

CORRADINO ASTENGO

ALCUNE RIFLESSIONI SUL
DIZIONARIO STORICO DEI CARTOGRAFI ITALIANI

*The art of Biography
Is different from Geography
Geography is about maps
But Biography is about chaps*

Questi versi di Edmund Clerihew Bentley, tratti da *Biography for Beginners* del 1905 (1), mi sembrano appropriati per introdurre qualche semplice riflessione sul progetto di un repertorio dei cartografi italiani, in particolare a proposito del settore di cui mi occupo, quello della cartografia nautica medievale e rinascimentale.

La costruzione di questo dizionario biografico, o bio-bibliografico (2), non sarà un'impresa facile, perché non potrà certo consistere in una semplice compilazione di informazioni raccolte da ricerche già pubblicate, ma dovrà necessariamente affrontare le molte questioni ancora aperte.

Il primo problema per la cartografia nautica è quello dell'elevata percentuale di opere anonime, che raggiunge il 40%. Tale valore è certo ancora più elevato per i mappamondi medievali e forse anche per le poche carte regionali dello stesso periodo. Un gran numero di carte resterà dunque escluso da una classificazione per autore, benché, come è stato più volte rilevato, il fenomeno dell'anonimato nella cartografia nautica, per la sua vastità, non possa certo

(1) Citato da N.J.W. THROWER, *Doctors and Maps*, in «The Map Collector», Tring, 1995, 71, pp. 10-14 (la citazione è a p. 10).

(2) Si tratta di un progetto di ricerca presentato al MIUR (COFIN 2003); vi hanno aderito oltre 150 studiosi e ricercatori, articolati in 14 unità operative. Lo scopo finale è la redazione di un dizionario dei cartografi italiani o attivi in Italia, dalle origini all'anno 1900 e, parallelamente, di una bibliografia esaustiva della storia della cartografia italiana; più una lunga serie di «prodotti accessori».

essere attribuito al caso, come sviste o dimenticanze, ma abbia una sua precisa ragione d'essere, che meriterebbe di essere scientificamente indagata (3).

Un altro problema è quello della nazionalità dei cartografi e quindi dell'identificazione degli italiani, particolarmente in un settore caratterizzato dall'estrema mobilità dei soggetti. La cartografia nautica è infatti lo specchio della vita del Mediterraneo, un mare unito dalle rotte, dai commerci, e soprattutto dalla gente di mare, che è in continuo movimento tra un porto e l'altro e sempre pronta a scambiare informazioni e conoscenze senza tenere conto di divisioni politiche e religiose. E' chiaro che in questo ambiente, fertile e innovativo, è difficile stabilire chi debba essere considerato italiano e chi straniero.

Inoltre le notizie biografiche dei cartografi nautici sono sempre molto carenti e a volte del tutto inesistenti, limitate alle poche indicazioni ricavabili dalle sottoscrizioni apposte sulle opere, che talora però finiscono per generare confusione.

La prima carta datata e firmata è, come è noto, quella di Pietro Vesconte del 1311: manca l'indicazione del luogo di esecuzione, che può essere Genova, città natale del cartografo, o Venezia dove si trasferì e dove firmò lavori dal 1313 al 1318. Il problema è dato dall'esistenza di due opere del 1321 e 1327 firmate Perrino Vesconte: si tratta dello stesso cartografo o di un parente, forse un figlio? Forma, contenuti, grafia sembrano identici, ma i nomi dei due autori sono, nella tradizione medievale, differenti; non avrebbe inoltre molto senso che una persona chiamata Pietro si facesse chiamare Perrino, Pietrino, nell'ultima parte della sua vita. E' possibile, ma si è nel campo delle congetture, che Perrino sia il figlio di Pietro e che abbia lavorato nella bottega del padre, costruendo materialmente carte e atlanti, magari anche firmandoli a nome del genitore; poi alla sua morte avrebbe continuato in proprio l'attività come titolare del laboratorio. Ciò spiegherebbe le singolari somiglianze delle opere dei due.

