



LO STATO DELLA CARTOGRAFIA VENEZIANA
TRA XVI E XVIII SECOLO: EMBLEMA DI POTERE E STRUMENTO
DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

THE STATUS OF VENETIAN CARTOGRAPHY BETWEEN
THE SIXTEENTH AND THE EIGHTEENTH CENTURY:
SYMBOL OF POWER AND PLANNING TOOL

Orietta Selva*

Riassunto

Nomina sunt substantia rerum. Questa massima della filosofia scolastica sembra particolarmente adatta a riassumere il rapporto cartografico tra Venezia e il suo Golfo ouero Mare Adriatico. Infatti, fin dall'antichità la storia di queste due entità si sovrappone e l'Adriatico assume il ruolo di realtà di compresenza investita da interessi economici, politici, sociali e culturali dai quali prendono forma una grande messe di documenti iconografici.

La Repubblica di Venezia, tra il XVI e il XVIII secolo, trovandosi a gestire politicamente ed economicamente territori vicini e dominando con la supremazia commerciale terre lontane ha l'esigenza di fabbricare carte che assolvano a diverse funzioni. Il documento cartografico diviene pertanto non solo strumento di gestione e pianificazione territoriale ma anche simbolo della sua grandezza e del suo potere.

Parole chiave: Cartografia storica, Repubblica di Venezia, Territorio.

Abstract

Nomina sunt substantia rerum. This statement of the scholastic philosophy seems to fit particularly well to the cartographic relationship between Venice and its Gulf in the Adriatic Sea. In fact, since ancient times, the history of these two entities overlap. The Adriatic became a place where economic, political, social and cultural interest coexist, which determined the flourishing of iconographic documents production.

Between the sixteenth and the eighteenth century, the Republic of Venice, controls politically and economically nearby territories, while assuming a dominant commercial position on distant lands; hence, it needs to produce maps that can serve multiple purposes. Consequently, the cartographic document evolve from an instrument used solely for management and planning, into a symbol of Venice greatness and supremacy.

Keywords: Historic maps, Republic of Venice, Territory.

* Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli Studi di Trieste.

Premessa

Il contributo si propone di fornire una breve riflessione sulla produzione cartografica veneziana attraverso alcuni documenti storici redatti tra i secoli XVI e XVIII, riservando particolare attenzione alle differenti fisionomie che questi assunsero, in relazione ai contesti culturali, alle situazioni politiche, alle necessità economiche, agli interessi legati alla navigazione, al controllo e alla gestione di specifici ambiti territoriali, nonché alla definizione di nuovi assetti urbani.

La produzione cartografica veneziana annovera, infatti, varie tipologie iconografiche che spaziano dalle carte nautiche a quelle territoriali, politiche, amministrative, economiche, microareali, ciascuna idonea ad assolvere in varia misura le molteplici funzioni dello Stato.

Di fatto la storia dell'Adriatico tra il XIII e il XVIII secolo è per la maggior parte la storia di Venezia, regina dei traffici commerciali e importante repubblica marinara. I motivi della sua potenza erano certamente legati alle sagaci iniziative dei Veneziani e alle loro notevoli capacità organizzative, ma anche alle favorevoli condizioni geografiche e culturali che resero l'Adriatico la via di collegamento tra l'Europa e il Mediterraneo Orientale. Il *territorio liquido* – come lo definisce Fernand Braudel (1976) – si presentava come una strada nord-sud, più lunga che larga, delimitata a settentrione dal candido profilo delle Alpi, ad occidente dalla bassa e paludosa costa italiana, ad oriente dalla lenticolare presenza delle isole dalmate, a mezzogiorno dal restringimento del Canale d'Otranto; questa strozzatura costituiva la peculiarità del bacino, forniva i caratteri propri dell'unitarietà e conferiva ciò che lo rendeva unico. Controllare tale imboccatura significava, in realtà, dominare l'intero Adriatico, possedere quello che era considerato uno dei "golfi" più importanti del Mediterraneo, di quel mare che era "mille cose insieme": non una civiltà, ma un crogiuolo di civiltà, non un paesaggio ma innumerevoli paesaggi, non un mare ma un susseguirsi di mari le cui acque erano state solcate per gli scopi più diversi, divenendo con il passare dei secoli il luogo in cui l'uomo aveva costruito, barattato, veicolato merci, alfabeti ed idee.

In tale contesto Venezia aveva assunto una posizione mediatrice, posta com'era all'estremità del "Grande Mare", e quindi vero e proprio polo di interscambi tra terra ed acqua. La sua funzione consisteva nel fare da ponte tra nord e sud, tra le vie verso il centro Europa e la via per il Levante. Questo ruolo fu svolto e garantito con assoluto rigore in quello che la Serenissima definiva *il suo Golfo* (Luzzatto, 1995).

Il controllo di Venezia sull'Adriatico si rese possibile nei primi anni del 1400 quando a peso d'oro poté acquistare in momenti successivi l'isola di Corfù e le sue pertinenze, la città di Zara con castello,



Fig. 1 – Golfo di Venezia, Abate Lonati, senza data (XVIII secolo). Fonte: Collezione dott. Italcio Stener, Muggia.

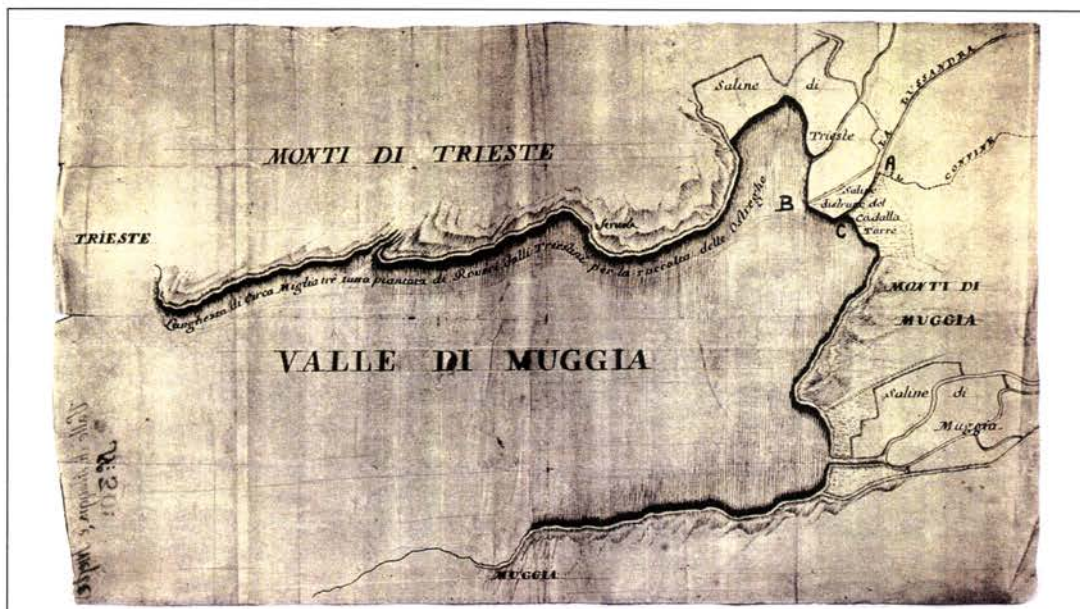


Fig. 2 – Saline di Zaule, anonima e senza data (XVIII secolo).
Fonte: ASVE, Provveditori Soprintendenti alla Camera dei Confini, busta 338.

fortilizi, spettanze, distretti, isole e ville, e l'isola di Pago, ma soprattutto i diritti e le giurisdizioni che il re d'Ungheria Ladislao vantava su tutta la Dalmazia. Solo quando si materializzarono queste condizioni la Serenissima ebbe la possibilità di chiamare l'Adriatico il suo *Golfo*, assegnando al nome quasi il valore di un "brand" aziendale atto a salvaguardare la propria immagine e a durare nel tempo (Figura 1).

In realtà però, pur avendone riconosciuto il predominio, non riuscì mai ad assoggettarlo in maniera totale né in tal senso valse l'emanazione, nel corso del XVI secolo, di leggi restrittive della libertà di navigazione, dato che venivano eluse sia dai suoi stessi sudditi sia da coloro i quali praticavano varie attività all'interno del territorio. Vani poi risultarono i tentativi di impossessarsi di Otranto, vera e propria chiave d'ingresso nel *Golfo*, anche se ciò non avrebbe impedito a Venezia di essere la potenza adriatica più significativa, dato che esercitava una naturale attrazione per chi gravitava sulle coste dell'Adriatico, oltre che per coloro che ambivano arrivare dalle aree sud-orientali al centro dell'Europa.

