e molto suo dispendio dato alla luce un libro utilissimo, e necessario alla navigazione [...] il tutto in numero di 780 figure in circa e 25 carte marittime in ramo reale, le quali stampe ha fatto intagliare in Amsterdam, ove è passato espressamente, acciò fussero fatte, sotto la sua assistenza, che è stata di 11 mesi, et all’ultimo inviate per via di terra [...]”³

Questo documento illustra sulla prassi concretamente utilizzata per la realizzazione del volume: mancano alcuni dettagli, ritenuti ininfluenti ai fini della supplica, ma che caratterizzano le carte contenute nell’opera, come la presenza di molte scale riferite alle unità di misura di molte nazioni ma soprattutto olandesi; e la non occasionale occorrenza di singoli toponimi o di legende ancora scritte in olandese (v. *infra*), avendo trascurato di correggere la lastra originale. Questa confessione lo rende meno interessante dal punto di vista della storia dei progressi originali della scienza cartografica. Ma allo stesso tempo lo rende un personaggio chiave per la storia della condivisione della conoscenza geografica, in quanto la traduzione di opere già esistenti ci testimonia un atteggiamento di umiltà, curiosità, capacità di accogliere quanto di meglio viene prodotto dai contemporanei.

L’opera di Francesco Maria Levanto appare essere importante per la diffusione presso gli italiani (seguita poi dal buon successo editoriale della *Face del mare* di Voght del 1695, quasi trenta anni dopo) della cartografia e dei profili costieri di matrice olandese, anche se la sua importanza era maggiore nel Seicento che non tra gli storici della cartografia Otto-Novecenteschi. Il Coronelli ritenne tanto importante quest’opera da curarne una riedizione nel 1698. Anche ammettendo che fosse soltanto una speculazione editoriale per risparmiare riutilizzando testo e carte già pronti, bisogna riconoscere che questa riedizione dimostra comunque un qualche interesse da parte del pubblico.

La produzione di carte nautiche manoscritte, com’è noto, continua non soltanto nel Seicento a Napoli (ASTENGO 2000, CONTI 2001), Venezia (BIADENE 1990; TONINI-LUCCHI 2001) e ancora la Liguria come aree di maggiore attività: si consideri almeno la produzione del “chirurgico” monegasco Gio. Francesco Monno (1630), già oggetto di studi da parte di ANDRIANI (1917 e 1918) e poi di ASTENGO (2000); per non dire del *Portolano* di Giuseppe Granara del 1610, e di altri manoscritti conservati in Liguria (DESIMONI 1875). La produzione manoscritta non era abbandonata ancora nel Settecento, come dimostra la produzione del ligure Guglielmo Saetone; per tacere delle campagne di rilevamento nautico – sempre in forma manoscritta – svolte dall’Istituto Idrografico della Marina alla fine dell’Ottocento (ad esempio LUCIFERO 1893: ringrazio la dott.ssa Presciuttini della Biblioteca dell’Istituto Idrografico della Marina di Genova per la gentile segnalazione).

Rispetto alla tradizione, Levanto propone numerose innovazioni, tratte dalla diversa cultura della comunicazione olandese. Non intendo limitare l’esempio alla

sola cartografia: gli olandesi del *gouden eeuw*, del secolo d'oro, pongono la comunicazione visiva sopra ogni altra cosa: pittura, botanica, anatomia. Protestanti, o cattolici fortemente influenzati dalla concorrenza protestante, gli olandesi leggono, spesso in silenzio, in contrasto con la tradizione medievale di leggere ad alta voce, quasi di enunciare (ZUMTHOR 1990): una prassi che rende la lettura medievale un qualcosa di collettivo, di corale; dove l'interpretazione della calligrafia da interpretare fa parte di un complessivo processo di rielaborazione del testo che richiede una partecipazione continua del lettore e del pubblico uditore. Invece nell'età moderna si diffonde la lettura silenziosa, quasi meditativa, che necessita di caratteri stampati il più possibile nitidi: anche per questo motivo tendono a poco a poco a diminuire fino a scomparire le abbreviazioni (note tironiane), gradite invece a chi leggeva ad alta voce. Nell'educazione scolastica si insegnava appunto bella calligrafia per consentire al lettore un silenzio meditativo, attraverso l'uniformità del tratto (CENCETTI 1997, p. 306); tranne che in Italia, dove ancora oggi si preferisce che la calligrafia esprima la geniale ed unica identità personale, sia pure a danno della leggibilità (proseguendo inconsapevolmente la tradizione della scrittura mercantesca, a volte criptica come un cifrario). Così, per i "nordici", il libro di preferenza è quasi sempre stampato, non manoscritto. Il pubblico olandese ha bisogno di vedere le coste, chiede che si vedano i profili verticali che il pubblico mediterraneo non ha mai domandato. Gli autori, gli editori, rispondono a questa domanda offrendo come garanzia di attendibilità al lettore la propria personale esperienza e il contatto con la migliore e più veridica testimonianza di altri; ma – come segno tangibile dell'innovazione in corso – propongono sempre al lettore di contribuire con le proprie osservazioni, promettendo di inserirle nelle edizioni successive. Non credo si trattasse solo di promozione del marketing. L'autore di manoscritti non aveva nessuna possibilità di correggere il testo manoscritto: ogni copia era diversa, e non solo sarebbe stato difficile identificare la pagina, il brano, la riga da correggere (elemento banale ma ahimè talvolta trascurato da alcuni storici che scrivono che i portolani medievali erano come gli attuali), ma soprattutto sarebbe stato impossibile discernere se l'errore (lo scoglio ad est del faro si trova invece ad ovest) fosse stato da imputare all'autore o piuttosto al copista.

