

ATTIVITÀ DEL CENTRO

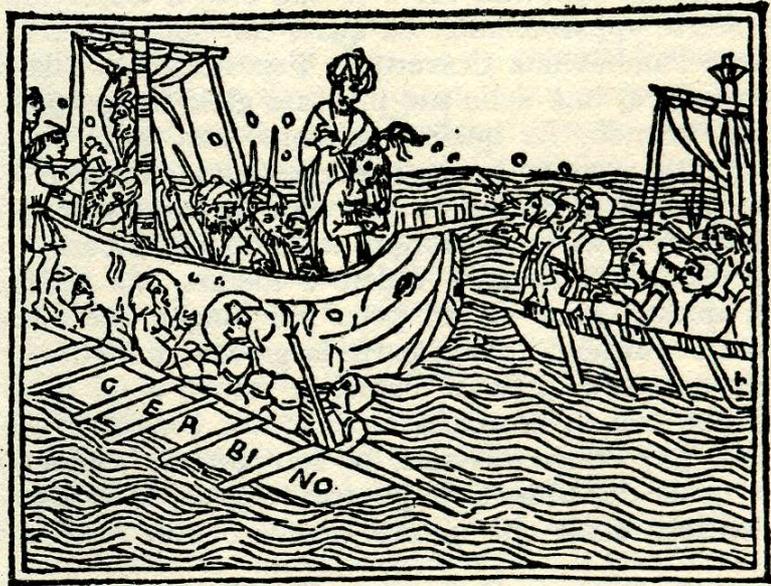
Boccaccio, Ustica e i portolani medievali

di Augusto Ferrari

Sappiamo che nell'universo del *Decameron* uno spazio ampio ed importante è riservato al mare. Descritto, citato o anche soltanto sottinteso, il luogo geografico "mare" interessa quasi un quinto dell'intero corpo delle novelle ed oltre a costituire la scena ove si muovono mercanti, pirati, fuggiaschi, pellegrini, vagabondi, innamorati nello sviluppo di svariate e mutevoli situazioni, in qualche caso può essere considerato il vero protagonista, causa efficiente di molte, avventurose e talora imprevedibili dinamiche. E soprattutto è «il Mediterraneo che viene disegnato e si dispiega lungo il libro come una grande mappa solcata da itinerari che toccano per lo più le città costiere [...]». Non a caso quasi tutte le isole del Mediterraneo sono presenti nel grande libro: Candia, Cefalonia, Ponza, Sicilia, Cipro, Creta, Egeo, Rodi, Ischia, Lipari, Sardegna, Ustica etc.¹. Anche Ustica, dunque; precisamente in una delle nove novelle "siciliane": la quarta della quarta giornata.

La quarta giornata, in cui «si ragiona di coloro li cui amori ebbero infelice fine», si presenta per vari aspetti ben diversa e perfino, in un certo senso, separata (è introdotta dalla famosa autodifesa dell'autore e dalla centunesima novella delle "papere") dalle altre, e si caratterizza, tra l'altro, per una struttura imperniata sulla linea "amore-coercizione-trasgressione"², ravvisabile anche nella tragica vicenda narrata da Elissa, che per comodità del lettore riassumiamo.

La fama «delle virtù e della cortesia»³ di Gerbino, nipote del



Xilografia tratta all'edizione veneziana del 1942 (Firenze, Biblioteca Nazionale).

re di Sicilia Guglielmo II, era tale che la figlia del re di Tunisi, una delle più belle creature che mai dalla natura fosse stata formata, e la più costumata e con nobile e grande animo, se ne innamorò. E ugualmente per fama lei s'innamorò di Gerbino, il quale, grazie ad un intermediario, riuscì a comunicare con l'amata, ricevendone garanzia di fedeltà. La decisione del re di Tunisi di concedere la propria figlia in moglie al re di Granata gettò quindi nello sconforto sia lei sia Gerbino, che tuttavia «seco spesso pensava, se modo veder potesse, di volerla torre per forza se avvenisse che per mare a marito n'andasse». Il padre della sposa, cui non era ignoto l'amore tra i due, temendo una qualche azione del genere da parte di Gerbino, chiese a Guglielmo, il quale era invece all'oscuro di tutto, assicurazioni che non ci sarebbero stati impedimenti a quanto da lui stabilito per il matrimonio; e ottenute, «fece una grandissima e bella nave nel porto di Cartagine apprestare [...] né altro aspettava che tempo». La bella giovane sollecitò allora l'amato a mostrare il valore per il quale era famoso ed egli, «da amor sospinto» e «per non parer vile»,

