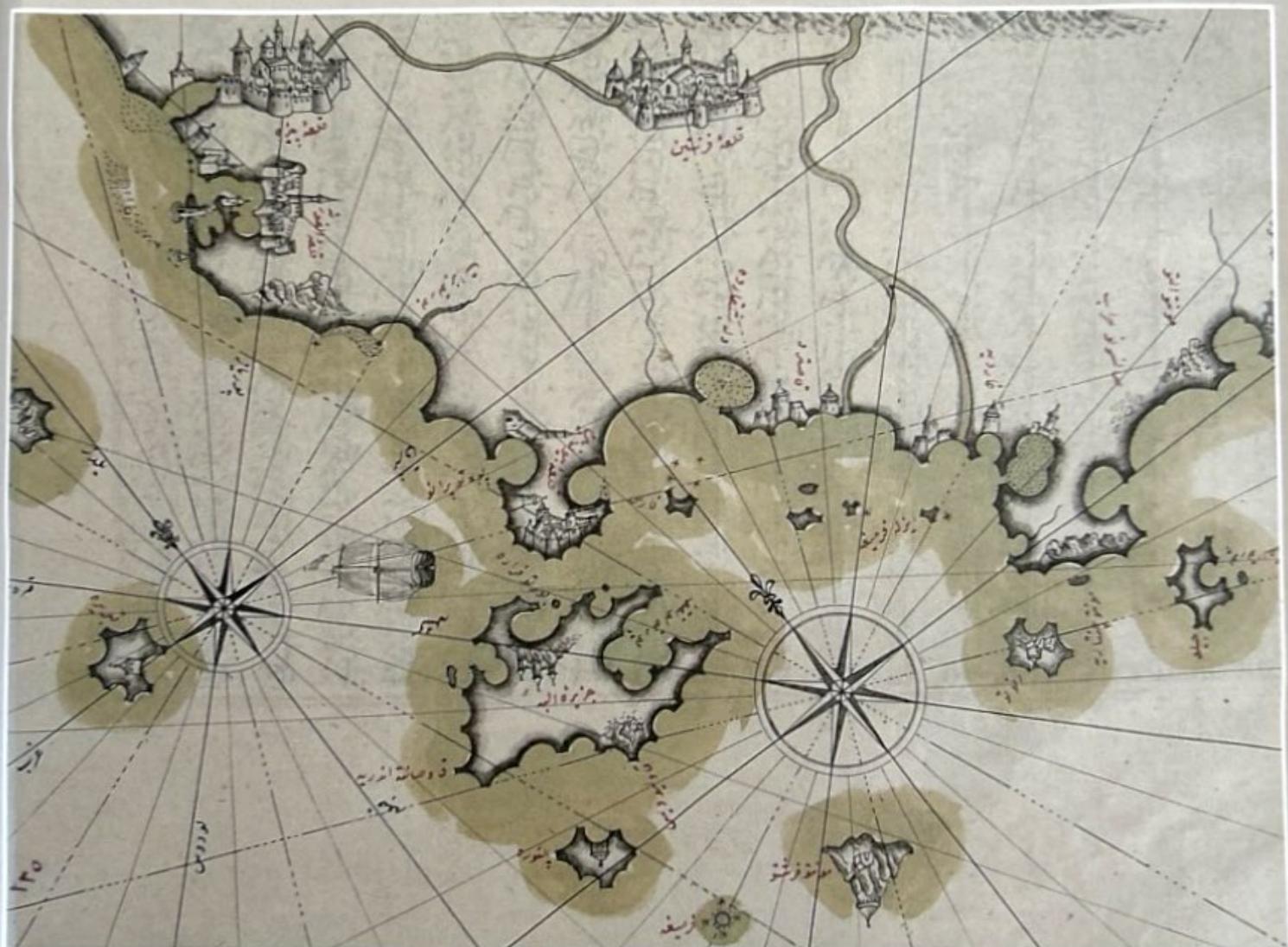


F. Lepore M. Piccardi E. Pranzini

COSTA E ARCIPELAGO TOSCANO NEL KITAB-I BAHRIYE (1521 e 1525)

Un confronto cartografico (secoli XIII-XVII)

