

## La cartografia nàutica medieval Vers una millor comprensió d'un gran tresor patrimonial de la cultura catalana

Ramon Josep Pujades i Bataller  
Arxiver facultatiu de l'Arxiu  
de la Corona d'Aragó



Malgrat que la localització i mitificació d'accions i testimonis del passat històric de les diferents cultures nacionals ha estat una constant dels moviments nacionalistes europeus, les cartes nàutiques catalanes (entenen com a tals les que foren copiades en llengua catalana) no han estat mai, com a conjunt, particularment reivindicades per part dels proclamadors de les nostres «glòries nacionals», potser perquè fou a Mallorca, i no a Barcelona, Tarragona o Sant Feliu de Guíxols, on es va concentrar la seua producció. No deixa de ser ben significatiu al respecte que, a diferència del que va passar a Itàlia, tots els grans autors que més es van posicionar en el bàndol pro català en la polèmica nacionalista sobre l'origen italià o català de les cartes de navegar foren investigadors estrangers<sup>1</sup>. De fet, només el famosíssim *Atlas català*, pintat pel jueu mallorquí Cresques Abraham vers l'any 1375, ha estat una excepció a aquesta regla, en haver esdevingut una peça mítica, tan citada i reproduïda en la historiografia catalana i espanyola com escassament compresa, presentada i comentada sovint al marge de la resta de la producció catalana baixmedieval<sup>2</sup>. Tanmateix, tota aquesta realitat resulta més cridanera encara quan es té ben present que, davant del que ocorre en molts altres àmbits de la producció cultural catalana –en els quals els diferents estats catalanoparlants que integraven la Corona d'Aragó no foren més que una perifèria tèbiament irradiada per les modes estrangeres–, la cartografia nàutica fou un dels pocs sectors en el qual la cultura catalana medieval tingué una posició veritablement central a nivell internacional, fins al punt de ser generadora i exportadora de models i tendències, i no només cap a la resta de països cristians de l'Europa occidental, sinó també cap als països veïns del nord d'Àfrica. Sobta fortament, doncs, i a manera d'exemple, que en una societat tan afectada d'«exposicionitis» com la nostra, en la qual se succeeixen les mostres que presenten al gran públic de manera gairebé cíclica (sovint a colp d'aniversari) les mateixes peces i testimonis del nostre passat, mai no ha preparat ningú una exposició temàtica de les tres dotzenes i mitja de cartes nàutiques catalanes anteriors a l'any 1500 que han pogut sobreviure al pas dels segles; i això malgrat que moltes presenten una ornamentació

veritablement espectacular, i que només una, la carta de Gabriel de Vallseca de l'any 1439 –exposada al Museu Marítim de Barcelona– es conserva dins dels territoris de parla catalana.

I comence fent aquesta reivindicació sobre el valor extraordinari d'aquest patrimoni cultural i sobre el seu escàs coneixement, perquè el primer estadi que cal assolir per a poder entendre i apreciar tota aquesta riquesa és, evidentment, conèixer-la amb precisió. La manca d'una tradició positivista sòlida a les nostres terres ha fet, en el cas de la cartografia nàutica com en tants altres de la nostra cultura, que molts hagen escrit i opinat sobre la matèria havent vist només uns quants mapes i, per tant, sense ser conscients dels ponts i els abismes que unien o separaven les poques obres que estudiaven amb la resta de les conservades, la qual cosa mutilava radicalment la capacitat d'entendre els testimonis que pretenien descriure i valorar. Si hi afegim que les contades excepcions constituïdes pels estudis que van tractar d'examinar una part més significativa dels mapes catalans supervivents patien de falles metodològiques molt greus, com ara obviar la comparació de les cartes catalanes amb les obres itàliques, no molestar-se a fer l'edició i contrast de la toponímia o ignorar la necessitat peremptòria de contextualitzar històricament el fenomen de la producció cartogràfica medieval, el lector podrà entendre millor per què sobre la cartografia nàutica han circulat i circulen tants mites<sup>3</sup>; teories tan absurdament allunyades de la realitat com ara les que afirmen que es tractava d'uns mapes caríssims farcits de coneixements misteriosos que cada cartògraf tractava d'amagar als seus companys d'ofici.

