

MICHELE CASTELNOVI

LE COSTE LIGURI  
NEL PORTOLANO DI PIRI REIS  
(TURCHIA, 1521)

L'ammiraglio e geografo turco Piri Reis (Gallipoli dei Dardanelli 1470-Il Cairo 1555) costituisce una figura di spicco nel panorama culturale del Cinquecento. Le sue opere geografiche più note sono la mappa (1513) dell'Oceano Atlantico (SOUCEK, 1992), altri cimeli cartografici, e soprattutto il *Kitab-i Bahriyye*, ossia Libro della Marineria, che contiene il primo portolano noto scritto in lingua turca.

Nipote del corsaro Kemal Reis e a sua volta corsaro per parecchi anni nel Mediterraneo ed infine ufficiale della Marina dei tre più importanti mari turchi, ossia mar Persico (il *Golfo* per antonomasia) mare Indiano, mar Rosso, Piri Reis unisce un'intensa attività di viaggiatore agli interessi accademici. All'interno della sua opera acquisisce ed assimila elementi di ogni provenienza senza alcun pregiudizio religioso o ideologico.

In questo senso Piri Reis ci offre un notevole esempio di sincretismo culturale. Contraddicendo i più vieti clichés occidentali (che talvolta manifestano propaggini ancora oggi) su un presunto immobilismo culturale islamico, Piri Reis dichiara esplicitamente di aver utilizzato le migliori e più aggiornate opere provenienti dall'India, dalla Cina, dall'Europa.

Questo metodo, che apparentemente mette su uno stesso piano Alessandro, San Brandano e Colombo, ha suscitato lo stupore di alcuni; ma non dovrebbe scandalizzarci troppo, visto che proprio Colombo mescolava informazioni di Polo, Mandeville, Seneca e Toscanelli (CARACI, 1992), e che spesso nella cartografia occidentale coeva troviamo bizzarre coesistenze di dati reali e di icone leggendarie come il paradiso terrestre, fenici, unicorni, blemmi, sciapodi, cinocefali, cannibali eccetera.

Questa impostazione è pienamente consapevole. Piri Reis non tenta affatto di nascondere la fonte delle sue informazioni, e anzi tende a precisarla puntualmente: un prigioniero spagnolo racconta la storia di Colombo (con cui afferma di aver compiuto tre viaggi), una carta di Colombo è fonte di informazioni per la mappa medesima (nota n. 5 della mappa), buona parte delle informazioni provengono dalla cartografia lusitana, ma non tutte, perché ad esempio dichiara che la leggenda di San Brandano è stata desunta da un antico mappamondo.

Vale la pena di soffermarsi brevemente sulla tecnica utilizzata per la realizzazione della mappa perché anche il testo portolanico contenuto nel *Kitab-i Babriyye* è stato composto da Piri Reis attraverso la medesima metodologia. Infatti è possibile identificare passi del tutto autobiografici, individuare elementi originali (innovativi rispetto alla tradizione) e riconoscere anche brani tradotti da portolani precedenti. Precisiamo subito che la traduzione è cosa diversa dal plagio: «ogni traduzione è una lettura dell'originale, ma non coincide con l'originale.» (ARIOLI, 1989, p. 5). Nel tradurre, Piri in un certo senso anticipa le grandi sillogi geografiche di un Ramusio o di un Hakluyt.

La scarsa diffusione della conoscenza della lingua turca presso gli storici della geografia rende di vitale importanza ogni tipo di traduzione verso le lingue più note ed in particolare in italiano. Negli anni '80 del XX secolo l'islamista Alessandro Bausani aveva intrapreso un progetto di traduzione della parte del *Kitab-i Babriyye* relativa alle coste italiane, corredandola con l'esame di alcune carte particolari dei porti e delle coste e la traduzione di toponimi e didascalie. Il primo frutto di questo progetto apparve sulla prestigiosa rivista «Il Veltro» nel 1979, privo di riproduzioni cartografiche: ad esso seguirono otto brevi articoli parziali ciascuno di una decina di pagine, distribuiti su riviste di geografia, di islamistica e in volumi collettanei di diffusione minore, dedicati al genetliaco o alla memoria di vari studiosi.