benché sapesse della parola data da suo nonno al re di Tunisi, «andatosene a Messina, quivi prestamente fece due galee sottili armare, e messivi sù di valenti uomini con esse sopra la Sardigna n'andò, avvisando quindi dovere la nave della donna passare». E così fu, perché dopo pochi giorni d'appostamento, «la nave con poco vento, non guari lontana al luogo dove aspettandola riposto s'era, sopravvenne». Gerbino, prospettando l'opportunità del facile bottino («Idio, alla nostra impresa favorevole, senza vento prestarle la ci tien ferma»), spronò all'arrembaggio i messinesi, «vagli della rapina», che «diedero de' remi in acqua» e si accinsero infatti ad assalire la nave; ma su quella nessuno era disposto ad arrendersi senza combattere né a cedere la donna, cosa che avrebbe contravvenuto quanto garantito dal re Guglielmo. Quando Gerbino e i messinesi, «preso un legnetto che di Sardigna menato avevano», gli dettero fuoco accostandolo alla nave con l'intenzione d'incendiarla, i marinai del re di Tunisi, vistisi perduti, svenarono la bella passeggera sulla prora e la gettarono a mare. L'amato, preso da furore, fece

allora strage dei saraceni e poi, sazio di sangue, ordinò di recuperare il corpo della donna, e dopo averla pianta a lungo, «*in Cicilia tornandosi, in Ustica, piccioletta isola quasi a Trapani di rimpetto, onorevolmente il fè seppellire; e a casa più doloroso che altro uomo si tornò*». Alle rimostranze del re di Tunisi, Guglielmo, per non essere ritenuto re senza fedele alla parola data, condannò il nipote «*nella testa e in sua presenza glielie fece tagliare*».

La novella non è certo celebre come altre del *Decameron*, a cominciare da quella che la segue (l'amara vicenda di Lisabetta da Messina), che è una tra le più antologizzate; ma pure vari studiosi vi si sono soffermati sottolineandone alcuni aspetti peculiari⁴. Secondo il Trasselli la storia del tutto fantastica di Gerbino «*traduce drammaticamente una tradizione creata a bella posta da cronisti arabi allo scopo di giustificare o attenuare l'umiliazione del re di Tunisi, costretto a stipulare col re di Sicilia un vero patto di sottomissio-*

ne»⁵. Boccaccio avrebbe quindi ascoltato fonti siciliane o mercantili depositarie di questa tradizione, per poi inventare una trama con alcuni personaggi mai esistiti veramente o con altri esistenti (il re Guglielmo il Buono) ma non corrispondenti del tutto alla realtà. Ma anche il nome fantastico di Gerbino conterrebbe un riferimento alla verità, «*perché il Boccaccio non poteva ignorare che le isole Gerbe, anche ai suoi tempi, erano causa di conflitti continui tra i due regni*»⁶.

In ogni caso la notorietà della novella nei decenni successivi alla redazione è variamente attestata: non solo, ad esempio, dalla citazione che ne fa Benvenuto da Imola nel suo commento dantesco (*Par. XX 61 sgg.*)⁷, ma anche dalla diffusione di un "cantare" nel Quattrocento che riprende, ampliandola, la vicenda di Gerbino⁸. Sebbene il Lami abbia sostenuto che in questo "cantare" sia da riconoscere la fonte della novella, e che dunque sarebbe stato composto prima del *Decameron*, pare accertato che si tratti invece di

un'opera successiva, la cui prima edizione è appunto del XV secolo⁹. È una composizione in cento ottave¹⁰ nella quale l'anonimo "canterino" inventa molti particolari che allungano e modificano la storia del Boccaccio. Basti dire che compare il nome della bella giovane (Elena) o che nell'orazione alla ciurma messinese il protagonista menziona storie d'amore classiche, mitologiche e medievali (Teseo e Arianna, Plutone e Proserpina, Tristano e Isotta). Lo spazio riservato ad Ustica, così breve nella novella boccacciana, nel "cantare" occupa una dozzina di ottave, che si aprono con il fatto narrato nel *Decameron*, con Gerbino protagonista:

LXXII

*Et in una isoletta qual si chiama
Ustica, che a Trapani è al*

dirimpetto,

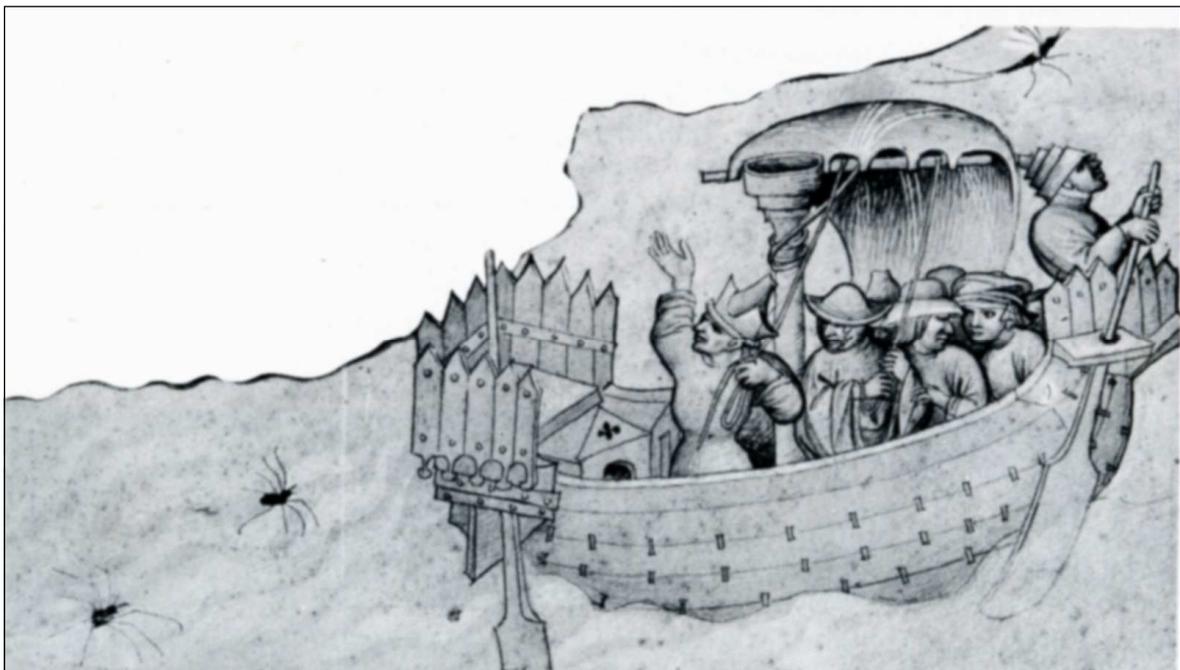
Quivi fermassi con dolore e brama

Che morte venga per più suo

diletto:

*Non vuol onor o gloria o pompa
o fama,*

Cerca sol noia tristizia e difetto;



Nave del tardo Medioevo in una interpretazione pittorica. Si notino i castelli a prua e a poppa, il fasciame calettato a margine, con le sue caviglie, e le manovre (drizze e bracci). Il "maestro della nave" dà l'addio alla terra.