Fou amb l'ansia de tractar de superar totes aquestes limitacions i d'assolir una millor comprensió d'un fenomen cultural tan fascinant com és el de l'aparició de les primeres representacions realistes de la Mediterrània i l'Atlàntic oriental que, cap a l'any 1995, el doctor Vicenç Maria Rosselló i Verger, amb el suport econòmic de l'Institut d'Estudis Catalans, i amb la col·laboració tècnica i econòmica de l'Institut Cartogràfic de Catalunya –el qual també va adquirir una part dels materials fotogràfics i bibliogràfics que calien–, va iniciar un projecte de recerca al qual em vaig incorporar aleshores com a becari predoc-

toral. El resultat de molts anys de treball sota la constant supervisió del doctor Rosselló i, sobretot, de la gran capacitat econòmica, tècnica i gestora de l'Institut Cartogràfic de Catalunya, amb la col·laboració econòmica de l'Institut d'Estudis Catalans i de l'Institut Europeu de la Mediterrània, ha estat la publicació de l'obra *Les cartes portolanes: la representació medieval d'una mar solcada*<sup>4</sup>. Nogensmenys, si esmente directament la meua obra en el text d'aquest article, no és per fer un exercici impúdic d'autopropaganda, sinó perquè, independentment de la màxima o ínfima valoració que cada lector pugui atorgar al contingut textual del meu estudi, aquella obra va acompanyada d'un DVD de doble capa on es poden trobar les imatges digitals d'alta resolució de la pràctica totalitat de les obres de cartografia nàutica anteriors a 1470 que han pervingut, tant catalanes com itàliques. Aquell DVD ha vingut a reomplir així el primer gran buit de base positivista amb el qual ens trobàvem els estudiosos. Ara tothom pot analitzar amb profunditat les obres medievals conservades sense la despesa del temps i els diners necessaris per a visitar dotzenes d'institucions públiques i de col·leccions particulars escampades per desenes de països, o per a sol·licitar-ne les reproduccions, la qual cosa trau definitivament qualsevol tipus de justificació a tots aquells que tenen el lleig costum d'escriure molt havent-hi estudiat molt poc, per a fàstic dels erudits i confusió dels lectors interessats. El projecte, subvencionat com sempre per l'Institut d'Estudis Catalans, continua ara amb la compilació dels testimonis de la cartografia nàutica catalana de l'etapa renaixentista, que esperem poder oferir a la comunitat científica en un futur no gaire llunyà<sup>5</sup>. D'aquesta manera, una part de les bases positivistes, imprescindibles per a l'elaboració de qualsevol estudi històric mínimament seriós, restaran essencialment fixades, amb la qual cosa la cartografia nàutica podrà anar eixint definitivament de l'atmosfera boirosa i confusa en la qual romanen encara, per a la nostra desgràcia, molts altres tipus de productes culturals catalans que no han estat ni tan sols ben censats.

Ara bé, dic molt conscientment que amb això s'aconseguirà només «una part» de les bases positivistes, perquè el cens complet i la descripció catalogràfica de les obres,

junt amb la seua reproducció digital, situen davant dels nostres ulls el total dels materials conservats. Tanmateix, abans de poder interpretar-los correctament, cal obtenir la noció de la seua representativitat o, el que és el mateix, cal descobrir fins a quin punt aquells testimonis il·lustren la norma productiva o, pel contrari, són fonamentalment una representació de les seues excepcions, supervivents justament perquè factors com ara un luxe ornamental extraordinari o un context bibliotecari de conservació –dels quals no pogueren gaudir els mapes utilitaris– els han salvat del naufragi general. En definitiva, el catàleg presenta unes fonts que han de ser interpretades, però no en fa la crítica heurística i, sense ella, els fonaments de la nostra argumentació continuaran sent una base terriblement inestable.

