

## IL PORTOLANO DI MICHELE DA RODI

ABSTRACT. A partire dalla fondamentale opera di Kretschmer (*Die italienische Portolane*, 1903) per arrivare ai giorni nostri attraverso i lavori dei massimi studiosi di cose nautiche veneziane (Lane, Tucci, ecc.), la materia dei portolani tardomedioevali – nonché quella dei trattati marinareschi che li contengono – è stata per lo più considerata una materia positiva. Il sapere tecnico che vi si trova espresso sarebbe cioè il frutto dell'esperienza progressivamente affinata dei marinai mediterranei, alcuni dei quali avrebbero collazionato tali conoscenze in quaderni e brogliacci dove la pratica delle tradizionali attività marinaresche trovava una certa qual sistemazione teorica. In realtà, l'incerto rapporto tra quei contenuti tecnici e i loro "autori", la stessa inadeguatezza del concetto di autore quando sia applicato ai compilatori di quei brogliacci, i significativi errori nelle distanze e nelle direzioni che si riscontrano in alcuni portolani, la generale staticità del sapere nautico espresso nei diversi trattati e la sua arretratezza nei confronti di quello corrispondente in altre tradizioni, e altri numerosi elementi consigliano di riesaminare l'intera questione e di reconsiderarla in modo radicalmente diverso da quanto si è finora fatto. Da un simile reinquadramento critico risulta una proposta interpretativa secondo la quale tanto i portolani quanto le compilazioni nautiche nel loro complesso sono opere dove il rapporto tra i testi e le conoscenze in essi contenute è tutt'altro che scontato e risolto. Trattati nautici e portolani paiono infatti possedere più le caratteristiche di oggetti simbolici certificanti *status* e appartenenza, che non quelle di strumenti effettivi di lavoro, mentre la loro stessa invarianza nel corso del tempo li designa in certo senso quali frutti di un genere para-letterario destinato al *milieu* marinaresco. Il parallelo immediato è con la produzione di carte e atlanti nautici dello stesso periodo, parallelo in grado di gettare nuova luce sull'origine e la funzione dei trattati nautici in generale, dei portolani in particolare.

Non è probabilmente azzardato affermare che il portolano di Michele da Rodi, e quelli del tutto simili contenuti in altri trattati nautici contemporanei, è al tempo stesso il testimone di un genere para-letterario e uno strumento tecnico. Quest'ultima proprietà è facilmente discernibile e interpretabile: quel testo raccoglie infatti rapide istruzioni per la navigazione; in particolare, vi sono elencate informazioni sull'accesso ai porti, sulle distanze che li separano, sulle fasi delle maree e le loro direzioni, sulla presenza di banchi di sabbia, scogliere e altri pericoli per la navigazione, e via dicendo. Si tratta di un repertorio di conoscenze nate dall'esperienza dei naviganti, e messe per antica consuetudine, allora come oggi, a disposizione di tutti.

Meno evidente ma senza dubbio più interessante – considerata la sostanziale invarianza tecnica dei testi portolanici nel corso del tempo – il fatto che essi paiono costituirsi, insieme agli altri testi con i quali formano quei pochi trattati nautici giunti fino a noi, alla stregua di un genere para-letterario, le cui radici affondano in un terreno che non

è soltanto quello strumentale della pratica marinaiasca, e che sembra godere, come si vedrà, di un certo grado d'autonomia rispetto al contenuto tecnico nel quale sembrerebbe esaurirsi la loro funzione.

Si dà solitamente per scontato il fatto che quelle conoscenze tecniche fossero di necessità e di fatto parte del patrimonio di ciascun marinaio, al quale esse si rendevano disponibili in forma scritta nei brogliacci nautici, nei trattatelli o quaderni d'appunti che chiamarli si voglia, al momento del bisogno. Ma se guardiamo all'insieme dei testi che ci sono pervenuti dal Quattrocento veneziano, i quali possiedono non poche caratteristiche comuni, possiamo osservare alcuni elementi che sembrano contraddire o quanto meno mettere in discussione l'idea di un rapporto del tutto risolto e non problematico tra quei testi e le conoscenze in essi contenute.

Notiamo innanzitutto che i portolani compaiono all'interno di compilazioni di materia nautica comprendenti molti altri argomenti; possiamo ad esempio elencarli nella successione del testo di Michele: problemi aritmetici e algebrici con esempi di transazioni commerciali, elementi autobiografici, calendario, zodiaco e tavole astronomiche, disposizioni per la vita di bordo, istruzioni per l'ingresso nel porto di Venezia, portolano delle coste atlantiche di Portogallo, Spagna e Francia, del Canale della Manica, della costa meridionale del Mare del Nord, della Puglia e del Golfo di Salonicco, "ammaestramenti" (istruzioni) per la costruzione delle navi e per il taglio e la confezione delle vele, ecc.

Ebbene, pur essendo senza dubbio stato Michele un marinaio di vasta e prolungata esperienza, ci par difficile credere che egli potesse avere competenza indiscriminata sull'insieme di tali materie, in quanto esse sono appunto assai tecniche e specialistiche, e altrettanto difficile ci sembra immaginarlo all'opera di volta in volta come matematico, tagliatore di vele, navigante, esperto ingegnere navale e calafato, nonché come "teorico" capace di riassumere e dare forma e ordine all'insieme di tali conoscenze. È perciò

evidente come quelle nozioni e quelle informazioni fossero parte di un patrimonio comune, al quale ciascun uomo di mare poteva attingere secondo le proprie necessità proprio perché quel sapere era sottratto a ogni esclusività autoriale. Ciò tuttavia non basta a spiegare e a motivare l'esistenza di trattati nautici apparentemente intestati a un autore.