(Tratto da *A History of Seamanship*, di Douglas Philips-Birt)

*E seppellir fe il corpo a grande
onore
Con lungo pianto e lagrime e
dolore.*

Segue un lungo “lamento” dello sventurato che, «pensoso e vinto», andrà «affritto tapinando» tra grotte e selve, invocando la morte («dolce Atroposse») liberatrice. La descrizione di Ustica è idealizzata e corrisponde a precisi canoni letterari del tempo, senza ovviamente alcun riferimento realistico all'isola, di sicuro del tutto sconosciuta al rimatore: Gerbino siede vicino ad una fonte e, gemendo, osserva «[...] gli arbucegli // Et i lauri e le frondi, e 'l bel cantare // Che vi facevan su diversi uccegli // [...] Vedeva e prati rilucenti e begli // E' fiori in qualche luogo rosseggiare: // Qual era azzurro o verde o giallo o bianco, // Onde e' sospira e per dolor vien manco»¹¹.

Da notare che per l'anonimo autore, a differenza di quel che narrava il Boccaccio, Gerbino non tornò spontaneamente “a casa”, ma restò ad Ustica e fu il re Guglielmo che «lo fece presto prendere» dall'isoletta per ricondurlo a Palermo.

La novella offre diversi spunti per approfondimenti che riguardano il mare ed in particolare la navigazione nel medioevo ed in questo senso, come vedremo, anche la fugace apparizione di Ustica non è irrilevante.

Per quanto riguarda le imbarcazioni, ne vengono citate di tre tipi, sommariamente descritte secondo le effettive caratteristiche. La «grandissima e bella nave» che il re di Tunisi fa «apparestore» nel porto di Cartagine è infatti quella che nel basso Medioevo era appunto chiamata “nave”: molto larga rispetto alla lunghezza (al punto da essere definita “tonda”), panciuta, di notevole stazza, alta sulla linea del mare, mossa esclusivamente dall'energia eolica, usata prevalentemente per gli itinerari più lunghi e per il trasporto mercantile¹²; è frutto dell'evoluzione



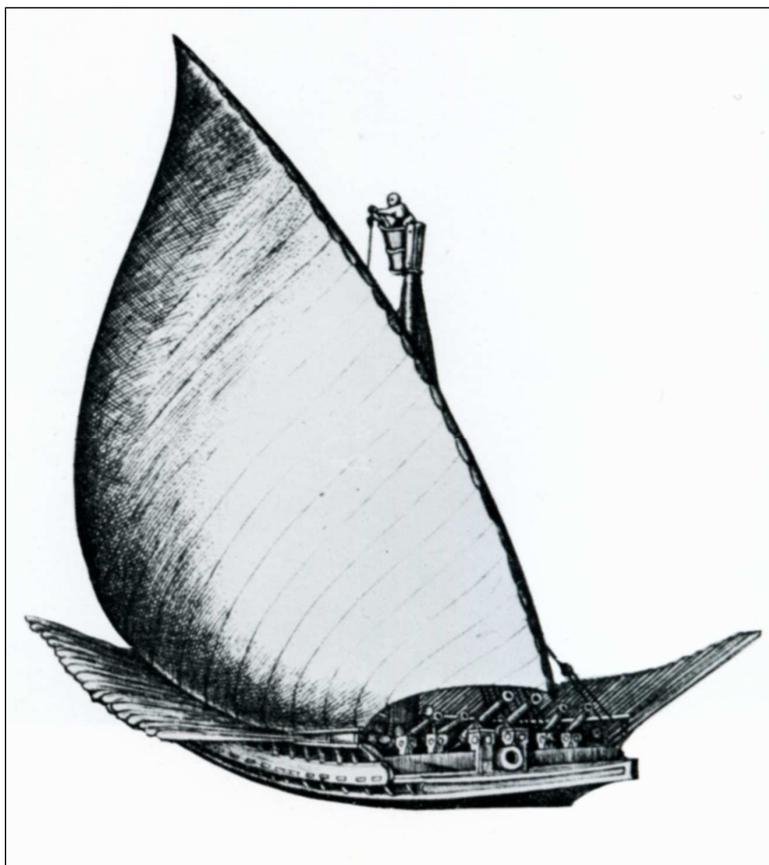
Modello di piccolo veliero mediterraneo del XIV secolo.