Legata alla produzione dei Vesconte è certamente la «carta maghrebina» dell'Ambrosiana di Milano, una carta anonima redatta in arabo, forse in Andalusia: le affinità che si riscontrano nel tracciato costiero e nella toponomastica sono la prova dell'ampia circolazione delle carte italiane in tutto il Mediterraneo. Purtroppo anche questa preziosa testimonianza non potrà essere inclusa nel dizionario.

Un'altra incertezza sull'identità dell'autore di carte nautiche è quella legata all'annosa questione Dalorto-Dulcert. Pur non volendo riaprire una polemica sull'origine genovese o catalana della cartografia nautica, si deve rilevare che, nel 1887, quando la carta parigina fu per la prima volta segnalata dallo studioso Gabriel Marcel, la firma venne interpretata nella forma *Angelino Dulceri*. L'anno seguente l'Amat di San Filippo portò alla luce la carta dei principi Corsini indicando il nome dell'autore come *Angellinus de Dulceto*; proponeva inoltre di interpretare la sottoscrizione della carta di Parigi come *Angelino Dulceti*, affer-

(3) G. CARACI, *Di alcune carte nautiche che si vorrebbe attribuire a Girolamo da Verazano*, in «L'Universo», Firenze, 1959, pp. 307-318, 437-448 e 931-994.

mando di conseguenza che doveva trattarsi della stessa persona, un genovese emigrato a Maiorca (4). Solo più tardi si giunse alla lettura *Angellinus de Dalorto e Angelino Dulcert*, che permise ai sostenitori dell'origine catalana della cartografia nautica di affermare che ci si trovava di fronte a due ben distinti cartografi. In tempi recentissimi uno studioso catalano (5), basandosi su solidi argomenti paleografici, ha riproposto la prima interpretazione riaprendo così la questione dell'identità del cartografo.

Certamente molti dubbi sarebbero fugati, se si potesse disporre di maggiori informazioni sulla vita dei cartografi.

Di alcuni invece si conosce soltanto il nome, come ad esempio Zuan de Napoli, Domenego de Zane, Cristoforo Soligo e Zuan Soligo, citati nell'atlante Cornaro, conservato nella British Library, un singolare codice miscelaneo, nel quale tra l'altro sono riprodotte le opere di cartografi nautici del tempo. Non si tratta però di un plagio, poiché l'autore, probabilmente Benedetto Pesina, cita le sue fonti, tramandandoci così nomi che altrimenti si sarebbero perduti, ma niente di più oltre al nome, come per il re di Asine della poesia di G. Seferis.

Talora, in mancanza di altri riscontri, è la stessa scritta che appare sulla carta a trarre in inganno. La Biblioteca Marciana conserva un atlante, privo di data ma sicuramente medievale, che porta una firma da sempre letta Nicolò de Combitis e considerata apposta dall'autore. Anche in questo caso di recente si è sostenuto che il nome va invece letto Nicolò de Corbitiis ed indica non l'autore, ma il proprietario (6). Un Nicolò de Corbizzi, o Nicolò da Poggibonsi, intorno alla metà del Trecento compì un pellegrinaggio in Terra Santa, poi narrato nel suo *Viaggio d'Oltremare*, nel quale fa menzione di una carta nautica: «e arivamo a una isola che si chiama, nella carta, Sapienza» (7). È evidente che il pellegrino doveva avere familiarità con carte e atlanti e forse possederne un esemplare, e questo ci riconduce all'atlante della Marciana, anche se le datazioni fino ad ora proposte per il cimelio lasciano poco spazio alla suggestiva ipotesi che ci si trovi di fronte proprio alla «carta» menzionata nella relazione di viaggio.