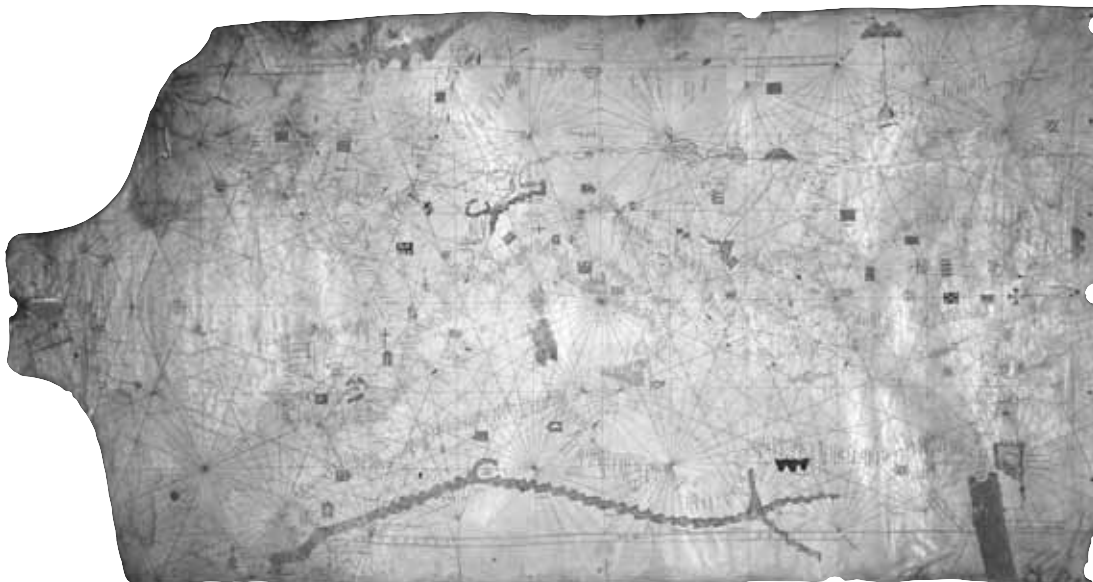
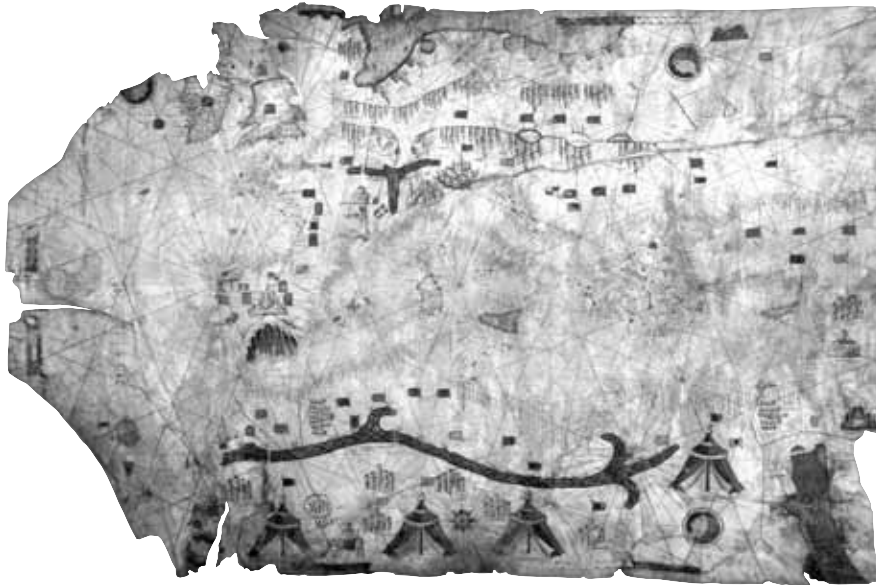
Així doncs, si volem fixar definitivament unes bases positivistes sòlides, el treball no acaba amb la compilació dels testimonis dispersos. Cal determinar també el nivell de representativitat d'aquell conjunt de peces que, de manera completa o fragmentària, ens ha arribat. I només conec una manera de fer-ho: el contrast dels testimonis conservats amb els esments i les descripcions de les cartes i mapamundis nàutics que es poden localitzar en les fonts coetànies, tant de natura documental com de caràcter literari i científic. És amb aquest objectiu que vaig confeccionar les llistes de notícies que figuren en el capítol segon d'aquella mateixa publicació que citava en el paràgraf anterior. S'hi ofereix la recopilació d'un nombre important de mencions de les cartes de navegar en la documentació i la literatura dels segles XIII, XIV i XV, moltes ja publicades de manera força dispersa, i d'altres, inèdites. Tot i això, i sense traure rellevància al que aquesta llista ja aporta pel que fa a la invalidació de gran part del que havia dit la historiografia anterior, i al condicionament del que haurà de dir d'ara endavant la futura, no constitueix un port d'arribada; és només un punt de partida. Tinc l'esperança que la revolució interpretativa que aquella compilació ha permès de bastir difonga entre els historiadors la sensibilitat de recollir i comunicar les notícies que, al llarg dels anys vinents, aniran saltant en els milions de documents i milers de texts literaris o tècnics que l'edat mitjana ens ha llegat. Del cert que així mi-

