

CARTOGRAFIA VENEȚIANĂ DIN SECOLELE XIV–XVII ȘI CUNOȘTINȚELE PRIVIND DUNĂREA INFERIOARĂ ȘI MAREA NEAGRĂ

DE

GRIGORE ARBORE POPESCU

Tabloul general

Obiectivul acestor note este limitat la evidențierea modalităților prin care cunoașterea căilor de acces către zona Dunării Inferioare și a Mării Negre se reflectă în instrumentele cartografice folosite la Veneția între secolele al XIV-lea și al XVIII-lea.

Fără discuție, un asemenea gen de cunoștințe nu poate fi abordat fără a se ține cont de evoluția generală a cartografiei, în particular de hărțile nautice și portuare, din statele italiene interesate, datorită activităților economice și comerciale conduse de cetățenii lor, de cunoașterea bazinului mediteranean¹.

¹ Trebuie precizată încă de la început diferența între noțiunile de hartă nautică și portulan. Nu rareori, al doilea termen este utilizat cu referire la hărțile nautice. De obicei, acestea din urmă constau în redarea conturilor coastelor și indicarea obiectivelor posibile ale călătoriei. Ele furnizează puține elemente ale geografiei uscatului. Portulanul, în schimb, este o lucrare care conține o descriere a coastelor, pe care sunt indicate distanțele de la un port la altul, obstacolele și capcanele care fac periculoasă navigația, direcțiile vânturilor etc. Conceptul italian de „carta nautică” (hartă nautică) își găsește echivalentul în englezescul „portolan chart”, cu aceeași semnificație pentru critică, însă și generator de o oarecare confuzie semantică, dacă se consideră că hărțile nautice nu derivă din portulane. Hărțile nautice, născute ca instrument pentru ușurarea apropierii și reperării coastelor, au fost în uz până la sfârșitul secolului al XVIII-lea. Pentru istoria hărților nautice și portulanelor, mai ales în legătură cu Mediterana, a se vedea: Manuel Francisco viconte de Santarem, *Essay sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie pendant le Moyen-Age et sur les progrès de la géographie après les grandes découvertes du XV siècle*, 3 vol., Paris, 1849–1852; G. Uzielli, P. Amat di San Filippo, *Mappamondi, carte nautiche, portolani ed altri monumenti cartografici, specialmente italiani, dei secoli XIII e XVIII*, 2 vol., Roma, 1882; T. Fischer, *Sammlung mittelalterlicher Welt und Seenkarten italienischen Ursprungs und aus italienischen Bibliotheken und Archiven*, Veneția, 1886; A. Nordenskiöld, *Periplus: An Essay on the Early History of Charts and Sailing Direction*, Stockholm, 1897; K. Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Berlin, 1909 (retipărit: Hildesheim: Georg Olms, 1962); R. Almagià, *Monumenta cartographica vaticana*, vol. I, *Planisferi, carte nautiche e affini dal secolo XIV al XVII*, Città del Vaticano, 1944; L. Bagrow, *Die Geschichte der Kartographie*, Berlin, 1951; M. Quaini, *L'Italia dei cartografi*, în *Storia d'Italia*, VI, Torino, 1976, p. 5–24; T. Campbell, *Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500*, în *The History of Cartography*, Volume I: *Cartography in Prehistoric, Ancient and Mediaeval Europe and the Mediterranean*, edited by J. B. Harley and D. Woodward, Chicago and London, p. 317–463; Michel Mollat de Jourdin, Monique de la Roncière, *Les Portulans. Cartes marines du XIII-e au XVIII-e siècle*, Fribourg 1984. Unele dintre cele mai importante opere cartografice în circulație la Veneția între secolele XIV–XVIII se găsesc la Muzeul Civic Correr. Esențială pentru studiul lor este lucrarea lui L. Casanova, *Inventario dei Portolani e delle carte nautiche del Museo Correr*, în *Bollettino dei Musei Civici Veneziani*, 3–4, 1957, p. 17–36. În cataloagele unor expoziții au fost publicate note care au aprofundat cunoașterea materialului cartografic actualmente cunoscut. Se fac trimiteri la următoarele cataloage: *A la découverte de la terre. Dix siècles de cartographie*, Paris 1979; *Carte da navigar: portolani e carte nautiche del Museo Correr, 1318–1732*, a cura di Susanna Biadene, Venezia, 1990. În acesta din urmă se găsesc prețioase contribuții ale lui: Ugo Tucci, *La carta nautica*, p. 9–19; Giandomenico Romanelli, *Città di costa. Immagine urbana e carte nautiche*, p. 21–32; Susanna Biadene, *Le carte nautiche del Museo Correr*, p. 33–37. Temele expoziției ilustrate de catalogul sus-citat au fost reluate în expoziția și catalogul *XIV–XVIII Yuzyl Portolan ve Deniz Harltalari – Portolani e carte nautiche XIV–XVIII secolo dalle collezioni del Museo Correr- Venezia e dal Museo*

Cartografia nautică italiană după evul mediu târziu și producția cartografică de la Veneția până la căderea Republicii

Deși s-ar părea că există motive serioase pentru a crede – conform adnotărilor lui Giovanni Battista Ramusio, unul din iluștrii părinți ai geografiei italiene – în prezența hărților nautice la Veneția încă de la jumătatea secolului al XIII-lea², documentația existentă indică Genova drept loc de geneză a lor. Cea mai veche hartă nautică cunoscută, așa-numita *Carta Pisana*, anonimă, databilă către jumătatea secolului al XIII-lea³ și actualmente păstrată în colecțiile Bibliotecii Naționale din Paris, s-ar datora unui genovez. Lipsa de documente cartografice databile cu siguranță înainte de secolul al XIV-lea nu înseamnă că înainte de acea dată nu existau hărți nautice. Probabil nu au ajuns până la noi fie din cauza procesului de degradare suferit în timpul folosirii, fie din cauza încetării folosirii lor datorată perfecționării producției cartografice⁴. Numărul hărților nautice și al atlaselor cunoscute în mod nemijlocit, elaborate între începutul secolului al XIV-lea și sfârșitul secolului al XV-lea, a fost apreciat la aproximativ 180. Cei mai mulți dintre autorii acestora sunt italieni⁵. *Carta Pisana*, considerată cea mai veche hartă cunoscută, este însă opera unui genovez; genovezii sunt și autorii primelor hărți cu datare sigură: Pietro Vesconte și Angelino Dalorto (Dulcert). Primul este autorul unui set de șapte hărți, realizate pe pergament și fixate pe lemn, la Veneția, în 1318. Pe a doua planșă s-a păstrat înscrisul „*Petrus Vesconte de Janua istam tabulam fecit in Venetia*”⁶. Faptul este semnificativ pentru circulația cunoștințelor cartografice în mediul orașelor marinărești.

Experiența lui Vesconte, cartograf cunoscător al rutelor din Mediterana și a itinerariilor de urmat pentru a ajunge la Locurile Sfinte, a fost valorificată de Marino Sanudo di Rivoalto, poreclit Torsello, care, la al său *Liber secretorum fidelium crucis*, terminat în 1321, a anexat unele hărți realizate de genovez. Informațiile geografice, naturaliste, istorice și de altă natură conținute în textul lui Sanudo trebuiau, în intenția autorului, să servească drept ghid credincioșilor interesați de situația Locurilor Sfinte și să stimuleze o nouă cruciadă. Nu trebuie exclus nici faptul că dezvoltarea cartografiei venețiene a avut la bază experiența deja deținută de genovezi⁷. Deși obiectivul demersului nostru nu este acela de a repara curge dezbateră critică privind originile

del Topkapi – Istanbul, Istanbul 1994 (ed. a 2-a, 1997). De o importanță deosebită pentru studiul problematicii legate de studiul nostru este recenta carte a lui George Toliás, *The Greek Portolan Charts. 15th–17th centuries. A contribution to the Mediterranean cartography of the modern period*, Athena, 1999.