Come abbiamo detto, Levanto non si limitava a riutilizzare le lastre di rame già incise in Olanda, ma aveva già dato prova come disegnatore nei canoni della tradizione manoscritta, come documentano le carte ancora oggi conservate presso l'Archivio privato della famiglia Durazzo. La sua scommessa era quella di adeguare la cartografia in lingua italiana ai più moderni standard del mercato europeo: come ripete più volte nell'*Introduzione*, egli ha concepito questo volume come "prima parte" (ecco spiegato il titolo) di un'opera in tre volumi in grado di coprire tutti i continenti: il primo volume come esperimento, per saggiare la risposta del pubblico. Sappiamo invece che l'opera ebbe scarsissimo successo.

Sarebbe davvero troppo superficiale immaginare di dedurre dall'insuccesso editoriale del capitano Levanto una generale crisi del mercato cartografico. Al contrario, occorre inquadrare quel fallimento nell'ambito di un mercato ancora molto favorevole all'acquisto di produzione manoscritta, come dimostrano non solo le carte disegnate proprio da Levanto tra il 1661 ed il 1663 acquistate dal marchese Durazzo a Genova, ma anche le pregiate collezioni raccolte (certo non per gusto antiquario) da Andrea Doria e successivamente da suo nipote, il plutocrate Gio. Andrea Doria (BORGHESI 1997), un vero "cortigiano" che rivalleggiava nella passione per la meditazione cartografica con il suo "ospite" l'imperatore Filippo II. La cartografia serviva, ai Doria come alle altre famiglie patrizie, sia per controllare i traffici mercantili, sia per decidere le strategie contro i corsari musulmani (o per effettuare la pirateria da sé!), sia per pianificare prestiti a dinastie regnanti e a Stati sovrani. La cartografia faceva parte del *know-how* (DORIA 1986), verso una migliore valutazione del rischio.

Resta da stabilire come mai acquirenti, così danarosi e per niente in crisi (tanto che Braudel parlava di "*Siglo de los Genoveses*"), fossero ancora legati alla produzione manoscritta e la preferissero alla cartografia a stampa, anche in presenza di innovazioni di rilievo come la rappresentazione dei profili delle coste, sia sulle mappe sia in apposite tavole incise. Forse l'unica maniera di capire almeno in parte ciò che è successo è spogliarci della nostra attuale convinzione che la cartografia a stampa, in quanto "nuova", fosse *ipso facto* superiore di quella a stampa. Altrimenti non capiremmo la lunga resistenza del prodotto manoscritto a fianco del prodotto a stampa, restando vincolati a una fuorviante e anacronistica schematizzazione "stampato=migliore".

La più recente sintesi sulla storia della cartografia all'interno della Repubblica di Genova (QUAINI 2007) descrive la particolare situazione di uno Stato ricco ed evoluto che però ha sempre preferito evitare la cartografia a stampa. Convergono più motivazioni: la scelta di non agevolare la conoscenza del territorio (spesso accidentato) ad eventuali aggressori in armi, ma anche la scelta di poter produrre eventuali mappe *ad hoc* con disegnatori, pittori, ingegneri militari; cui va aggiunto un certo culto per la "segretezza" dell'informazione, ed anche – perché no – un gusto estetico che favoriva la carta manoscritta in quanto più "gradevole" e quindi più persuasiva.

Allo stesso modo anche per le coste delle Americhe o dell'Asia ci sono pervenute bellissime carte manoscritte, ricche di decorazioni e di dettagli: non è escluso che si trattasse di forme estreme di personalizzazione, in ambito in cui gli stampatori (perfino quelli evoluti come Coronelli) comunque non erano in grado allora di poter competere.

Il testo portolanico, poi, era preferibile in forma manoscritta, proprio per la più rapida gestione degli aggiornamenti. Spogliamoci dell'anacronismo verso cui ci inducono i portolani del Novecento: testi a stampa perfettamente identici, da

aggiornare incollando sottili striscioline stampate alla giusta riga della giusta pagina. Niente di tutto ciò era possibile in età moderna, dove impaginatori e tipografi riempivano i volumi rilegati di errori e di inesattezze e, soprattutto, era impossibile comunicare con “striscioline” agli acquirenti sparsi per il mondo. Anche se i portolanografi nordici, a cominciare da Lucas Janszoon Waghenaeer (LICINI 1997), invocano la comunicazione epistolare di ogni errore eventualmente riscontrato dai marinai e dai viaggiatori, si intende che quelle richieste erano dirette alla successiva pubblicazione di nuove opere, non all’aggiornamento di quelle già vendute.

Il rapporto per così dire di ideale collaborazione tra autore/editore e pubblico si può cogliere nella “*Esortazione*” che Waghenaeer rivolgeva al lettore – riprendo dall’edizione in latino firmata con lo pseudonimo di *Aurigarius* nel 1584: “*Ad perfectam navigationis marinae cognitionem et scientiam consequendam, prima et praecipua est via: ut, si quando navis rectori, aut nautae, aliquibus ex terris, fluviis, aut portibus navigare contingat; quae aedificia, arces, turres, templa, montes, colles, dunae, molae, aliaeve notae in illis sitae, diligenter observet.*” (1586, p. 3). La versione in latino dell’opera di Waghenaeer ebbe una qualche diffusione in Italia, almeno a giudicare dalla presenza in numerosi archivi privati e biblioteche. Io ho consultato il volume conservato presso la Biblioteca Universitaria di Genova (edizione 1586); un altro è reperibile presso il Galata – Museo del Mare di Genova. Il titolo in latino anticipa quello di Levanto perfino nell’uso della parentesi: (*Pars Prima*) *Speculum nauticum*... Paolo Revelli si riferiva proprio a Waghenaeer quando rilevava l’importanza torica dell’opera di Levanto: “da esso, che viene stampato ottant’anni dopo il trattato dell’*Aurigarius*, ma ventisette anni prima del *Flambeau de la mer* di Jan van Loon e Nicolas Jansz Voogt, non può prescindere lo storico della guida costiera del Mediterraneo” (REVELLI 1937, p. 425, corsivo mio).