Prefazione di L. Rombai



INDICE

Prefazione di Leonardo Rombai	7
Nota degli autori	11
1. Piri Reis e la cartografia nautica	13
2. Il Kitab-i Bahriye	19
3. La Toscana del manoscritto Ayasofya 2612	31
4. L'evoluzione olocenica della costa toscana	37
5. La Toscana ai tempi di Piri Reis. Il Seno Pisano	51
6. Una lettura dei codici	77
7. Il Kitab-i Bahriye e gli isolari. L'Isola d'Elba	103
8. Il Kitab-i Bahriye e le carte portolano	115
9. Appendice	145
Conclusioni	157
Bibliografia	165
Abbreviazioni	172
Indice delle illustrazioni	173

Fortunato Lepore, Marco Piccardi ed Enzo Pranzini sono autori di un libro di ricerca approfondita sul *Kitab-i Bahriye* dell'ammiraglio turco Piri Reis (1465/70-1553/1554), tradotto come *Libro della Marina*, che in Italia è molto noto per le belle e suggestive rappresentazioni cartografiche di qualcuno dei suoi tanti codici ma che – sul piano scientifico – ha finora goduto di “scarsa considerazione”. Pochi infatti sono gli studi originali su tale importante documento, un originale atlante-trattato sul Mediterraneo, se si eccettuano i lavori competenti (con traduzione in italiano) del compianto linguista Alessandro Bausani (1979 e 1990).

Del resto, Piri Reis è conosciuto dagli studiosi della cartografia soprattutto per avere disegnato due grandi mappamondi o planisferi nel 1513 e nel 1528/29 (oggi conservati in frammenti nella biblioteca del Museo Topkapi di Istanbul): si sa che la prima carta generale fu costruita mediante la “collazione delle informazioni contenute in otto antichissime carte nautiche ed in un’altrettanto antica carta araba dell’India, in carte coeve di origine portoghese che illustrano l’Asia e la carta di Cristoforo Colombo” (oggi perduta), insieme ad altre prime figure di matrice iberica del Mondo Nuovo. D’altra parte, i frammenti dimostrano che Piri Reis “conosceva e utilizzava coordinate geografiche (più o meno precise) quantomeno otto anni prima della redazione del *Kitab-i Bahriye*, indiscutibilmente l’opera fondamentale dell’ammiraglio: un’opera decisamente complessa ma unica nel suo genere, che “sfugge alle categorizzazioni” valide per trattati di navigazione, rappresentando piuttosto “uno dei documenti-monumento cari a Foucault e a Le Goff”. Essa venne redatta, in origine, in prima versione nel 1521 e in seconda versione riveduta e corretta nel 1525 per il sultano Solimano il Magnifico, ma non si conosce l’archetipo ed oggi è nota solo mediante derivazioni della seconda metà del XVI secolo e anche dei due secoli successivi, che sono state ricondotte a tre versioni: una classificazione peraltro dibattuta dagli autori di questo volume.

Cercherò qui di selezionare e riassumere alcuni punti ben trattati nel volume che si presenta per dare al lettore, a titolo esemplificativo, spunti di lettura e di riflessione.

Del *Kitab-i Bahriye* conosciamo oggi ben 43 o 44 esemplari, comprese le versioni del XVII e del XVIII secolo, non tutte però complete, ossia dotate di carte e testo: l’alto numero dimostra – oltre che il gradimento della struttura dell’opera, costituita da un apparato cartografico che copre l’intero quadrante mediterraneo e dal corredo di un testo descrittivo ugualmente sistematico e generale – “l’autorevolezza dell’ammiraglio” che

dovette consultare “buona parte della produzione di portolani e carte in circolazione” fra Quattro e Cinquecento. E a mettere altresì a disposizione l’ampia conoscenza di vita marinara che egli possedeva grazie alla sua attività di corsaro e quindi di capitano di nave e ammiraglio della flotta turca, che fino a Lepanto (1571) era solita scorazzare in lungo e in largo nel Mediterraneo. È certo infatti che le carte e i dati scritti del *Kitab-i Bahriye* “si basano su esperienze di navigazione sviluppate (pur con aggiornamenti successivi) tra gli ultimi due decenni del XV secolo e il 1521” allorché accompagnò un po’ in tutto il Mediterraneo suo zio, il corsaro Kemal Reis – dal 1495/96 ammiraglio del sultano – fino a quando il nostro cartografo non decise di ritirarsi (ma solo momentaneamente) a Gallipoli per lavorare alle sue grandi produzioni grafiche.

Va detto che i non pochi errori riscontrati – specialmente in relazione alle coste francesi e del Mediterraneo occidentale – dimostrano che Piri Reis non poté osservare e rilevare di persona tutto il vasto ‘teatro’ della sua rappresentazione.