² A se vedea de Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, red. M. Milanese, 5 vol., Torino, Einaudi, 1978. A se vedea și ediția anastatică *The “Ramusio” map of 1534. A facsimile edition*, editată de Arthur Holzheimer și David Buissert, Chicago, 1882. Prima ediție de la *Navigazione et viaggi* nu este de găsit. A fost consultată a treia ediție: *Delle navigazione et viaggia raccolta da m. Gio. Battista Ramusio...*, Venezia, 1563. A se vedea și Lucio Bozzano, *Antiche carte nautiche*, Roma, 1961, p. 21.

³ Privind acest subiect, cf. Paola Prescuttini, *Coste del mondo nella cartografia europea*, Priuli & Verluca editori, Ivrea, 2000, p. 21.

⁴ Privind hărțile anterioare secolului al XIII-lea și cartografia medievală în general, cf. M. Andrews, *The Study and Classification of Medieval Mapamundi*, în *Archeologia*, LXXXV, 1925–1926, p. 61 și urm.; G. G. Guarnieri, *Il Mediterraneo nella storia della cartografia nautica medievale*, Livorno, 1933; G. H. T. Kimble, *Geography in the Middle Age*, London, 1938; G. G. Guarnieri, *Le correnti del pensiero geografico nell'età medievale e il loro contributo alla cartografia nautica*, Pisa, 1971; P. D. A. Harvey, *Local and regional Cartography in Medieval Europe*, în *History of Cartography*, I, p. 464–501.

⁵ Cf. T. Campbell, *op.cit.*, p. 373; idem, *Census of pre-sixteenth century portolan charts*, în *Imago Mundi*, 1986, p. 67–94.

⁶ Despre Vesconte, cf. G. Gerola, *Le carte nautiche di Pietro Visconti da punto di vista araldico*, în *Atti del Congresso di studi coloniali*, Napoli, 1934, p. 101–123; L. Pagani (a cura di), *Pietro Vesconte – carte nautiche*, Bergamo 1977. Atât pentru Vesconte cât și pentru Dalorto / Dulcert, cf. și vocilor din I. Kretschmer, J. Dorflinger, F. Wawrik (ed.), *Lexikon zur Geschichte der Kartographie*, 2 vol., Wien, 1986.

⁷ Cfr. K. Kretschmer, *Marino Sanudo der Ältere und die Karten des Petrus Vesconte*, în *Zeitschrift der Gesellschaft für Endkunde zu Berlin*, 1981, no. 26. Despre *Liber secretorum fidelium Crucis* și viziunea lui Sanudo privind vocația navală a Veneției, cf. E. Concina, *L'arsenale della repubblica di Venezia. Tecniche ed istituzioni dal medioevo all'età moderna*, Milano, 1984, p. 34, 40; 49–50; n. 41, 84. În secolul al XIV-lea, pe de altă parte, pe 18 hărți nautice italiene observate de noi, 11 sunt de producție genoveză și numai patru de producție venețiană, alte trei fiind de producție maiorcană sau catalană. Pentru acest subiect, cf. Giuseppe Caraci, *Italiani e catalani nella primitiva cartografia medievale*, Roma, 1959. Campbell (*Portolan Charts...*, p. 449–458) a prezentat în formă tabelară, în baza documentației de care se dispune la ora actuală, producția de hărți nautice din secolul al XIII-lea până la sfârșitul secolului al XVI-lea. Aprecierile noastre numerice se bazează pe datele oferite de Campbell.

hărților nautice, considerăm util să ne oprim pentru un moment asupra subiectului pentru a clarifica tabloul general.

Unii cercetători au vrut să vadă în harta prezumtivului catalan Angelino Dulcert, datată în 1339, o etapă a presupusului parcurs evolutiv al cartografiei catalane, considerate, pe nedrept, ca stând la originea hărților nautice. Echivocul derivă, probabil, din faptul că harta lui Dulcert a fost, împreună cu Atlasul lui Carol V al Franței, printre documentele cele mai studiate⁸. Numele Dulcert ar putea fi, cu mare probabilitate, o schilodire a numelui genovez Dalorto, autorul hărții nautice datată la 1325 și reluată integral de harta din 1339, cu mare probabilitate lucrată de același Dalorto emigrat la Majorca.

Ipoteza unei origini italiene pentru hărțile nautice pare, pe de altă parte, să-și poată găsi o justificare și în rolul jucat de orașele italiene din bazinul mediteranean deja înainte de anul 1000. Rolul catalanilor nu este, oricum, comparabil cu cel al orașelor italiene ca Genova, Pisa, Veneția, nici în ceea ce privește rolul de deschizător de drumuri, nici în ceea ce privește ponderea în comerțul cu Orientul. Pe de altă parte, și în raporturile comerciale cu statele țărmlui occidental al Mediteranei, italienii ajung înaintea catalanilor. Privilegiile obținute de genovezi de la regele din Castilia au anticipat cu trei decenii aceeași cerere formulată de catalani în 1284⁹.

Trebuie ținut, totuși, cont de faptul că hărțile nautice italiene erau cunoscute nu numai în orașele în care erau efectiv produse. Pe baza actualelor cunoștințe, numai în unele cazuri avem certitudini, validate de posibilitatea de a urmări traseul unui document cartografic dintr-o mână în cealaltă, de la un proprietar la altul, de la un colecționar la alt colecționar. Nu există nici un dubiu privind folosirea efectivă de către navigatorii din serviciul flotelor militare sau de pe navele comerciale ale celor mai importante orașe maritime italiene de hărți elaborate în alte orașe maritime¹⁰. Odată cu perfecționarea tehnicilor de navigație, datorate în mare parte utilizării busolei, harta nautică a devenit, pe de altă parte, un instrument cognitiv esențial, făcut și mai prețios de dificultatea producerii unor copii¹¹.

Dacă în secolul al XIV-lea sunt, deci, genovezii cei care au rolul cel mai important în producția de hărți nautice a Mediteranei, în secolul al XV-lea aceștia cedează primatul celor din Ancona și venețienilor. Pe parcursul secolului al XV-lea, primilor li se datorează elaborarea a douăzeci și șapte de hărți, celorlalți realizarea de douăzeci. Printre alți autori, șase sunt genovezi, șase catalani, doi din Majorca, doi din Messina, un florentin, un arab anonim, 26 de naționalitate necunoscută; alte cinci hărți au numai numele realizatorului¹². Acesta este secolul în care devine tot mai evident procesul de „internaționalizare” ale atelierelor în care erau

⁸ Desenată probabil în jurul anului 1357 pentru Carol V al Franței (1364-1380), probabil de către Abraham (Jafudà) Cresques, atlasul (Paris, Biblioteca Națională a Franței, Ms. Esp. 30) e compus din șase pagini realizate față-verso pe 12 table de lemn. În textul introductiv se precizează că Pământul este de formă sferică. Pe cele patru pagini finale este reprezentată lumea locuită (Asia, Europa, Africa). Una dintre pagini cuprinde bazinul Mediteranei (până la extremitatea occidentală a Sardiniei), cu Marea Neagră și Marea Azov, înglobând Asia Mică, teritoriile Dunării și Balticii și cele nord-ponțice, Africa nord-orientală de la deșertul libian la Marea Roșie. Reprezentarea Mediteranei are toate caracteristicile unei hărți marine, iar modul său de prezentare trimite la harta din 1339 a lui Angelino Dulcert. Chiar și numele vânturilor sunt scrise în catalană, amănunt util pentru identificarea celui care a făcut comanda. Cf. T. Campbell, *Portolan Charts...*, p. 371 și urm; Michel Mollat de Jourdin, Monique de la Roncière, *Les portulans. Cartes marines du XIIIe au XVIIe siècles*; AA.VV., *Segni e sogni della terra, Il disegno del mondo dal mito di Atlante alla geografia delle reti*, catalog al expoziției, De Agostin, Milano, 2001, p. 142, planșa 94. A se vedea și Heinrich Winter, *Catalan Portolan Maps and their place in the total view of the cartographic development*, în *Imago Mundi*, XI, 1954, p. 1–12.