Le imbarcazioni veneziane, infatti, presidiavano quelle acque confiscando a piacere merci e navi, intraprendendo azioni restrittive e demolitrici contro chiunque ostacolasse o minacciasse la ricchezza e la magnificenza della sua città, delle sue attività mercantili e marinare. A tale proposito vanno ricordati gli agguati alle navi colme di grano che dovevano rifornire nel 1629 Ragusa, o ancora la guerra delle tariffe commerciali a danno della città di Ancona o la conquista armata del porto di Ferrara, nonché i bellicosi rapporti con la vicina Trieste per la produzione del sale nella valle di Zaule; (Figura 2) qui in particolare, la causa specifica del contendere era da imputare ad un argine costruito a protezione dei fondi saliferi triestini nelle immediate vicinanze del torrente Rosandra che segnava il confine tra i due territori e recava danno non solo ai "cavedini" muggesani che si allagavano nei tempi di piena, ma spingeva anche il corso d'acqua a deviare verso sud usurpando terra veneziana a favore dei triestini. La disputa si concluse nel 1579 con la totale distruzione degli impianti produttivi (Borri, 1970; Fanfani 1981).

I. Venezia: *Capital e Dominante del Golfo*

La potenza della Serenissima non fu però solo mercantile e commerciale, ma si espresse e si consolidò anche attraverso uno sviluppo culturale che inglobava tra le sue strategie il controllo della natura, dei confini, dei territori, nonché la conoscenza del mare e la creazione di modelli nei vari campi dello scibile umano, tanto che l'Adriatico assunse storicamente il ruolo di realtà caratterizzata da interessi politici, economici, sociali e culturali e la sua gestione richiese lungo i secoli la realizzazione di numerosi documenti cartografici particolarmente significativi sia sotto il profilo quantitativo che qualitativo, ma difficili da interpretare in quanto specchio di panorami culturali e politici che a vario titolo definivano questo mare come un territorio desiderato ma allo stesso tempo anche molto problematico.

Non poteva dunque non rivelarsi cospicua la produzione di documenti cartografici che identificavano e ritraevano l'Adriatico come il Golfo di Venezia, dato che svariati e diversi furono gli interessi che imposero alla Repubblica, posta all'estremità settentrionale di questo mare, di organizzare una fitta rete commerciale e militare verso il Levante.

Tali strategie si materializzarono concretamente dal punto di vista cartografico negli *Isolari* e negli *Itinerari di viaggio*. Con queste raccolte vi era la necessità di sistemare in modo organico le notizie che riguardavano il mondo insulare e quello di terraferma lungo la linea di costa orientale, veri e propri fulcri del dominio veneto (Lago, 1988).

Gli *Isolari*, infatti, erano una sorta di "speciali repertori" composti dalle carte delle singole isole e arcipelaghi accompagnate da un testo scritto a metà strada tra i portolani e la cartografia storico-descrittiva, che riportavano accanto ad informazioni utili a mercanti e uomini di mare, una nutrita serie di cenni storici, riferimenti classici e inserti eruditi. Questo genere letterario, inaugurato nel Quattrocento dal fiorentino Cristoforo Buondelmonti (1420-1422), assunse gradualmente proporzioni e significati degni di nota proprio a Venezia con Bartolomeo da li Sonetti (1485), Benedetto Bordone (1528) e Tommaso Porcacchi (1572) divenendo un punto fermo anche nell'evoluzione della cartografia moderna: al mondo insulare non era stata mai riservata prima di allora tanta attenzione (Cassi e Dei, 1993).

Gli interessi politico-economici e le mire espansionistiche espresse dalla Serenissima Repubblica di Venezia non si esplicarono però solo nel filone degli *Isolari*, esempio emblematico di conoscenza e testimonianza attiva di dominio e di controllo, ma anche negli *Itinerari* che, rafforzando tale egemonia, costituirono anche uno strumento atto a esibire il ruolo di garante dei valori cristiani nei confronti dell'incombente minaccia mussulmana. I controversi rapporti con le potenze vicine e soprattutto con i Turchi erano nel secolo XVI uno degli argomenti preponderanti a Venezia, considerata la porta dell'Oriente e il principale punto di partenza e di arrivo per Costantinopoli. Resoconti, relazioni, cronistorie di viaggio ci offrono una moltitudine di dati e di illustrazioni dei luoghi e dei posti toccati, delle principali peculiarità dei paesaggi, dei caratteri, degli usi, dei costumi, delle tradizioni delle genti incontrate lungo la via (Valerio, 2002). Un esempio emblematico può essere rappresentato dall'*Opus Transmarinae peregrinationis* di Bernardo de Breydenbach (1486) e dal *Viaggio da Venezia a Costantinopoli* di Giuseppe Rosaccio (1598).

Assieme a queste fonti documentarie, la cartografia ufficiale proponeva altresì tutta una serie di raffigurazioni relative a vertenze confinarie tra le diverse comunità dello Stato veneziano a dimostrazione di una fondata preoccupazione di conoscere a fondo i propri territori interni, timore che si evince anche dalla ricchezza dei documenti che regolavano situazioni amministrative, giurisdizionali feudali, laiche ed ecclesiastiche, avvalorando ulteriormente la tesi che le raffigurazioni cartografiche garantissero al potere politico i mezzi per un serrato controllo del territorio, consentendo di ricevere in cambio legittimità e proventi economici (Romanin, 1859). Perizie, disegni, misurazioni di terreni e di proprietà fondiarie, rilevazioni e relative demarcazioni costituiscono l'oggetto di una gran parte dei documenti manoscritti e a stampa di età veneta. Fatto singolare ma fortemente motivato dato che si colla in un'epoca in cui la

terra non era solo una risorsa vitale per il sostentamento delle diverse comunità ma anche uno dei fattori basilari della ricchezza sui quali si fondavano sia i patrimoni economici che il potere politico. Fra le comunità rurali, che della terra vivevano, innumerevoli ed infinite erano le vertenze, le dispute e le rivendicazioni di porzioni di terreno, particolarmente in quegli ambiti, utilizzati in forma collettiva quali prati e boschi, che costituivano il complesso dei cosiddetti beni comunali. Si trattava di proprietà demaniali della Serenissima, che venivano assegnate in usufrutto alle comunità rurali mediante *Privilegio*, ovvero atti di concessione però non sempre ufficializzati sul terreno da appositi segni. Tali questioni alimentavano il lavoro di periti, ingegneri, agrimensori, magistrati e provveditori incaricati sia dalla Dominante che dalle singole entità rurali di misurare superfici, di accertare l'andamento dei limiti areali, di rilevare in modo capillare ogni aspetto del contendere, al fine di sedare i contenziosi ma anche in vista di possibili alienazioni per rimpolpare le casse dello Stato (Figura 3).

Questo problema era particolarmente vivo nelle terre friulane, istriane e dalmate caratterizzate da un mosaico geopolitico molto complesso. L'Alto Adriatico – come sostiene Egidio Ivetic (2007, p. 160) – era un'area in cui si intrecciavano e si sovrapponevano molteplici confini, di natura politica, economica, culturale e nazionale. Un luogo non solo geografico, contraddistinto da particolari caratteristiche fisico-naturali e zona di transizione tra mondo latino, mondo germanico e terre balcaniche, ma anche un luogo storico, pregno di esperienze originate dalla perenne mobilità del tracciato. Qui la Repubblica del Leone non si trovava a gestire solamente questioni interne ma doveva cimentarsi di volta in volta con la Casa d'Austria, l'Impero Ottomano, il Patriarcato, le aggregazioni e le divisioni delle unità amministrative esterne, le Contee, i Governatorati, le Province tanto da istituire nel 1554 i *Provveditori ai Confini* con funzioni consultive e propositive in materia, affiancati tra il XVI e il XVII secolo dalle *Camere dei Confini*, aventi la finalità di custodire, raccogliere e ordinare i documenti e i disegni riguardanti il *limes* della Dominante (Pitteri, 2006).

È dal lavoro di questi organi, ad esempio, che scaturiscono i disegni che ritraggono la demarcazione della famosa *Linea Mocenigo* (1721) frutto dell'istrumento di confinazione eseguito per parte veneta dal provveditore Alvise Mocenigo e per parte ottomana da Mehemet Effendi Sialy con l'intento di stabilire il limite confinario in Dalmazia tra i possedimenti turchi e quelli veneziani in seguito alla Pace di Passarowitz (1718). Sulle medesime questioni poggia la raffigurazione del Friuli del 1778, conosciuta come carta Majeroni-Capellaris, risultato del lavoro svolto in seno alla Commissione mista austro-veneta istituita con lo scopo di ridurre l'*enclaves* austriache nel territorio veneto e stabilirne i limiti (Cecotti, 2010).

Il problema dei confini si riproponeva, inoltre, nel patrimonio cartografico della Serenissima, anche di fronte al timore della peste e alla consapevolezza dei grossi pericoli rappresentati dalle pandemie delle malattie infettive, tanto da vantare un cospicuo e documentato *corpus* di disegni che segnalano con estrema precisione



Fig. 3 – Frisanco, Giobatta Grandi, 1688.

Fonte: ASVE, Provveditori sopra Beni Comunali, busta 165.