Se questo è il quadro di contorno dell'intera questione – e su ciò non vi sono molti dubbi – appare inevitabile porsi almeno un paio di importanti domande, la prima delle quali risulta dal raffronto dei seguenti passi

**Pietro di Versi**

Al nomen de Dio e de Madona Santa Maria madre de miserichordia, qui dentro schriverò mi Pietro di Versi alcune raxion de' marineri etc. (f. 3<sup>R</sup>)

**Michele da Rodi**

Al nomen di Dio. Qui de sotto scriverò mi Michalli da Ruodo el tempo veny in Veniexia. Zò fu 1401 adì 5 zugno (f. 90<sup>2b</sup>)

Sancte Sebastiane magna est fides tua, interzede pro me Michalli misero peccatori ad dominum Ihesus Christum (f. 183<sup>a</sup>)

Al nome de Dio e de madona Sancta Maria. Avy de grazia mi Michalli da Ruodo la stadiera per la nostra Segnoria adì 28 zener del 1444 (f. 218<sup>a</sup>)

A parte il fatto che il contenuto del manoscritto di Pietro è in buona parte coincidente con quello del manoscritto di Michele, e che in entrambi i testi si fa largo uso della prima persona singolare, i passi citati mostrano esplicitano riferimenti personali, autobiografici e autoriali, che appongono una sorta di sigillo di paternità all'insieme dei testi contenuti nei due taccuini, quasi come se tutti i testi che vi sono contenuti fossero immediatamente riconducibili al sapere, all'esperienza e alla penna dei due autori.

Non soddisfa d'altra parte l'osservazione che al tempo della composizione dei due trattati, la prima metà del Quattrocento, il concetto di autore fosse assai meno specifico e connotato di quanto non lo fu nei secoli seguenti ; un esame ravvicinato dei due codici, mostra infatti che essi furono con ogni probabilità vergati dalla stessa mano, più ordinata e calligrafica nel caso di Pietro, più rapida in quello di Michele, ma senza dubbio coincidente in tanti tratti caratteristici, a cominciare dalla forma della "x", della "v", della "E" maiuscola, e così via. Abbiamo perciò due testi tecnici molto simili nel contenuto, a tratti pressoché

identici nella forma<sup>1</sup>, quasi certamente vergati dalla stessa mano, ma che presentano esplicite caratterizzazioni, come abbiamo visto, tali da farci affermare senza esitazioni, che il primo fu composto da Michele da Rodi negli anni '30 del XV secolo, e il secondo fu composto da Pietro di Versi poco tempo dopo, ovvero verso la metà degli anni '40 dello stesso secolo. Ma è davvero così?

L'esame delle note autobiografiche apposte da Michele ai ff. 90<sup>2b</sup> e seguenti, mostra che la loro composizione non fu simultanea; vi sono infatti, ai ff. 92<sup>a</sup> e 93<sup>a</sup>, alcune righe chiaramente aggiunte in un secondo tempo, e vi è soprattutto il fatto che le note riferite agli anni 1439-1444 (f. 93<sup>b</sup>) furono senza dubbio apposte in momenti successivi, forse anno per anno, come dimostrano le variazioni nella scrittura. Ciò significa che il manoscritto fu completato entro una certa data, forse il 1437, e che fu in seguito regolarmente aggiornato con registrazioni di tipo memorialistico fino al 1444. Ma questo vale, si badi, soltanto per la parte autobiografica, in quanto le diverse sezioni tecniche non paiono presentare simili sovrapposizioni compositive. Da questo dettaglio si può ricavare un dato altamente probabile, se non certo: tutto il codice è di mano di Michele, in quanto le aggiunte posteriori sono anch'esse della stessa mano, ed è assai difficile immaginare che il diario di Michele fosse aggiornato da una seconda medesima persona di anno in anno.

Prende perciò nuovo significato l'identità scrittoria di questo trattato con quella delle "raxion de' marineri" di Pietro di Versi, che furono composte nel 1444-1445<sup>2</sup>, ovvero nel momento stesso in cui si chiudeva l'aggiornamento del diario di Michele. È infatti evidente che se tale identità sta ad indicare che Michele compose di propria mano i due trattati, essa inficia d'altra parte ogni presupposto di autorialità per quel che riguarda le "raxion de' marineri"; non risulta infatti compatibile con tale quadro la già citata affermazione di Pietro

---

<sup>1</sup> Ad esempio: "E quando sarà San Nichollò de la Chavana sarà a mezo dei do caxony sarai al gran ssecho. E quando S. Nichollò sarà al chaxon da ponente sarai dentro da la foxia, allora ti può andar intro ponente e maistro" (Pietro di Versi, f. 40V); "e quando San Nichollò dela Chavana a mezo li chaxuny serà al gran secho, e quando San Nicholò serà al caxon da ponente serà dentro dala foxie, andar intro ponente e maistro" (Michele da Rodi, f. 118b).

<sup>2</sup> PV, p. VII.

“qui dentro schriverò mi Pietro di Verssi algune raxion de’ marineri etc.”. Ma a ben guardare, se ciò vale per il manoscritto di Pietro, non si può escludere che lo stesso fosse in precedenza avvenuto per quello di Michele; in altre parole, se i contenuti del testo di Pietro non sono presumibilmente farina del suo sacco, o quanto meno non lo sono del tutto, lo stesso potrà forse dirsi per il testo di Michele, fatta salva, com’è ovvio, la parte autobiografica.

È a tal punto inevitabile chiedersi non tanto chi sia l’autore dei due trattati, quanto piuttosto quale significato attribuire alle rispettive dichiarazioni di paternità nei confronti dei due codici. Se infatti Michele è l’autore del testo di Pietro, quale relazione bisogna stabilire fra le “raxion” quali testo e quali manufatto librario, le conoscenze che vi sono contenute, e l’apparente titolare delle stesse, Pietro? Stando a quanto fin qui accertato, è evidente che il manoscritto delle “raxion” fu composto da Michele in modo tale da far sembrare che l’autore fosse Pietro, ma il confronto dei codici spossa quest’ultimo di ogni competenza circa i contenuti delle “raxion”.

Vi sarebbe cioè la rinuncia, da parte di Pietro, a immettere nel proprio testo quegli elementi di conoscenza ed esperienza personale che si vogliono invece, nella *vulgata* storiografica, costitutivi non soltanto della professionalità marinaresca del tempo, ma anche di un sapere pratico, promulgato dai diversi taccuini nautici, che progredisce per effetto degli arricchimenti via via apportati da ciascun marinaio. Crediamo invece – e il confronto dei testi ce ne dà ragione - che tale immagine non corrisponda più di tanto al vero, e che la trasmissione del sapere nautico tradizionale, e in particolare delle informazioni portolaniche – le più importanti ai fini della navigazione vera e propria, e perciò paradigmatiche – non avvenisse in modo “scientifico”, ovvero per evoluzione e continua scrematura dei contenuti, bensì, come vedremo, in dipendenza da fattori diversi di ordine sociale ed economico, in modo probabilmente non dissimile da quanto avveniva per quegli oggetti che costituivano il corrispettivo visuale del portolano, la carte nautiche.