⁹ Faptul că nu se cunosc opere cartografice catalane reprezentând Mediterana și Marea Neagră și datate în perioada 1339 și 1375 ridică dubii asupra tezei originii catalane a hărților nautice ale Mediteranei. Considerații utile privind acest subiect în H. Winter, *Catalan Portolan Maps...*, p. 1 și urm.

¹⁰ Cu prezența lui Visconte la Veneția se asistă la un prim episod de transfer efectiv al activității unui cartograf dintr-un oraș în altul. Este vorba, pe de altă parte, de un fenomen care apoi va deveni tot mai frecvent, chiar dacă probele pentru existența efectivă a unui atelier al lui Vesconte la Veneția sunt total insuficiente. Cf. Degenhart și Schmitt, *Marino Sanudo und Paolino Veneto, zwei Literaten des 14. Jahrhunderts in ihrer Wirkung auf Buchillustrierung und Kartographie in Venedig, Avignon, Neapel*, în *Römisches Jahrbuch für Kunstgeschichte*, 14, 1973. Despre evoluția cartografiei italiene în Renaștere, cf. R. Almagià, *Notte sulla cartografia italiana nei secoli XV e XVI*, în *Atti dell'Accademia Nazionale dei Lincei*, Roma, 1951.

¹¹ Despre tehnicile de navigație medievale târzii și despre instrumentarul în uz, a se vedea Ugo Tucci, *La navigazione veneziana nel Duecento e nel primo Trecento e la sua evoluzione tecnica*, în *Venezia e Levante*, Firenze 1973; idem, *La pratica della navigazione*, în *Storia di Venezia*, XII, *Il mare*, editat de A. Tenenti, Roma, 1990, p. 527–561.

¹² L. Bozzano, *Antiche carte nautiche*, Roma, 1961, p. 26.

produse hărțile nautice. Pentru a da doar un exemplu, Grazioso Benincasa (n. 1420 – m. 1482) din Ancona, a fost elevul cartografilor genovezi și și-a desfășurat activitatea chiar în afara zidurilor orașului San Ciriaco, la Roma și la Veneția, oraș în care prezența sa este atestată în perioada 1462–1474. Către sfârșitul aceluiași secol, familia de cartografi Freducci, tot din Ancona, pornesc o producție pe scară largă care va fi destinată nu numai pieței și comunității locale¹³. Producția cartografică a familiei Freducci din secolul al XVI-lea este însemnată: 14 hărți. Pentru a găsi un termen de comparație în același secol, trebuie să coborâm la Messina, unde familia Olives produce 17 hărți nautice. Tot în secolul al XVI-lea genovezii produc 50 de hărți cu o atribuire sigură și tot ei sunt și autorii celei mai mari părți din cele 50 de hărți nautice anonime cunoscute¹⁴. Familia Olives a produs după aceea unul după altul cea mai mare parte din cele treizeci de hărți nautice din Messina secolului al XVII-lea. Mutându-se la Napoli și apoi la Marsilia și Veneția, s-au stabilit definitiv la Livorno, unde au pus bazele unei școli. Au fost, fără îndoială, printre cei mai capabili și versați autori de hărți nautice ale secolului al XVII-lea, secol care a strălucit mai puțin pentru producția sa de hărți nautice a Mediteranei și Mării Negre¹⁵.

Caracteristici tehnice ale hărților nautice

Hărțile nautice, care constituie obiectul acestui studiu, sunt aproape toate desenate pe pergament. Tratamentele la care era supusă, în faza de pregătire, pielea de oaie nu erau, oricum, în măsură să asigure nedeformarea materialului în condiții ambientale dificile. Procesele de deformare cauzate de agenții atmosferici aveau, în mod cert, efect și asupra măsurării distanțelor. Paginile atlaselor – primul cunoscut este cel din 1476 (Geneva, Biblioteca publică și Universitară, Ms. Lat. 81) al lui Andrea Benincasa, fiul lui Grazioso Benincasa – erau lipite, de obicei, pe carton sau pe plăci de lemn. Făcute în felul acesta, mai puțin manevrabile, hărțile puteau fi mai bine studiate de guvernanți și de cercetători și, în același timp, să fie un mai bun instrument operativ pentru navigatori. Aceasta nu înseamnă că hărțile de mai mari dimensiuni nu erau utilizate de aceeași navigatori¹⁶. Unele dintre ele au dimensiuni remarcabile. Harta din 1455 a lui Bartolomeo Pareto, prezentând Mediterana și coastele occidentale ale Africii (Roma, Biblioteca Națională, C.N. 1) măsura 148 × 70 cm. Această hartă, ca și altele de aceeași dimensiune, se înfășurau pe un cilindru de lemn numit „ombelic”; dinspre centru ieșea către exterior numai partea corespunzătoare gâtului foii, fixată cu o gaură la

¹³ Despre familia Benincasa și despre Graziano Benincasa în particular, cf. M. Emiliani, *Le carte nautiche dei Benincasa, cartografi anconitani*, în *Bollettino della regia Società Geografica Italiana*, 1936, p. 485–510; M. Emiliani Salinari, *Notizie di alcune carte geografiche di Grazioso Benincasa*, în *Memorie geografiche*, 1952, p. 36–52; G. Caraci, *A proposito di alcune carte nautiche di Grazioso Benincasa*, în *Memorie Geografiche dell'Istituto di Scienza geografiche e Cartografiche*, 1, 1954, p. 283–290; A. Codazzi, *Benincasa Grazioso*, în *Dizionario Biografico degli Italiani*, VIII, Roma, 1966. Despre familia Freducci, cf. L. Bozzano, *op.cit.*, p. 26; G. Caraci, *The italian cartographers of the Benincasa and Freducci Families and the so-called Borgian Map in the Vatican Library*, în *Imago Mundi*, 10, 1953, p. 23–49.

¹⁴ Se urmează indicațiile lui T. Campbell, *Census of pre-sixteenth century portolan charts*, în *Imago Mundi*, 38, 1986, p. 67–94; idem, *Potolan Charts from ...*, în *History of Cartography*, I, p. 459 și urm. Mai recent, studiul lui Corradino Astengo, *Elenco preliminare di carte ed atlanti nautici manoscritti eseguiti nell'area mediterranea nel periodo 1500–1700 e conservati presso enti pubblici*, Istituto di Geografia, Univ. di Genova, Genova, 1996.

¹⁵ Nu sunt nici azi clare relațiile de rudenie dintre Jaume, Bartolomeo, Joannes, Francesco și Salvatore Olives. Ultimii doi au activat la Marsilia, Joannes s-a mișcat între Marsilia, Napoli, Messina și Livorno, în timp ce locurile de producție cartografică, foarte bogată, a lui Bartolomeo au fost Veneția și Messina. Cf. G.M. Mongini, *Una singolare carta nautica doppia a firma di Joannes Oliva: Livorno 1618*, Roma, 1975. Jaume, primul dintre Olives, transferându-se în Italia de la Majorca, s-a stabilit la Messina, oraș în care și-a desfășurat activitatea din 1551 până în 1561. Apoi a lucrat la Napoli și Marsilia, unde mai stătuse și elaborase prima sa hartă în 1550. Numele de Olives a fost italianizat cu timpul în Oliva. Despre hărțile lui Oliva din colecțiile Muzeului Correr, a se vedea L. Casanova, *Inventario...*, p. 17–36. Cf. și S. Biadene, în *Carte da navigar ...*, p. 90, pl. 23.