(Tratto da A Hostry of Seamanship di Douglas Philips-Birt)

tecnica nella costruzione di velieri sempre più capaci, in grado di affrontare per lungo tempo il mare aperto. Nel nostro caso fu “apparestate” a Cartagine per un carico più prezioso di cereali o spezie, ma destinato comunque ad attraversare il Mediterraneo dalla Tunisia alla Spagna. Il difetto di questo tipo di imbarcazione era la propulsione: navigando solo grazie al vento, era praticamente ferma in caso di bonaccia, ed infatti la nostra sposa, per partire, deve aspettare «tempo», cioè tempo meteorologico propizio, vento favorevole. Non a caso la navigazione mercantile “pesante” era spesso bloccata in inverno e in estate e approfittava invece dello spirare di venti primaverili e autunnali.

Le «due galee sottili» che Ger-

bino fa «armare» a Messina sono invece natanti lunghi e stretti, piuttosto leggeri e radenti al pelo dell'acqua, muniti anche di vele, ma sospinti principalmente dalla forza dei rematori, e dunque in grado di navigare in assenza di vento. Veloci, poco adatti alla navigazione d'altura e al trasporto di merci, erano usati nei combattimenti navali, nelle azioni dei corsari, negli abordaggi. Una variante più piccola, più leggera e più sottile, con un minor numero di uomini ai remi, era la “saetta”, ancor più efficace nella guerra di corsa. Benché Boccaccio parli esplicitamente di galee, non si può escludere del tutto che le imbarcazioni di cui si servì Gerbino fossero in realtà saette o saettie, dato che nel *Decameron*, in circostanze non dissimili, vengono chiamate con



Fantastica raffigurazione di una galea sotto vela.

(Tratto da *A Hostry of Seammanship* di Douglas Philips-Birt)

tale nome delle navi con le medesime caratteristiche¹³. Si potrebbe essere più precisi sapendo, anche all'ingrosso, il numero di uomini a bordo, ma in questo caso Boccaccio si mantiene sul vago («messivi su *di* valenti uomini», con *di* partitivo, «una certa quantità»; come altrove «[...] mandava per loro una saettia con *alquanti* gentili uomini») ¹⁴.

Infine vi è il «legnetto», che nel *Decameron* definisce in maniera generica, anche nella forma non alterata («legno»), un qualsiasi tipo di imbarcazione. Ma qui è chiaramente usato nel senso di battello incendiario, che i marinai messinesi accostano alla nave per appiccarvi il fuoco.

Boccaccio ci informa anche sui luoghi da dove quei specifici natanti provenivano. Messina, oltre ad avere un porto strategico per via dello stretto, possedeva un importante arsenale, che nel periodo normanno-svevo

(ossia al tempo della storia di Gerbino) aveva superato quello palermitano, ed effettivamente era noto soprattutto per la costruzione di galee¹⁵. Cartagine era pure un approdo, ed un punto di partenza per le navi che dovevano prendere il largo, come vedremo successivamente. È possibile, infine, che il «legnetto» fosse stato costruito in Sardegna, magari in uno di quei cantieri provvisori («scali» o «squeri»), sulle spiagge o comunque all'aria aperta, dove si approntavano imbarcazioni di vario tipo su iniziative private, fuori dai «monopoli» dei grandi arsenali.

Ma al di là dei riscontri realistici o storici, sempre interessanti, ci pare che in questo caso sia da evidenziare l'efficacia espressiva che anche la differenza tecnica delle imbarcazioni produce agli occhi del lettore nel suggestivo quadro visivo del