A causa del decesso dello studioso, il progetto è rimasto incompleto. Manca la traduzione del testo relativo alla Sicilia, e la giustificazione adottata dal curatore del volume che raccoglie i contributi parziali (BAUSANI, 1990, p. 7) non soddisfa pienamente: infatti la presenza di una traduzione in tedesco (SACHAU, 1910) non toglie interesse a una traduzione italiana. Inoltre manca un esame dettagliato delle coste liguri ed in particolare della Riviera di Ponente, che pure Bausani conosceva almeno per la presenza di Savona nella cartografia piriana, e di Albenga, che egli stesso cita ben due

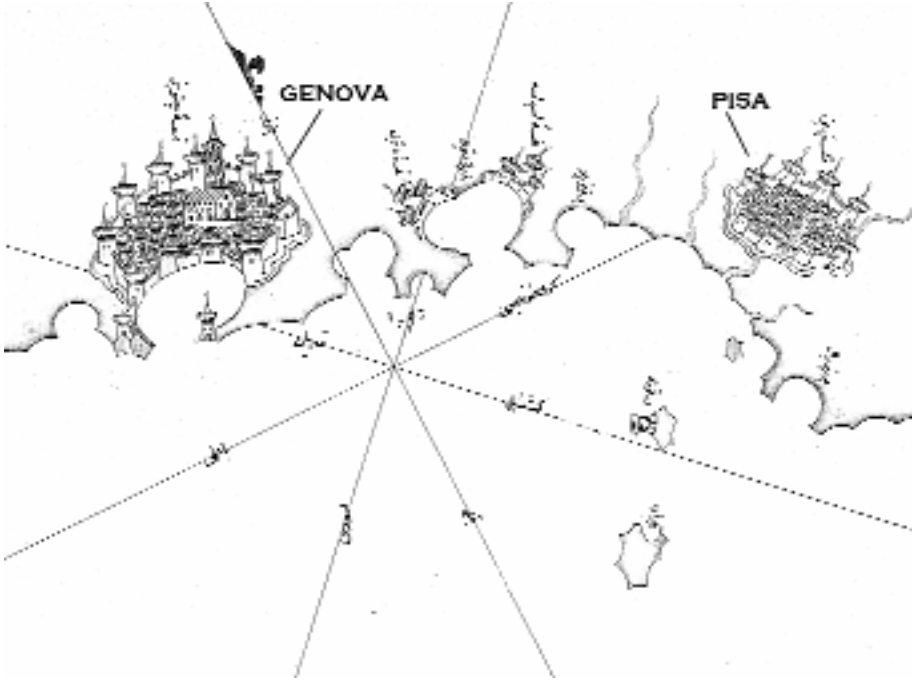


Fig. 1. Mar Ligure orientale secondo una copia cinquecentesca dell'opera piriana.

volte nell'introduzione glottologica come esempio nell'uso della «q» e della «r» («Arbenqa»). Porti noti alla geografia islamica se non altro per la menzione fatta da Idrisi. Ma se questa traduzione può essere considerata un'occasione mancata non è per l'incompletezza del periplo considerato, quanto piuttosto per alcune caratteristiche dell'impostazione teorica di Bausani. Egli infatti, pur nella piena consapevolezza che Piri Reis, secondo la nota definizione di Soucek, «il écrivait d'après sa propre expérience, mais aussi d'après celle des autres, en se basant sans doute sur des portulans italiens» (SOUCEK, 1973), non ritenne necessario confrontare il testo piriano con i portolani coevi o antecedenti italiani e greci, limitandosi a consultare il manuale linguistico di Kahane-Kahane-Tietze del 1958.

In questo modo Bausani si preclude la consultazione dell'ottimo repertorio Kahane-Kahane-Bremner del 1967, comodamente consultabile nella traduzione italiana del linguista Manlio Cortelazzo: il quale ha arricchito l'opera ben oltre la semplice traduzione, tramite lo spoglio di documenti eccezionali come il *Compasso da Navigare* (XIII sec.: MOTZO,

1947), Uzzano (1444: PAGNINI, 1766), il *Nuovo Portolano* (1544: v. GASPARRINI, 1966) e il Crescenzo (1602: CASTELNOVI, 1995); senza menzionare l'edizione filologica dei portolani greci curata dal belga Armand Delatte (1947 e 1958).