¹⁶ Ca instrument indispensabil pentru navigație, harta constituia un bun care era păstrat cu grijă. Pergamentul a rămas în uz ca suport pentru desenul hărții nautice și după răspândirea tehnicii tiparului. Despre modul de tratare a pieii de oaie pentru a-i conferi rezistibilitate la intemperii și de a o face capabilă de a primi desenul, cf. L. Bozzano, *op. cit.*, p. 27 și urm. Pentru a evita desfășurarea unei suprafețe de pergament prea mari pentru a fi manevrată cu ușurință, unii autori au preferat să secționeze o hartă în diverse foi: în acest mod s-au născut atlasele. Termenul a intrat în uz mai târziu, după publicarea operei lui Mercator. A se vedea mai jos nota.

extremitatea cilindrului de lemn¹⁷. Pe suprafața hărților nautice din evul mediu târziu și din Renaștere se vedeau trasee ale căror origini se găseau în cele 16 raze, iradiante dintr-o roză centrală. Alte raze pleacă din punctele de contact ale razelor rozei centrale cu circumferință. Rozele puse pe circumferință sunt unite, de obicei, de 32 de raze, însă numărul lor poate fi și mai mic – între nouă și 24 –, în cazul în care dispunerea era către uscat sau către Atlantic. Spațiul este astfel împărțit în funcție de o reprezentare geometrică ideală a direcțiilor-forță ale vânturilor. La hărțile care prezintă mari spații maritime sau terestre, la roză centrală se adaugă altele concentrice, astfel încât se formează sisteme de roze coordonate de roză centrală. Poziția rozei centrale – sau principale – nu este predeterminată: locația sa variază fie în funcție de întinderea zonei geografice reprezentate, fie în funcție de alegerile personale ale cartografului.

Pe hărțile nautice, iar cele venețiene nu fac excepție, vânturile principale sunt reprezentate cu negru sau galben și marcate cu litera inițială a numelui (atunci când numele nu este dat întreg) sau cu simboluri, cele opt vânturi secundare cu verde sau turcoaz, celelalte 16 „sferturi” de vânturi cu roșu.

Geografia zonei terestre de dincolo de coaste nu interesează, de obicei, pe autorii hărților nautice. Pe hărțile cele mai vechi aproape tot ce se găsește dincolo de coaste – râuri, orașe etc. – erau trecute cu vederea. Indicații privind cursul râurilor europene cele mai importante apare indicat pentru prima oară în anul 1339, pe harta lui Angelino Dalorto, prima care cuprinde și Peninsula Scandinavă și Marea Baltică într-o reprezentare care, pe cât de aproximativă, nu va suferi modificări în hărțile altor autori până la începutul secolului al XVII-lea.

Părțile reprezentate mai bine pe hărțile nautice sunt, în mod clar, coastele, chiar dacă, din nefericire și pentru motive practice, nu se coboară la detaliu și sunt semnalate numai elementele geografice care ies în evidență, adică promontorii și intrânduri. În unele dintre hărțile atlaselor sunt inserate planurile generale ale principalelor orașe maritime și unor importante orașe continentale. De obicei, numele localităților sunt scrise cu negru – unele, mai importante, cu roșu – perpendicular pe coastă.

În producția de hărți nautice reprezentând Mediterana apelul aproape constant la reproducerea de modele a dus la perpetuarea aceluiași imprecizii și deformări și, în plus, la reînnoire. În tratatul său *Nautica Mediterranea*, dedicat în special metodei de construire a galerelor, Bartolomeo Crescenzi furnizează, la începutul secolului al XVII-lea, și unele indicații despre tehnica elaborării hărților. Descriind tehnica de reproducere a unei hărți vechi pe un pergament alb, special preparat, el apreciază că această muncă poate fi desfășurată de persoane fără vreo pregătire științifică („huomini idioti”)¹⁸.

Pe de altă parte, critica a semnalat deseori că mulți cartografi au reprodus modele vechi de decenii, la rândul lor copiate de pe modele încă și mai vechi, fără să țină cont de evenimentele care, între timp, ar fi făcut necesare modificări ale toponimiei sau ale indicațiilor de caracter geopolitic. Capacitatea hărților de a răspunde exigențelor unei orientări sigure a navigatorilor trebuie pusă în raport direct cu tehnica de reprezentare. Așa-numitul „stil marin” constă într-o proiecție plană în care rețeaua reticulară de referință este determinată de roză vânturilor. Pe harta maritimă globală, pe care este evidențiată demarcația între zonele de expansiune spaniolă și portugheză, executată în portul Santa Maria, în 1500, de bascul Juan de la Casa¹⁹, singurele referințe privind longitudinea sunt Ecuatorul și tropicul Capricornului, în timp ce lipsesc complet indicațiile privind latitudinea. În rest, harta este construită în funcție de rețelele generate de roză vânturilor, urmând un exersat „model” iconografic catalan. Zona Mediteranei și Mării Negre de pe hartă corespunde cunoștințelor cartografice răspândite de hărțile venețiene anterioare anului 1500.

În secolul al XVI-lea, cum s-a observat, intervin importante noutăți în proiectările cartografice la scară globală, fapt care, evident, nu putea să nu se repercuteze asupra hărților nautice „sectoriale”, cum ar putea fi numite, în mod just, de acum înainte, cele care prezintă geografia unei zone determinate. Odată cu răspândirea tehnicilor de reproducere mecanică ale imaginilor, aceste hărți se vor găsi în număr tot mai mare inserate în volume cu o amplă abordare tematică sau în atlase care încearcă să ofere o imagine de ansamblu a spațiului cunoscut.

Într-o minusculă hartă de la 1508, florentinul Francesco Rosselli²⁰ recurge la o proiecție ovală, imitată apoi de alți cartografi al Renașterii medii și târzii. Informația cartografică, cu toate că în multe cazuri

¹⁷ L. Bozzano, *op.cit.*, p. 28. Cf și P. Ravelli, *Cristoforo Colombo e la scuola cartografica genovese*, Genova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1937.

¹⁸ Bartolomeo Crescenzo Romano, *Nautica Mediterranea*, Roma: Bartolomeo Bonfandino, 1607. Pentru dezvoltările tehnice ale hărților, cf. U. Tucci, *La carta nautica*, p. 9–13.

¹⁹ Manuscris miniatural pe pergament; 95,5 × 177 cm; Madrid, Muzeul Naval.

²⁰ Incizie pe pergament, miniaturizată; 14,5 × 28,5 cm; Londra, Greenwich National Maritime Museum, G 201: 1/53 A.

aproximativă și presupusă, se bazează atât pe cartografia maritimă în circulație, cât și pe interpretări cartografice ale lui Ptolemeu, aduse la zi cu informații provenite din recente descoperiri geografice²¹. În secolul al XVI-lea și chiar după aceea, diverse tehnici de reprezentare cartografică au conviețuit. Același Rosselli a executat, tot în 1508, o hartă marină universală, aproape cu același conținut ca și harta citată anterior, cu diferența ca aceasta din urmă era realizată urmând uzanțele deja recurente în întocmirea hărților marine, recurgând astfel la proiecția plană și la construirea unei rețele de referință determinată de rozele vânturilor. Referințele în longitudine, în acest caz, sunt în număr de cinci (cele două Cercuri polare, cele două Tropice și Ecuatorul), în timp ce singura referință pentru latitudine este meridianul care marchează centrul hărții, nu e sigur dacă Greenwich-ul nostru și linia de demarcație între „zonele de influență” spaniole și portugheze.

Proiecția ovală a fost adoptată – cu toate îmbunătățirile – chiar și la Veneția, oraș în care Giacomo Cosmograful (Giacomo Gastaldi) a semnat, în 1546, o *Universal*²². În cazul cartografiei nautice a Mediteranei și Mării Negre, aplicarea proiecției ovale nu a avut succes. Cunoașterea rutelor și coastelor era de acum atât de consolidată încât nu mai era necesar, în absența unor modificări substanțiale ale tehnologiei navale, de metode de reprezentare cartografică adaptate pe scară largă.