Parlo di autore/editore perché spesso, non solo nel caso di Levanto, noi identifichiamo come autore delle carte, dei profili e del testo portolanico quello che in realtà è il curatore dell’edizione; senza contare che in molti casi la casa editrice (cioè l’editore in quanto tipografo e venditore) continuava a pubblicare opere intere o regestate anche a distanza di decine di anni, se non di secoli. Per restare in ambito italofono, si consideri al *Portulano* di Sebastiano Gorgoglione, scritto intorno al 1682 e ancora ristampato a Napoli nel 1705, a Genova nel 1781 e a Livorno fin nel 1815, o al testo portolanico pubblicato in appendice della ristampa 1806 del trattato nautico del 1720 del Casaregi (1670-1737): in gran parte lo stesso attribuito ad Alvise di Cà da Mosto nel 1490, noto anche come *Portolano Rizo* dal nome del suo stampatore Bernardino Rizo di Venezia (il portolano Rizo ha importanti punti di contatto con il testo portolanico di Piri Reis, come ho avuto occasione di riferire in CASTELNOVI 2006).

Anche sul concetto di aggiornamento possono essere rilevate molte differenze rispetto ai giorni nostri, laddove noi riteniamo vecchie le notizie che hanno

pochi mesi o pochi anni, mentre nell'età preindustriale (sia medievale sia moderna) non era eccezionale acquistare ristampe tali e quali di testi scritti cinquanta, cento, duecento anni prima. Per questo motivo, è opportuno essere quanto mai cauti nell'attribuire significato autobiografico alle note che si trovano sparse nei testi portolanici (e più raramente nelle carte) perché spesso anche quelle erano copiate pari pari a distanza di decenni. Si rischia in questo modo di dover quadrare testimonianze distanti quarant'anni o cinquant'anni, apparentemente tutte autentiche, finendo con l'attribuire a tutti i portolanografi una longevità assurda e una pratica di mare lunghissima. Il che, purtroppo, trova perfino conferma in altri documenti storici (Giovanni Andrea Doria riferisce di piloti imbarcati sulle galee di famiglia da più di cinquant'anni: BORGHESI 1997), ma spesso senza resistere al confronto filologico con altri testi di poco precedenti.

Sotto questo punto di vista, il testo di Levanto propone osservazioni che al momento potremmo ritenere realmente personali: i pochi dati che abbiamo sulla sua vita confermano una lunga permanenza in mare culminata perfino in un ruolo di ambasciatore a Istanbul. Nel testo sono presenti approfondimenti derivanti dalla sua personale esperienza come capitano di mare oppure desunti dalla migliore conoscenza presso i genovesi di alcune zone del Mediterraneo, come ad esempio alcune parti dell'Egeo oppure Tabarca, l'isola antistante la costa tunisina già possesso della famiglia patrizia dei Lomellini.

Non è sempre agevole distinguere quale manoscritto contenga un portolano e quale invece una descrizione letteraria di un itinerario marittimo. È già stato messo in rilievo la stretta relazione tra un'opera di geografia "dotta", come i trattati di Agostino Giustiniani o di Leandro Alberti, e i testi portolanici più poveri e pratici: l'enunciazione della similarità si deve a Maria Pia Rota, in diversi interventi (ma in particolare in ROTA 1988, p. 306 n. 15; per una prima esemplificazione in CASTELNOVI 2004 b, p. 355 e sgg.). Anche nel descrivere l'estremità orientale della Calabria, il capitano Levanto non si esime dal riferire sia pure brevemente alcune note di sapore letterario.

"Da questo promontorio [Peloro] comincia il Faro di Messina, nel qual canale giacciono due scogli da' poeti favoleggiati per Scilla, e Cariddi, il primo de' quali si favoleggia fusse una Ninfa nominata Scilla, della quale essendone innamorato Glauco dio Marino, fusse poi dalla persequione di Circe trasformata in questo modo, il quale hoggidi sembra di lontano haver humana forma; egli è così cavernoso, che il Mare entrandovi con empito forma sono tanto spaventevole, che sembrano Lupi, e Cani, che quivi abbaïno, e con i suoi flussi, e riflussi si rende molto pericoloso à chi li naviga da vicino. Di Cariddi dicono, che fusse una mala vecchia, la quale rubbando armenti ad Hercole, fu poi da esso gettata in quelle acque, e veramente si vede, che conserva mai sempre insatiabili le antiche voglie, mentre procura con insidiosi gorgi, e revolution d'acque, ingoiare anche i vascelli che quivi si passano; ond'è avverato pur troppo quel proverbio commune, che

per essere uno angustiato, si dica ritrovarsi tra Cariddi, e Scilla, poiche per verità questo poco di mare è così pericoloso, che per passarlo fa di bisogno essere ben pratico, ò vero haver seco i Piloti di Messina, in questo caso approvati per periti. Alla punta sudetta giace la Torre del Faro, ove sogliono trattenersi i Piloti sudetti, i quali subito che vedono avvicinarsi alla bocca qualche Vascello, vi vanno à bordo per condurlo dentro, mentre il Capitano, ò Padrone di esso ne sia contento, come anche vi sbarcano quelli che da Messina vengono pilotando à Ponente qualcheuno.” (LEVANTO 1664, p. 72).

Come hanno dimostrato gli studi sulla trasmissione orale del sapere, la memoria umana è agevolata dalla drammatizzazione delle cose da ricordare in azioni, appunto, memorabili. Si vedano tra gli altri gli studi di ONG 1987 e soprattutto di HAVELOCK 1981, p. 54: “la lingua conservata oralmente non ammette enunciati contenenti la copula «è» [...] l’informazione orale non accetta enunciati quali «gli angoli di un triangolo sono uguali a due angoli retti». Se invece dicessimo «il triangolo stava inamovibile, in equilibrio a cavalcioni sulle sue due lunghe gambe uguali, e combatteva valorosamente per proteggere i suoi due angoli retti contro gli attacchi dei nemici», travestiremmo Euclide in costume omerico dandogli una forma pre-alfabetica.”