Ad esempio Bausani scrive, a proposito di Porto Recanati, p. 24 nota 24: «La voce *qargador*, in turco osmanli *qarqaduri* (PIRI REIS, 1935, p. 471) si trova in almeno cinque passi del *Kitab-i Babriyye* e ha qui il senso di punto d'approdo senza un vero e proprio porto per scaricare e caricare merci, in corrispondenza di un borgo più all'interno. Esisteva nello stesso senso nel Mediterraneo una voce spagnola *cargadero*, catalana *carregador* (già nel XIV sec.), e l'italiano *caricatoio*, veneziano *cargador* in portolani del XV sec. Oltre che in turco la voce è anche in portolani greci del XVI sec. nella forma *kargadouros* (si veda KAHANE, 1958, pp. 153-154)».

Tutte informazioni corrette da un punto di vista linguistico, ma basate sull'elaborazione di altri, non sulla lettura diretta dei testi portolanici. Per questo motivo Bausani viene stupito da alcuni errori apparentemente grossolani. Ad esempio gli scappa un «sic!» quando legge nel testo piriano che Firenze è «a Nordovest una quarta a Nord» di Ancona. Una maggiore dimestichezza con i testi portolanici gli avrebbe fatto intuire subito che si trattava di un banale errore di trascrizione della punteggiatura: la città a nordovest è Venezia, di cui si parla nella riga precedente.

Bausani non prende in considerazione i testi stessi dei portolani italiani. Benché la maggior fioritura di studi sui documenti portolanici si sia avuta appunto a partire dalla metà degli anni '80 (CASTELNOVI, 1995 c), e anche ammettendo che gli articoli più recenti fossero stati da lui pensati ed imbastiti, se non proprio scritti, tra il 1979 e i primi anni '80, non possiamo nascondere che erano già disponibili parecchi studi ed edizioni che avrebbero potuto rivelarsi eccezionalmente utili.

Bausani semmai fa riferimento a Edrisi (Al Idrisi) nonostante risalga al XII secolo. Il confronto avrebbe potuto essere più utile con testi coevi, già messi a disposizione della comunità scientifica. Nel 1966 la Gasparrini Leporace cura un'edizione di un portolano veneziano che a lungo è stato attribuito al navigatore atlantico Alvise di Ca' da Mosto e che è altrimenti conosciuto – dal nome del suo editore – portolano Rizo, o, dall'*incipit* del titolo, *Nuovo Portolano*. Si tratta di un testo che risale almeno al 1490, più volte riscritto e ristampato. Purtroppo questa edizione portolanica è seminasosta come appendice all'interno di un volume (titolo: le navigazioni atlantiche...) che ha tutta l'apparenza di un'opera di geografia non-medi-

terranea. Pertanto è possibile che sia sfuggito all'attenzione dei più, nonostante la sua esistenza sia indicata anche da linguisti e da edizioni del primo Novecento.

Ma una semplice comparazione dei testi dimostra più di molte parole quale sarebbe stata l'importanza del raffronto tra il testo della tradizione veneta e quello piriano.

<p>RIZO, Venezia, 1490, in veneziano. EDIZIONE GASPARRINI 1966, p. 193</p>	<p>PIRI REIS, Gallipoli di Turchia, 1521-1527, in turco. TRADUZIONE BAUSANI 1990, p. 40</p>
<p>«Dal chavo dito a la fuxa de la Magra sono mia 5. E in la fuxa de la Magra se pol entrar, ma cum legni pizoli e non cum grandi. La fuxa dita a la Vinza, mia 3 Da la Vinza a Montron, mia 7. E da Montron a la fuxa d'Arno, mia 0 [sic].</p>	<p>A cinque miglia da <i>Qav[o] Qorbo</i>, c'è <i>Fose de le Magra</i> cioè l'«insenatura della Magra», dove entrano le piccole navi: essendo le acque alquanto basse, le grandi navi non vi possono entrare. Da qui a <i>Ele Vinse</i> sono tre miglia, da <i>Ele Vinse</i> a <i>Monteron</i> sette. Da <i>Monteron</i> alla <i>Fose Darno</i> dieci...</p>

Anch'io «lascio ai linguisti di professione trarre le conseguenze che potrebbero derivarsi da queste comparazioni» (BAUSANI, 1990, p. 14), limitandomi ad alcuni rapidi appunti da un punto di vista storico-geografico.