lloraran les nocions que ja tenim sobre qüestions com ara la tipologia productiva, els preus i les estratègies comercials, les tècniques i ritmes de producció, els tipus d'usos i els nivells de difusió social, les fonts de coneixement geogràfic i cultural dels cartògrafs i un llarg etc. I del cert també que es veurà confirmada la conclusió que ja es pot obtenir amb seguretat del creuament dels resultats de l'anàlisi de les fonts primàries –els mapes o fragments de cartes pervinguts– amb les dades que aporten les fonts secundàries, o conjunt de notícies proporcionades per la documentació i la literatura de l'època: les obres conservades són molt poc representatives de la norma productiva medieval, perquè la major part dels testimonis catalans que han arribat als nostres dies són cartes decorades, i una part significativa són obres veritablement luxoses fetes per encàrrec i pagades a preus molt elevats; al contrari, la norma productiva dels tallers mallorquins medievals foren les cartes utilitàries sense decorar o amb mínima decoració, que eren fabricades per iniciativa pròpia dels cartògrafs i venudes posteriorment en el port de Mallorca i exportades a tota la Mediterrània i a l'Atlàntic oriental a uns preus molt moderats<sup>6</sup>.

No és estrany, doncs, que moltes de les afirmacions fetes sobre les característiques definitòries de la cartografia catalana medieval hagen anat caient una darrere de l'altra, perquè eren el resultat de presentar com a normals els trets definitoris d'un grapat d'obres luxoses absolutament excepcionals en el context productiu de la seua època. És fins i tot divertit –per absolutament ridícul– veure com s'ha encunyat i difós l'expressió «estilística mallorquina» per a fer referència a un patró iconogràfic i ornamental que fou importat des de Gènova en els anys trenta del segle XIV per un cartògraf anomenat Angelino Dulceti (no Dulcert, com molts han volgut llegir), el qual escrivia les llegendes en un llatí ple de trets fonètics característics de l'àrea lígur mai no documentats en la documentació medieval catalana, i els topònims directament en italià. Un model que seria literalment reproduït pels tallers mallorquins posteriors sense més aportació significativa que la traducció al català de les llegendes i, més progressivament, també de la toponímia, d'una banda, i l'adaptació als canvis en les modes i gustos artístics

La nova tecnologia cartogràfica acabà esdevenint un potenciador decisiu

d'aquell mateix tràfic comercial marítim que l'havia fet néixer.