Per quanto riguarda la disponibilità di fonti d'archivio nel Cinquecento, è curiosa la contrapposizione tra i membri della famiglia Maggiolo di Genova e Battista Agnese, genovese attivo a Venezia. Per i primi un discreto numero di documenti permette di ricostruire a grandi linee la biografia del capostipite Vesconte e di seguire le vicende dei suoi successori nella titolarità del «laboratorio approvato e privilegiato», che operava a Genova fin dal 1518 in regime di

(4) P. AMAT di SAN FILIPPO, *Recenti ritrovamenti di carte nautiche in Parigi in Londra ed in Firenze*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», Roma, 1888, pp. 268-281.

(5) R.J. PUYADES y BATALLER, *Memòries de una mar solcada. El dibuix i l'escripturació del litoral valencià en la cartografia portolana medieval*, in «Afers», Catarroja, 2001, 40, pp. 625-639.

(6) P. FALCHETTA, *Marinai, mercanti, cartografi, pittori. Ricerche sulla cartografia nautica a Venezia (secc. XIV-XV)*, in «Ateneo Veneto», Venezia, 1995, pp. 7-109, in particolare p. 82.

(7) P. GAUTHIER-DALCHÉ, *L'usage des cartes marines aux XIVe et XVe siècles*, in *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del Basso Medioevo*, Spoleto, Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, 1996, pp. 97-128.

monopolio e con una sovvenzione pubblica. Dell'Agnese al contrario, nonostante la vastità della sua produzione, gli archivi non hanno rivelato nulla, tanto che è persino difficile fissare i limiti temporali della sua vita attiva. Ma forse ciò è dovuto proprio alla differenza che intercorre tra un laboratorio semi-pubblico e uno totalmente privato.

Tale differenza può anche spiegare perché le carte non firmate attribuibili ai Maggiolo sono così rare, due o tre esemplari in tutto, tanto da far pensare proprio a un errore, mentre tra le opere riferibili all'Agnese le anonime sono la parte prevalente, raggiungendo il 60%. Secondo il Baldacci le copie anonime sarebbero state eseguite dal personale del laboratorio, con o senza l'autorizzazione del titolare, e vendute ad un prezzo sensibilmente inferiore (8). Tale operazione sarebbe stata praticabile solo in un laboratorio privato e non in uno pubblico o semi-pubblico, nel quale solo la firma del titolare patentato poteva garantire l'affidabilità del prodotto.

Singolare è il caso di Francesco Ghisolfi, ritenuto allievo dell'Agnese, i cui atlanti sono tutti privi di sottoscrizione. Il suo nome è conosciuto solo grazie ad un brutto *sonetto in laude di messer Francesco Ghisolfo fattore del presente libro*, che appare sul foglio di guardia di una delle dieci opere a lui riferite. La singolarità è dovuta al fatto che i suoi acquirenti sono in genere persone di alto rango, come Doria o Medici, che non si sarebbero certamente rivolte ai ragazzi di bottega, anziché al titolare, per risparmiare. In questo caso dunque l'anonimato non trova alcuna spiegazione soddisfacente.

L'atteggiamento dei governanti veneziani nei riguardi della cartografia è senza dubbio curioso: essi tennero sempre in grande considerazione la carta come strumento per il controllo e la gestione del territorio da parte delle diverse magistrature, ma non sembrano essersi preoccupati molto delle carte nautiche, pur così importanti per i commerci e le navigazioni; la loro produzione, totalmente affidata all'iniziativa privata, rimase in gran parte nelle mani di forestieri, come il già citato Battista Agnese, genovese, e i greci Johannes Xenodocos e Giorgio Sideri detto il Callapoda.

Fino ad oggi si riteneva che l'unico vero veneziano attivo a Venezia nel Cinquecento fosse Antonio Millo, che nelle sue opere si definisce «Armiragio al Zante» o «Armiragio in Candia». Il Tolia ha però dimostrato che il Millo doveva essere un greco originario dell'isola di Milo (9). Il suo nome non appare infatti tra gli elenchi degli ufficiali della marina veneziana, mentre il termine «armiragio» poteva anche essere utilizzato per indicare il capo pilota di un porto; inoltre il nome di un Antonio, esperto pilota e originario dell'isola di Milo, è menzionato in numerosi documenti d'archivio.