Dopo aver letto questo brano o un qualsiasi altro accenno a Scilla e Cariddi, il lettore trattiene nella memoria il messaggio didascalico: lo Stretto, benché molto breve, è pericolosissimo, e l’unica maniera per attraversarlo indenni è assumere dei piloti locali a Torre Faro (oggi frazione del comune di Messina). Sarebbe erroneo immaginare che il capitano Levanto abbia non dico inventato, ma anche solo scritto con parole sue questa leggenda. Il testo presenta notevoli similarità appunto con il volume a stampa di Alberti o con il portolano manoscritto di Pantera, per tacere della forma sincopata di Crescenzi. Alberti riferisce il mito con dovizia di particolari, fino a citare cinque versi di Ovidio in latino. Poi aggiunge:

“La cagione, per la quale così hanno finto i poeti, è che quivi è un gran sasso, che si dopra ha quasi la figura humana, et disotto ha molti scoglietti l’uno dall’altro spazzati, sotto i quali sono assai luoghi cavernosi, tra’ quali con gran furia entrandoci le procellose onde marine, et impingendo ne’ detti scoglietti, et spezzandosi, ne sono cagionati gran rimbombi, et strepiti, i quali uscendo per quegli stretti luoghi, sono rappresentati all’orecchie de li ascoltanti, a guisa de’ latrati de’ cani, ululati de’ lupi, et stride d’altri animali. Laonde da queste voci, et strida, et figura, pigliarono i poeri di fingere le volgari favole.” (ALBERTI 1568, p. 205).

Il comasco Pantera Pantera, dopo una vita intera a bordo delle navi, verso il 1620 scrive un trattato di arte nautica, *Hydrografia Nautica Mediterranea*. L’originale è presso la Biblioteca Civica di Como. Faccio riferimento allo studio di Cencio Poggi del 1884, nonché alla trascrizione del manoscritto effettuata da due laureandi sotto la direzione di Vilma Borghesi (docente genovese di storia della navigazione): SALA 1985 e PODESTÀ 1985. Lo studio più recente sulla vita e l’opera

di Pantera è quello di BIANCO, 2011. Tutti questi studiosi ritengono che il manoscritto debba essere datato tra il 1614 ed il 1625, anno del decesso del Pantera; ho già segnalato (1995 a, p. 44 nota 87) che alcune parti del testo sono esplicitamente scritte dopo il 1620. Il trattato letteralmente sovrabbonda di citazioni dagli storici dell'età antica, destinando una gran parte del testo a divagazioni di sapore archeologico o antichistico. Tuttavia lo stile (le distanze, le direzioni, l'indicazione delle traversie) rende il suo testo più vicino al genere dei portolani invece che al genere dei dizionari mitologico/letterari (benché disposto in ordine non alfabetico ma geografico, seguendo la successione geografica dei luoghi lungo la costa).

“A miglia 12 da Gioia è lo Sciglio, senza stanza per vascelli: Tolomeo lo chiama Scillo promontorio, quale è bagnato dal mare da tre lati [...] Di questo promontorio parla Ovidio, dicendo che fu chiamato Scylla da Scylla, figlia di Forco, la quale essendo stata da Circe per gelosia de Pico con herbe venefiche trasformata dalla metà del corpo in giù in cane, né potendo soffrire tanta deformità, per desperatione quivisi gettò nel amre et fu convertita in sasso. Onde di questo promontorio, come di quello di Peloro in Sicilia, chiamato Caribdi, presero i poeti occasione di favoleggiare gran cose. Conciosiache tra essi restringendosi il mare nello spatio di due miglia, caggiona una grandissima et pericolosissima corrente, con tortuosi giri et profondi gurgiti, la quale furiosamente sbatendo ne scogli et caverne di questi doi promontorii, fa sì spaventosi strepiti, e rimbombi, che mette non poco terrore a' naviganti. Et pertanto dissero che quivi continuamente si sente il latrare de' cani, lo ululare de' lupi et stridi d'altri mostruosi animali, onde sì per il strepito, come per il pericolo, n'è nato quel trito e divulgato proverbio di quelli che posti in dubiosi affanni et travagli, dicono di esser posti tra Scylla et Caribdi.” (PANTERA 1620, p. 218-219). Segue un'accurata descrizione (scientifica e non mitologica) del regime delle correnti che si alternano ogni sei ore, e degli effetti delle correnti stesse sui vascelli, spesso costretti a girare su se stessi come volando sopra ai mulinelli. La grafia “*Caribdi*” è un vezzo letterario, che privilegia la forma originale omerica “*Xárubdis*” (mantenendo l'ormai desueto e quasi cacofonico scontro tra consonanti “b” e “d”) rispetto al dialettale Cariddi. Anche la “y” in “*Scylla*” serve a riferire la presenza di una *upsilon* nell'originale antico “*Skúllē*”.

Mi sembra chiaro che i testi presi in esame attingono tutti a una tradizione uniforme, anche se non antica quanto l'Odissea. Infatti, il libro XII (vv. 73-126; trad. Calzecchi Onesti 1963, p. 335) contiene i consigli che Circe sconfitta offre a Ulisse: ma Scilla è descritta come un mostro con voce di “cagna neonata”, con dodici tentacoli invisibili e sei teste su lunghi colli, dotate di tre file di denti; e Cariddi è un mostro di caverna, che tre volte al giorno vomita l'acqua che tre volte ha riassorbito, con evidente metafora del ciclo delle correnti.