Sulla base di quanto abbiamo fin qui esposto, possiamo allora cominciare a riformulare la questione nei termini seguenti: il rapporto dei testi portolanici e degli altri testi nautici che li accompagnano con la moderna nozione di *autore* deve essere riconsiderato. Quei testi non sono infatti “di” Pietro di Versi o “di” Michele da Rodi, in quanto essi sono attinti da un patrimonio diffuso e comune di conoscenze marinaresche, che viene di volta in volta riattualizzato e “personalizzato” per mezzo di accentuazioni, coloriture, scelte e con l’inserimento di argomenti con i quali l’intestatario del codice poteva forse avere particolare confidenza. In tal senso potrebbe essere ad esempio interpretato il fatto che il portolano di Michele contenga istruzioni soltanto per le coste atlantiche dell’Europa, del golfo di Salonicco e dell’Adriatico meridionale, coste a lui forse particolarmente familiari (ma anche questo è in dubbio, come vedremo), o la presenza nello stesso codice di un trattatello matematico di una certa rilevanza, a indizio di una sua eventuale e particolare perizia in questa materia, allo stesso modo in cui la presenza di notazioni musicali nel manoscritto cottoniano Titus A. XXVI testimonia la professione di Zorzi “trombetta” da Modone, trombettiere di bordo nonché “autore” del trattatello<sup>3</sup>.

Quanto abbiamo fin qui osservato ci mette in guardia dal considerare come pienamente acquisita la cultura marinaresca espressa nei diversi taccuini. Si prenda ad esempio il portolano atlantico di Michele, che fu ripreso, per esplicita annotazione dello stesso, da quello composto da un certo Zuan Pires<sup>4</sup>, e si constaterà che vi sono contenuti numerosi errori tecnici che mal si accordano con l’ipotesi che quella materia fosse effettivamente nota a Michele e che egli fosse in grado di o interessato a controllarne la validità.

---

<sup>3</sup> Non condividiamo perciò quanto, facendosi a sua volta interprete di una *vulgata* storiografica che è necessario riconsiderare, afferma Conterio nel seguente brano: “L’immagine che se ne ricava è quella di marinai altamente specializzati, padroni del mare e di tutto quello che significava viaggiare e commerciare. Nel loro bagaglio culturale erano confluite molteplici nozioni, sufficienti per condurre una nave, grazie alla conoscenza dell’astronomia, dell’astrologia, dei portolani, delle carte nautiche e dei martelogi”; cfr. Annalisa Conterio, *L’arte del navigare: cultura, formazione professionale ed esperienze dell’uomo di mare veneziano nel XV secolo*, in *L’uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo*, “Atti della Società Ligure di Storia Patria”, n.s. 32 (1992), p. 192.

<sup>4</sup> “Portolan fatto per Zuan Pires, pedotta del mar di Fiandria” recita infatti il testo di Michele (f. 120<sup>a</sup>).

Là dove il testo scrive “Trafigal e Pontal de Sancta Maria, levante sirocho, lege 3” (f. 120<sup>a</sup>), deve presupporre un errore, in quanto la distanza fra Trafalgar e Cabo Santa Maria equivale e circa 33 leghe; oppure “Penes de Gozon chon chavo Sanct’Ander, quarta de levante sirocho, lege 12” (f. 120<sup>b</sup>), mentre la distanza effettiva tra i due luoghi è di circa 30 leghe; o ancora “Chaschette e Renui, levante sirocho, lege 4” (f. 121<sup>b</sup>), dove la distanza reale è di sole 2 leghe, “Sette Yxoles Usenti, griego levante, lege 32” (*ibid.*) mentre si tratta di 22 leghe, “Chapo di Grua e Sette Yxole, griego tramontana, lege 14” (*ibid.*), e sono invece 27, “Rochatuas el Chavo della Grua, quarta tramontana griego, lege 6” (*ibid.*), sono 10 leghe, nell’istruzione “Chaschette el Chavo dela Grua, quarta de griego tramontana” (*ibid.*) è indicata una direzione sbagliata, essendo quella effettiva per levante; al f. 122<sup>a</sup> leggiamo “Chavo de Chaus e chavo de Toro, sirocho maistro, lege 32” quando sono invece 50, e “Chavo de Toro e Las Aguyas, levante sirocho, lege 2 ½”, dove risultano errate tanto la direzione, che è per levante greco, che la distanza, che è di circa 25 leghe; al f. 122<sup>b</sup> troviamo “Tarifa e Zubeltar, griego levante, più al ponente”, dove l’ultima indicazione appare del tutto incongrua, in quanto dovrà semmai leggersi “più al levante”. L’elencazione potrebbe continuare a lungo, e si sarà notato che in molti casi gli errori non sono semplici errori di trascrizione; vi sono inoltre alcune istruzioni dal significato assai dubbio, a cominciare da quelle per l’entrata nel porto di Venezia, la conoscenza del quale dovrebbe supporre pienamente acquisita da parte di un marinaio veneziano. Nel loro insieme tali errori, che riguardano tra l’altro regioni costiere particolarmente familiari a Michele, parrebbero indicare che egli non si curò, o forse non era in grado, di correggere le indicazioni errate contenute nel portolano di Zuan Pires; oppure tali errori sono da attribuire per intero a Michele, che li avrebbe introdotti di propria mano senza curarsi di poterli appunto commettere, e senza che vi siano d’altra parte segnali di ripensamento o di interventi correttivi posteriori. Quale che fosse il caso, ne consegue una certa inaffidabilità, inaccuratezza e approssimatività tecnica, quanto mai sorprendenti in un testo che

dovrebbe invece rappresentare una sorta di quintessenza dell'esperienza marinaresca personale e collettiva del tempo.