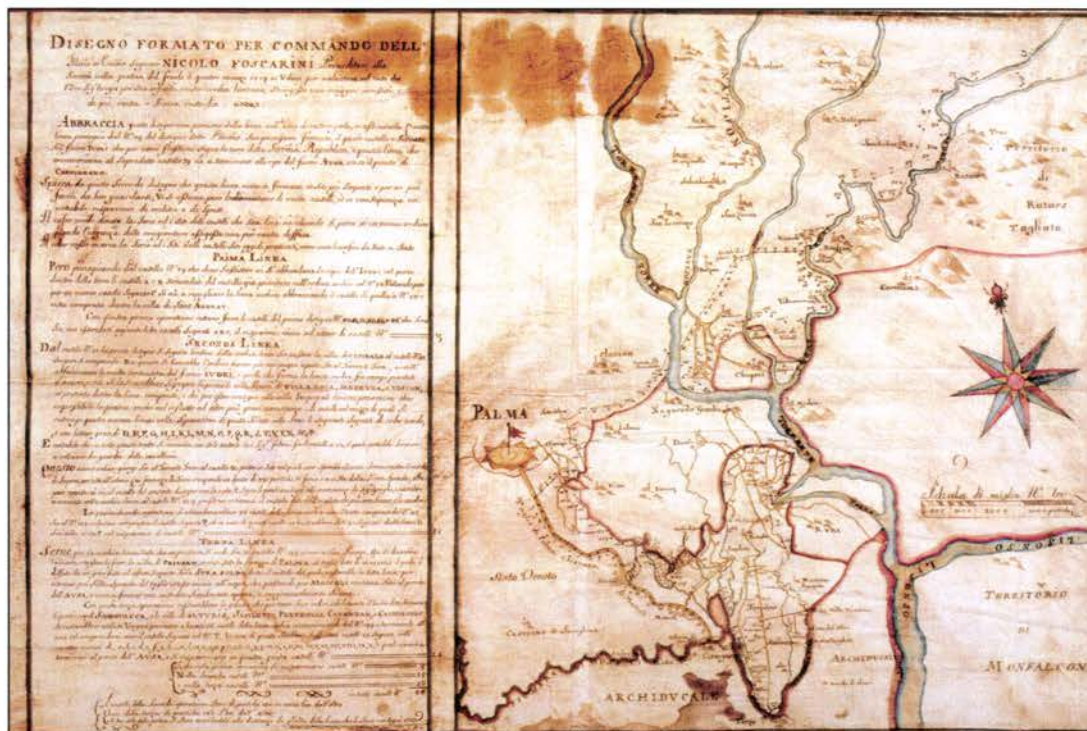


Fig. 4 – Disegno, redatto per istituire i caselli di sanità nella parte orientale della Patria del Friuli, Giacomo Binard, Udine, 1714. Fonte: ASVE, Proveditori alla Sanità, busta 6, dis. 8.

la politica di prevenzione attuata sul territorio mediante la costruzione dei caselli di sanità, una sorta di dogana igienicosanitaria, dove venivano preventivamente controllati i viandanti e le merci provenienti da oltre confine in modo da contrastare il diffondersi di malattie infettive; l'istituzione dei *rastrelli*, veri e propri blocchi stradali insuperabili se non previa esibizione di certificati sanitari e non da ultimo la chiusura e lo spostamento dei limiti confinari. Esemplari sono a tale proposito le mappe disegnate da Giovanni Giacomo Spinelli e da Giovanni Antonio Pantaleoni nel 1713 e nel 1714 per ordine dei Proveditori Veneti alla Sanità, così come quella stilata nello stesso periodo dall'ingegnere Giacomo Binard (Fig. 4).

La peste, sviluppata improvvisamente in Croazia e nella Carniola minacciava i territori limitrofi dell'Istria, del Friuli e delle altre terre che costituivano i possedimenti di Terraferma, già reduci del morbo scatenatosi nel 1682. Tale incombenza richiedeva una chiara panoramica sui terreni, sulla loro organizzazione, dimensione e demarcazione tanto da chiamare in causa i Proveditori ai Confini in quanto, in caso di sospetto, veniva disposto *l'armo delle linee di frontiera per custodire i passi da furtive inclusioni e le strutture di contumacia o quarantena luoghi per il ricovero degli infermi e per l'espurgo delle mercanzie* (Aa. Vv., 1979, p.180).

Per prassi lo Stato gestiva gli interventi sul territorio, indipendentemente, da quale fosse la loro natura ed entità, attraverso un "iter burocratico" che prevedeva una relazione scritta e un disegno che illustrasse compiutamente e visibilmente nel dettaglio il progetto in modo da vagliare ogni proposta e pianificare ogni minima azione. Le mappe diventavano così strumenti preziosi e indispensabili per una buona politica del

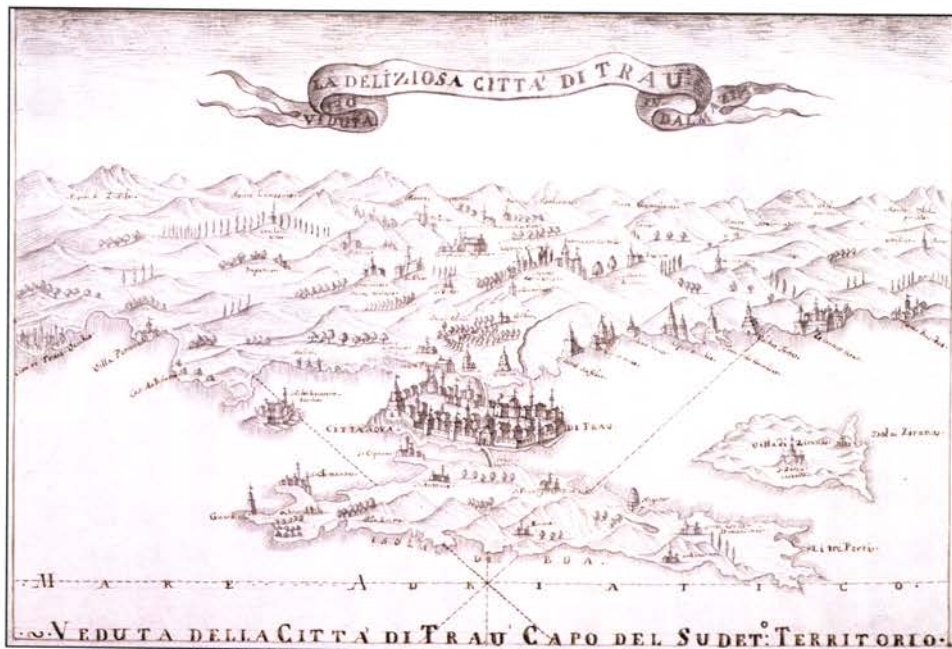


Fig. 5 – Veduta della deliziosa città di Traù in Dalmazia,
Abate Lonati, senza data (XVIII secolo). Fonte: Collezione dott. Italcio Stener, Muggia.

territorio e straordinari fattori di democrazia e partecipazione alla *governance* territoriale (Salgaro, 2007).

Accanto a questi materiali preziosi, troviamo anche un vasto patrimonio iconografico e documentario costituito da una nutrita serie di minuziose raffigurazioni, spesso di raro valore artistico (Fig. 5), che ritraggono vedute e piante di fortezze, città fortificate e centri abitati che nel quadro insediativo forniscono informazioni utili sia dal punto di vista urbano che militare, permettendo altresì di contestualizzarne la posizione nel paesaggio e la loro effettiva dimensione edificativa. Anche questa categoria di documenti testimonia come la loro stesura sia fortemente legata al momento storico e ai bisogni dello Stato. Infatti, troviamo mappe di fortezze che hanno carattere propagandistico-celebrativo ed altre invece con finalità progettuali, espressamente computate e dichiarate nella carta come ad esempio il potenziamento di cinta murarie e bastioni, la manutenzione dei fossati, la riqualificazione delle torri e dei campanili come luoghi elevati di avvistamento ma anche la costruzione di nuovi magazzini, il restauro dei moli, l'escavazione dei mandracchi o delle *caponiere*. Queste ultime tipologie manifestano come il problema della sicurezza dei territori e della popolazione fosse un argomento molto sentito, le cui implicazioni andavano ben oltre le semplici valutazioni militari e strategiche: luoghi sicuri garantivano ricadute economiche positive in termini di proventi e prelievi fiscali da compiere da parte della Capitale.

2. La produzione cartografica degli interessi veneziani

Come già evidenziato, il controllo della terraferma, del mare, della laguna e la sua conservazione, quello dei fiumi e della loro sistemazione danno vita ad una serie di innumerevoli mappe e disegni che con la loro organicità, testimoniano oltre alla capacità pianificatrice dell'intervento politico della Dominante anche le finalità che queste opere si prefiggevano.