Appare evidente la derivazione di un testo dall'altro. Ma come già detto, non c'è alcun motivo di gridare allo scandalo. I testi portolanici infatti devono essere considerati più come dei mezzi che come dei fini. E se teniamo a mente la lezione di Marshall McLuhan (spesso a torto sottovalutato in quanto divulgativo), secondo la nota affermazione «il mezzo è il messaggio», ci rendiamo conto che l'opera dell'ammiraglio turco non è una banale e disprezzabile copiatura o traduzione, né, nella peggiore delle ipotesi, una serie di incomprensioni di frasi orecchiate male e di ricordi personali sbiaditi dal tempo. Al contrario si tratta di una grande impresa culturale, nuova, diversa, che approfitta del sapere portolanico per arricchire un'opera complessiva nella quale egli ha fatto convergere anche fonti cartografiche, fonti orali, fonti diplomatiche e politiche, ed infine anche ricordi personali.

Anche la pura e semplice traduzione, comunque, conserva un suo proprio significato culturale. Nell'atto del tradurre possiamo cogliere la

volontà di aggiornare se stesso e la propria comunità linguistica, ma anche la consapevolezza del valore di quanto prodotto al di fuori della propria cultura. Traducendo, Piri Reis getta un ponte tra questi due mondi che sarebbe troppo semplicistico e troppo comodo immaginare e descrivere come chiusi a qualsiasi contatto. Certo non si tratta sempre di contatti pacifici, e non è casuale che le fonti d'informazioni sulla scoperta americana siano un prigioniero e una mappa (rubata?). Però sarebbe scorretto attribuire al Mediterraneo di allora un ruolo di «cortina di ferro» anni '50 che forse a sua volta era più permeabile e transitabile di quel che a volte viene raccontato.

Ma non si tratta di una pura e semplice traduzione. Solo in alcuni casi Piri non aggiunge nulla al testo italiano, e si tratta di casi che comunque anche nei portolani italiani non godono di una trattazione molto particolareggiata. Capo Corvo, il fiume Magra, Avenza fruiscono dell'importante riconoscimento di essere quasi sempre nominati nei portolani e nelle carte nautiche, ma raramente si va oltre la menzione pura e semplice del nome. Nel descrivere i bassi fondali di porto Pisano, Piri Reis si discosta dal testo a noi pervenuto: anche se è impossibile determinare se egli aveva come riferimento proprio queste parole e non altre, dato che il portolano noto come Rizo ha avuto parecchie edizioni sia manoscritte sia a stampa. Ma senz'altro l'ammiraglio turco aggiunge una serie di notazioni che mancano nei portolani tradizionali. Questo dimostra capacità di sintesi e determinazione a creare una cosa «nuova», sia pure all'interno della tradizione della letteratura geografica islamica.

Gli elementi di maggiore novità rispetto ai portolani italiani e greci sono: l'attenzione all'appartenenza politica, l'interesse per l'acqua potabile, l'annotazione puntuale di strutture di difesa costiera, la curiosità per la storia in chiave erodotea, come storia dei popoli, sia pure per brevi cenni. A tratti, si coglie qualche eco della geografia di età classica attraverso la tradizione islamica, come quando discute quale sia la grandezza delle isole – argomento del tutto teorico che ai mercanti italiani interessava poco o punto e che non si trova mai all'interno dei portolani, salvo a volte ricomparire in qualche capitolo di pratica di mercatura insieme alla matematica, alle maree e ad altre considerazioni più teoriche e meno pratiche.