Însă drumul perfecționării instrumentelor cartografice utilizate de navigatori era deschis. Gerhard Mercator (1512–1594) a comandat gravarea, în 1569, la Duisburg, unei plăci de bronz imprimată apoi pe o hartă de mari dimensiuni (135,5 × 195 cm) *Nova ed aucta orbis terrae descriptio ad usum navigantium*²³. Această operă a fost punctul de referință pentru tehnica de reprezentare numită „proiecția lui Mercator” și care constă, în linii mari, în transpunerea rectiliniară pe hartă a direcțiilor constante urmate pe suprafețele terestre. Metoda de reprezentare introdusă de „proiecția lui Mercator” se sprijinea pe norme matematice și astronomice care ar fi trebuit să garanteze hărții nemaiavute până în acel moment. Însă, pentru că informațiile geografice erau limitate, și datele furnizate de harta lui Mercator nu le depășeau pe cele oferite de Gastaldi sau de contemporanul Abraham Ortelius (1522–1598). Acesta din urmă a publicat prima sa hartă geografică, *Nova totius terrarum orbis iuxta neoterricorum traditiones descriptio*²⁴, la Anvers, în 1564. De dimensiuni apreciabile (88 × 150 cm), realizată în proiecție cordiformă și tăiată la 70 grade sud, opera ilustrează paradoxul care caracteriza, *mutatis mutandis*, și hărțile geografice care ne interesează. Deși adusă la zi în 1562 pentru Europa Septentrională și în ciuda faptului că autorul valorificase informațiile transmise de hărțile iberice ca urmare a recentelor explorări ale coastelor Atlanticului și Oceanului Indian, pe hartă se regăsesc nu puține locuri derivate din textele lui Plinius, Ptolemeu și Marco Polo. Dacă ar trebui să extrapolăm zona care ne interesează din harta citată a lui Ortelius, cu siguranță nu vom găsi o informație geografică mai calificată decât în celelalte hărți ale timpului²⁵. Utilizarea proiecției cordiforme nu a avut consecințe asupra hărților maritime ale Mediteranei și Mării Negre.

La puțini ani distanță de la tipărirea hărții citate, Ortelius a publicat la Anvers, în 1570, primul atlas al lumii în adevăratul sens al cuvântului, numit *Theatrum orbis terrarum*. Este vorba de un volum de 43 × 30 × 5 cm, cuprinzând 53 de planșe care reproduc 70 de hărți. Opera a fost imediat primită cu un extraordinar interes și în noile ediții – în total se cunosc 41 – a mărit numărul hărților până a ajuns la 167 în ediția din 1612. Acesta a fost primul atlas adevărat, chiar dacă termenul de *Atlas* este utilizat, în aceeași perioadă, de Mercator pentru a indica, cu numele miticului rege astrolog, fiu al Cerului și Pământului, marele proiect la care a lucrat timp de decenii și din care a tipărit prima parte în 1585. I-a revenit lui Rumoaldus Mercator sarcina de a asigura publicarea completă, în 1595, al lucrării *Atlas sive Cosmographicae Meditationes de Fabrica Mundi et Fabricati Figura*, la care lucrase cu tatăl său. Și această operă a avut un noroc extraordinar: după cedarea plăcilor cartografului olandez Jadocus Hondius și transferarea tipografiei la Amsterdam, au fost publicate, între 1604 și 1640, în diverse limbi, 40 de ediții, îmbogățite cu alte hărți. O ediție turcă a fost făcută în 1650, iar apoi au existat și ediții rusești.

²¹ Cf. M. Milanese, în *Segni e sogni della terra...*, p. 147–148, pl. 100, 101.

²² Imprimată în cupru pe hartă; 36,5 × 53 cm; Londra, The British Library, Maps K. Top. IV. 6.

²³ F. Vab Ortro, *Bibliographie sommaire de l'oeuvre mercatorienne*, în *Revue des bibliothèques*, Paris, XXIV–XXVI, 1914–1916.

²⁴ O copie provenită de la Londra (British Library, Maps C.2.A.6) a fost expusă recent în expoziția *Segni e sogni della terra...*, Milano, Palazzo Reale, 2001, al cărei catalog este citat de noi de mai multe ori.

²⁵ Cf. R.W. Shirley, *The Mapping of the World. Early Printed World Maps 1472–1700*, Londra, Holland Press, 1983; M. Milanese, în *Segni e sogni della terra...*, p. 165, pl. 107.

În anul următor publicării, opera ieșea deja la Veneția într-o ediție redusă (*Orbis terrae Compendiosa descriptio ex ... Rumold Mercator ... forma Hieronymo Porro redacta*, 1596), în timp ce Hondius va face o ediție redusă abia în 1607.

Cam în aceeași ani în care Mercator pregătea opera sa fundamentală, a fost tipărit primul atlas maritim, compilat de Lucas Janszoon Waghenauer, un timonier, care și-a petrecut o bună parte din viață pe navele care circulau între Insulele Canare și nordul Rusiei. „Când Waghenauer – scrie Campbell – a publicat al său Spiegel der Zeevaerdt în 1583–1584, a deschis noi orizonturi pentru cartografie și navigație: nimeni nu mai unise înaintea sa hărțile nautice, profilurile costiere și instrucțiunile pentru navigare necesare oricărui căpitan într-un singur volum”²⁶.

Cu Ortelius și Mercator știința cartografică s-a eliberat de modelele medievale și a făcut să prevaleze în reprezentare instrumentele matematicii și astronomiei și verificarea pe teren a credibilității informațiilor geografice obținute din diverse surse. Ambele atlase au circulat în toată Europa, mai ales în mediile culte. Cu toate acestea, hărțile navigatorilor au preluat metoda de proiectare geometrică la latitudini crescute, utilizată de Mercator, abia după jumătate de secol de la difuzarea ei publică²⁷.

Hărțile și arhetipurile lor

S-a vorbit mai devreme de hărțile lui Vesconte și cele ale lui Dalorto (Dulcert).

Una dintre primele hărți venețiene reprezentând Mediterana, Marea Neagră și Marea de Azov și care are toate caracteristicile indicate mai sus este cea elaborată de Francesco de Cesanis în 1421 (580 × 966 mm; Veneția, proveniența: Cicogna 3451, Muzeul Correr, Port. 13), semnată și datată („*Franciscus de cesanis de Veneciis fecit in anno Domini MCCCXX*”). De reținut că această hartă este derivată „din arhetipuri foarte vechi”²⁸. Ținând cont de marea densitate a toponimelor prezente pe coastele celor două mări citate, se poate deduce că acele coaste erau destul de familiare navigatorilor venețieni și considerate eventuale etape ale rutelor lor.

La puțini ani distanță de la elaborarea sus-menționatei hărți a fost realizată, de către spaniolul Johannes de Villadestes, o splendidă hartă nautică „catalană” a Mediteranei, Mării Negre și Mării de Azov, ale coastelor orientale ale Atlanticului și Mării Baltice²⁹. Harta, semnată și datată („*Joh(anne)s de uiladestes me fecit in ciuitate Ma/Joricarum in anno domini MCCCCXXVIII*”) este mult mai articulată decât precedentă: pe lângă orașele costiere importante, sunt semnalate și centrele și fortărețele cele mai însemnate din interior, unele având alături steaguri reale, în total 82, aparținând la 58 de state din secolul al XV-lea. Geografia uscatului pare să fie luată din lucrarea lui Ptolemeu, a cărui influență asupra reprezentărilor cartografice ale lumii cunoscute era încă vie în secolul al XV-lea³⁰.

²⁶ T. Campbell, *Mappe antiche*, Milano: Sugarco Co, 1981, p. 86.