Nel Cinquecento furono anche prodotti, probabilmente a Istanbul, alcuni atlantini in lingua turca che sono copie fedeli di quelli dell'Agnese. Ci si può chiedere perché il Senato veneziano, che nel 1560 aveva impedito la stampa del mappamondo in lingua turca di Haggi Ahmad, non avesse in alcun modo

(8) O. BALDACCI, *Introduzione allo studio delle geocarte nautiche di tipo medievale e la raccolta della Biblioteca Comunale di Siena*, Firenze, Olschki, 1990.

(9) G. TOLIAS, *The Greek Portolan Charts*, Atene, Olkos, 1999.

cercato di vietare la diffusione degli assai più dettagliati atlanti dell'Agnese, ma è chiaro che il Senato era ben consapevole che le informazioni contenute nelle carte e negli atlanti nautici erano ormai patrimonio comune di tutti gli uomini di mare e che non aveva alcun senso tentare di ostacolarne la circolazione.

Con Battista Agnese si presenta un altro problema che la carenza di notizie biografiche non permette di risolvere: quello dell'eccessiva durata della vita lavorativa. Già nel 1928 il Caraci aveva attirato l'attenzione su una carta firmata da «Baptista Januensis» e datata 1514, che non aveva esitato ad attribuire all'Agnese estendendo così la sua attività ad oltre 50 anni. Le obiezioni sul lungo e inspiegabile intervallo di silenzio tra quel primo lavoro giovanile e il primo atlante firmato, che è del 1536, venivano superate sia ricordando il gran numero di opere non firmate e non datate a noi pervenute, sia affermando che il giovane cartografo, immigrato a Venezia, agli esordi non doveva disporre di un grande laboratorio e doveva svolgere un'attività molto ridotta (10). Nel 1949 l'Almagià confermava l'attribuzione del Caraci, osservando che gli elementi essenziali della carta in questione, cioè il disegno costiero e la toponomastica, erano indiscutibilmente dell'Agnese e facevano pensare ad un suo prodotto giovanile. Quanto ai cinquanta anni di attività si limitava a ricordare che il laboratorio con ogni probabilità aveva continuato a mettere in circolazione carte e atlanti anche dopo la morte del titolare (11).

Nonostante la maggiore ricchezza di fonti di archivio (12), la straordinaria longevità risulta difficilmente spiegabile anche per Jacopo Maggiolo, che venne associato al padre Vesconte nella carica ufficiale di «Magister cartarum pro navigando» nel 1529, quando probabilmente era ancora un bambino. Dalla morte del padre firmò regolarmente lavori tra il 1551 e il 1573; poi, dopo un intervallo di 29 anni, un'ultima carta nel 1602. Nel 1604 modificò il testamento: era dunque sicuramente ancora in vita. Probabilmente negli ultimi decenni del Cinquecento non era, per l'età o forse per una malattia, più in grado di gestire il laboratorio, nel quale lavorava il nipote Cornelio: è possibile che quest'ultimo, per giustificare la riscossione delle 100 lire annue da parte dello zio, abbia prodotto una carta a suo nome o più semplicemente che abbia contraffatto una vecchia carta modificandone la data, che in effetti sembra scritta su un'abrasione.

Ancora più lunga e meno giustificabile risulta la vita attiva di Jacopo Russo, che firma carte tra il 1520 e il 1588, tanto che si è giunti ad affermare che vi siano stati due cartografi con lo stesso nome. L'Almagià invece ritiene che, come nel caso dell'Agnese, il laboratorio abbia continuato l'attività dopo la morte del titolare, continuando a produrre a suo nome carte che, in effetti, mostrano un evidente peggioramento qualitativo (13).

(10) G. CARACI, *Di due carte di Battista Agnese*, in «RGI», 1928, pp. 227-234.

(11) R. ALMAGIÀ, *Una carta del 1514 attribuita a Battista Agnese*, in «RGI», 1949, pp. 167-168.