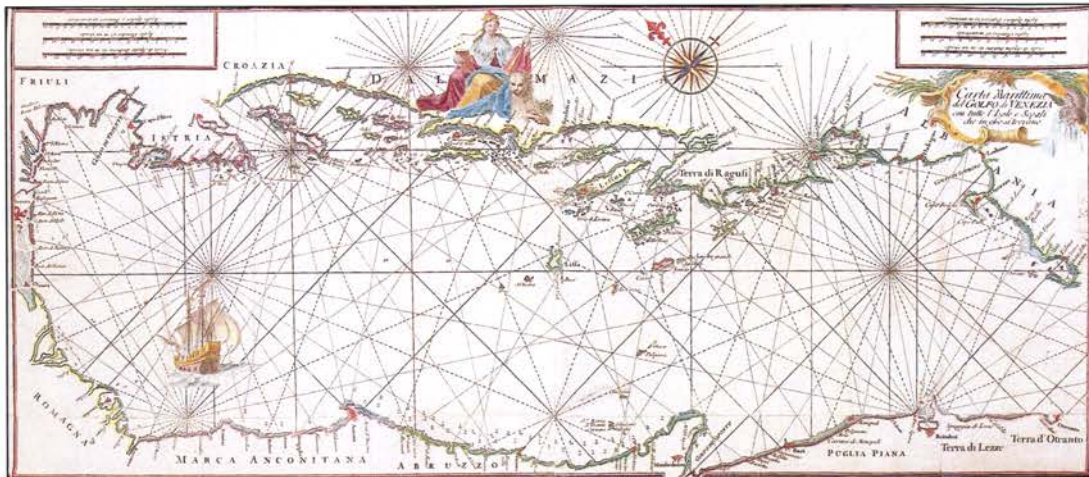


Fig. 6 – Carta Marittima del Golfo di Venezia con tutte l'Isole e Scogli che in esso si trovano, anonima e senza data (XVIII secolo). Fonte: Collezioni private A.R., Annone Veneto.

A questo proposito, particolarmente significative e puntuali risultano essere le conclusioni di Emanuela Casti (1999) che suggerisce di raggruppare la cartografia veneta in due grandi tipologie: da una parte le carte finalizzate ad evidenziare le caratteristiche del profilo costiero, dall'altra i documenti necessari alla gestione politico-economica del *Golfo de Venetia ovvero Mare Adriatico*.

Nella prima categoria si possono individuare sia rappresentazioni puramente descrittive finalizzate alla conoscenza generale dell'Adriatico, sia divulgative atte a celebrare ed incensare la potenza della Repubblica di San Marco o ancora di tipologia prettamente "tecnica", volte a fornire un sapere specifico a coloro i quali questo mare lo solcavano in lungo e in largo, le cosiddette *carte da navigar* (Fig. 6).

Qui l'area rappresentata riguarda solo ed esclusivamente la linea di costa, essendo la parte continentale completamente vuota e quindi del tutto irrilevante per l'uso pratico di mercanti, naviganti e viaggiatori. Per quanto concerne l'aspetto estetico, le "carte da navigar", in modo particolare quelle più antiche e di fattura veneta, non abbondano di orpelli decorativi a differenza di quelle della scuola catalana, ma prediligono una simbologia rigorosa, essenziale, pratica ed esaustiva a fini lavorativi: sono le carte correntemente usate come strumento per la navigazione, tracciate dagli stessi marinai, anche sulla base delle proprie esperienze (De La Ronnière Mollat e Du Jourdin, 1992).

Miniature, stemmi, bandiere, prospetti e figure allegoriche cominciano a campeggiare intorno al XVI secolo quando i mercanti veneti, cambiando la loro politica economica e il proprio stile di vita, cominciando a gestire i loro affari a tavolino, demandano ad altri l'onere e i pericoli della navigazione. Tale cambiamento comporta a livello cartografico la nascita di preziose raccolte miniate e accuratamente rilegate, che in modo organico raggruppano le mappe dei territori conosciuti per fornire informazioni dettagliate agli "armatori" che devono organizzare i propri viaggi commerciali. I cartigli dedicatori, che spesso aprono questi sontuosi atlanti nautici, testimoniano in modo deciso la nuova destinazione d'uso, ossia materiali redatti su commissione di mercanti che nella nuova veste di imprenditori pianificano i propri traffici rimanendo a terra. Questi documenti ritraggono solitamente l'Adriatico all'interno del bacino del Mediterraneo, e pur rispettando i canoni nautici assumono l'aspetto di vere e proprie corografie in cui sono gli elementi idrografici, orografici e insediativi a definire la particolarità dei luoghi. A tale pro-

posito, risultano particolarmente esaustive, ad esempio, le tavole dell'Atlante nautico curato da Battista Agnese nel 1553.

Al secondo gruppo si possono, invece, ascrivere tutti i documenti geografici, amministrativi, politici, microareali redatti da ambasciatori, rettori, provveditori, periti, commissari, ingegneri, soprintendenti, per l'organizzazione e la gestione del territorio: le famose *carte dello Stato da terra e da mar*, rappresentato simbolicamente nelle relazioni e nei dispacci dal Leone di San Marco che poggia le zampe anteriori sulla terra ferma e affonda quelle posteriori sul mare (Casti, 1999).

Lo *Stato da mar* era quel variegato insieme di territori soggetti a Venezia che andavano dall'Adriatico al Mediterraneo orientale, che cominciò a formarsi stabilmente nel corso del XIII secolo grazie agli "atti di dedizione", vale a dire ai trattati stipulati tra Venezia e le città assoggettate che costituivano l'atto ufficiale del "darsi" alla Repubblica, riconoscendone la piena sovranità. Lo *Stato da mar* raggiunse una grande espansione nel XV secolo, per poi iniziare successivamente a contrarsi o comunque a mutare i propri confini. La denominazione risale al Quattrocento, in contrapposizione allo *Stato da terra*, formato dall'entroterra veneto-lombardo. I *Domini di Terraferma* nel periodo di massima espansione comprendevano il Veneto, il Friuli – che a partire dal 1445 venne incluso con il nome di "Patria del Friuli" riunendo quelli che erano i territori dell'ex Stato patriarcale di Aquileia – e parti della Lombardia, espandendo per la parte occidentale i propri confini terrestri sino al Po e all'Adda, lungo le Alpi per il limite settentrionale, mentre le alture carsiche di Gorizia e Trieste ne rappresentavano il limite naturale ad oriente. Tali documenti oltre a rivelare una indubbia e adeguata precisione in quelle che erano le strategie di intervento sulle problematiche territoriali, vantano un notevole valore estetico rinvenibile anche solamente dagli accostamenti cromatici di rara bellezza (Fig. 7).

A testimonianza del copioso e svariato patrimonio iconografico che ruota intorno agli interessi veneziani e all'identificazione del Mare Adriatico con il *Golfo de Venetia*, utile risulta essere l'analisi di alcuni dei documenti prodotti durante i secoli della dominazione. In quegli anni giungevano a Venezia da ogni parte del mondo idee, notizie, dati, informazioni che dopo essere state abilmente vagliate e sistemate confluivano in documenti cartografici di alto valore, sebbene non esistessero sul territorio delle vere e proprie scuole cartografiche preposte all'insegnamento di tale arte o di tale scienza. Numerose erano invece le botteghe e i laboratori a conduzione familiare che operavano nel settore dell'incisione, della stampa e dell'editoria tramandando di generazione in generazione i loro segreti e le loro tecniche. Tutto ciò trova riscontro nel fatto che molti degli atlanti e delle carte nautiche prodotte a Venezia portano la firma di cartografi piemontesi, genovesi o anconetani, confermando per altro sia la natura del tutto aperta della Dominante nell'interagire con specialisti stranieri per veicolare, accrescere ed acquisire nuove conoscenze, sia come questi cartografi fossero nell'esercizio della propria attività attratti dall'ambiente culturale particolarmente ricettivo e poliedrico della Repubblica del Leone, e quindi onorati di lavorare a tali rilevazioni cartografiche portando il loro contributo ricco di fonti e informazioni che provenivano da zone del tutto esterne alla sfera della Serenissima.

Nel riproporre ora alcuni esempi di carte nautiche raffiguranti il bacino dell'Adriatico si ravvisa subito come l'elemento principale sia l'essenzialità, prova di un rigore volto a privilegiare necessità di tipo pratico con documenti destinati ad essere spiegati sulla tolda delle navi, che non abbisognano di particolari fregi e decori come testimonia ad esempio quello stilato da Grazioso Benincasa nel 1472 o ancora quello intagliato da Pietro Coppo e intitolato *CARTA DEL COLFO ADRIAN* (1524-1526). In entrambe i documenti lo spazio rappresentato è registrato esclusivamente attraverso la delineazione della costa, proposta come un'area lineare circondata da due spazi vuoti: il mare e la terra ferma.