Tutto ciò consiglia di interrogare questi testi, apparentemente così "oggettivi", non più e non soltanto nella loro valenza tecnica, bensì, in modo nuovo, nel loro portato epistemologico. Se essi risultano infatti per certa parte inservibili, al punto tale da rappresentare a volte, nel caso se ne seguissero le istruzioni, più un pericolo che non un aiuto per la navigazione, a quale scopo raccogliarli ordinatamente e persino trasmetterli come se si trattasse di contenuti originali, frutto dell'esperienza e delle conoscenze di un singolo marinaio-autore? Se ancora questa era la cornice tecnico-culturale nella quale essi trovavano le giustificazioni al proprio esistere, quale era il contesto produttivo che ne determinava simili peculiari caratteristiche? È a questo punto che occorrerà allargare il discorso, come già accennato, alla cartografia nautica contemporanea, in quanto le condizioni e i modi della sua produzione potranno probabilmente portare elementi di chiarezza per una migliore comprensione dei trattati nautici in generale e dei testi portolanici in particolare.

La relazione tra i due strumenti, portolano e carta, allora come oggi era di certo molto stretta, nel senso che la carta serviva, entro certi limiti, a dare forma visiva alle istruzioni portolaniche, le quali ultime, potendo addentrarsi in una "scansione" altamente analitica della conformazione fisica delle coste, davano conto effettivo di quanto sulla carta veniva per forza di cose raffigurato in modo sintetico e simbolico. Osserviamo a margine che una simile interazione tra testo e disegno (geografico) non trova riscontro nei contesti extra-nautici; e la prima ragione è che lo spazio fisico-geografico terrestre non era disponibile, e perciò percorribile, quanto lo era quello del mare, che veniva perciò descritto nel modo più preciso possibile lungo quel limite che ne costituisce il solo discrimine – essendo per il resto (e per definizione) la superficie del mare piatta, a-segnica, indiscriminata: la linea di costa.



L'immediatezza con la quale portolano e carta fanno appello l'uno all'altra<sup>5</sup>, rende plausibile l'ipotesi che nella produzione di tali strumenti vi fossero ampie zone di sovrapposizione di saperi e di competenze, pur senza che si possa parlare di un parallelismo costante, come dimostra quel certo grado d'indipendenza che si riscontra ad esempio nelle forme toponomastiche dei portolani veneti accostate a quelle delle carte nautiche veneziane della stessa epoca. In altre parole, l'evidente contiguità funzionale chiama in causa la possibilità di una corrispondente contiguità produttiva, realizzata lungo un discrimine che cercheremo ora di descrivere.

Abbiamo purtroppo un solo esempio, per di più abbastanza tardo, di esplicita contestualità per quel che riguarda carta e portolano. Si tratta del codice Egerton 73 della British Library, meglio conosciuto con il nome di Atlante Corner in ragione dello stemma di quella famiglia (inciso su rame) incollato al f. 2<sup>R</sup>. Il manoscritto, il cui esecutore è forse da ravvisarsi nella figura di Benedetto Pesina<sup>6</sup>, consta come è noto di una serie di carte nautiche copiate da autori diversi (Pietro Rosselli, Zuan da Napoli, Grazioso Benincasa, Francesco Beccaro, Nicolò Fiorin, Francesco Cesano, Zuan Soligo, Alvise Cesano, Domenico de Zane, Nicolò de Pasqualin, Benedetto Pesina, Cristoforo Soligo); segue, ai ff. 39<sup>R</sup>-79<sup>R</sup>, un insieme di testi nautici, apparentemente trascritti da una sola mano<sup>7</sup>, che trattano i seguenti argomenti<sup>8</sup>: caratteristiche e proprietà dei pianeti (ff. 39<sup>R</sup>-40<sup>V</sup>), problemi astrologico-astronomici (ff. 41<sup>R</sup>-42<sup>V</sup>), formule magiche (f. 43<sup>R</sup>), istruzioni per la determinazione del calendario, dell'epatta, e indicazioni meteorologiche (f. 43<sup>V</sup>), la durata dell'anno, le stagioni, la salute e le malattie in rapporto ai giorni del mese, la durata del giorno, i giorni fausti e quelli infausti (f. 44<sup>R</sup>), le stelle che compaiono in ciclo nei diversi

---

<sup>5</sup> Si veda in particolare Patrick Gautier Dalché, *D'une technique à une culture: carte nautique et portulan au XII<sup>e</sup> et au XIII<sup>e</sup> siècle*, in "Atti della Società ligure di Storia Patria", 22 nuova serie (1992), pp. 283-312.

<sup>6</sup> L'ipotesi si basa sul fatto che la sola sottoscrizione che compare nell'atlante è quella apposta a margine della carta nautica dell'Egeo, al f. 24: "Beneditus Pesina fecit Anno Domini 1488 Veneciis"; sul Pesina vedi Piero Falchetta, *Marinai, mercanti, cartografi, pittori. Ricerche sulla cartografia nautica a Venezia (sec. XIV-XV)*, in "Ateneo Veneto", 178 (1995), pp. 66-67.

<sup>7</sup> Una cesura nella continuità grafica compare a partire dal f. 52<sup>R</sup>, ma la mano sembra la stessa.

<sup>8</sup> Appare impreciso e lacunoso il prospetto sinottico dell'Egerton 73 in Conterio, *L'arte del navigar etc.*, cit. pp. 220-25.

giorni dell'anno e una tabella "pitagorica" per la divinazione (f. 44<sup>V</sup>), tavola di Salomone, tabella per il calcolo del giorno dominicale, sistemi per il calcolo della lettera dominicale, con disegni di mani per il calcolo della durata dei mesi (ff. 45<sup>R-V</sup>), disegni di mani per il calcolo dell'epatta, della Pasqua e della Quaresima e grande tabella per calcoli diversi, prevalentemente la determinazione di giorni importanti dal punto di vista religioso (ff. 46<sup>R-V</sup>), schemi per il calcolo della levata della luna e per le fasi lunari e formula magico-religiosa per il risanamento delle piaghe (f. 47<sup>R</sup>), una "raxon de marteloio" (f. 47<sup>V</sup>), gli "hordeni et chomandamenti" per Andrea Mocenigo dell'anno 1428 (ff. 48<sup>R-50V</sup>), le spese nei porti della rotta di Fiandra, istruzioni sul salario e l'alimentazione dell'equipaggio e la "raxom delle aque corente del faro de Mesina" (f. 51<sup>R</sup>), formule magiche per dissolvere le tempeste (f. 51<sup>V</sup>), fasi lunari, calcolo del tempo *ab origine mundi*, calcolo dell'epatta (ff. 52<sup>R-54R</sup>).