Tutti questi elementi, che saranno esaminati nei prossimi capitoli, contribuiscono a differenziare il *Kitab-i Babriyye* non solo dalla tradizione portolanica, ma anche dalla cartografia nautica coeva, e si accosta invece a una letteratura geografica di altro genere come le grandi opere di Flavio Bion-

do o di Leandro Alberti, o al limite alla geografia etnografica di un Erodoto o meglio ancora di uno Scilace di Carianda.

A questo punto bisogna domandarsi perché proprio questo tratto di costa, e non altri, siano stati oggetto di una traduzione. Le ipotesi che riesco a formulare sono al momento due.

La prima ipotesi, è che è normale che siano i porti minori ad essere oggetto di una traduzione puntuale, quasi letterale. Infatti per i porti maggiori è (ed era) sempre possibile acquisire altre informazioni aggiuntive: ascoltando i viaggiatori, consultando i cronisti e gli storici, associando il nome della grande città a qualche leggenda o a qualche informazione comunque acquisita. Se Catanzaro era un rinomato centro per la produzione dei velluti, l'informazione poteva essere aggiunta quasi come una glossa o un'interpolazione. Se Genova o Venezia non sono nudi nomi, ma sono parole evocative per un uditorio medievale cristiano o mussulmano, per il commercio ma anche per la guerra, allora arricchire la descrizione di questi toponimi non è difficile. Se Loreto era un grande santuario della fede cristiana, e se l'autore ha a propria disposizione un repertorio di aneddoti e di giudizi sul comportamento religioso dei cristiani (come ad esempio che si ubriacano mentre il mussulmano non beve) ecco che aggiungere un passo moraleggiante risulta essere più facile. «Queste coste sono sotto il dominio del Papa. A tre miglia nell'interno c'è il monastero di Santa Maria di Loreto (*Santa Meriye Lorito*), che è un convento molto famoso. Ogni anno vengono molti miscredenti dai paesi attorno, fanno una fiera, *bevono* e si divertono» (BAUSANI, 1990 p. 23).

Al contrario i porti minori sono normalmente privi di una letteratura specifica e al portolanografo non resta che trascrivere o tradurre la lettera del testo esaminato. Spesso i toponimi di queste coste minori sono del tutto sconosciuti al portolanografo che copia senza comprendere e magari inserendo dei veri e propri errori (Vangat per Varigotti).

Una seconda ipotesi riguarda la minor conoscenza. La conoscenza avrebbe potuto essere diretta o indiretta: ma mentre la descrizione delle isole dell'Egeo o della natia Gallipoli Anatolica è fatta sulla base di osservazioni personali o di testimonianze di prima mano, le aree periferiche sono rappresentate come si può. Questo modo di agire rappresenta un po' una tradizione costante per i portolanografi, a partire da Scilace di Carianda.

Bisogna tener conto che spesso i portolanografi operano delle sintesi nella descrizione dei segmenti di costa che conoscono meno o che non in-

teressano a loro stessi o ai loro committenri. Si va dai taccuini nautici veneti del Quattrocento, dove tendenzialmente manca la descrizione delle coste italiane del Tirreno (non a caso proprio l'area meno nota a Piri Reis), al manoscritto di Gerolamo Azurri che salta da una costa all'altra, fino al testo portolanico di F.M. Levanto che confessa candidamente di omettere la descrizione di determinate regioni: «La costa Settentrionale di Cypri non si descrive per non esservi né Porti, né Piazze di negozio, e conseguentemente esser schivabile nella navigazione da Vascelli di portata.» (LEVANTO, 1664, p. 143).

Un'ultima considerazione: compatibilmente con le reali concrete possibilità, è fuori dubbio che l'esame particolare di aree geografiche circoscritte all'interno di un'opera descrittiva sistematica induce lo studioso a una percezione molto ridotta delle informazioni in essa contenute. In altre parole, deve essere deprecata la scelta – comoda, ma fuorviante – di leggere brani portolanici isolati, relativi a tratti di costa relativamente brevi come «la Toscana» o al limite «la Sardegna». Questi contributi sono senz'altro comunque utili, ma in generale insufficienti alla comprensione complessiva dell'opera esaminata.