Di tutt'altro valore e significato è la carta dell'*ABBATE LONATI*. L'esemplare, una commistione di elementi nautici e terrestri, si può ascrivere tra le opere divulgative, idonee a incensare la Dominante

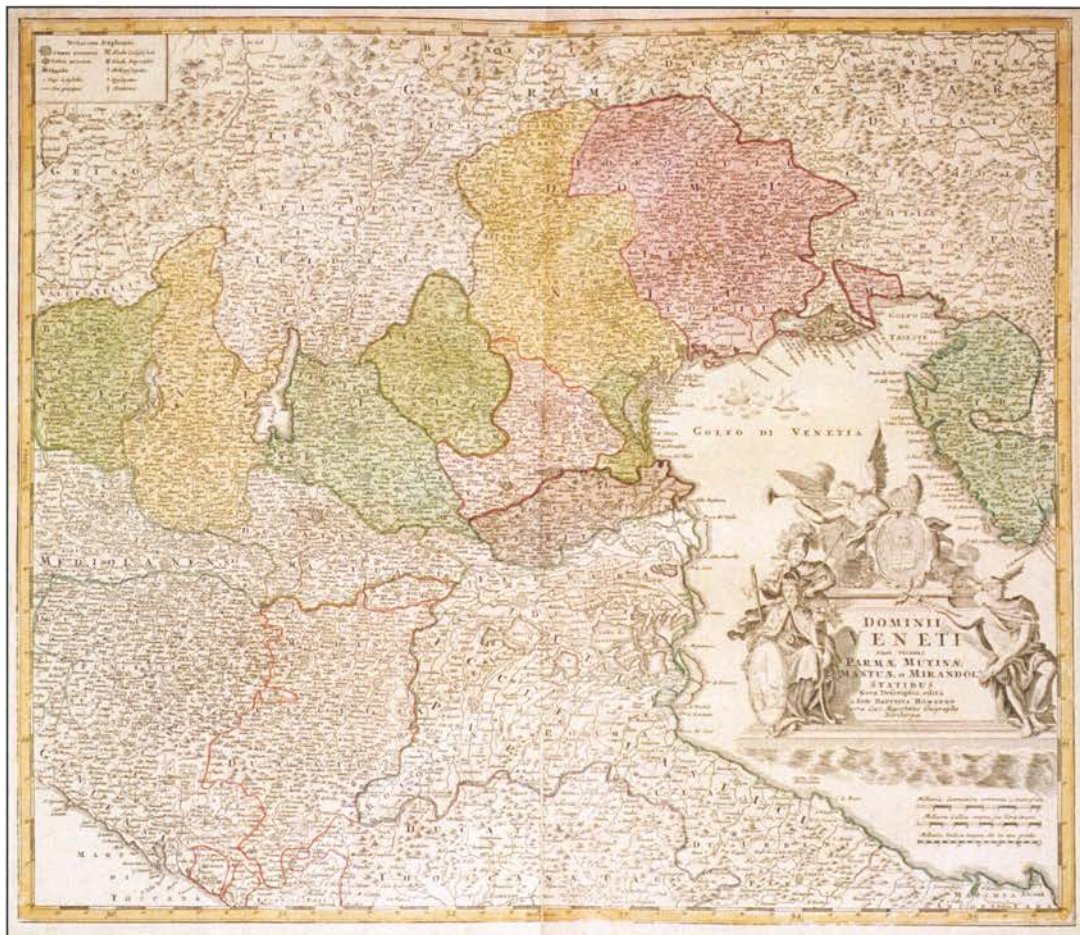


Fig. 7 – Dominii veneti, *Eredi di Giovanni Battista Homann, Norimberga, 1752.*
Fonte: Collezione Dipartimento Studi Umanistici, Università di Trieste.

con il Mare Adriatico che si protrae da sinistra a destra e riporta al centro la scritta *GOLFO DI VENETIA* per segnalare una sorta di bacino chiuso, una specie di proprietà privata alla quale si accede attraverso la *Bocca del Golfo di Venezia*; un'indicazione atta a fornire quasi una visione "Venezio-centrica" della realtà.

Le medesime considerazioni possono essere estese alla carta anonima e senza data stampata da Stefano Scolari. Un esemplare di eccezionale rarità e di grande impatto estetico che delinea le coste dell'Alto Adriatico dalle foci del Po alle isole dalmate antistanti a Zara, coprendo un ambito territoriale che va dagli affluenti carnici del Tagliamento alla Val Canale, a Lubiana e ai monti posti a nord di *Zagabria*. Anche soltanto da una prima valutazione emerge con evidenza la natura del documento volto a rappresentare i domini della Serenissima e a celebrarne la sua potenza. Un rigo acquarellato in rosso delimita i possedimenti e le due scritte *Qui fenise l'Italia* ne determinano i limiti. All'interno del mare ritroviamo, inoltre, una sontuosa figura allegorica della Venezia ducale che campeggia accanto alla grande scritta *GOLFO DI VENETIA OVERO MARE ADRIATICO*, quasi a voler titolare la carta e a rimarcare la supremazia marittima nei secoli.

3. Cartografia e territorio

Se l'analisi che riguarda i documenti presenti in ambito veneziano si sposta alla produzione terrestre, ci si rende immediatamente conto come questa fosse il frutto di secolari e capillari indagini condotte sul territorio al fine di controllarlo nelle sue più piccole fattezze. Fu proprio tale esigenza a spingere la Serenissima a utilizzare la cartografia nell'ambito delle pratiche amministrative, come strumento imprescindibile per governare anche a fronte del fatto di possedere informazioni particolarmente precise di ciascuna area di interesse (Bevilacqua, 1970).

Numerose sono le mappe e i disegni che possono essere citati a fondamento di quanto affermato. Se ci riferiamo per esempio alla produzione relativa alla gestione delle acque potremmo constatare come la cartografia della laguna fosse sempre stata di grande interesse per la Repubblica e come ad essa fossero stati delegati i migliori cartografi ed idraulici. Le opere per lo più manoscritte offrono un ampio corredo delle problematiche del tempo, come dimostrano sia quelle redatte da Cristoforo Sabbadino, illustre ingegnere idraulico, primo Consultore della Repubblica di Venezia in materia di sicurezza del regime lagunare, incaricato nel 1545 dal Magistrato alle Acque di constatare la situazione di generale interrimento della laguna, sia quelle di dettaglio realizzate da numerosi periti chiamati dallo Stato Veneto a relazionare sullo *status* dei singoli bacini idrografici e sulle problematiche a questi direttamente connesse. Estremamente rappresentativi a tal riguardo possono essere le diverse mappe e i disegni stilati per i fiumi dell'alto Adriatico come il Po, il Tagliamento, l'Isonzo o il Risano. Per quest'ultimo corso fluviale, ad esempio, il 20 giugno del 1778 l'ingegner Pietro Antonio Letter eseguiva di propria mano su incarico del Magistrato alla Sanità e dei Deputati ed Agenti alla Provision del Dinaro, un disegno topografico (Fig. 8) per

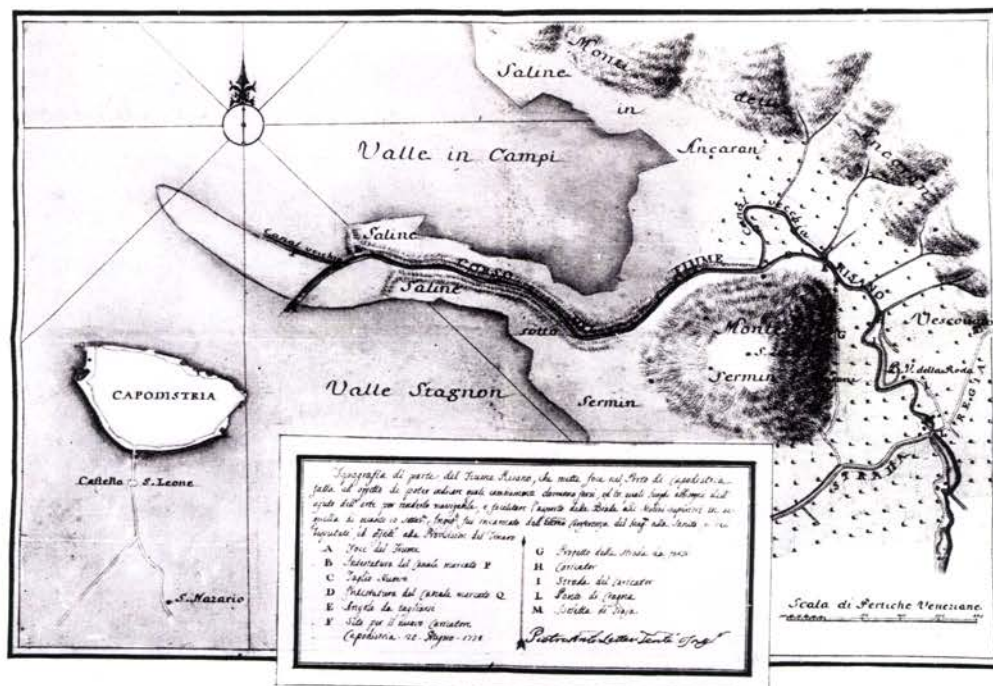


Fig. 8 – Topografia di parte del Fiume Risanò, Pietro Antonio Letter, Capodistria, 1778.

Fonte: ASVE, Proveditori alla Sanità, busta 338, dis. 5.