Al f. 55<sup>R</sup> troviamo un'interessantissima sottoscrizione anonima, sulla quale torneremo tra breve; seguono<sup>9</sup> una tariffa dei pesi, un elenco comparato dei pesi e delle misure (ff. 59<sup>R-60R</sup>), un "chognoscimento" ovvero una descrizione delle merci e in particolare delle spezie (ff. 60<sup>V-61R</sup>), le tariffe di alcune merci in diversi porti (fino al principio del f. 63<sup>V</sup>), e una "raxom de velle" per le galee (ff. 64<sup>R-65V</sup>). L'ultima sezione del trattato è costituita da un portolano (ai ff. 67<sup>R-78V</sup>) che descrive le coste mediterranee a partire da Venezia, procede in senso orario fino allo stretto di Gibilterra, scende lungo la costa atlantica d'Africa fino a *Safim*<sup>10</sup> e alla *Terra di negri*, per riprendere poi da Lisbona e descrivere le coste settentrionali del Mediterraneo fino a Chioggia; il periplo riprende poi ancora da *Bocholli* (Port Bou), e procede lungo la costa francese e quella tirrenica italiana fino a Capo delle Colonne, per ricominciare infine dalla costa bretone verso la Fiandra, ma il testo è evidentemente incompleto e si interrompe prima di arrivarvi. Chiude il codice un calendario con la lettera domenicale riferita all'anno 1475 (f. 79<sup>R</sup>). Se abbiamo ritenuto

<sup>9</sup> Ma i ff. 56<sup>V-58V</sup> sono bianchi.

<sup>10</sup> Safi, sulla costa del Marocco.

utile presentare in forma sintetica il contenuto dell'intero manoscritto, è perché la successione degli argomenti fornisce alcuni spunti di interesse dopo il confronto con la sottoscrizione del f. 55<sup>R</sup>. Occorrerà tuttavia premettere quanto segue.

La differenza principale fra l'Atlante Corner e gli altri testi nautici del Quattrocento veneziano consiste nel modo del tutto diverso in cui esso si presenta rispetto agli altri taccuini nautici contemporanei; non si tratta soltanto del fatto, di per sé comunque significativo, che l'atlante contenga numerose carte nautiche, bensì del diverso uso al quale era palesemente destinato. Se i testi di Michele, di Pietro ecc. furono composti in forma di codicetti di piccolo formato, senza pretese di lusso, che ben si possono immaginare far parte del bagaglio snello di un marinaio uso a frequenti spostamenti, l'Atlante Corner è un massiccio tomo che misura 44 x 30 cm, dalla coperta lignea rilegata in pelle e con rinforzi metallici, evidentemente destinato agli scaffali di una biblioteca, e non certo alla sacca di un marinaio. Si tratta cioè un oggetto di pregio, che non reca traccia dei disagi della vita di bordo, e che doveva far parte della biblioteca di qualche patrizio veneziano, forse della stessa famiglia Corner, ed è in tal senso il testimone di un processo di trasformazione culturale in atto in quegli anni, per effetto del quale il sapere cartografico-nautico tradizionale fu ricontestualizzato e assunse significati e valenze diverse rispetto a quelli finalizzati al mestiere marinairesco, nel quale aveva fino a quel momento operato.

Che d'altra parte a Venezia si tentasse, nel corso del XV secolo, di dare unità al sapere nautico nel suo complesso, è un fatto che possiamo ritenere certo. Lo testimoniano, oltre all'Atlante Corner, almeno due altri documenti, per certi aspetti simili, l'atlante Deissmann 47 del Topkapi Sarayi<sup>11</sup>, attribuito a Grazioso Benincasa, cartografo di origine anconitana attivo a Venezia fino agli anni '70 del Quattrocento, e soprattutto

---

<sup>11</sup> Adolf Deissmann, *Forschungen und Funde im Serai. Mit einem Verzeichnis der nichtislamischen Handschriften*, Berlin-Leipzig, Walter de Gruyter & Co., 1933, n. 47; Tony Campbell, *Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500*, in *History of Cartography*, vol. 1, Chicago-London, The University of Chicago Press, 1987, pp. 381 e 392; Piero Falchetta, *Marinai, mercanti etc.*, cit., p. 85.

l'atlantico di Andrea Bianco della Biblioteca Marciana<sup>12</sup>, il quale ultimo presenta un "marteloio", alcune carte nautiche del Mediterraneo e delle coste africane ed europee sull'Atlantico, un mappamondo circolare di tradizione leggendaria-medioevale, e un planisfero tolemaico. Queste opere mostrano chiaramente come le diverse tradizioni cartografico-nautiche fossero percepite come parti di un solo sapere, alla cui costituzione esse partecipavano con pari dignità. Tale passaggio da una funzione che potremmo definire meramente strumentale a un'altra più ampia, che presenta le caratteristiche di un vero e proprio cambiamento culturale è ravvisabile innanzitutto nella produzione cartografica del tempo, ed è con ogni probabilità riconducibile agli effetti della riscoperta del metodo tolemaico.

Questa comportò infatti la possibilità che per la prima volta si offriva di rappresentare i grandi spazi secondo un metodo geometrico-matematico che ne consentiva finalmente la comprensione; lo spazio geografico disegnato dal procedimento tolemaico diventava riproducibile senza variazioni, e tale riproducibilità, assunta in seguito a fondamento stesso della scienza moderna, garantiva il controllo di quello spazio, sia pure in modo metaforico, per forme simbolico-matematiche. Non fu perciò la precisione cartografica a decretare il successo delle carte tolemaiche, ché anzi esse appaiono, se confrontate con quelle nautiche dello stesso periodo, assai meno efficaci; fu invece il loro fondamento astratto e razionalistico a renderne accessibile la composizione a una cerchia più ampia rispetto a quella costituita dai soli detentori delle tradizionali abilità cartografico-marinaresche. La diffusione della stampa fece poi il resto.