Chi scrive ha già stigmatizzato questo genere di scelte, assai diffuse non solo all'inizio del '900 ma ancora ai giorni nostri: è classico l'esempio di uno studioso che, per aver trascritto solo la parte ligure di un portolano del 1633, lo giudicava *tout court* assolutamente originale, non avvedendosi che la parte immediatamente successiva era identica a un portolano del 1602 a sua volta debitore di altri ancora anteriori. (ANDRIANI, 1917; CASTELNOVI, 1995 b).

Si tenga conto che il progetto incompiuto era comunque parziale, perché limitato alle coste «italiane» attuali, trascurando i collegamenti non solo con le coste che Piri Reis avrebbe considerato italiane come la Corsica, Monaco e Nizza, la Dalmazia (sia pure senza scadere oggi in anacronistici revanchismi politici), ma soprattutto con tutto il bacino del Mediterraneo occidentale nelle sue sponde europee ed africane: una vera e propria regione unitaria dal punto di vista fisico, spezzata dalla religione e dalla politica eppure unita dal mare e da relazioni economiche continue, secondo la nota lezione braudeliana.

Al contrario, sarebbe auspicabile una traduzione completa dell'opera (VENTURA, 1991), in grado di restituire al lettore odierno la visione complessiva dell'ammiraglio turco come ci appare proprio dalla sua mappa. Come è noto quella che impropriamente viene chiamata «mappa di Piri

Reis» è un realtà un frammento che rappresenta circa un ottavo di un planisfero complessivo, come si deduce anche dalla posizione delle rose dei venti: il che significa che per l'ammiraglio turco tutto l'occidente (non solo tutta l'Europa, ma anche tutto quel Nuovo Mondo privo di città commerciali e di prodotti raffinati) doveva essere rappresentato in un lembo periferico, riservando tre quarti della «larghezza» disponibile (la longitudine) alla rappresentazione dell'Asia (v. ricostruzione grafica in SOUCEK, 1992). E quando Piri Reis enumera i Sette Mari, che sono mare della Cina, mare dell'India, mare (golfo) di Persia, mare dei negri (Zanzibar), mare Occidentale (a ovest del Magreb e della catena dell'Atlante) ossia mare di Spagna, mare dei Romani (il Mare Nostrum), mare Caspio «che in realtà è un lago circondato dalla terra» (PISTARINO, 1990, p. 310), veicola senza dubbio una visione imperniata sull'ecumene islamica. Ed è noto che nella cartografia il mar Rosso era rappresentato costellato di importanti isole, rilevanti per la navigazione commerciale mussulmana ma obliterate dal *topos* cromatico della tradizione occidentale.

Si voglia notare che non sono affatto tutti i mari del mondo, ma solo i mari che interessano i mercanti mussulmani: niente Baltico o Pacifico. Si noti altresì che non esiste il concetto di Oceano, ma solo di mari costieri: ogni mare prende il nome dalla costa (JANNI, 1984) che lo rende interessante. Piri Reis riporta il vocabolo senza dimostrare particolare interesse: «questo mare è chiamato [...] *Ovo Sano* [Oceano], vale a dire *uovo intero*» (nota 22 della mappa del 1513: PISTARINO, 1990, p. 313). Il concetto di Oceano è una astrazione, che deve essere ricondotta alla logica postguttenberghiana degli europei che sostituisce la prospettiva odologica (QUAINI, 1991) – i mussulmani nel '500 rimanevano fedeli alla manoscrittura, alla calligrafia, e in molte cose alla comunicazione orale: «ai suoi tempi l'arte della navigazione marittima si trasmetteva verbalmente attraverso l'esperienza. Soltanto Piri Reis e Seydi Ali Reis (altro uomo di mare del secolo XVI) misero per iscritto le loro conoscenze.» (PISTARINO, 1990, p. 301).

Sarebbe facile banalizzare sugli errori di calcolo e di proporzione, eccetera. Quello che conta è invece rilevare in Piri Reis una volontà ideologica, che è quella di mettere l'Asia al centro, e una metodologia pratica, che è quella di utilizzare tutte le fonti disponibili, di qualsiasi provenienza.

Nei suoi articoli Bausani sembra non comprendere a pieno il *modus operandi* del portolanografo turco: ripete più volte che le sue fonti sono fonti orali, che certe grafie sembrano riecheggiare la pronuncia veneta (specie per i nomi propri), che certi termini tradiscono un'origine orale.