La toponímia és, en paraules de Tony Campbell, «la sang de les cartes nàutiques».





que es van anar succeïnt a la Mallorca de la segona meitat del segle XIV i del segle XV, de l'altra. Un patró que trobem també, a més a més, sobre altres cartes genoveses i venecianes de luxe, però que no figurava en cap de les cartes utilitàries generades de manera massiva, ni a Mallorca ni a cap d'aquelles dues grans repúbliques marineres del nord d'Itàlia, les quals, junt amb *sa Ciutat*, constituïren els tres epicentres del terratrèmol cultural i tècnic que representà la producció cartogràfica medieval de cartes portolanes, amb la seua primera representació realista a escala d'una gran superfície geogràfica.

Compilades les fonts i feta la seua crítica, el següent problema metodològic a resoldre és determinar el mètode d'estudi que convé seguir, la qual cosa ens porta novament davant del ja comentat dèficit de tradició positivista que patim en la historiografia catalana i espanyola. La major part de la nostra historiografia es va centrar fonamentalment en l'anàlisi comparativa del disseny geogràfic –amb especial atenció a les incorporacions de nous espais, com ara les illes atlàntiques i el litoral atlàntic d'Àfrica– i en els motius ornamentals, mentre que la toponímia només fou utilitzada de manera molt puntual. La pregunta que salta immediatament és per quin motiu, si les cartes nàutiques són uns mapes escrits que porten un seguit de topònims litorals que sol ultrapassar de bastant el miler i mig de noms, la toponímia no va rebre l'atenció que mereixia. La resposta és ben senzilla: estudiar i comparar la toponímia exigeix fer-ne l'edició prèviament, la qual cosa representa una gran quantitat de treball positivista, d'aquell que ja fa temps que llueix molt poc en els currículums universitaris, en els quals la valoració es fa ara en funció del nombre d'articles publicats en les anomenades «revistes d'impacte» i dels índex de citació, raó per la qual hi compta més un article com aquest que una monografia que ha suposat deu o quinze anys de recerca i reflexió per part del seu autor, per a misèria de la nostra historiografia i ruïna del nostre coneixement històric. Tanmateix, aquesta tasca feixuga és imprescindible, perquè la toponímia és, com ja va destacar Tony Campbell, la «sang vital» de les cartes nàutiques<sup>7</sup>. En uns mapes reproduïts manualment a partir dels models que conservaven els mestres en uns tallers on

sovint treballaven diverses persones, ni el disseny litoral ni l'ornamentació poden proporcionar un cabal d'informació de gran valor diacrític comparable al que ofereix la toponímia. La presència o absència de certs topònims resulta bàsica per a determinar els models de referència que seguia el seu autor i, per tant, per a fixar les escoles i localitzar i datar els treballs anònims i atribuir-los –quan conservem altres peces relacionables– a un determinat mestre o taller. És sobre aquesta espina dorsal que les dades que poden obtenir-se de l'anàlisi comparativa dels detalls dels dissenys geogràfics i les escales a les quals han estat confeccionats i, com no, també dels aspectes iconogràfics, vexil·lològics i estilístics de l'ornamentació, i de l'anàlisi paleogràfica de l'escriptura o escriptures usades, acaben de prendre tot el seu sentit i de fer comprensibles moltes realitats.

Una vegada, però, descrits i comparats els testimonis i, gràcies a aquest treball positivista, fixats els vincles i les falles, les tendències i les interrelacions, cal donar el darrer pas i començar a fer el més important dels esforços, el de la interpretació del que aquell fenomen tècnico-cultural va representar per a la societat medieval, superant així les limitacions característiques del positivisme estricte. I ací, a més d'ensopegar amb l'escarransiment de la nostra tradició positivista, ensopeguem també amb un problema de miopia historiogràfica, conseqüència del marcat predomini que en la historiografia espanyola del segle XX han tingut la història politicoinstitucional i la història socioeconòmica enfront de la història de la cultura –tret de la literatura i l'art, que sempre han tingut un desenvolupament important per part dels seus propis especialistes. Així, si bé la pràctica totalitat de la historiografia ha tendit, encertadament, a vincular l'aparició i difusió de les cartes portolanes amb el gran renaixement del comerç marítim internacional experimentat en les societats mediterrànies occidentals a partir de les acaballes del segle X, tothom s'oblidà de relacionar-ho amb uns altres aspectes no menys bàsics per a entendre-ho, com ara la difusió social de l'alfabetisme i el salt de les llengües vulgars a la condició de llengües d'escriptura. Efectivament, ni tan sols quan es discutia estèrilment sobre els orígens antics o medievals d'aquest nou tipus de carto-