Il testo offerto dal Crescenzi nel 1602 sembra, come di consueto anche in altre parti, la versione sincopata di una descrizione più lunga. Il numero all'inizio

di ciascuna riga sintetizza le miglia da percorrere.

“6 A miglia sei, Palma.

6 A miglia sei, la Bagnara.

6 A miglia sei, il Sciglio (*anticamente il pericolo di Scilla*).

2 A miglia due, la Coda della Volpe, dove ad un bisogno sorgono Navi.

5 A miglia cinque, Reggio con sorgitor di Navi.” (CRESCENZI 1602, p. 14, corsivo mio).

Crescenzi omette qualsiasi riferimento alla leggenda e al presunto rumore simile a un perpetuo ululato di cani. Ma “il Sciglio” è l’unico toponimo di cui sia offerto un accenno al ruolo nel mito antico: “anticamente il pericolo di Scilla”, mentre a voler essere pignoli sarebbe stato possibile trovare altrettanti spunti antichistici per Reggio o per Tropea, ampiamente riportati invece da Alberti e da Pantera. Così, ad esempio per l’isola del Dino, Crescenzi si limita a scrivere “20 A miglia venti [da Policastro], si trova l’Isola d’Odino [*sic*] dove è riparo per Galee: traversia Ponente, & Libeccio” (CRESCENZI 1602, p. 14), per sintetizzare in forma sincopata e laconica l’identica ma più prolissa descrizione di Pantera: “ISOLA DEL DINO. A 20 miglia da Policastro si trova l’Isola del Dino, con riparo per galee; la sua traversia è Ponente e Lebeccio.” (PANTERA 1620, p. 211).

Queste poche righe di testo portolanico permettono almeno due considerazioni: sull’uso della rosa dei venti e sul gusto, così come cambiati dal medioevo. La prima, riguarda l’assenza di indicazione anemoniche se non per le traversie dei singoli porti. Le distanze sono riferite senza indicazioni sulla direzione: mentre nei portolani medievali ogni distanza (tranne eccezioni) era abbinata a una direzione sulla base della rosa dei venti perfezionata in base otto⁴: molto più efficiente e funzionale della precedente suddivisione dell’orizzonte in dodici parti adottata nell’antichità greco-romana (ed ebraica), utile forse per quadrare simbologie e coordinare ma assolutamente inadatta per i calcoli della navigazione medievale basati sulla “*raxon de marteloio*” (VALERIO 2007).

La seconda considerazione, riguarda il gusto e le esigenze del pubblico dovevano essere cambiate di molto dall’epoca del *Compasso da Navigare* (MOTZO 1947, ma si vedano le correzioni proposte da GAUTIER DALCHÈ 1995): nei testi medievali, forse per risparmiare sui tempi di copia amanuense o per la diversa destinazione di pubblico, non si concedeva altrettanto tanto spazio ai racconti mitologici e alle etimologie, che invece erano una vera e propria ossessione presso i lettori dell’età barocca. Fa eccezione il *Liber Rivieriarum* (GAUTIER DALCHÈ 1995), che però – appunto – è scritto in latino ed è rivolto evidentemente ad un pubblico erudito, interessato soprattutto all’ubicazione geografica degli eventi biblici o cristiani. Sia Pantera sia Levanto concedono al mito uno spazio molto ampio, che da un lato si giustifica appunto per la maggiore mnemonicità dell’azione mostruosa, ma dall’altro contrasta con il tono pacato delle altre parti del testo. Sotto questo punto di vista il Portolano attribuito a Crescenzi, che si limita ad accennare

al “pericolo di Scillo”, è molto più vicino alla tradizione medievale, asciutta e semmai attenta solo a temi economici: a Catanzaro il velluto, a “Siacca caricatore di grano”⁵⁵ (CRESCENZI 1602, p. 36), vicino a Capo delle Colonne “a miglia cinque, trovate una Fontana, ove i Vascelli di Remo fanno acqua”⁵⁶ (CRESCENZI 1602, p. 14). In termini braudeliani, i portolani sono attenti alle strutture di *longue durée* e trascurano la schiuma effimera delle onde convulse della politica, delle invasioni e delle conversioni: dovendo durare anni, decenni o secoli, i portolani non registrano il possesso da parte dell’uno o dell’altro soggetto politico del Mediterraneo, ma solo gli elementi duraturi, come appunto la presenza di acqua potabile o il punto di raccolta di cereali dall’entroterra, ed anche alcune produzioni specialistiche, come il velluto, mantenute nel tempo. Sotto questo punto di vista le carte nautiche si prestano maggiormente all’uso propagandistico, quando ancora propongono ancora nei colori crociati bianco e rosso isole ormai perdute dalla Cristianità da secoli come Chio (BALDACCIO 1996) o Rodi, oppure quando mostrano bandiere cristiane su città ormai perdute lungo la costa del Maghreb. “Appare evidente una certa resistenza a registrare come definitive le sconfitte della Cristianità” (ASTENGO 2000, p. 67). Nelle carte medievali spesso la Sicilia era colorata dello stesso verde che contraddistingueva Cordova e Granada, il colore dell’Islam: numerosi commentatori anche coevi hanno voluto cogliere un’allusione alla fertilità dell’isola, già “Granaio di Roma”.