La proposta di una sintesi dei saperi geo-cartografico e nautico con quello tolemaico – e pure, in parte, con quello della tradizione leggendario-medioevale - fu formulata dapprima a Venezia nel corso del Quattrocento, e fu formulata propriamente in quell'ambito marinaresco nel quale furono elaborati e composti gli atlanti Bianco,

---

<sup>12</sup> *Atlante nautico di Andrea Bianco*. A cura di P. Falchetta. Venezia, Arsenale editrice, 1993; Piero Falchetta, *Marinai, mercanti etc.*, cit., pp. 49-52.

Deissmann 47 e Corner. Se ora consideriamo ancora una volta la contiguità di carta e portolano da una parte, e l'appartenenza dei portolani a quel più vasto sapere marinaresco prima esaminato, possiamo forse comprendere meglio la genesi di queste opere composite: i testi nautici, che avevano fino ad allora vissuto accanto alla carta nautica, furono per opera di cartografi-marinai sussunti – ma si potrebbe quasi dire “promossi” - nell’ambito di una competenza più ampia, fino a dare origine agli atlanti poco fa citati.

È evidente, in una tale prospettiva, che una relativa ineffettività dei testi tecnici – in altre parole, e per quel che ci riguarda più da vicino, una certa inaffidabilità dei portolani dovuta ai numerosi errori in essi contenuti – poteva passare in secondo piano; ciò che appariva importante agli occhi dei marinai-cartografi del tempo e agli autori dei trattati nautici, era la possibilità che il sapere tradizionale fosse nel suo insieme “traghettato” verso orizzonti ben più vasti di quelli riservati alla pratica del mare in senso stretto, la possibilità cioè di partecipare a pieno titolo all’aprirsi di nuove prospettive conoscitive, o ancora, forse, il timore di un’intero certo, quello appunto marinaresco, di essere escluso dal nuovo sapere.

È in questo modo e con queste motivazioni che carte e trattati nautici si rivolgono a un pubblico diverso da quello originario per il quale erano nati; e questo diverso pubblico richiede oggetti che possiedano caratteri formali non più mirati alla semplice funzionalità, in quanto diverso è l’uso che sarà fatto di quegli oggetti<sup>13</sup>. Il codice di grande formato e di lussuosa confezione è destinato a questo nuovo pubblico, al quale tenterà di rivolgersi, nel tentativo di sopravvivere, la tradizione cartografico-nautica; ma tale sopravvivenza sarà possibile soltanto all’interno di una dimensione esplicitamente antiquaria, come dimostrano certi atlanti di squisita fattura usciti nel XVI secolo dall’*atelier* veneziano di Battista Agnese.

Ritorniamo ora alla sottoscrizione anonima del f. 55<sup>R</sup>:

---

<sup>13</sup> Sull’uso di bordo degli atlanti nautici vedi Falchetta, *Marinai, mercanti etc.*, cit., pp. 88-89.

Hora ho ditto suxo questo libro prima la condicion delli XII segni et la propiètà de li 7 pianeti et tutte raxom di luna et di aqua et di ponti de stella et di vuoia<sup>14</sup> et raxom de marteloio et hordeni de chapettani et de zenerali chome de nave armade et de gallie da viazo et hoio trascritto tutto el portolam si da levante chomo da ponente mo' meffa mestier escriver qui da basso molte raxom de marchadantia le qual xe molto necesarie in questo libro et hoiole scritto raxom de taiar velle si lattine chome quare et de trovar tuoi sartia de una nave et prima comenzaremo dela raxom delle ttore la qual sie molto necesaria per piui chaxi puol hochorer

La prima osservazione è che il brano, manifestamente scritto in lingua veneziana, porta alcune tracce linguistiche diverse, contaminate forse dal francese; lo si osserva in “vuoia<sup>gi</sup>” (*voyage*), nella trasposizione del soggetto e del complemento in “hoio” e “hoiole”, nella “e” apposta a “escriver”, mentre queste influenze non paiono comparire in altre parti del testo. Il particolare testimonia del carattere composito delle fonti alle quali fece ricorso l'anonimo estensore del trattato, carattere che non viene tuttavia esplicitato, se non in un caso, come vedremo.

Vi sono ancora altri elementi che depongono il tal senso, come ad esempio la presenza di quegli “hordeni et chomandamenti” per Andrea Mocenigo dell'anno 1428, che si ritrovano pressoché identici nei manoscritti di Michele, di Pietro e nel codice C. M. 17 della Biblioteca del Museo Civico di Padova, e ancor più nei riscontri delle date che si incontrano nel codice londinese. Troviamo infatti indicati gli anni 1489 (f. 2<sup>R</sup>) nella titolazione della “tabula a voler intender in che giorno viene el sabado etc.”, la già vista sottoscrizione di Benedetto Pesina (1489) alla carta nautica del f. 24, il riferimento all'anno 1423 nella seguente istruzione: “Verbi gracia a voler saper a questo tempo del 1423 adi 19 magio in qual segno et che grado del cielo se trova esser el sol etc.” (f. 42<sup>V</sup>), l'anno 1375 nelle istruzioni per il calcolo dell'epatta del f. 43<sup>V</sup>, gli anni 1444, 1445 e 1454 in quelle per il calcolo della lettera dominicale (f. 45<sup>R</sup>), gli anni 1454-56 nei disegni delle mani per il calcolo di varie giornate (f. 46<sup>R</sup>), il 1475 come anno di riferimento nel calendario di f. 79<sup>R</sup>.

Si tratta, come si vede, di un arco temporale assai esteso, che va dal 1375 al 1489, ma di tale diacronicità il testo dell'Atlante Corner non dà nessun conto, o meglio, sembra si dia conto qui di un sapere del tutto statico, pietrificato, fossile, al quale è negato ogni

---

<sup>14</sup> *Vuoia<sup>gi</sup>* è lettura incerta.

sviluppo, e che può perciò rimanere indifferente al trascorrere del tempo. L'eterogeneità delle fonti, per dirla con termine odierno, è cioè un elemento intrinseco alle compilazioni nautiche di quest'epoca, ed è però anche, al tempo stesso, un elemento che viene dato per scontato, e che non è in alcun modo evidenziato dai diversi compilatori.