grafia, ningú no es va parar a fer una reflexió que hauria d'haver estat evident: si les cartes nàutiques són uns mapes amb la toponímia invariablement escrita en llengua vulgar, difícilment poden haver aparegut abans que els vulgars esdevinguessen llengües d'escriptura. És en el context dels inicis de l'ús de l'italià, el provençal i el català com a llengües de la gestió escrita de l'activitat econòmica per un nombre creixent de mercaders-mariners medievals, en què es troba el substrat fèrtil que calia perquè la llavor pogués germinar. Sobre aquest sòl preparat actuaria l'estímul constant de la gran expansió del comerç marítim internacional, la qual aportà el coneixement geogràfic que possibilità l'acumulació de la informació necessària sobre un nombre suficientment gran de travessies marítimes; unes dades que havien d'incloure l'expressió del nombre de milles de distància que, per una direcció de brúixola precisa, separaven el punt de partida del port d'arribada. Aquestes dades, recollides i estructurades en forma d'aquelles llistes de travessies que anomenem *portolans*, unida al record visual de la geomorfologia litoral observada des de la plataforma privilegiada que constitueix la coberta d'un vaixell situat a una distància moderada de la costa, fou la base que permeté la construcció d'un nou disseny cartogràfic incomparablement més realista que qualsevol dels que havia conegut la humanitat fins a aquell moment. La carta nàutica no és més que la plasmació gràfica de tot aquell gran cabal d'informació geogràfica compendiada en els portolans estrictes en forma de llistes de distàncies i direccions en el format d'un mapa farcit de topònims retolats perpendicularment a la línia de costa i creuat per una xarxa de vents que representa totes les direccions que pot marcar la brúixola. I, per això mateix, sense aquell sector de població alfabetitzada, ni que sovint ho fos només en llengua vulgar, ni s'hagués pogut reunir i organitzar tota aquesta informació imprescindible per a la construcció d'aquells mapes, ni s'hagués difós mai massivament la nova tecnologia cartogràfica, perquè de ben poc pot servir una carta nàutica en mans d'un analfabet que no pot llegir la seua toponímia.

Dit això, cal també destacar que, de la mateixa manera que la carta nàutica fou filla d'unes determinades cir-

cumstàncies socioeconòmiques i culturals que van constituir els substrat i l'estímul necessaris per al seu naixement, la nova tecnologia cartogràfica acabà esdevenint un potenciador decisiu d'aquell mateix tràfec comercial marítim que l'havia feta naixer. En ser una plasmació dels coneixements geogràfics amb un potencial didàctic incomparablement superior al de tota la resta de productes culturals que havia conegut el món occidental fins a aquell moment, la carta nàutica facilità enormement l'aprehensió de l'espai marítim per part d'aquells que l'havien de travessar. La planificació mental i l'execució material dels viatges marítimes tingueren, doncs, un abans i un després del punt que marca el moment de la difusió d'aquell conjunt instrumental mínim que representaven la brúixola, l'«ampolleta» o rellotge d'arena i, com no, la carta de navegar i les «sestes» o compàs de puntes, que sempre l'acompanyaven, ja que servien per a capturar les distàncies sobre el mapa i traslladar-les sobre l'escala gràfica, per a la seua conversió en milles marítimes reals. La documentació medieval demostra que aquests instruments es trobaven a bord de la pràctica totalitat de les embarcacions medievals, fins i tot de moltes de les fustes que feien quasi exclusivament navegació de cabotatge. I també que, al contrari, els instruments d'observació astronòmica com ara l'astrolabi, malgrat que ben coneguts pels astrònoms medievals, no foren usats com a instruments quotidians de navegació fins que, cap a les acaballes del segle XV, l'avenç cap al sud dels descobriments geogràfics atlàntics dels portuguesos forçà un canvi dràstic en les tècniques mediterrànies tradicionals de navegació, el qual implicà, entre altres coses, la simplificació d'aquells instruments astronòmics per a fer-los fàcilment utilitzables a bord d'un vaixell en constant oscil·lació per efecte de les ones. Això ja és, però, història de la navegació de l'edat moderna, no del període medieval, malgrat que més d'un comissari d'exposició encara no se n'ha assabentat, i continua mostrant astrolabis i quadrants medievals com si foren objectes usats normalment a bord dels vaixells dels segles XIII, XIV i XV per a determinar la posició en la qual es trobava la nau. Entre tots els equipatges de nauxers i patrons medievals de la Mediterrània occidental cristiana que he pogut localitzar