Nel *Kitab-i Bahriye*, il Mediterraneo è frazionato in decine e decine di carte (ogni raccolta ne contiene fra 100-140 se della prima versione e 210-230 e oltre se della seconda versione), ciascuna delle quali raffigura, in ordinata successione spaziale, porzioni di territorio costiero abbastanza ristrette, con le caratteristiche tipiche delle ‘carte per navigare’, ovvero l’accentuazione delle dimensioni di golfi, promontori e isole e il disegno del profilo costiero come consueto susseguirsi di falcature quasi geometriche. Le carte considerate almeno in buona parte risultano proporzionate tra di loro anche riguardo al rapporto di riduzione rispetto allo spazio reale, cioè sembrano derivare da un insieme rappresentativo più generale delle coste mediterranee, con rispetto di punti certi e di proporzioni.

Di più. Se le carte costituiscono un vero e proprio atlante nautico, uno dei primi moderni per la sua omogeneità, la parte descrittiva può essere letta come un’approfondita interrelazione e interpretazione delle figure, con innumerevoli approfondimenti dei loro contenuti, ossia “come un vero e proprio trattato che entra nel merito di temi che valicano i contenuti dei tradizionali portolani: si esaminano argomenti che riguardano l’astronomia, la geografia, la cartografia, gli strumenti; per questo lo scritto è stato replicato [anche] in materia autonoma”, senza cioè l’apparato cartografico. In effetti, nelle centinaia di capitoletti, ritroviamo un numero eccezionale di dettagliate informazioni non solo di ordine pratico (su distanze e caratteri di migliaia di luoghi, spesso non rappresentati nelle carte) ma anche di ordine culturale e politico.

Dell'ampia produzione esistente, gli autori hanno esaminato a fondo – tra gli esemplari in cartaceo e in rete – otto codici appartenenti alla prima, seconda e terza versione del *Kitab-i Babriye*. La loro attenzione si è concentrata sull'ampio spazio terracqueo fra Corsica, Sardegna, Mar Ligure, Mar Tirreno e coste insulari e continentali toscane, un quadrante sempre diviso in due rappresentazioni. Ovviamente, è stata prima svolta “una lettura comparata dei diversi codici”, sia per i dati filologici e tecnici e sia per quelli contenutistici riguardanti la morfologia costiera. Da questo punto di vista, soprattutto per i grandi promontori (di Piombino e Argentario) e per le isole (Elba specialmente), è scaturito che le varie versioni evidenziano una sostanziale corrispondenza; in altri termini, salvo rare quanto significative eccezioni, le variazioni sono di minima portata. Questa staticità di dati geografici e di forme – al di là della “più moderna tecnica di rappresentazione cartografica” percepibile nelle versioni più tarde, anche riguardo alle vedutine di città – testimonia la fedeltà dei copisti all’archetipo del primo Cinquecento, dimostrandosi essi “consapevoli di essere di fronte ad un monumento e di replicare un codice tradizionalmente riconosciuto per la sua autorevolezza”.

In altri termini, le tante versioni del *Kitab-i Babriye* sembrano essere prodotte – pur in un arco temporale di oltre due secoli – da copisti rispettosi dell’opera originaria nel suo impianto, aggiungendo gusto e finalità estetiche “legate ad un preciso contesto. Molto diversi sono gli effetti visivi suscitati dai diversi esemplari ma unitario è il contenuto informativo che riflette un insieme di conoscenze consolidato ed aggiornato solo sporadicamente”.

E ciò, nonostante i progressi nel frattempo – dalla metà del XVI secolo – realizzati dalla cartografia terrestre e anche nautica europea, come in primo luogo ben dimostrano le carte marine francesi, inglesi e olandesi (almeno quelle secentesche).

Uno dei caratteri originali del *Kitab-i Babriye* – scaturito dal presente libro – è che questo presenta varianti significative, spesso di ordine innovativo, nella rappresentazione del profilo costiero e nel posizionamento delle isole rispetto alla carte nautiche quattrocentesche e primo-cinquecentesche e alle altre rappresentazioni grafiche europee coeve.

La traduzione in italiano del *Kitab-i Babriye* (effettuata con correzioni al testo rispetto a quella del Bausani, frutto della collaborazione di esperti, dall’esemplare Aya Sofya copiato nel 1574) per ciò che riguarda le coste toscane nei due tratti dal confine del Lazio a Pisa (comprendente anche l’Arcipelago) e da Pisa alla Liguria, costituisce un primo risultato quanto mai apprezzabile.