Vi è tuttavia un'eccezione, in tutto ciò, e riguarda propriamente il portolano; soltanto per questa parte l'estensore del testo impiega infatti un termine diverso e inequivocabile, "trascritto", che indica in modo esplicito una diversa provenienza del testo; parallelamente, indicazioni simili si trovano nel manoscritto di Michele, dove si nomina Zuan Pires quale autore del testo portolanico di origine e in quello intitolato *Ragioni antique spettanti all'arte del navigare*, dove il portolano delle coste fra Egitto e Siria è intitolato a tale Benedetto di Piero<sup>15</sup>.

Si tratta di un caso, o tale riconoscimento di diversa provenienza e autorialità dei testi portolanici, e soltanto di questi<sup>16</sup>, ha un altro significato? Abbiamo già visto come gli errori contenuti nel portolano di Michele stiano a indicare una relativa irrilevanza del contenuto tecnico vero e proprio, e come questo non fosse stato, o per impossibilità o per disinteresse, controllato e/o emendato. Che cosa significava allora sottoscrivere istruzioni nautiche contenenti errori che avrebbero forse potuto, se quelle istruzioni fossero state seguite, mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione, se non ammettere che quei testi portolanici non erano dopo tutto tanto importanti per la navigazione stessa? che essi non erano cioè per davvero usati dai marinai se non in maniera subalterna alla loro propria esperienza nautica? Non dimentichiamo infatti che essendo la navigazione il compendio e il fine ultimo di tutte le attività marinesche, i portolani avrebbero più di ogni altro testo

---

<sup>15</sup> Conterio, *L'arte del navegar etc.*, cit., p. 221.

<sup>16</sup> Non vale infatti il caso dell'indicazione che compare al f. 12<sup>v</sup> del manoscritto di Pietro ("Questa siè una raxion fatta per la leze zodescha e questa è fata per man de Michalli da Ruodo 1444"), in quanto i due trattati furono entrambi composti da Michele stesso; il fatto poi che tale "raxion" non compaia nel manoscritto di Michele ma soltanto in quello di Pietro ne spiega la presenza, nel senso che Michele ne avrebbe in tal modo rivendicato la paternità.

dovuto rappresentare la quintessenza di un'esperienza stratificata nel corso del tempo (e tali sono, osserviamo per inciso, quelli odierni).

Apparirà forse più chiaro ora quanto si è affermato in apertura, ovvero l'iscrizione dei trattati nautici – e perciò anche dei portolani – in un genere para-letterario per il quale la precisione tecnica dei contenuti non era il requisito principale. Possiamo in tal senso correggere il punto di vista generalmente accettato, secondo il quale le “*raxion de' marinieri*” sono “di” Pietro di Versi e il portolano della Manica contenuto nel manoscritto “di” Michele è “di” Zuan Pires. Actually, the “di” of our texts should be read more as “Pietro di Versi's or Michele's”, rather than “by Pietro di Versi or by Michele”, nel senso che il contenuto dei testi nautici non apparteneva al loro intestatario innanzitutto in quanto sapere, *en tant que* patrimonio di conoscenze approssimativamente codificate, quanto piuttosto, innanzitutto, quale oggetto fisico in forma di brogliaccio o di codicetto al cui interno quelle conoscenze erano conservate. Quell'oggetto diventava così l'emblema di un'appartenenza e di un sapere che il suo possessore poteva esibire a ogni istante, diventava cioè un oggetto simbolico. Alla stessa maniera in cui nella bottega artigiana medioevale il lavorante portava con sé i propri strumenti di lavoro, che attestavano non soltanto la sua eventuale perizia ma anche la sua effettiva appartenenza a un determinato mestiere, alcuni marinai tenevano nella propria sacca quei compendi di conoscenze che noi oggi chiamiamo forse impropriamente trattati nautici. Composti in proprio, come nel caso di Michele, o commissionati a terzi o ancora semplicemente acquistati (come in qualche modo dimostra il taccuino di Pietro, composto da Michele), era in certo senso lo stesso possesso di quegli “strumenti” di lavoro a certificare l'esperienza nautica dei loro proprietari, a testimoniare del fatto che Michele o Pietro potevano per mezzo dei loro testi avere accesso a conoscenze specifiche, riguardanti di volta in volta la navigazione, il calendario, le regole della vita di bordo, il taglio delle vele, e via dicendo.



Se una tale prospettiva è, come crediamo, verosimile, essa è compatibile soltanto con l'ambito della navigazione mediterranea o di quella un poco più estesa lungo le coste settentrionali dell'Europa, laddove cioè i percorsi erano brevi e lungamente collaudati, e la pratica a bordo delle navi valeva certamente più di qualsiasi nozione astratta; difficile sarebbe immaginare, ad esempio, le spedizioni oceaniche di Enrico il Navigatore affidate a conoscenze basate in gran parte su formule pseudo-magiche<sup>17</sup>, sul calcolo del giorno pasquale e della lettera dominicale, su informazioni portolaniche della cui esattezza nessuno si curava. Si rileggano i portolani composti alla fine del XV secolo da Ibn Majid, il più grande marinaio arabo di tutti i tempi, nei quali si descrive la navigazione lungo le coste africane dell'Oceano Indiano, nel Mar Rosso, nel Golfo Persico e in altre regioni dei mari orientali, e si comprenderà di primo acchito quale immenso divario tecnico intercorra fra le formule retoriche e para-letterarie dei trattatelli veneziani e l'autentico intendimento strumentale degli scritti di Ibn Majid<sup>18</sup>.

È a questo punto che il parallelismo fra portolano e carta nautica può probabilmente aiutarci a individuare alcune risposte ai nostri interrogativi; come il portolano risulta infatti, da quanto abbiamo fin qui esaminato, la sola componente dei trattati nautici la cui autorialità sia al tempo stesso effettiva e significativa, alla stessa maniera le carte nautiche sono, all'interno di quella stessa tradizione, i soli documenti che i loro autori sottoscrivevano con il proprio nome, il luogo di composizione e la data, a testimonianza e riprova della loro specifica competenza.