Come tutte le opere del genere portolanografico, anche questo testo di Levanto alterna pagine molto dettagliate – come ad esempio quelle dedicate alla Liguria o alle coste della Palestina – a pagine di singolare trascuratezza ad esempio per Calabria e Puglia (soprattutto a paragone del rilievo accordato da altri portolani anteriori, non solo in italiano ma anche in lingua greca e turca: CASTELVINO 1995 b), senza contare alcune importanti omissioni, soprattutto lungo la costa nordafricana. Questi silenzi e queste omissioni fanno parte di un periodo storico particolare, ossia l’epoca post-Lepanto (1571): la celebrazione, forse eccessiva (GIBELLINI 2008), della singolare vittoria serviva a nascondere la realtà del sostanziale abbandono di ampie porzioni del Mediterraneo, molto frequentate dalle navi europee nel basso medio evo. Per sua natura, il testo portolanico si presta maggiormente alle omissioni, mentre le carte – almeno ad un primo sguardo – sembrano sempre più “complete”. Anche all’interno di quest’unica opera di Levanto, infatti, le mappe continuano a rappresentare l’intero Mediterraneo, mentre il testo portolanico semplicemente “dimentica” le aree ormai escluse dai traffici marittimi. Un’ulteriore prova, se ce ne fosse bisogno, di come sia sempre stato possibile mentire con le mappe (*how to lie with maps*).

NOTE

- ¹ Questo intervento completa ed implementa un altro mio intervento a un convegno Cisge (CASTELNOVI 2007), cui rimando per la bibliografia e le fonti.
- ² Non si sa per certo se originario di Levante oggi in provincia di La Spezia, come “il ligure Giacomo Scotto di Levante” (CONTI 2001, p. 177).
- ³ A.S.Ge., *Sala Senarega, Atti del Senato*, n.g. 2360, 23 luglio 1664; edita per la prima volta da MAIRA NIRI 1998, p. 596-597, documento n. 26 e successivamente in CASTELNOVI 2007.
- ⁴ Sull'importanza della rosa dei venti così come rielaborata e diffusa nel medioevo rimando a un mio più ampio studio, parzialmente anticipato in CASTELNOVI 2004 (b), p. 355 e sgg.
- ⁵ Sul tema del “porto caricatore” in toscano, veneziano, spagnolo, catalano, greco e turco mi permetto di rimandare a CASTELNOVI 2004 (a), pp. 41-45.
- ⁶ Considero l'acquata tra gli argomenti economici in quanto funzionale al viaggio: CASTELNOVI 2004 (b).

BIBLIOGRAFIA

- L. ALBERTI, *Descrittione di tutta Italia di frate Leandro Alberti bolognese. Aggiuntavi la Descrittione di tutte l'isole*, Venezia, Lodovico degli Avanzi, 1568, ora disponibile in ristampa anastatica con apparato critico regionale, Bergamo, Leading Edizioni, 2003.
- G. ANDRIANI, *La Liguria nel “Portolano” di Gion. Francesco Monno (1633)*, estratto da “Atti della Società Ligustica di Scienze Naturali e Geografiche”, XXVII, (1917), n. 3-4, pp. 5-50.
- G. ANDRIANI, *L'Asia Minore nel portolano di Gion. Francesco Monno (1633)*, estratto da “Bollettino della Reale Società Geografica Italiana”, Roma, serie V, 7 (1918), pp. 3-36 (ediz. orig. in BSGI, 1918, pp. 455-475 e 572-585).
- C. ASTENGO, *Alcune riflessioni sul Dizionario Storico dei Cartografi Italiani*, in “Bollettino della Società Geografica Italiana”, serie XII, vol. VII, 2003, pp. 615-622.
- C. ASTENGO, *L'Arte della vera navigazione, par Giovanni Francesco Monno, de Monaco (XVIIe siècle)*, in “Annales Monegasques – Revue d'Histoire de Monaco”, n. 24 (2000), pp. 7-30.
- L. J. AURIGARIUS [alias: L. J. WAGHENAER], *(Pars Prima) Speculum nauticum super navigationi maris occidentalis confectum, continens omnes oras maritimas Galliae, Hispaniae et praecipuarum partium Angliae, in diversis mappis maritimis comprehensum una cum usu et interpretatione earumdem, accurata diligentia concinnitatum et elaboratum per Luca Iohannis Aurigarium*, Lugduni Batavorum [Amsterdam], excudebat typis Plantinianis Franciscus Raphelangius, pro Luca Iansenio Aurigario, MDLXXXVI [1586].
- O. BALDACCI, *La rossa croce della bandiera di Genova sull'isola di Chio riaffermata da un'azione dei cavalieri di Santo Stefano P.M.*, in “Quaderni Stefaniani”, n. 15, 1996, pp. 189-206.
- O. BALDACCI, *Le carte nautiche e il Portolano di Bartolomeo Crescenzo*, in “Atti dell'Accademia dei Lincei”, serie VII, vol. IX, 1949, pp. 601-635.
- S. BIADENE (a cura di), *Carte da Navigare. Portolani e carte nautiche del museo Correr 1318-1732*, Venezia, Marsilio, 1990.
- E. BIANCO, *Pantero Pantera e l'Idrografia Nautica Mediterranea: appunti preliminari di ricerca*, in *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, XXXVI, a cura di Francesco Surdich, Genova,