²⁷ Cf. L. Guttilla, în *La cartografia europea tra il XVI e il XVIII secolo*, catalog al expoziției, Palermo, 1984, p. 39. Cf. și Hossam Elkhadem, *La naissance d'un concept: Le Theatrum Orbis Terrarum d'Ortelius*, în *Abraham Ortelius (1527–1598) cartographe et humaniste*, Musée Plantin-Moretus – Bibliothèque Royale de Belgique, Brussels, 1998, p. 31–42.

²⁸ Cf. Susanna Biadene, *Catalogo delle opere*, în *Carte da navigar*, catalog al expoziției îngrijit de Susanna Biadene, Veneția, 1990, p. 46. T. Campbell (*Potolan Charts ...*, p. 42) a observat că „numărul total de toponime de pe hărțile ulterioare anului 1325 rămâne relativ static, deci nu crește odată cu trecerea timpului și nici (în general) cu mărirea scării. La rândul său, Nordenskiöld (*Periplus...*, p. 56, n.14) semnalase de ceva timp similitudini între lucrarea lui Vesconte și „toate portulanele de tip normal între secolul al XV-lea și al XVII-lea”. La o examinare mai atentă a situației toponimelor prezente pe hărțile Mediteranei și Mării Negre rezultă că după 1408 sunt gradual inserate toponime corespunzătoare noii stări de lucruri și că acestea au fost preluate ulterior până în timpurile mai recente, fiind numai subiectul unor schimbări graduale.

²⁹ 800 × 1170 mm; Istanbul, Biblioteca Muzeului Topkapi, H. 1826.

³⁰ *Geographika Hyphegesis* a lui Claudius Ptolemeu (90–168 d. Hr.) a fost pentru mai mult de un mileniu principala carte de referință pentru orice încercare de reconstruire cartografică a imaginii teritoriului lumii cunoscute de oamenii de știință și de navigatorii creștini sau musulmani. Să se proiecteze în lumea lui Ptolemeu însemna, într-adevăr, să se întoarcă la antichitate ca izvor de cunoaștere, însă și să se regăsească în prezent. În 1421, abatele Joseph Bryennios a trimis bisericii Sfânta Sofia din Constantinopol o copie testamentară în greacă a copiei manuscrise din secolul al XIII-lea, tot în greacă, a *Geografie* lui Ptolemeu, însoțită de cartea privind circumnavigarea lui Dionisos Periegesis, dotată cu 63 de hărți nautice de varii dimensiuni, unele pe două pagini. La ordinul lui Mehmet al II-lea cartea a fost tradusă în arabă în

Indicația în greacă DAKIA, poziționată în mijlocul teritoriului delimitat, de o manieră aproximativă, de fluviile Dunărea și Tisa, este luată, cu siguranță, din interpretările renaștentiste ale *Geografie* lui Ptolemeu. Obiceiul de a introduce în hărți imagini schematice și emblematică de orașe sau de a atașa numelui capitalelor sau centrelor administrative importante steaguri va dura mult timp, chiar dacă nici o hartă nautică nu va avea, din acest punct de vedere, o bogăție de detalii similară hărții lui Villadestes. Nu știm, desigur, dacă harta lui Villadestes a fost produsă sau copiată la Veneția, însă o parte a criticii nu respinge prima ipoteză³¹.

Este evident că informațiile prezentate fac parte dintr-un patrimoniu de acum comun în anii anteriori căderii Constantinopolului. La fel de adevărat este că, până la sfârșitul secolului al XV-lea și după aceea, cea mai mare parte a informațiilor conținute în harta sa se regăsesc în lucrările altor autori care s-au inspirat din plin din tradiția cartografică catalană. Acesta ar fi cazul lui Jaume Olives, a cărui hartă nautică a Mediteranei poartă inscripția: „*Jaume olives mallorchi en napoles 1563*” (590 x 1080 mm; Veneția, Muzeul Correr, Port. 17) și este de o excelentă calitate grafică, chiar dacă, comparată cu harta lui Villadestes, prezintă un interes minor pentru râuri și pentru geografia uscatului. Analogii remarcabile cu această hartă prezintă o alta, la puțin timp după aceea, din 1584, realizată, foarte probabil, la Veneția de către Bartolomeo Olives („*Bartolomeo Olives mallorquin En missina en el castillo del Salvador Anno 1584*”)³². T. Campbell, reluând unele analize ale lui Nordenskiöld cu privire la corespondențele dintre lucrarea lui Vesconte și toate portulanele „de tip normal” elaborate între secolele al XIV-lea și al XVII-lea și constatările lui R.A. Skelton cu privire la reproducerea hărților-prototip „fără alterări structurale pentru aproape patru secole”, a scos în relief, după un control amănunțit, faptul că numărul toponimelor posterioare unei date în jur de 1325 rămâne aproximativ invariabil, fără a suferi vreo creștere „nici cu trecerea timpului, nici cu mărirea scării”³³. Unele hărți se nasc, într-adevăr, ca produse hibride, atât în ceea ce privește toponimia coastelor, cât și a teritoriului din spatele acestora. Un exemplu în acest sens ar putea fi harta nautică a Mediteranei care poartă inscripția „*Matheus Prunes in civitate maioricarum Anno 1578*” (500 x 915 mm; Veneția, Muzeul Correr, Port. 19), în care toponimele sunt scrise în italiană și catalană, iar coastele Mării Negre și Mării de Azov sunt prezentate atent, ca în harta lui Olives, aproape contemporană. Reduse variații de indicații toponimice din hărțile venețiene îi corespunde și un imobilism al construcțiilor figurative introduse în contextul cartografic. Reprezentarea plană schematică a orașelor cele mai importante din bazinul mediteranean pe hărțile nautice ale secolului al XVI-lea este un fenomen destul de răspândit. Introducerea planului Veneției pe hărțile executate în oraș era aproape rituală. Acesta a fost introdus pe hărțile nautice ale Adriaticii, în 1472, de către anconetanul Grazioso Benincasa, activ între 1462–1474 la Veneția, cu scopul evident de a sublinia dominația pe mare de neegalat a orașului lagunar. Grazioso Benincasa călătorise mult înainte de a se dedica cartografiei și de a realiza la Genova, în 1461, prima sa hartă nautică³⁴. Turnul clopotniței din San Marco, cu steagul Republicii pe coronament (reconstruit în 1511), se înalță deasupra Mediteranei pe hărțile nautice începând din primii ani ai secolului al XVI-lea, ani în care a fost realizată, de către un anonim, harta nautică a Mediteranei și a Mării Negre, și a coastelor atlantice ale Europei, zona Angliei meridionale și Irlandei³⁵. Nu este necunoscută tehnica de reprezentare a familiei Benincasa și celei adoptate de autorul anonim a hărții menționate (Port. 30) lucrarea lui Giovanni Xenodocos din Corfu. În al său atlas de trei hărți, realizat, probabil, la Veneția, în 1520, Xenodocos a reprezentat bazinul Mediteranei occidentale și al coastelor atlantice și părțile centrale și orientale ale aceleiași Mediterane, incluzând de acum nelipsita Mare Neagră³⁶.

1465 de Giorgio Amirutzes din Trapezunt. Pe hărțile nautice sunt indicate latitudinile și longitudinile, elemente de referință introduse în cartografie de Ptolemeu. Pentru *Geografia* lui Ptolemeu, cf. Marica Milanese, *Tolemeo sostituto: studi di storia delle conoscenze geografiche nel 16. secolo*, Milano, 1984; Germaine Aujac, *Claude Ptolémée astronome, astrologue, géographe. Connaissance et représentation*, Paris, 1993.

³¹ H. Winter, *Catalan Portolan Maps...*, p. 1 și urm. Cf. T. Campbell, *Portolan Charts from the Late Thirteenth Century...*, în *The History of Cartography*, I, p. 456

³² Cf. L. Casanova, *op. cit.*, n. 16; S. Biadene, în *Carte da navigar ...*, p. 92.