In realtà Piri Reis ci comunica che le sue fonti sono fonti scritte. Persino le informazioni sull'America le deriva principalmente da una mappa e solo in subordine da colloqui con un prigioniero spagnolo. Quando descrive il metodo da lui seguito, cita fonti scritte e solo in subordine testimonianze orali: secondo uno stile che, sia pure all'interno di un periodare di stile islamico, può trovare puntuali riscontri in analoghe dichiarazioni d'intenti di un Wagenaer o di un Blaeu, quasi come se fosse un *topos* della manifestologia geografica. Le allocuzioni dei portolanografi, mutatis mutandis, sono poi tutte molto simili: Piri Reis agisce nell'ambito della trasmissione manoscritta, quindi non sollecita da parte dei lettori un ritorno (un feed-back) per correggere le stampe, però vanta le proprie esperienze, i colloqui con i marinai e le letture dei testi più veridici come fonti della propria autorevolezza, esattamente come un Grazioso Benincasa nel 1445 o un Francesco Maria Levanto nel 1664.

Piri si basa sulla consultazione di opere scritte, siano esse carte nautiche o portolani. Selezionando solo i prodotti migliori, i più aggiornati e completi, egli inevitabilmente perviene all'acquisizione delle informazioni contenute nei portolani italiani e più precisamente del portolano Rizo. Non c'è nessun motivo di scandalizzarsi o di inventare improduttive diatribe su eventuali plagi o inutili primogeniture in chiave nazionalista: la comunità dei marinai e dei mercanti mediterranei condivideva saperi e tecniche al di là delle barriere politiche e religiose (QUAINI, 1969).

L'importanza dell'opera geografica di Piri Reis non risiede soltanto nella sua originalità, come avrebbe preteso una certa critica portolanografica otto-novecentesca, né soltanto nel suo affermare la genovesità di Colombo, e neppure per l'eccezionale tempismo e precisione con cui aggiorna la cultura del lettore della sua lingua a proposito del continente americano. Certo anche questi sono elementi significativi: ma ci appare preziosa soprattutto la sua capacità di collazionare fonti diverse, di confrontare e selezionare tra i dati disponibili, di accettare il meglio dalle culture estranee e quindi di produrre una sintesi eclettica.

Anche quando (raramente) la sintesi si concretizza nella traduzione di portolani italiani o greci, è comunque preziosa. Infatti, anche se si trascurasse di apprezzare tutti gli apporti originali aggiunti da Piri Reis, sarebbe comunque molto importante anche una pura e semplice traduzione, come testimonianza di una curiosità, di un interesse, di una volontà di conoscere anche ciò che sta al di fuori dell'ambito circoscritto dalla cultura di appartenenza.