- Bozzi, 2011, pp. 41-58.
- V. BORGHESI (a cura di), *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta*, Genova, Compagnia dei Librai, 1997.
- V. BORGHESI, *La Sicilia nei portolani della prima metà del Seicento*, in "Libera Università di Trapani", anno V, n. 12, marzo 1986, pp. 5-28.
- G. M. CASAREGI, *Il consolato del mare colla spiegazione di Giuseppe Maria Casaregi*, Venezia, presso Silvestro Gnoato, 1806.
- M. CASTELNOVI, *Note intorno al Portolano di Bartolomeo Crescenzi*, in "La Berio", anno XXXV, gennaio-giugno 1995 (a), pp. 3-49.
- M. CASTELNOVI, *La Puglia nei portolani italiani e greci*, in P. CORSI (a cura di), "Atti del 2° convegno di studi Il Gargano e il mare", Foggia, Quaderni del Sud, 1995 (b), pp. 197-225.
- M. CASTELNOVI, *I porti minori del Mediterraneo in portolani e carte nautiche*, in BANDINI F. e DARCHI M. (a cura di), *La Repubblica di Noli e l'importanza dei porti minori del Mediterraneo nel Medioevo*, in "Quaderni dell'Istituto di Storia della Cultura Materiale" n. 3, Firenze, All'insegna del Giglio, 2004, pp. 27-48 (2004 a).
- M. CASTELNOVI, *Il portolano: una fonte storica medievale trascurata*, in *Rotte e porti del Mediterraneo...*, a cura di L. DE MARIA e R. TURCHETTI, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2004, pp. 343-361 (2004 b).
- M. CASTELNOVI, *Le coste liguri nel portolano di Piri Reis (Turchia, 1521)*, in "La Liguria, dal mondo mediterraneo ai nuovi mondi: dall'epoca delle grandi scoperte alle culture attuali. Atti del Convegno internazionale di studi, Chiavari, 30 novembre – 2 dicembre 2004", a cura di N. VARANI, Genova, Brigati, 2006, pp. 375-386.
- M. CASTELNOVI, *Nuova luce sulla produzione cartografica di Francesco Maria Levanto (circa 1664)*, in QUAINI e ROSSI cit., 2007, pp. 221-248.
- G. CENCETTI, *Lineamenti di storia della scrittura latina*, Bologna, Pàtron, 1997.
- S. CONTI, *I laboratori napoletani di cartografia nautica (secoli XV-XVII)*, in *La cartografia degli autori minori italiani*, a cura di C. CERRETI e A. TABERINI, "Memorie SGI", LXV, 2001 (atti del convegno Ciske 7-8 ottobre 1999), 2001, pp. 163-188.
- V. CORONELLI, *Prima Parte dello Specchio del Mare. Nel quale si descrivono tutti li Porti, Spiagge, Baje, Isole, Scogli, e Seccagni del Mediterraneo*, Venezia, s.e., 1698.
- B. CRESCENZI, *Nautica Mediterranea*, Roma, appresso Bartolomeo Bonfadino, 1602.
- S. CRINÒ, *Un portolano inedito della prima metà del secolo XVII*, in AA.VV., *Relazioni, Comunicazioni e Memorie del V Congresso Geografico Italiano, Napoli 6-11 Aprile 1904, vol. 1°*, Napoli, 1905, pp. 605-681.
- C. DESIMONI, *Elenco di carte ed atlanti nautici di autore genovese oppure in Genova fatti o conservati*, "Giornale Ligustico", II, 1875, pp. 41-71.
- G. DORIA, *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know-how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in *La Repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, a cura di A. DE MADDALENA e H. KELLEBENZ, Bologna, Il Mulino, 1986, pp. 57-121.
- R. DUDLEY, *Dell'Arcano del Mare*, seconda edizione, Firenze, nella stamperia di Francesco Onofri, 1647 (prima edizione 1630).
- G. FERRO, *L'atlante portolanico di Guglielmo Saetone conservato ad Albissola*, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", Roma, 1957, pp. 457-477.
- P. GAUTIER DALCHÉ, *Carte marine et portulan au XIIe siècle. Le Liber de existencia rivieriarum et forma maris nostri Mediterranei*, Pise, circa 1200, Roma, École Française de Rome, 1995.
- C. GIBELLINI, *L'immagine di Lepanto. La celebrazione della vittoria nella letteratura e nell'arte veneziana del Cinquecento*, Venezia, Marsilio, 2008.
- M. GILARDENGHI, *Una "Istruzione di tutti i luoghi e stanze per navi" del sec. XVII*, tesi di laurea, facoltà