i publicar, no n'he vist cap ni un que inclogués instruments astronòmics i, de la mateixa manera, entre tots els tractats, tacuïns nàutics i narracions de viatges que he estudiat tampoc no n'he pogut trobar cap que en descriu el seu suposat ús a bord. El citat recurs dels mariners medievals a l'instrumental astronòmic per a calcular la posició de la nau és, doncs, un altre dels grans mites construïts i mantinguts sobre la base del dèficit del nostre positivisme historiogràfic, i s'enfonsa completament amb el menor contrast directe amb les fonts medievals.

En conclusió, la història de la cartografia nàutica medieval ha patit a les nostres terres dels mateixos mals historiogràfics que continuen patint molts altres objectes de la cultura escrita i material del període medieval. L'objectiu d'aquest article no ha estat un altre que fer una crida a la reflexió general sobre aquest problema veritablement dramàtic, posant el cas de la cartografia com un exemple didàctic que palesa nítidament les terribles conseqüències de la manca d'erudició sobre el discurs interpretatiu dels historiadors. El coneixement profund de les fonts directes i indirectes –que implica la seua compilació, crítica i edició– són les bases positivistes imprescindibles per a qualsevol discurs historiogràfic raonat i raonable. Qualsevol historiador que pretenga saltar-se o minimitzar aquesta llarga i no sempre agraïda fase inicial pot tenir per garantit que s'estavellarà contra el mur de la seua pròpia ignorància i que, per això mateix, abans o després quedarà en ridícul. La diferència entre un clàssic historiogràfic i una flor d'un dia no rau en la perfecció de tot el contingut del primer. L'avenç en la recerca i la nova reflexió ben fonamentada sempre permetrà millorar i corregir els errors formulats en qualsevol discurs, per extraordinàriament lúcids que haja pogut ser en el seu moment. El caràcter de clàssic l'atorga la suma de riquesa informativa, correcció metodològica, perspicàcia interpretativa i agilitat literària. Aquesta suma de quatre elements no és a l'abast de tothom, perquè els dos darrers no depenen tant de l'esforç personal com de la major o menor brillantor que la natura