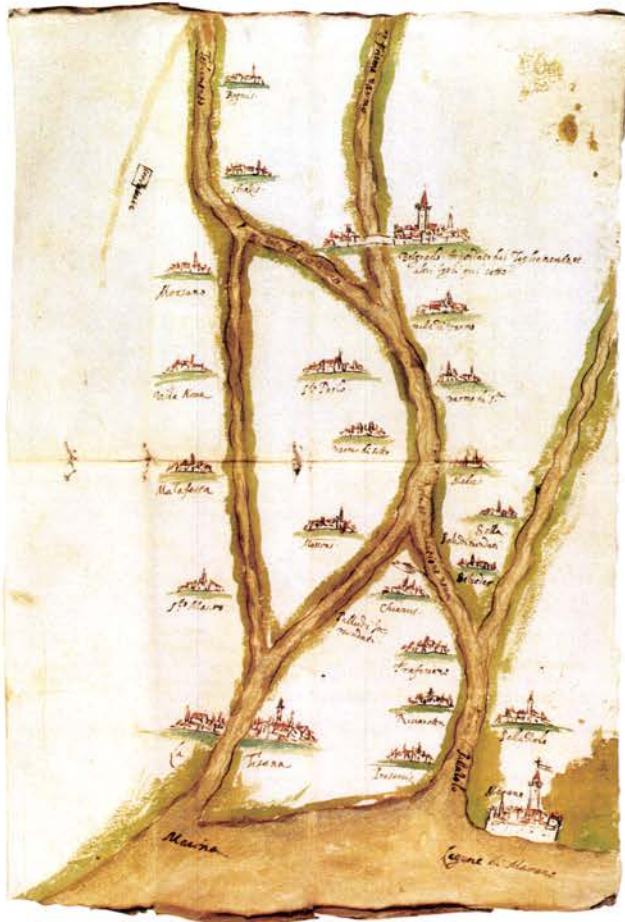


Fig. 9 – Basso corso del Tagliamento, *anonimo e senza data (XVI secolo)*. Fonte: ASVE, Rettori, f. 6, dis. 4.

indicare quali cambiamenti dovranno farsi, ed in quali luoghi abbisogni dell'ajuto dell'arte per renderlo navigabile, e facilitarne l'asporto delle Biade alli Molini Superiori. Stando alla fonte cartografica il problema del progressivo interrimento del fiume Risano e, quindi, della sua difficile percorrenza, poteva venir risolta con il taglio dell'ansa del *Canal vecchio*, subito a nord del *Monte Sermin* e con la costruzione di una nuova strada che collegasse il *nuovo caricatore* con la *STRADA REGIA*. Tale sistemazione idraulica coinvolgeva compiutamente non solamente l'aspetto geo-morfologico dell'area, ma anche l'organizzazione agricola, economica e insediativa dell'intera costa; infatti diversi erano, per esempio, i molini attivi lungo il corso del Risano, così come fitta era la rete dei posti di imbarco e di sbarco delle merci (Luzzatto, 1995).

Di altro spessore, ma ugualmente esaustivo, appare il disegno conservato presso l'Archivio di Stato di Venezia, fondo *Rettori*, che denuncia la complessa situazione idrografica del basso corso del Tagliamento durante il XVI secolo (Fig. 9). I fenomeni di rotta delle arginature avevano dato origine a est del vecchio corso a dei nuovi alvei di deflusso creando delle vere e proprie isole fluviali. Lo sdoppiamento del fiume po-

neva quindi in posizione critica alcuni degli abitati che sovente erano investiti da violente alluvioni come quelle subite dalle piccole realtà insediative di San Paolo e Belgrado nella bassa friulana.

Sempre a proposito del fondamentale problema di regolamentazione delle acque e delle aree portuali, una ulteriore testimonianza cartografica può derivarci dalla raffigurazione allegata alla relazione stilata in data 5 dicembre 1733 dal Pubblico Professore Bernardo Zandrini dopo l'accertamento eseguito alla foce del Po di Goro a fronte delle "novità in essa insorte rispetto a que' fondi, che potrebbero produrre sensibili pregiudicij à pubblici riguardi del commercio ed altra dannosa conseguenza di quella Navigatione". Il documento, frutto degli interessi della Serenissima e della sua cura per i territori di pertinenza, rivela *in toto* il difficile rapporto tra la Repubblica Veneta e lo Stato Pontificio; sulle ipotesi di sistemazione idraulica dell'area a tutela dei diversi interessi economici perseguiti da ciascuna delle due parti non solo mediante ostruzioni, sabotaggi, demolizioni, strategie, ma anche con documenti cartografici redatti per l'occasione come quello qui riprodotto (Fig. 10). Si tratta di un disegno manoscritto eseguito nel 1719 da Angelo Minorelli, Perito ai fiumi, a completezza della relazione inviata alla Commissione dei Savi ed

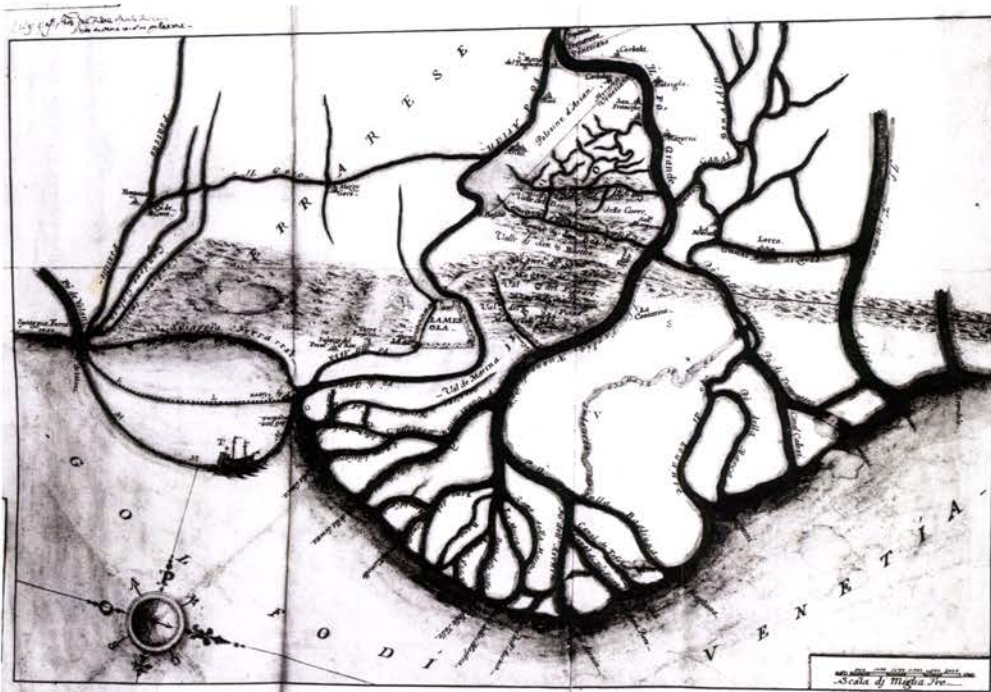


Fig. 10 – Il corso del Po di Goro, Angelo Minorelli, 1719.
Fonte: ASVE, Proweditori alla Camera dei Confini, busta 328, dis. 5.

Esecutori alle Acque sullo stato del corso e della foce del Po di Goro, nell'area di confine tra il Ferrarese e il Veneziano. Questione questa molto delicata, che investiva più compiutamente l'aspetto idrografico ma anche quello finanziario, dato che la buona navigabilità dei corsi d'acqua era il presupposto di una florida economia e di una proficua politica dei dazi (Riva, 2003).

Anche per le aree territoriali collinari e montane le raffigurazioni cartografiche denunciano una significativa cura e un puntuale controllo, come emerge dal *DISEGNO DEL POSTO DELLA CHIVSA*, elaborato da Giacomo Spinelli nel 1703 per denunciare la necessità di intraprendere alcuni lavori di *restauro* sotto forma di sbarramenti artificiali lungo il corso del fiume Fella, o posti di avvistamento, di presidio sulla *costa del monte* per rendere maggiormente sicuro il "Castello della Chiusa di Venzon situato a sei miglia di qua dalla Ponteba Veneta confin del Stato Austriaco in Friuli" (Fig. 11).

Pari cura e attenzione era riservata alle strutture portuali come testimoniano le mappe stampate il 30 agosto 1639 e il 31 luglio 1641 da Sebastiano Bonotti, vice proto del Magistrato alle Acque, finalizzate a denunciare gli interventi da farsi per deviare il corso del fiume Piave nello scalo di Santa Margherita onde evitare che i materiali depositati dalle diverse esondazioni fluviali insabbiassero il porto di Venezia ostacolandone le attività.

L'area lagunare, i lidi, i fiumi, i canali e gli approdi destavano particolare interesse e richiedevano costanti ricognizioni non solo per le intense attività mercantili e finanziarie che li caratterizzavano, ma anche perché costituivano un sistema di comunicazione fondamentale per collegare tra loro le vaste aree del territorio marciario.



Fig. 11 – Disegno del posto della chiusa
Giacomo Spinelli, 1703. Fonte: ASVE, Raccolta Terkuz, dis. 45 A.

Oltre alle vie marittime e fluviali erano molto importanti anche quelle terrestri (Fig. 12), parte integrante del sistema, soggette ad una accurata manutenzione e sorveglianza per garantire scorrevoli e sicuri collegamenti tra i diversi centri abitati e piena agibilità nei casi in cui condizioni avverse come secche, piene, marosi e venti di bora impedissero la navigazione e l'utilizzo della rete idrografica (Fantin, 2009).