³³ A. Nordenskiöld, *Periplus ...*, p. 56; R. A. Skelton, *Maps. A Historical Survey of their Study and Collecting*, Chicago 1972. Cf. T. Campbell, *Portolan Charts ...*, p. 422.

³⁴ M. Emiliani, *Le carte nautiche dei Benincasa ...*, p. 485-510. Cf. *Yuzyil Portolan ...*, p. 47, pl. 5.

³⁵ Veneția, Muzeul Civic Correr, 560 x 960 mm; Port. 30

³⁶ Cf. L. Casanova, *op. cit.*, n. 29; S. Biadene, în *Carte da navigar...*, p. 52, pl. 6. Pentru realizarea la Veneția a atlasului în discuție (Veneția, Muzeul Correr; 1322 Port. 29). Rămân totuși dubii serioase din moment ce prezența în oraș a autorului nu este confirmată de inserarea numelui său pe lista membrilor Confreției San Nicolò. Probabil că Xenodocos era un armator și comerciant, făcând turul mărilor cu navele. Cf. Georg Tolias, *The Greek Portolan Charts...*, p. 37–38.

Ar fi fost logic ca în secolul al XVI-lea geografia Mediteranei orientale, a Mării Negre și a Mării Azov să fie aprofundată fie de cartografii turci, fie de cei greci. Frecventarea de către aceștia din urmă a zonelor acum aproape inaccesibile comercianților venețieni sau italieni ar fi trebuit, de altfel logic, să se materializeze în hărți particularizate care, inevitabil, ar fi ajuns, dacă ar fi fost considerate utile, în mâini venețiene prin obișnuita rețea de bunuri culturale. Însă nici turcii, nici grecii nu au produs hărți atât de interesante încât să trezească curiozitatea venețienilor și nici venețienii, ținând cont de cadrul politic, nu au aprofundat subiectul³⁷. Atât hărțile lui Giovanni Xenodocos din Corfu, cât și cele ale lui Giorgio Sideri, zis Callapoda, s-au înscris în tradiția, de acum consolidată, a cartografiei maritime a Mediteranei, care a influențat până și hărțile turcului Reis³⁸.

Odată cu hărțile genovezului Battista Agnese, activ la Veneția în 1536–1564, se face în cartografia venețiană un salt calitativ al informației corespunzătoare trecerii de la reprezentarea centrată pe Mediterană a atlaselor, de acum depășită, la o lărgire a reprezentării lumii corespunzătoare noilor cunoștințe geografice. Cu toate acestea, nici în noul context hărțile nautice ale Mediteranei orientale, Mării Negre și Mării de Azov nu devin mai amănunțite decât înainte.

Activitatea la Veneția a lui Battista Agnese este dificil de reconstruit din cauza rarității documentelor. Anii citați sunt indicați de două atlase semnate de el și delimitează o perioadă de timp în care a avut, fără nici un dubiu, raporturi directe cu ambientul venețian³⁹. De la Batista Agnese ne-au rămas mai mult de 70 de volume sau atlase – dintre operele sigure și atribuite lui – în care sunt adunate hărți reprezentând Mediterana și Marea Neagră, lumea în proiecție plană și un planiglob în proiecție ovală. În atlasele lui Batista Agnese sunt prezente numeroase hărți nautice încadrabile în categoria „portulanului normal” sau opere cartografico-descriptive privind Mediterana și bazinele tangente ale Mării Marmara și Mării Negre. Munca sa a fost una rafinată, destinată mai mult să satisfacă dorințele de studiu ale bogaților și puternicilor, decât necesitățile navigatorilor. Dincolo de profilul tehnic al reprezentării, hărțile acestui prolific și elegant cartograf nu sunt inovative: se apelează în continuare la exersatul sistem de sectorizare pe romburi de vânt.

Critica este unanimă în a considera ca izvoare pentru hărțile genovezului transplantat la Veneția producția spaniolă și portugheză de la începutul secolului al XVI-lea – în ceea ce privește planiglobul s-a apelat întotdeauna la acela al lui Diego Ribera din 1529 –, însă și hărțile nautice care circulau la Veneția, *Geografia* lui Ptolemeu, harta maritimă a lui Olaus Magnus, tipărită la Veneția în 1539⁴⁰, și cartea *Despre navigație* a lui Ramusio.

În atlasul lumii în nouă planșe din 1536, provenit de la legatul G. B. Venier, care cuprinde și o hartă a lumii în proiecție plană și un planiglob în proiecție ovală, se găsește o hartă a Mării Negre și a Mării Marmara care au ca scară un segment de 75 mm divizat în șase părți, cu o roză centrală de 32 de vânturi, miniaturizată⁴¹.

Hărți ale Mediteranei orientale, cuprinzând Marea Neagră și Marea de Azov, sunt prezente în alte două atlase ale lumii atribuite lui Battista Agnese, ambele aflate în colecțiile Muzeului Civic Correr. În unul dintre acestea, harta datată 10 martie 1536, realizată însă foarte probabil în 1539–1540, prezintă scara formată de un

³⁷ Pentru situația politică din aria răsăriteană a Mediteranei între secolele XV–XVI și reflexele sale asupra comerțului, a se vedea capitolele *Industria e artigianato* și *L'arsenale: i quadri direttivi*, în opera colectivă *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 9 vol.; vol. V: *Il Rinascimento. Società ed economia*, a cura di Alberto Teneti, ed. Ugo Tucci, p. 523–592 și, respectiv, 596–677.

³⁸ Cu privire la viața și opera lui Giorgio Sideri, zis Callapoda după orașul cretan de naștere, a făcut lumină Antonia Ratti, *Le carte geografiche di Candia del Museo Correr*, în *Bolletino dei Musei Civici veneziani*, 24, 1978, p. 90 și urm. Numele său ar fi, în realitate, Zorzi Sideros. Informațiile care îl privesc acoperă o perioadă de timp între 1537–1565, perioadă care corespunde și celor două hărți ale sale. Între 1538–1554 Zorzi Sideros s-a găsit deseori la Veneția în haină de căpitan de nave comerciale. Cf. G. Toliás, *The Greek Portolan...*, p. 39. Pentru A. Ratti (*A lost Map of fra Mauro found in a Sixteenth Century Copy*, în *Imago Mundi*, 40, 1988, p. 75–85) se cunosc cinci atlase și patru hărți nautice de la Sideri. Numărul operelor care ar putea fi atribuite aceluiași autor pare să fie în creștere. S. Biadene (în *Carte da Navigar...*, p. 72, sch. 13) a pus în evidență (pe urmele lui M. de la Roncière, Mollat de Jourdin, *Les Portulans...*, p. 237–238) că „reprezentările geografice ale lui Sideri au și alte surse de inspirație decât așa-numitul „atlas catalan” (Paris, Biblioteca Națională), din lucrările lui Benincasa”. Despre Reis, cf. S. Soucek, *The Ali Macar Re'is Atlas and the Deniz Kıtbi: their place in the genre of portolan charts and atlases*, în *Imago Mundi*, XXV, 1971, p. 241–255.

³⁹ Cf. S. Biadene, în *Carte da navigar ...*, 1990, p. 55. T. Campbell (*Portolan Charts...*, p. 432) are dubii privind faptul că, în peregrinările frenetice, Graziano Benincasa ar fi putut purta cu el un laborator cu personal instruit. A se vedea și Henry R. Wagner, *The manuscript Atlases of Battista Agnese, reprinted by Kraus (N.Y.) from a publication of Bibliographical Society of America*, (s.l.) 1931.

⁴⁰ Cf. J. Granlund, *The Carta Marina of Olaus Magnus*, în *Imago Mundi*, 8, 1951, p. 35–43.

⁴¹ 448 × 330 mm închisă; Veneția, Muzeul Correr, Port. 3.

segment de 35 mm divizat în patru⁴², în timp ce pe o alta (Port. 31), datată și ea în 1536 (însă probabil realizată în 1539–1540), scara de 75 mm este împărțită în șase părți⁴³. Ambele hărți prezintă o roză de 32 de vânturi, miniaturizată. Din zona internă a continentului sunt reprezentate numai gurile Dunării.