ens ha atorgat o negat a cadascun de nosaltres. Tanmateix, els dos primers sí que estan directament vinculats a la quantitat d'esforç posat i, per això mateix, han de ser imperdonablement exigits a tots els que, en escriure treballs historiogràfics, ens arroguem la condició d'historiadors. És ben cert que, només amb riquesa informativa i correcció metodològica, no aconseguirem que el nostre discurs esdevinga un clàssic de la historiografia; sí que podem estar igualment segurs, però, que ja només amb aquests dos elements el nostre treball serà socialment útil, perquè permetrà avançar, poc o molt, en la direcció adequada. Al contrari, el discurs aparentment brillant que no s'ha fonamentat sobre les bases de la riquesa informativa i la reflexió metodològica és, malgrat aquella impressió inicial, un discurs precipitat, sense erudició, que el temps posarà al seu lloc. No tindrà més utilitat científica que la d'actuar com a reactiu per a provocar la resposta dels que ja saben, o un dia descobriran, que tota aquella argumentació no era ciència-realitat, sinó pura ciència-ficció, terreny en el qual no ha de penetrar mai la historiografia, perquè és el que té reservat un altre gènere literari molt diferent en el fons, malgrat la seua proximitat formal, el de la narrativa. La gran popularitat social de molta novel·la pseudohistòrica, d'una banda, i la creixent manca de consideració social de la recerca històrica, de l'altra, estan provocant que els límits entre ambdós gèneres literaris s'estiguen difuminant molt perillosament. Si aquesta frontera acaba d'esborrar-se, desapareixerà també aquest altre gènere literari mil·lenari que anomenem història, que es defineix, precisament, per l'aplicació del mètode científic en la compilació i l'anàlisi de la informació previs a la redacció literària del seu discurs, i que tant ha contribuït i contribueix a reforçar aquell procés històric de retrocés del mite i de lent però inexorable avenç del *logos* en l'interior de les ments humanes, sempre desitjoses de trobar, sovint massa ràpidament, les respostes a tots aquells dubtes existencials tan característics de la condició humana.

## NOTES

1 Els principals defensors de la idea equivocada de la primacia catalana en la invenció de la cartografia nàutica foren A. d'Avezac, E. Th. Hamy, N. A. E. de Nordenskiöld, Ch. de la Roncière i H. Winter, als quals es van afegir també els espanyols C. Fernández Duro i J. Rey Pastor. Un resum interessant del posicionament de la historiografia dels segles XIX i XX en els dos bàndols del debat nacionalista catalans/itàlics el podeu trobar a ROSSELLÓ I VERGER, V. «Les cartes portolanes mallorquines», a *La cartografia catalana. Cicle de conferències sobre història de la cartografia. 10è curs, 22, 23, 24, 25 i 26 de febrer de 1999*. Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, 2000, pàg. 19-115 (pàg. 46-47).

2 Vegeu PUJADES I BATALLER, R. J. «La fascinació per l'Atlas Català», a *L'atles català* (edició facsímil). Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 2005, pàg. 10-14.

3 N'és bon exemple, d'aquestes falles metodològiques, l'obra més ambiciosa, pel que fa a la quantitat de peces estudiades, de totes les que es van publicar al llarg del segle XX dins l'Estat espanyol: REY PASTOR, J. i GARCÍA CAMARERO, E. *La cartografia mallorquina*. Madrid, CSIC, 1960.

4 Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya / Institut d'Estudis Catalans / Institut Europeu de la Mediterrània, 2007.

5 Mentre tant, per a localitzar les obres del segle XV posteriors a 1470, vegeu el cens de les peces anteriors a 1500 fet per CAMPBELL, T. «Census of pre-Sixteenth Century portolan charts», a *Imago Mundi*, 38, 1986, pàg. 67-94. Per a les obres dels segles XVI i XVII, vegeu ASTENGO, C. *La cartografia nautica mediterranea dei secoli XVI e XVII*. Gènova, Erga edizioni, 2000, pàg. 149-183.

6 És ben il·lustrativa en aquest sentit la rica documentació localitzada sobre el cartògraf Gabriel de Vallseca i el seu taller mallorquí. Vegeu PUJADES I BATALLER, R. J. «Gabriel de Vallseca: la vida i l'obra d'un cartògraf mallorquí d'ascendència jueva», a *La carta de Gabriel de Vallseca de 1439*. Barcelona, Lumenartis / Govern de les illes Balears / Institut d'Estudis Catalans / Biblioteca de Catalunya, 2009, pàg. 91-143.

7 Sobre aquesta qüestió i sobre moltes altres continua sent un clàssic de lectura obligatòria el treball de CAMPBELL, T. «Portolan charts from the late 13th century to 1500», a *Cartography in prehistoric, ancient and medieval Europe and the Mediterranean, The history of cartography*, vol. I, Chicago / Londres, The University of Chicago Press, 1987, pàg. 370-463.