---

<sup>17</sup> “Questo tondo con questa croce dentro qui de soto si è bom per far desfar uno nenbo over uno siom per questo modo come te insegno et te dimostro qui per mezo: como tu vedi uno nenbo over siom si tu te trovi in mar va su la banda de la nave et fa questo segno qui de soto [una croce iscritta dentro un cerchio] con la punta del cortello et subito quellon nenbo over siom si se desfarà et non farave dano nisum”; la formula iscritta nel cerchio è la seguente: “Chips chips anis ganis. El mondo si è tondo chi non sa andar va a fondo”; cfr. ms. Egerton 73, f. 43<sup>R</sup>. Un'altra formula magica da incidere con il coltello, utile a dissolvere le tempeste, è al f. 51<sup>V</sup>, e recita: “agla agla agla agla”.

<sup>18</sup> Gerald Randell Tibbetts, *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese being a translation of Kitāb al-Fawā'id fī usūl al-bahr wa'l-qawā'id of Ahmad b. Majid al-Najdi together with an introduction on the history of Arab navigation, notes on the navigational techniques and on the topography of the Indian Ocean, and a glossary of navigational terms*, London, Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971; si veda inoltre George Fadlo Hourani, *Arab seafaring in the Indian ocean in ancient and early medieval times*, Princeton University Press, 1951.

“Petrus Vessconte de Janua fecit istam tabulam in Venecia anno domini MCCCXVIII” leggiamo alla tav. 2 dell’atlante del Correr di Pietro Vesconte<sup>19</sup>, accanto al celebre autoritratto del cartografo intento al proprio lavoro; a partire da questa prima testimonianza troviamo numerosissime altre attestazioni in altrettante carte composte nei secoli seguenti, e non possiamo perciò non rilevare che alla contiguità funzionale di carta e portolano sembra corrispondere una parallela contiguità concettuale, nel senso che soltanto alla carta e al portolano – una volta dimostrata l’inappropriatezza del concetto d’autore applicato ai trattati nautici nel loro complesso – era riconosciuta una paternità esplicita, individuale, localizzata nello spazio e nel tempo.

Come tutto ciò possa ricondursi ai modi effettivi del produrre dell’uno e dell’altro strumento, è domanda destinata purtroppo a rimanere senza risposta adeguata, in mancanza di documenti che possano farci comprendere quale tipo di relazioni sociali ed economiche presiedevano alla loro produzione e circolazione. Possiamo perciò soltanto cercare di delineare la questione a grandi e sommi tratti, senza tuttavia mai perdere di vista la stretta relazione funzionale che intercorre tra carta e portolano.

Gli autori di carte nautiche attivi a Venezia nel corso dei secoli XIV-XVI possono essere suddivisi in due gruppi; da una parte abbiamo infatti molti nomi ai quali è possibile ricondurre una singola carta, o in qualche caso due, e questi appartengono generalmente, per quanto è possibile verificare<sup>20</sup>, al ceto dei piccoli armatori privati e degli ufficiali di bordo. Abbiamo poi un altro gruppo, assai meno numeroso ma non per questo poco significativo, nel quale possiamo iscrivere almeno tre autori (Pietro Vesconte, Grazioso Benincasa, Battista Agnese) autori di numerose carte e numerosi atlanti, che furono invece veri e propri cartografi di professione, nel senso che la loro attività non fu diretta espressione di una contemporanea esperienza marinaresca. Vi è poi un considerevole numero di carte e atlanti anonimi, che mutuano tecnica compositiva e contenuti geografici

---

<sup>19</sup> Venezia, Museo Correr, Port. 28.

<sup>20</sup> Piero Falchetta, *Marinai, mercanti etc.*, cit., p. 68.

da questo o da quell'autore, ma che solitamente non contengono elementi di interesse particolare; possono in alcuni casi essere oggetti di squisita fattura, e si pensi all'esempio molto significativo dell'atlantico oxfordiano Douce 390<sup>21</sup> (ca. 1400), che tuttavia si rivelano a dir poco insignificanti dal punto di vista tecnico.

La cartografia nautica del tempo presenta caratteri conservativi più di quanto non tenda, in alcuni suoi documenti e presso alcuni autori, a rinnovare la conoscenza geografica. Ciò è dovuto a svariate ragioni<sup>22</sup>, fra le quali è utile ricordarne ora almeno due: la tecnica compositiva e la funzione. Le carte venivano infatti copiate per sovrapposizione o per trasparenza su altre carte o forse su modelli cartografici; è evidente che una simile procedura non favoriva certo la correzione di dettagli errati o imprecisi, e tendeva invece a propagarli immutati nel tempo. La seconda ragione è che probabilmente la carta nautica non fosse impiegata per la navigazione più di quanto non lo fosse il portolano, nel senso che la pratica del mare era certamente prevalente, e di gran lunga, sull'impiego di tali strumenti rozzi e, come abbiamo visto, pericolosamente imprecisi.

Anche se il numero di portolani arrivati fino a noi è assai esiguo se confrontato con quello delle carte nautiche contemporanee, e potendoci perciò basare su una serie di variazioni assai limitata, si può forse a questo punto concludere ugualmente che il conservatorismo delle carte trova immediato riscontro in quello dei portolani, inteso quale indifferenza all'aggiornamento e alla correzione degli errori. La stessa esecuzione dei portolani – quanto meno, di alcuni portolani – per copia, ovvero il loro carattere non originale e non sperimentale, istituisce un indubbio parallelismo con l'esecuzione delle carte nautiche. Infine, considerato il particolare rapporto dei testi portolanici con i loro autori e il fatto che le ragioni che possono essere addotte per spiegare l'esistenza di carte firmate e di carte anonime sembrano potersi estendere anche ai portolani, che a volte risultano sottoscritti e altre volte no, possiamo concludere nel modo seguente: i portolani si

---

<sup>21</sup> *Ibid.*, pp.87-90.

<sup>22</sup> Indispensabile il riferimento al già citato saggio di Tony Campbell, *Porolan Charts etc.*

sono tramandati all'interno di una tradizione minore a partire dall'esempio di alcuni (pochi) testi effettivamente nati dall'esperienza nautica, testi replicati successivamente – in maniera del tutto simile a quanto accade per la cartografia nautica - non tanto per servire alla navigazione bensì per autenticare l'appartenenza al ceto marinaresco e l'eventuale perizia nautica dei loro possessori.