(12) G. FERRETTO, *I cartografi Maggiolo oriundi di Rapallo*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», Genova, 1925, pp. 53-83.

(13) R. ALMAGIÀ, *I lavori cartografici di Pietro e Jacopo Russo*, in «Accademia Nazionale dei Lincei. Rendiconti della Classe di Scienze Morali, Storiche e Filologiche», Roma, 1957, pp. 301-313.

Resta da dire qualcosa sul mestiere di cartografo nautico e sulle tipologie che si possono individuare. Tuttavia, più che di tipologie, si dovrebbe parlare di *chaps*, di tipi in quanto individui, perché questa arte sembra sfuggire ad ogni classificazione.

Anche la divisione di base tra cartografi professionisti e cartografi occasionali presenta confini indefiniti. Possono sicuramente essere considerati cartografi professionisti tutti coloro che, per la vastità della produzione e per l'ampio lasso di tempo in cui risultano attivi, devono essere stati titolari di un vero e proprio laboratorio, dal quale traevano la principale fonte di sostentamento: tra questi rientrano sicuramente Pietro Vesconte, Battista Agnese, Jacopo Russo, Gio. Batta e Pietro Cavallini e, a maggior ragione, tutti i Maggiolo, che ebbero addirittura il riconoscimento ufficiale della Repubblica.

Tuttavia la vastità della produzione giunta fino a noi non sembra un criterio sufficiente: cartografi professionisti dovevano anche essere Agostino da Noli, del quale non si conoscono lavori, che ottenne l'esenzione da alcune imposte per essere rimasto l'unico in Genova ad esercitare tale arte (14), e Battista Beccari che, pur avendoci lasciato pochissime opere, da uno dei rari documenti d'archivio ritrovati risulta avere assunto un ragazzo di bottega, tale Raffaellino (15), per insegnargli i rudimenti di tale arte.

Bisogna anche ricordare che nei laboratori non si producevano soltanto carte nautiche, ma anche bussole e clessidre e si effettuavano riparazioni di tali strumenti, come risulta da documenti relativi alla famiglia Maggiolo (16).

Grazioso Benincasa, invece, nella prima parte della sua vita fu «padron de nave», poi, dopo il ben noto incidente che lo vide vittima di un atto di pirateria da parte di genovesi, abbandonò la navigazione per dedicarsi alla più tranquilla professione di cartografo.

Tra gli altri uomini di mare sono da ricordare Andrea Bianco, che fu comito di galera, e il già citato Antonio Millo, capo pilota dei porti di Candia e Zante, ma per questi due autori di carte nautiche è difficile stabilire quale fosse l'attività prevalente.

Il veneziano Marco Fassoi era invece un ammiraglio ed è evidente che per lui la costruzione di carte doveva essere un'attività secondaria, svolta senza fini di lucro.

Per Pietro Vesconte è stata avanzata l'ipotesi che possa essere identificato con un Petrus Visconte che da documenti d'archivio risulta esercitare in Venezia la professione di chirurgo negli anni 1326-1327. Il Falchetta (17) sembra propenso ad accogliere, sia pure con qualche riserva, tale teoria: egli afferma che il Vesconte può essere stato barbiere-chirurgo a bordo di navi veneziane e avere appreso così l'arte nautica. Tuttavia questa identificazione sembra da

(14) P. REVELLI, *Cristoforo Colombo e la scuola cartografica genovese*, Genova, SIAG, 1937.

(15) G. PETTI BALBI, *Nel mondo dei cartografi: Battista Beccari maestro a Genova nel 1427*, in «Columbeis I», Genova, 1986, pp. 125-132.

(16) A. FERRETTO, *op. cit.*

(17) P. FALCHETTA, *op. cit.*

respingere perché a quella data Pietro doveva già essere morto oppure, ammesso che vi sia un solo cartografo Vesconte, si faceva chiamare Perrino e non Pietro.