Del resto, del volume che qui si presenta tanti sono i meriti, a partire dalla stessa impostazione metodologica (incentrata sulla continua e coerente comparazione di un ventaglio ampio e variegato di fonti documentarie, ciascuna delle quali è contestualizzata con cura nel tempo e nello spazio); dalla serietà con cui si procede all’analisi critica; dai laboriosi e difficoltosi tentativi fatti per calcolare le scale – sempre in alcun modo non precisate nei documenti – delle carte del *Kitab-i Babriye* (il rapporto di riduzione varierebbe da 1:800.000 a 1:1.300.000), come pure dei prodotti confrontati con quelle; dalle tabelle di

elencazione della successione topografica degli scali e delle altre località costiere, con tanto di distanza fra l’una e l’altra. Una tematica, quest’ultima, che richiede specifiche competenze di ordine toponomastico e metrologico.

Assai apprezzate dai lettori saranno pure le ampie e aggiornatissime messe a punto generali – per il periodo compreso fra il tardo medioevo e l’età moderna e con l’utilizzo della letteratura specialistica italiana e internazionale più accreditata – sulla cartografia nautica, sui portolani, sugli isolari e sui singoli loro autori (tratteggiati questi ultimi con brevi ma puntuale schede bio-bibliografiche), sugli strumenti nautici e terrestri utilizzati, sui diversi valori metrici del miglio e delle altre unità di misura, sulle tecniche di rilevamento e sull’orientamento spaziale (con l’uso delle rose dei venti non solo per individuare uno o più centri di posizionamento), sulle procedure di riduzione o ingrandimento delle carte. Le considerazioni – talora coraggiose, mai avventate – espresse sui caratteri tecnici della cartografia nautica e sul suo uso pratico nelle navigazioni, o sui tanti problemi aperti riguardo soprattutto ai sistemi di rilevamento e costruzione di tali prodotti, rappresentano punti di arrivo o di partenza che non mancheranno di stimolare il dibattito da parte dei pochi (in Italia almeno) addetti ai lavori. Tra i ‘medaglioni’ relativi ai cartografi italiani ed europei considerati per il confronto della loro produzione con quella di Piri Reis, non è da tacere la speciale sottolineatura che i nostri autori sono in grado di fare – previa un’approfondita analisi comparativa – della modernità del genovese Francesco Beccari, la cui carta nautica generale del 1403 risulta dotata di un’innovativa scala graduata d’insieme espressa in gradi di latitudine; che, pur preceduta dall’insерimento di scala delle distanze (quest’ultima ad esempio segnalata nelle carte nautiche di Giovanni Carignano del 1327 e di Angelino de Dulceto del 1330), a quanto è dato sapere non fu più replicata nella cartografia successiva fino all’inizio del XVI secolo (carta generale di Pedro Reinel). Grazie alla presenza di questo strumento – che per la storiografia che riprende acriticamente una prudente ipotesi di Roberto Almagia sarebbe da considerare una sovrapposizione posteriore –, la figura del Beccari evidenzia un notevole miglioramento della delineazione del profilo costiero atlantico e valori di coordinate di molti luoghi assai più precisi rispetto alla produzione coeva e posteriore per tutto il XV secolo almeno.

La contestualizzazione del *Kitab-i Babriye* richiedeva preliminarmente la ricostruzione della geografia della Toscana, partendo dai caratteri geografici attuali del litorale continentale e insulare per ‘approdare’ (è il caso di dire) a quelle che potevano essere le evidenze ambientali-paesistiche-territoriali dei tempi di Piri Reis: uno spazio contrassegnato – specialmente nel continente, dato che le isole erano in parte del tutto spopolate, con l’Elba, il Giglio e Capraia organizzate su pochi centri fortificati e su piccole società di agricoltori/pescatori/marittimi continuamente esposte alle scorriere turchesche – dal frazionamento geopolitico, dalla presenza della malaria e di pochi insediamenti (centri abitati, ma soprattutto torri e fortini isolati) e di scarso popolamento, dal dominio del latifondo organizzato quasi ovunque a boschi, inculti a pastura

e colture cerealicole estensive, con nelle pianure larga incidenza degli acquitrini e progressiva avanzata della linea di costa per i depositi alluvionali dei tanti corsi d'acqua ivi sfocianti.