## BIBLIOGRAFIA

- ANDRIANI G., *La Liguria nel «Portolano» di Giov. Francesco Monno (1633)*, in «Atti della Soc. Ligustica di Sc. Nat. e Geog.», XXVII, n. 3-4, 1917.
- ARIONI A., *Le isole mirabili. Periplo arabo medievale*, Torino, 1989.
- ASOLE A., *La Sardegna nel Kitâb-î Babriyye di Piri Reis*, in «Geografia», 1982, n. 4, pp. 187-194.
- BAUSANI A., *L'Italia nel «Kitâb-î Babriyye» di Piri Re'is*, a cura di CAPEZZONE L., in «Eurasistica. Quaderni del Dipartimento di Studi Euroasiatici - Università degli Studi di Venezia», n. 19 (1990), Venezia, 1990.
- CASTELNOVI M., *I portolani del Mediterraneo tra XIII e XVII secolo*, in SURDICH F. (a cura di), *Miscellanea di storia delle esplorazioni geografiche*, XIX, Genova, 1994, pp. 33-80.
- ID., *Note intorno al Portolano di Bartolomeo Crescenzi*, in «La Berio», XXXV (1995) (a), pp. 3-49.
- ID., *I portolani come fonte per la geografia storica*, in «Notiziario del CISGE», III (1995) (b), pp. 28-31.
- ID., *La Puglia nei portolani italiani e greci*, in «Atti del 2° Convegno di studi *Il Gargano e il mare*», a cura di CORSI P., Foggia, 1995 (c), pp. 197-225.
- ID., *I porti minori del Mediterraneo in portolani e carte nautiche*, in «Atti Convegno *La Repubblica di Noli e l'importanza dei porti minori del Mediterraneo nel Medioevo*» (Noli 29 maggio 2004), Firenze, 2005, pp. 17-34.
- ID., *Il portolano: una fonte storica medievale trascurata*, in «Atti convegno ANSER - *Anciennes Routes Maritimes Méditerranéennes*» Genova 19 giugno 2004, a cura di TURCHETTI A., Lecce, 2005, pp. 349-370.
- CAVALLO G. (a cura di), *Due mondi a confronto 1492-1728: Cristoforo Colombo e l'apertura degli spazi*, Roma, 1992, 2 voll.
- EISENSTEIN E.L., *La rivoluzione inavvertita*, Bologna, 1985.
- GALOPPINI L., *Isole e città toscane nel Kitâb-î Babriyye di Piri Reis*, in «Archivio Storico Italiano», CLI (1993), pp. 3-12.
- GASPARRINI T., *Le navigazioni atlantiche di Alvise di Ca' da Mosto*, Roma, 1966, (con in appendice il *Portolano* del 1490).
- JANNI P., *La mappa e il periplo. Cartografia antica e spazio odologico*, Roma, 1984.
- KAHANE H.-KAHANE R.-TIETZE A., *The Lingua Franca in the Levant: Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, s.l., 1958.
- ID., *Glossario degli antichi portolani italiani* (trad. e note a cura di CORTELAZZO M.), Firenze, 1967.
- LEVANTO F.M., *Prima parte delle Specchio del Mare*, Genova, 1664.

- LUZZANA CARACI I., *Fondamenti ed evoluzione della cultura di Colombo*, in CAVALLO G. (a cura di), *Due Mondi...* cit., I, pp. 401-420.
- MOTZO B.R., *Il Compasso da Navigare*, in «Annali dell'Università di Cagliari», VIII (1947).
- PAGNINI G.M., *Della decima e di varie altre gravezze... etc., tomo quarto contenente la pratica della mercatura scritta da Giovanni di Antonio da Uzzano nel 1442*, Lisbona e Lucca, 1766.
- PISTARINO G., *Tra la «Mappa per i sette mari» ed il «Libro della marina» di Piri Reis*, in «Anuario de estudios medievales», 20 (1990), pp. 297-315.
- QUAINI M., *Catalogna e Liguria nella cartografia nautica e nei portolani medievali*, in «Atti del 1° Congresso storico Liguria-Catalogna (14-19 ottobre 1969)», Bordighera, 1974, pp. 550-571.
- ID., *L'età dell'evidenza cartografica*, in CAVALLO G. (a cura di), *Due Mondi...* cit., I, pp. 781-812.
- ROSSI L., *Il Golfo della Spezia nei portolani dal secolo XII al secolo XVII*, in «Geostorie. Bollettino e Notiziario CISGE», 11 (2003), n. 1, pp. 27-41.
- SACHAU E., *Sicilien nach dem türkischen Geographen Piri Reis*, in AA. VV., *Centenario della nascita di Michele Amari*, vol. 2, Palermo, 1910.
- SOUCEK S., *Islamic Charting in the Mediterranean*, in HARLEY J.B.-WOODWARD D. (a cura di), *The History of Cartography*, vol. 2, Chicago & London, 1992, pp. 263-292.
- ID., *À propos du livre d'instructions nautiques de Piri Re'is*, in «Revue des Études Islamiques», XLI (1973), pp. 241-255.
- VENTURA A., *La Puglia di Piri Re'is. La cartografia turca alla corte di Solimano il Magnifico*, Napoli, 1988.
- ID., *Il Regno di Napoli di Piri Re'is*, Napoli, 1990.
- ID., *Gli Stati Italiani di Piri Re'is*, Napoli, 1991.
- WOODWARD D., *Cartografia a stampa nell'Italia del Rinascimento*, Milano, 2002.