L'interesse di Venezia, come si è avuto modo di ricordare, non si fermava solamente alle questioni inerenti alle acque, ma riguardava i vari aspetti del territorio, tanto che una fitta produzione cartografica di grande visibilità rappresentativa e figurativa venne dedicata anche al controllo e alla gestione dei boschi. Il bosco un bene da preservare, proteggere e difendere perché come sentenziava il Senato veneto il 4 gennaio del 1476 "È risaputo per esperienza che i boschi sono non solo utili, ma necessari alla nostra città". Salvaguardia, tutela delle risorse e dell'ambiente erano chiaramente sentite a Venezia soprattutto da quando, a partire dalla fine del Quattrocento, aveva decimato

le scorte lignee più vicine, tanto che le foreste erano diventate un bene raro e di conseguenza ancora più prezioso. I principi di politica e gestione forestale miravano quindi non solo a limitarne l'uso ma anche a promuovere azioni e campagne di ripopolamento in modo da garantirne l'esistenza *ad interim*. Tali iniziative erano condotte, inoltre, nella consapevolezza dell'importanza e del ruolo rivestito dagli elementi arborei nell'ecosistema, soprattutto in un'ottica di equilibrio. Al bosco infatti, non era riconosciuto il solo valore economico-funzionale, ma anche la sua utilità nei confronti del suolo, della regimentazione delle acque, della stabilità dei territori, dell'ambiente nel senso più ampio del termine. È proprio a fronte di tali presupposti che gli organi competenti avevano decretato ad esempio, che per cinque miglia il territorio intorno alla Capitale doveva ospitare solo prati e selve (Casti Moreschi e Zolli, 1988).

La serie di disegni, mappe e catastri che scaturirono da tali problematiche evidenziano come molto spesso la cartografia elaborata dalla Serenissima, o sotto la sua direzione, rispondesse ad esigenze pratiche immediate, divenendo quasi una cartografia "interessata" o "di interesse", che obbediva a precise finalità ambientali, amministrative, politiche, fiscali e giurisdizionali. L'enorme bisogno di legname che la



Fig. 12 – Dissegno ad uso di Commercio relativo a quello del Friuli, delineato dal Perito Vincenzuti, anonimo e senza data (XVIII secolo). Fonte: Collezione dott. Italcio Stener, Muggia.

Serenissima ebbe sempre, non solo in funzione della cantieristica navale, ma anche per le fornaci, per l'edilizia e per il fabbisogno quotidiano, sollecitò la stesura di questi documenti. Tale esigenza venne gestita con il bando nei territori di terraferma di alcuni appezzamenti boschivi riservati all'Arsenale, e con il divieto, già a partire dalla seconda metà del 1400, del taglio di tutti gli alberi di rovere sia all'interno di realtà forestali dello Stato sia di enti privati che personali, con il preciso obbligo di tutelarli e conservarli a scampo di pene severissime. Ingenti furono anche le forze dispiegate sul territorio per il controllo, la cura, il censimento e la tutela di tale patrimonio che a vario titolo e con competenze e finalità diverse dovevano render conto alle Magistrature dei *Proveditori sopra i boschi*, *Proveditori sopra beni comunali*, *Proveditori sopra beni inculti* o ancora ai *Savi alle mercanzie* o ai *Patroni* e *Proveditori all'Arsenal*. A testimonianza di quanto affermato si propone il documento iconografico (Fig. 13) opera del notaio e perito cadorino Giovanni Battista Fabris, redatto nel 1752 per elaborare un piano di sfruttamento del comparto boschivo lungo il torrente Lumiei nella conca di Sauris, ai confini tra la Carnia e il Cadore, distinguendo le *Piante di foglia* dalle altre specie. Tale mappa si inserisce con puntualità nel quadro delle strategie messe in atto nei propri domini dalla Serenissima, che prevedeva prima di ogni intervento esecutivo sul territorio una ricognizione accurata da parte di incaricati esperti nello stabilire il valore economico dell'operazione e nel valutare lo *status* del manto boschivo ovvero le condizioni e



Fig. 13 – Fiume Lumiei, Francesco Leschiutta, 1769. Fonte: ASVE, Proweditori Sopra Boschi, reg. 170, dis. 21.

l'anzianità delle piante, le modalità di taglio, di esbosco e di fluitazione. Quest'ultimo aspetto rappresentava un punto nevralgico nell'organizzazione e gestione del territorio in quanto tutto il legname, indipendentemente che provenisse dalle aree montane, pianeggianti o costiere, veniva trasportato via mare o fiume attraverso fluitazione o mediante zattere di legno. Ineccepibile doveva essere per tanto la rete idrografica così come la sua percorribilità (Caniato, 1993; Bianco, 2001).

Questo *modus operandi* diede vita non solo ad una ricca cartografia di dettaglio come quella che è stata riprodotta, ma anche a tutta una serie di dati e di informazioni rinvenibili in molti documenti generali e regionali del XVI e XVII, come quelle proposte all'interno dell'Atlante maginiano pubblicato postumo a Bologna nel 1620 dal figlio Fabio Magini ed intitolate rispettivamente *IL BELLVNESE CON IL FELTRINO* e *IL CADORINO*.

La potenza della Serenissima di fatto emerse prepotentemente anche in quella che era la cartografia urbana della città, poiché la sua fama e lo splendore culturale ed economico la fecero oggetto di una curiosità particolare, alla quale artisti, incisori ed editori risposero con una produzione abbondante e già, fin dal principio, adeguata a uno standard iconografico immediatamente riconoscibile. Anche la sua forma, a differenza di tutti gli altri agglomerati urbani, si definisce ad esempio nella rappresentazione delle vedute, in dipendenza stretta dal segno architettonico. Il limite urbano, il tracciato delle principali vie di comunicazione e i rapporti vuoto-pieno sono di fatto costituiti da linee e spazi delimitati dall'architettura, oltre la quale si ritrova solamente il foglio bianco o puntinato della superficie marina. Disegnare la forma di Venezia ha significato perciò, fin dall'inizio, disegnare i suoi edifici, in quanto non c'è nessun altro segno che determini la "presenza" del paesaggio; potremmo anzi sostenere che è solamente nel contrasto con le forme architettoniche che lo spazio circostante diventa paesaggio (Cassini, 1982).

Già in uno dei primi documenti di questo genere, la pianta curata da Fra' Paolino nel 1346, ripresa a sua volta da un prototipo riconducibile alla seconda metà del secolo XIII, sono proprio le numerose

chiese e pochi altri luoghi civili che scandiscono l'organizzazione sociale dello spazio, instaurando così una salda relazione fra disegno cartografico e architettura. Tale relazione con il passare del tempo va rafforzandosi sempre più trovando nelle vedute cinquecentesche una delle massime celebrazioni.

L'immagine della città lagunare viene perciò a fissarsi in un modello di rappresentazione che presenta le seguenti caratteristiche: orientamento costante con il "fronte" di San Marco, rivolto verso l'osservatore; punto di vista costante, situato solitamente sul piano dell'orizzonte ad un'altezza superiore ai 45 gradi, così da raffigurare con sufficiente precisione e dettaglio il tessuto urbano; inquadramento del territorio cittadino nel contesto lagunare, la cui rappresentazione viene il più delle volte distorta per poter consentire il suo inserimento nella veduta. Con tali criteri, nel periodo compreso fra gli inizi del 1500 e il 1700, vennero pubblicate numerose vedute e piante della città di Venezia, a volte prodotte come singoli fogli incisi, più spesso inserite all'interno di raccolte di immagini di città come quelle prodotte da Benedetto Bordone (1528), da Paolo Forlani (1566), da Giacomo Franco (1598) o ancora quelle ad opera di Giovanni Francesco Camocio o di Giuseppe Rosaccio.

4. Conclusioni

L'analisi sin qui condotta si propone di testimoniare ancora una volta il ruolo strategico della Serenissima nelle dinamiche politico-territoriali, oltre all'importanza che essa assunse nei vari campi del sapere. Particolare influenza venne esercitata in quello storico-geografico, che si caratterizza per una ricca e singolare produzione cartografica espressione di esigenze molto differenziate, quali quelle connesse alla navigazione, al controllo politico del territorio, all'uso del suolo, e che risulta altamente significativa quando comparata ad altre fonti storico letterarie. Infatti, ciascuno dei documenti cartografici antichi, nel rispetto delle diverse metodologie e delle specificità dei singoli ambiti scientifico-disciplinari, può fornire un valido contributo all'analisi, alla lettura, allo studio e alla conoscenza di un territorio indipendentemente dall'interpretazione che ciascun individuo può dare di esso e a prescindere dalle motivazioni per cui viene redatto.