- di Lettere e Filosofia dell'Università di Genova, a.a.1980-81.
- P. GOOS, *Nieuwe Groote Zee-Spiegel*, Amsterdam, 1662.
- S. GORGOLIONI, *Portulano del Mare Mediterraneo*, Napoli, Gio. Francesco Paci, 1682; altra edizione Napoli, G.F. Paci, 1705; altra edizione Genova, Ivone [Yves] Gravier, 1781; altra edizione Livorno, Giuseppe Gamba, 1815.
- G. GRANARA, *Descrittione di Giuseppe Granara del Corso di tutto il Mar Mediterraneo, delle Isole, che vi sono, della loro circonferenza, con gli avvertimenti necessari, et in ispecie per navicar nel Farro di Messina; con un brieve discorso del levare, e calar del Sole, e della Luna, Et del mancamento, e crescimento loro à Navicanti necessarissimo*, in Genova, appresso Giuseppe Pavoni, MDCX [1610].
- H. KAHANE - R. KAHANE - L. BREMNER (a cura di), *Glossario degli antichi portolani italiani* (trad. e note a cura di M. CORTELAZZO) "Quaderni dell'Archivio Linguistico Veneto", 4, Firenze, Olschki, 1967.
- E.A. HAVELOCK, *Dike. La nascita della coscienza*, Bari, Laterza, 1981.
- L. LAGO, a cura di, *Imago Italiae. La fabbrica dell'Italia nella storia della cartografia tra medioevo ed età moderna. Realtà, immagine ed immaginazione dai codici di Claudio Tolomeo all'Atlante di Giovanni Antoni Magini*, Trieste, Edizioni Università di Trieste, 2002.
- F.M. LEVANTO, *Prima Parte dello Specchio del Mare, nel quale si descrivono tutti li Porti, Spiagge, Baye, Isole, Scogli, e Seccagni del Mediterraneo, con le dimostrazioni de' Terreni, cambiamenti di corse, e distanze, & il facilissimo modo di adoperare il Balestriglio, & Astrolabio: non mai più così ampiamente descritto, & arricchito di Carte Maritime nuovamente costrutte: dato in luce dal capitano Francesco Maria Levanto. All'Illustrissimo Signor Gio: Battista Della Rovere dell'Illustrissimo Sig. Clemente*. In Genova, per Gerolamo Marino, e Benedetto Celle. Con licenza de' Superiori, e privilegio. M.DC.LXIV. Si vende dall'Autore vicino la Piazza de Banchi. Ora disponibile anche in riproduzione anastatica dell'originale, LEVANTO, Francesco Maria, *Lo Specchio del Mare Mediterraneo* (sec. XVII), a cura di P. MATVEJEVIC, Mario Congedo Editore, Galatina (LE), 2002.
- P. LICINI, *Dalle carte nautiche di Wagenaar (1584) a due pratiche divergenti dello spazio: il mondo latino e il mondo anglosassone*, in G. GALLIANO (a cura di), "Rappresentazioni e pratiche dello spazio in una prospettiva storico-geografica, atti del convegno S.Faustino-Massa Martana 27-30 Settembre 1995", Genova, Brigati, 1997, pp. 297-324.
- A. LUCIFERO, *Studi per la compilazione del portolano per Torpediniere: costa da Torre Canneto al Capo delle Armi: isole gaetane e partenopee. Schizzi planimetrici*, manoscritto datato 1893 composto da 73 planimetrie azimutali di fogli 37x52 cm; e IDEM, *Studi per la compilazione del portolano per Torpediniere: costa da Torre Canneto al Capo delle Armi: isole gaetane e partenopee. Vedute di Costa*, manoscritto datato 1893, composto da 70 vedute di costa acquarellate di tavole 37x52 cm.
- M. MAIRA NIRI, *La tipografia a Genova e in Liguria nel XVII secolo*, Firenze, Olschki, 1998.
- G. F. MONNO, *Arte della vera navigazione con il regimento della tramontana et del Sole di Gio. Francesco Monno di Monaco chirurgico con un portolano con le coste figurate de tutti li porti da stantiar vascelli, co' luoghi pericolosi di tutto il Mar Mediterraneo. Et Carta Mediterranea, con il giusto luogo de Gradi et vera via de Venti. L'anno di nostra salute M.DC.XXXIII*. [BUG ms. F.VII.4] [1633].
- B. R. MOTZO, *Il Compasso da Navigare, Opera italiana della metà del secolo XIII*, in "Annali della facoltà di lettere e filosofia dell'Università di Cagliari", VIII, Cagliari, 1947.
- TONINI e P. LUCCHI (a cura di), *Navigare e descrivere. Isolari e portolani del Museo Correr di Venezia XV-XVIII secolo*, a cura di C., Venezia, Marsilio, 2001.
- W. J. ONG, *Oralità e scrittura. Le tecnologie della parola*, Bologna, Il Mulino, 1986.
- P. PANTERA, *Hidrografia Nautica Mediterranea*, manoscritto inedito conservato presso la Biblioteca Civica di Como, circa 1620.
- O. PÀSTINE, *Genova e l'Impero ottomano nel secolo XVII*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria",

Vol. LXXIII, 1952, pp. 178-185.

- L. PODESTÀ, *Un inedito di Pantero Pantera: la "Hidrografia Nautica Mediterranea", parte prima*, tesi di laurea in Storia navale, facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Genova, a.a. 1984-85.
- C. POGGI (alias: Arrigozzo), *Saggio di un'opera inedita di Pantero Pantera per cura di Arrigozzo*, Genova, Fratelli Armanino, 1884.
- M. QUAINI, *Catalogna e Liguria nella cartografia nautica e nei portolani medievali*, in *Atti del I Congresso storico Liguria-Catalogna (14-19 ottobre 1969)*, Bordighera, 1974, ripubblicato, con altro titolo e alcuni sfrondamenti nelle note, con il titolo: *Immagini del Mediterraneo nella cartografia e nei portolani medievali*, in IDEM, *Tra geografia e storia. Un itinerario nella geografia umana*, Bari, Cacucci, 1992, pp. 41-62.
- M. QUAINI, *Cartographic Activities in the Republic of Genoa, Corsica, and Sardinia during the Renaissance*, in WOODWARD D. (a cura di), *The History of Cartography, Volume 3: Cartography in the European Renaissance*, Chicago, University of Chicago Press, 2007, pp. 854-873.
- M. QUAINI e L. ROSSI (a cura di), *Cartografi in Liguria (secoli XIV-XIX)*, *Dizionario Storico dei Cartografi Italiani*, Genova, Brigati, 2007.
- P. REVELLI, *Cristoforo Colombo e la scuola cartografica genovese*, Genova, CNR (Stabilimenti Italiani Arti Grafiche), 1937.
- A. RIOS, *Portolano bello scritto di mano del R.P.F. Andrea Rios Monacho Claustrale & Sacerdote indegno e professore en Sancta Theologia. Del Ordine De Santo Benedetto del Regno di Catalogna 1607* (Biblioteca Universitaria di Genova).
- L. ROSSI, *Il Golfo della Spezia nei portolani dal secolo XII al secolo XVII*, in "Geostorie. Bollettino e Notiziario Ciske", anno 11, n. 1, aprile 2003, pp. 27-41.
- M. P. ROTA, *L'apparato portuale della Corsica "genovese": una struttura in movimento*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", n.s. 28 (1988), fasc. 1, pp. 297-328.
- A.L. SALA, *Un inedito di Pantero Pantera: la "Hidrografia Nautica Mediterranea", parte seconda*, tesi di laurea in Storia navale, facoltà di Lettere e Filosofia Università di Genova, a.a. 1984-85.
- V. VALERIO, *Geometria euclidea per la navigazione. Origine ed uso della raxon de marteloio*, in *Mundus Novus. Amerigo Vespucci e la sua eredità*, Genova, Brigati, 2007, pp. 143-162.
- C. J. VOOGHT, *Della nuova, e grande illuminante face del mare*, Amsterdam, Giovanni van Keulen, 1695.
- P. ZUMTHOR, *La lettera e la voce. Sulla "letteratura" medievale*, Bologna, Il Mulino, 1990.