Chirurgo era invece certamente Gio. Francesco Monno di Monaco, che si dichiara tale nella più importante delle sue opere, *L'Arte della Vera Navegatione*; è singolare che uno studioso, che nei suoi lavori dimostra una solida cultura, svolgesse un'attività tanto umile, consistente in sostanza nel praticare salassi; è però possibile, come è stato suggerito per il Vesconte, che in gioventù egli abbia svolto tale mansione sulle navi genovesi imparando l'arte alla quale si dedicò più tardi, oppure più semplicemente che, in mancanza di una corporazione dei cartografi, si sia iscritto a quella dei chirurghi, per avvalersi della sua protezione.

Bartolomeo Crescenzio, Francesco Maria Levanto e Battista Testa Rossa, più che cartografi, sono da considerare studiosi di arte nautica, poiché le poche carte da loro eseguite servono quasi esclusivamente da supporto per le teorie esposte nelle loro opere.

Tra i cartografi sicuramente occasionali sono da annoverare molti religiosi, che in genere ci hanno lasciato una sola opera, molto curata e sintesi di una vita di studio, come Giovanni da Carignano, Bartolomeo Pareto e Nicolò Guidalotti da Mondavio.

E' evidente che dovevano coesistere due diversi sistemi di produzione: il lavoro individuale di chi trae sostentamento da altre attività e il grande laboratorio con suddivisione dei compiti. Ma mentre per la cartografia a stampa è sempre possibile individuare tutti coloro che hanno preso parte alle diverse fasi della produzione: cartografo vero e proprio, disegnatore, incisore, stampatore, editore, venditore, tutti in genere citati sulla carta stessa, per le carte nautiche manoscritte i nomi dei collaboratori, amanuensi, disegnatori, miniatori, rimangono ignoti.

In due soli casi si ha diretta menzione dello svolgimento di un compito subordinato. Nella carta dei Pizigano del 1367 viene infatti evidenziata la divisione fra il lavoro intellettuale di Francesco (*composuit*) e quello manuale di Domenico (*fecit*); tuttavia nella carta di Jacopo Russo e Giovanni Talamo del 1563 il significato dei due termini sembra invertito e *fecit* indica il lavoro di progettazione del Russo, mentre *composta* indica quello di esecuzione materiale del Talamo (18). Anche in questo caso dunque le poche informazioni ricavabili dalle opere provocano più dubbi che certezze.

Questo semplice elenco di problemi irrisolti dimostra quanto spazio vi sia ancora per nuovi studi in questo campo e quanto importante sia la realizzazione del progettato repertorio bio-bibliografico dei cartografi italiani, che fornirà l'occasione per approfondire e magari risolvere alcuni dei problemi ancora aperti e qui ricordati, e che potrà poi costituire certamente un solido punto di partenza per ulteriori ricerche.

(18) G. CARACI, *A conferma del già detto. Ancora sulla paternità delle carte nautiche anonime*, in «Memorie Geografiche dell'Istituto di Scienze Geografiche della Facoltà di Magistero dell'Università di Roma», Roma, 1960, pp. 129-140; e O. BALDACCI, *op. cit.*

SOME REMARKS ABOUT THE HISTORICAL DICTIONARY OF ITALIAN MAP-MAKERS. – The making of the DISCI (*Dizionario storico dei cartografi italiani - Historical dictionary of Italian map-makers*) is not an easy task, particularly in the field of Medieval and Renaissance nautical cartography, where several issues are still open. A basic problem is to define the nationality of cartographers in a profession characterized by the extreme mobility of individuals. Besides that, biographical informations of cartographers are always scarce and often totally missing, confined to the few hints one can get from the signatures affixed on the charts. The job of nautical cartographer seems to defy any classification and even the simple division between professional and occasional cartographers shows indefinite borders. All the unsolved problems show how large is the field for scholars and how important is the fulfilment of the DISCI, as a starting point for future researches.

Università di Genova, Dipartimento di Scienze dell'Antichità e del Medioevo, Sezione di Geografia

2136@unige.it