È un fatto assodato che la carta geografica non sia lo specchio fedele della realtà, ma ne costituisca una rappresentazione tanto da non poter essere considerata esclusivamente in relazione al maggiore o minore grado di correttezza e attinenza al reale, ma piuttosto come appropriazione e costruzione intellettuale del territorio da parte delle comunità. Essa assume in questo senso un carattere "polisemico" complesso, storicamente contestualizzato in cui la precisione e l'oggettiva corrispondenza è una delle variabili da analizzare. Infatti, superato il paradigma della precisione e oltrepassato il criterio estetico del "bello" o del "brutto", ogni aspetto di questa polisemia diviene importante per decodificare forme, funzioni, utilità, ruoli e strategie che ciascuna rappresentazione cartografica sottintende e incarna. Inoltre, dietro ad ogni documento c'è sempre un uomo che decide quanti e quali oggetti includere nella carta, il modo più idoneo per rilevarli, nonché le soluzioni grafiche e tecniche più opportune per renderli con efficacia. Queste scelte dipendono dal bagaglio mentale e culturale del cartografo, ma anche dai molteplici contesti e condizionamenti esterni tra i quali quelli stabiliti dal committente. Ogni raffigurazione è pertanto un complesso manufatto culturale in cui ciascun segno è strettamente connesso e collegato con gli altri e dove linee, cartigli, simboli, nomi e colori s'intrecciano in modo da rendere tangibile, visibile, materiale lo spazio percepito.

Il ricco patrimonio cartografico redatto in epoca veneta, di cui le mappe coro-topografiche costituiscono una sequenza documentaria piuttosto significativa per quantità, qualità, continuità e ricchezza, oltre ad essere espressione del potere politico, economico e militare, offre attraverso l'analisi dei caratteri intrinseci ed estrinseci, la possibilità di ripercorrere l'evoluzione tecnica e scientifica della disciplina cartografica e la sua diffusione come strumento conoscitivo e gestionale delle pratiche territoriali. Il bisogno

di conoscere lo spazio non rappresenta un semplice atto formale del quale la carta offre un'ottima sintesi visiva, ma anche l'avvio di un processo nel quale la mappa serve a dominare la natura, regolare diritti, certificare possedimenti, pianificare interventi, gestire conflittualità. In tale ottica innegabile è il contributo e il ruolo svolto dalla Repubblica di Venezia anche dopo la sua caduta.

5. Bibliografia

- AA. VV. (1979), *Venezia e la peste 1348-1797*, "Catalogo della Mostra", Marsilio Editore, Venezia, p. 380.
- BEVILACQUA E. (1970), *La cartografia storica della Laguna di Venezia*, "Mostra storica della laguna veneta", Venezia, pp. 141-146.
- BIADENE S. (1990), *Carte da navigar: portolani e carte nautiche del Museo Corer 1318-1732*, Marsilio Editori, Venezia, p. 131.
- BIANCO F. (2001), *Nel bosco. Comunità alpine e risorse forestali nel Friuli in Età moderna. (secoli XV-XX)*, Forum, Udine, p. 160.
- BORRI G. (1970), *Le saline di Zaule e la vertenza Austro-veneta per i confini (sec. XVI-XVII)*, "Atti e Memorie della Soc. Istriana di Archeologia e storia Patria", vol. XVIII, pp. 115-172.
- BORRI G. (1971), *Muggia del passato*, Tipolito Poligrafica Moderna, Trieste, p. 234.
- BRAUDEL F. (1976), *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino, p. 1449.
- CANIATO G. (1993), *La via del fiume. Dalle Dolomiti a Venezia*, Cierre Edizioni, Verona p. 368.
- CASSI L. e DEI A. (1993), *Le esplorazioni vicine: geografia e letteratura negli "Isolari"*, "Rivista Geografica Italiana", Annata del Centenario, vol. C, pp. 205-269.
- CASSINI G. (1982), *Piante e vedute prospettiche di Venezia (1479-1855)*, La Stamperia di Venezia Editrice, Venezia, p. 221.
- CASTI MORESCHI E. (1994), *Cartografia e politica territoriale: i boschi a Venezia*, "Storia Urbana", 69, F. Angeli, Milano, pp. 105-132.
- CASTI MORESCHI E. (1997), *Rappresentazione e pratica denominativa: esempi dalla cartografia veneta cinquecentesca*, in G. GALLIANO (a cura di), *Rappresentazioni e pratiche dello spazio in una prospettiva storico-geografica*, Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, Roma, pp. 109-138.
- CASTI MORESCHI E. (1999), *L'Adriatico rappresentato*, in E. TURRI, *Adriatico Mare d'Europa. La geografia e la storia*, Rolo Banca 1473, Bologna, pp. 46-51.
- CASTI MORESCHI E. e ROMANELLI F. C. (1984), *Laguna, lidi, fiumi: esempi di cartografia storica commentata*, Ministero per i beni culturali e ambientali, Venezia, p. 85.
- CASTI MORESCHI E. e ZOLLI E. (1988), *Boschi della Serenissima. Storia di un rapporto uomo-ambiente*, Arsenale Editrice, Venezia, p. 132.
- CECOTTI F. (2010), *Il tempo dei confini: Atlante storico dell'Adriatico nord-orientale nel contesto europeo e mediterraneo 1748-2008*, IRSML, Trieste, p. 223.
- CERRETI C. e FEDERZONI L. e SALGARÒ S. (2010), *Cartografia di paesaggi, paesaggi nella cartografia*, Pàtron Editore, Bologna, p. 425.
- CESSI R. (1946), *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Edizioni scientifiche italiane, Napoli, p. 270.
- CESSI R. (1981), *Storia della Repubblica di Venezia*, Giunti, Milano, p. 329.

- DE LA RONNCIÈRE MOLLAT e DU JORDIN M. (1992), *I Portolani: Carte nautiche dal XIII al XVII secolo*, Bramante Editrice d'Arte, Milano, p. 298.
- FANFANI T. (1981), *Il sale nel Litorale austriaco dal XV al XVIII secolo. Un problema nei rapporti tra Venezia e Trieste*, in A. DI VITTORIO, *Sale e saline nell'Adriatico*, Giannini, Napoli, pp. 157-237.
- FANTIN E. (2009), *I Porti nella storia: dal Livenza all'Isonzo attraverso le fonti cartografiche antiche e moderne*, Editrice la bassa, Latisana-Udine, p. 253.
- METIC E. (2007), *Per una periodizzazione della storia dell'Adriatico orientale*, "Atti del Centro di Ricerche storiche di Rovigno", vol. XXXVII, Rovigno, pp. 160-178.
- LAGO L. (1988), *Imago Adriae. La patria del Friuli, l'Istria e la Dalmazia nella cartografia antica*, La Mongolfiera, Trieste, p. 301.
- LUZZATTO G. (1995), *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Marsilio Editori, Venezia, p. 270.
- MARINELLI G. (1881), *Saggio di Cartografia della regione veneta*, "Monumenti Storici pubblicati dalla Regia Deputazione Veneta di Storia Patria", serie IV, vol. I, Miscellanea I, Naratovich, Venezia, p. 21.
- PITTERI M. (2006), *I confini della Repubblica di Venezia. Linee generali di politica confinaria (1554-1786)*, in C. DONATI, *Alle Frontiere della Lombardia. Politica, guerra e religione nell'età moderna*, Franco Angeli, Milano, pp. 259-288.
- PRETO P. (2003), *I servizi segreti di Venezia. Spionaggio e controspionaggio ai tempi della Serenissima*, Il Saggiatore, Milano, p. 638.
- RIVA C. (2003), *Tutela degli interessi economici e intervento sul territorio. Il difficile rapporto di vicinato fra Venezia e Ferrara in una testimonianza cartografica del XVIII secolo*, "L'Universo", 6, (LXXXIII), pp. 835-845.
- ROMANIN S. (1859), *Storia documentata di Venezia*, tomo VIII, Naratovich, Venezia, p. 527.
- SALGARÒ S. (1987), *Il topografo nella Repubblica veneta del XVI secolo: gli albori di una professione ancora indefinita*, in M. QUAINI (a cura di), *Cartografia e istituzioni in età moderna. Atti del convegno (Genova, Imperia, Albenga, Savona, La Spezia, 3-8 novembre 1986)*, Roma, pp. 315-344.
- SALGARÒ S. (2007), *Cartografi e cartografia come strumenti di controllo e gestione territoriale nella Repubblica di Venezia*, in V. VALERIO (2007), *Cartografi Veneti. Mappe, uomini e istituzioni per l'immagine e il governo del territorio*, Editoriale Programma, Padova, pp. 33-45.
- THIRIET F. (1981), *Storia della Repubblica di Venezia*, Marsilio Editori, Venezia, p. 126.
- VALERIO V. (2002), *La tradizione degli Atlanti Italiani*, in L. LAGO, *Imago Italiae. La fabbrica dell'Italia nella storia della cartografia tra Medioevo ed età moderna. Realtà, immagine ed immaginazione dai codici di Claudio Tolomeo all'Atlante di Giovanni Antonio Magini*, EUT, Trieste, pp. 77-92.
- VALERIO V. (2007), *Cartografi Veneti. Mappe, uomini e istituzioni per l'immagine e il governo del territorio*, Editoriale Programma, Padova, p. 263.
- VANTINI S. (2007), *Periti, agrimensori, notai: cartografia e cartografi minori tra amministrazione periferica e Magistrature centrali negli ultimi due secoli della Repubblica veneta*, in V. VALERIO (2007), *Cartografi Veneti. Mappe, uomini e istituzioni per l'immagine e il governo del territorio*, Editoriale Programma, Padova, pp. 19-32.
- ZORZI A. (2001), *La Repubblica del Leone: storia di Venezia*, Bompiani, Milano, p. 762.