Da qui la delineazione del quadro generale – con contenuti assai puntuali – dell'evoluzione fisiografica della costa toscana a partire dagli ultimi 20.000 anni, ovvero a causa dei processi di variazione del livello del mare, e soprattutto a decorrere dagli ultimi 6000 anni per effetto delle attività antropiche. Per questa impegnativa analisi, gli autori ricorrono ad una fruttuosa integrazione delle metodologie di ricerca e delle fonti documentarie (con capacità di lettura delle evidenze geomorfologiche e paesaggistico-architettoniche e dei documenti cartografici e descrittivi).

In questo contesto, particolare attenzione – con un contributo prezioso di nuove conoscenze – è riservata all'analisi applicata al Porto Pisano e all'Isola d'Elba.

Ovviamente, il tentativo di individuazione dell'area di quello che fino alla seconda metà del xv secolo fu il maggiore approdo della Toscana medioevale, da allora venuto meno per il progressivo sviluppo del contiguo scalo di Livorno (avvenuto in un rapporto di causa ed effetto con il processo di progradazione costiera e di alluvionamento della laguna), si avvale anche dei risultati delle ricerche svolte dai naturalisti del 'secolo dei Lumi' (fra tutti Giovanni Targioni Tozzetti) e della scienza archeologica.

Anche l'Elba viene considerata in modo davvero esaustivo. Per essa e più in generale per le isole e le coste toscane è costante il confronto sistematico con la produzione più o meno coeva al *Kitab-i Babriye* della cartografia nautica, dei portolani, degli isolari illustrati (raccolte di carte e descrizioni geografico-erudite delle isole mediterranee che ebbero un'enorme fortuna nei secoli xv-xvi) e della cartografia terrestre, oltre che della cartografia amministrativa odierna e persino di Google Earth. Questa analisi puntuale vale a dimostrare la sostanziale peculiarità ed originalità dell'opera di Piri Reis, pur non mancando nel *Libro della Marina* "ispirazioni e, talvolta, derivazioni più o meno evidenti": relativamente agli isolari quattrocenteschi del fiorentino Cristoforo Buondelmonti (poi aggiornati da Enrico Martello), ritenuto l'inventore del genere, e del veneziano Bartolomeo da li Sonetti, alla cartografia nautica di tanti autori

quattrocenteschi soprattutto italiani e alla cartografia terrestre che prese piede soprattutto a partire dall'inizio del xvi secolo. Tutta una variegata categoria di rappresentazioni spaziali, disegnate in codici spesso miniati o approdati (dalla fine del xv secolo) alla stampa, che ebbe finalità e usi multiformi: da quelli pratici per il viaggio e il controllo/governo civile e militare del territorio terrestre e marittimo, a quelli culturali quali strumenti di studio eruditio del Mondo e di collezionismo di oggetti che non mancavano di esprimere valori artistico-ornamentali anche elevati.

In effetti, le funzioni del *Kitab-i Babriye* sono ancora oggi oggetto di discussione, ma tutto lascia credere – con i nostri autori – che esso fu per secoli uno "straordinario ausilio per il commercio marittimo" e, insieme, un importante "strumento della penetrazione militare ottomana in Europa": un'opera dunque utile per l'una e per l'altra evenienza, grazie anche alle tante informazioni pratiche su rotte e distanze, punti di approdo e sorgenti d'acqua, caratteristiche geografiche (per dati politici, militari, commerciali, culturali, ecc.) di stati, paesi e località dell'intero Mediterraneo.

In ogni caso, dal confronto, per le varie realtà spaziali toscane (per le quali, Isola d'Elba specialmente, occorrerà attendere le figure francesi e lorenese dell'inizio del xix secolo per avere buone restituzioni cartografiche), scaturisce invariabilmente il risultato dell'autonomia anche assoluta "del disegno di Piri Reis".

Non è infine da tacere il coraggio dei nostri autori quando – sulla scia di uno specialista come Loupis (1999) che definisce il *Kitab-i Babriye* come "la migliore opera idrografica sul Mar Mediterraneo basata su osservazioni e misurazioni personali effettuate in tutto il bacino" – rivelano che uno degli obiettivi del loro lavoro è quello "di incoraggiare [gli studiosi] a liberare l'opera di Piri Reis da un'analisi sistematica di tipo filologico – fino ad oggi dominante – per guardare al suo utilizzo come fonte per la ricostruzione dell'assetto delle sponde mediterranee all'inizio del periodo moderno".

Leonardo Rombai

Dipartimento di Studi Storici e Geografici/Università di Firenze