Poate atlasul cel mai interesant al lui Battista Agnese este cel din 1553 cuprinzând 33 de hărți (294 × 492 mm; Veneția, Muzeul Correr, Port. 1), dintre care 29 geografice, provenite din Biblioteca familiei Donà delle Rose. Atlasul conține o hartă a Europei Septentrionale și Centrale (la dreapta: „*Baptista Agnese fecit venetiis anno domini 1536 die primo septembr(is)*”), care are ca limite la sud-est Bosforul și gurile Dunării, la nord-est „M(area) Livonicum” și golful Finic. Este vorba despre o hartă care reflectă o fază de lucru în care autorul își mărea propria colecție introducând hărți geografice ale diverselor părți ale lumii⁴⁴. Mai puțin bogată în detalii față de părțile occidentale, zona „orientală”, supusă deformării cursurilor râurilor din cauza întrepătrunderii direcționalelor rozelor vânturilor, conține indicații privind situarea geografică a Țării Românești și Transilvaniei, semnalează în mod aproximativ cursurile Dunării, cu cele trei brațe ale deltei, Tisei și are reprezentate panoramic profilul a trei orașe fortificate, printre care Chilia, poziționată ca și cum ar mai fi fost parte din Țara Românească (din 1484 era căzută în mâinile turcilor) și o alta, fără indicarea numelui, probabil actuala Timișoară.

Nu este nici o îndoială că hărțile lui Battista Agnese repropun o lungă tradiție de origine medievală în reprezentarea teritoriilor accesibile de pe mare. El opera într-un context în care multiplicarea relațiilor de călătorie și cronicile vor constrânge la aducerea la zi a informațiilor. Însă, în general, cartografia nautică a rămas fidelă mult timp, până la sfârșitul secolului al XVIII-lea, unei percepții empirice a spațiului geografic și unei reprezentări tot atât de empirice.

Informațiile fundamentale achiziționate în secolele XI–XV erau preluate deseori aproape fără variații de relief în hărțile perioadelor ulterioare, în unele cazuri vizibil sărăcite de cunoștințe topografice și toponimice cunoscute.

Către sfârșitul secolului al XVI-lea, reprezentarea hărților Mării Negre și a zonei înconjurătoare nu este urmărită cu aceeași atenție de către cartografi, venețieni sau nu, chiar dacă la baza elaborării stau întotdeauna arhetipuri mai vechi. Un exemplu ar putea fi harta nautică a unui autor anonim păstrată la Muzeul Correr (275 × 845 mm; Port. 36), ieșită, probabil, dintr-un laborator în legătură sau influențat de ambiencele cartografice maiorcană⁴⁵. În secolul al XVII-lea, lipsa de atenție, în multe hărți ale Mediteranei pentru zona Mării Negre, este evidentă, iar acest fapt nu poate fi datorat decât transformării acestei mări în lac turcesc, întreruperii aproape complete a raporturilor comerciale directe, via mare, ale orașelor italiene cu populațiile coastelor pontice și teritoriilor alăturate. În cartografia tipărită tot mai răspândită în secolul al XVII-lea rămân amintiri ale metodelor de lucru consolidate de recursul la arhetipuri din secolele al XV-lea și al XVI-lea. Acestea din urmă sunt cele care și-au lăsat amprenta pe lucrările executate de venețianul Alvise Gramolin, activ în 1612–1630. Pe o hartă din 1630 a reprezentat Marea Neagră, Marea Marmara și Arhipelagul cu o parte a coastelor asiatice (240 × 820 mm; Veneția, Muzeul Correr, Port. 44) utilizând tradiționalele culori verde, roșu și albastru pentru a delimita coastele, roșul, violetul, albastrul, verdele și auriul pentru a indica insulele și roșul și negrul pentru scrierea toponimelor.

Gramolin urmărește, schematizând, modurile de reprezentare validate în secolele XV–XVI de către „școlile” maiorcană și catalană⁴⁶. Un schematism la fel de evident se întâlnește și pe harta nautică, destul de imprecisă, a Mediteranei și Mării Negre, orientată cu sudul în sus, „făcută de mine, Marco Fassoi, amiralul Arsenalului din Veneția, în anul 1669, pe 27 august”⁴⁷.

Dacă pe hărțile globale sau pe cele oceanice navigatorii recurg la proiecția lui Mercator numai către sfârșitul secolului al XVII-lea, pe hărțile Mediteranei și a Mării Negre acest tip de proiecție, cu toate consecințele care derivă în materie de reprezentare, nu va deveni frecvent înainte de jumătatea secolului al XVIII-lea.

Tradus din limba italiană de Raluca Kogălniceanu

⁴² 235 × 164 mm; Veneția, Muzeul Correr, Port. 3.

⁴³ Cf. mai sus, nota 40.

⁴⁴ 194 × 492 mm; Veneția, Muzeul Correr, Port. 1. Cf. L. Casanova, *op.cit.*, n. 1; S. Biadene, în *Carte da navigar ...*, p. 65–70, planșa 11.

⁴⁵ L. Casanova, *op.cit.*, no. 36; *Yuzyl Portolan...*, p. 115 (planșa 36).

⁴⁶ L. Casanova, *op.cit.*, no. 44.

⁴⁷ Veneția, Muzeul Civic Correr; 400 × 650 mm; port. 14. Cf. și L. Casanova, *op.cit.*, no. 14; *XIV–XVIII Yuzyl Portolan...*, p. 139 (planșa 48).

LA CARTOGRAFIA IN USO A VENEZIA TRA XIV–XVII SECOLO E LA CONOSCENZA
DELL'AREA DEL DANUBIO INFERIORE E DEL MAR NERO

RIASSUNTO

Lo studio è strutturato in sottocapitoli come segue. Nella prima parte si parla del quadro di riferimento. L'obiettivo di questi appunti è limitato alla messa in risalto delle modalità in cui la conoscenza delle vie di accesso verso la zona del Danubio Inferiore e del Mar Nero si riflette negli strumenti cartografici in uso a Venezia tra il XIV e il XVIII secolo. Indubbiamente tale tipo di conoscenza non può essere trattato senza tener conto degli sviluppi, della cartografia generale, delle carte nautiche e dei portolani in particolare, negli stati italiani interessati, a causa delle attività economiche e commerciali condotte dai loro cittadini, della conoscenza del bacino del Mediterraneo.

La seconda parte si riferisce alla cartografia nautica italiana dopo il tardo Medioevo e la produzione cartografica a Venezia fino alla caduta della Repubblica. Nonostante sembrino esistere motivazioni serie per credere – sulla scia delle annotazioni di Giovanni Battista Ramusio, uno dei padri illustri della geografia italiana – alla presenza di carte nautiche a Venezia già dalla metà del XIII secolo, la documentazione esistente indica nella città di Genova il luogo della loro genesi.

Una terza parte si occupa delle caratteristiche tecniche delle carte. Sono analizzati il supporto materiale (pergamena, pelle di pecora, cartone, tavole di legno), le dimensioni e l'uso della rosa dei venti. In più, è analizzata la forma delle carte.

La geografia dell'entroterra non interessa di solito gli autori delle carte nautiche. Il tracciato dei corsi dei fiumi più importanti europei compare per la prima volta nell'anno 1339.

Alla fine, sono analizzati le carte e i loro archetipi: la carta veneziana del Mediterraneo, il Mar Nero e il Mar di Azov, elaborata da Francesco de Cesanis nel 1421, la carta nautica "catalana" del Mediterraneo, del Mar Nero, del Mar di Azov, delle coste orientali dell'Atlantico, del Baltico, realizzata dallo spagnolo Johannes de Villadestes, ed altre.