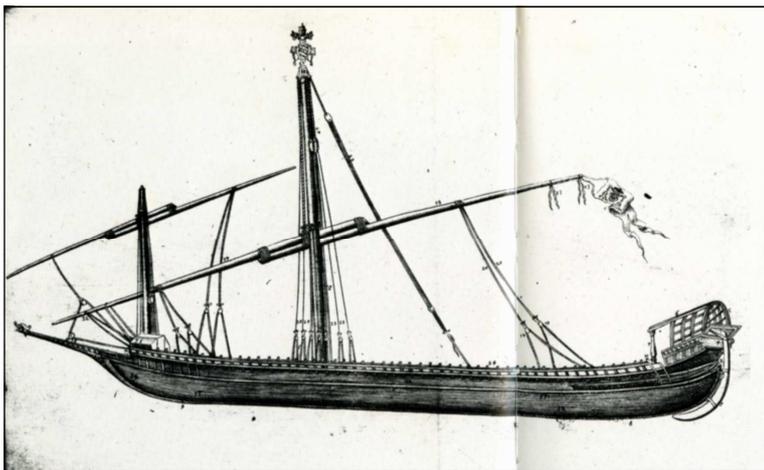
mare aperto: la «*grandissima e bella nave*», con la sua nobile passeggera a bordo, è disperatamente, irrimediabilmente immobile nella bonaccia proprio a causa della sua grandezza e bellezza di veliero, facile e ghiotto bersaglio per le rapide «*galee sottili*», sospinte dai «*remi in acqua*» e dall'avidità dei rapaci rematori messinesi. E coerenti con la forza dell'immagine sono le spavalde parole di Gerbino, che vede, quasi materialmente, la mano divina intervenire per frenare la nave e quindi per consentire la realizzazione dell'attacco corsaro: «*Idio, alla nostra impresa favorevole, la ci tien ferma*».

E così abbiamo individuato un elemento narrativamente decisivo, come realmente decisivo era nella navigazione del tempo: il vento, e più in generale, le condizioni atmosferiche, che in questa come in altre novelle assumono, legate al mare, un ruolo essenziale per lo sviluppo degli eventi¹⁶.

La novella di Gerbino ce ne suggerisce un altro, ben presente nel *Decameron*: la pirateria o la guerra da corsa. Per la verità, benché finiscano per essere intesi come sinonimi, pirati e corsari non furono la stessa cosa, essendo i primi del tutto indipendenti nell'agire contro chiunque, i secondi incoraggiati e a volte protetti da una pubblica autorità¹⁷. L'azione dei messinesi ingaggiati da Gerbino e, del resto, la stessa intenzione di costui, per quanto spinta da sentimenti di sincero amore (le figure di molti corsari sono spesso nobili), sono tipicamente corsare. Le rapine in mare, ottenute da parte di spregiudicati marinai a bordo di veloci natanti, non solo erano frequenti nel basso medioevo, ma erano probabilmente aumentate con l'infittirsi dei viaggi di navi mercantili, con il moltiplicarsi delle rotte, e perfino con l'incremento di nuove tecniche di navigazione e l'invenzione di nuovi strumenti. E oltre alle ra-

pine, i rapimenti, anche questi attestati dal Boccaccio non solo nella novella da noi esaminata¹⁸. Qui si parla in particolare di marinai di Messina, che come abbiamo visto era una città di rilievo nel Mediterraneo, per il porto e per l'arsenale dove si costruivano le imbarcazioni più usate proprio dai corsari. Non si può escludere che questi fossero a conoscenza di approdi poco frequentati, magari fuori dalle rotte più battute, ma utili per nascondersi o per rifornirsi. Poteva Ustica costituire un simile "scalo"? Cosa sapeva Boccaccio dell'isola, che al tempo in cui la novella fu scritta (ma anche al tempo in cui fu ambientata, nel XII secolo) era disabitata¹⁹? Le poche parole dedicate a Ustica nel *Decameron* possono sollecitarci ad un discorso più ampio sugli itinerari percorsi sul mare dai protagonisti della storia.

Ma innanzi tutto è bene soffermarsi su alcune parole, che sembrerebbero contenere un errore. Ustica è definita una piccola isola «quasi a Trapani di rimpetto». Anche guardando una moderna carta geografica si vede che semmai è dirimpetto a Palermo, seppure ad una certa distanza, e che le isole prospicienti Trapani sono le Egadi. Può Boccaccio averla confusa con una di quelle? A parte il fatto che ciò è poco verosimile per il significato che l'autore sembra voler dare a questo seppellimento in un luogo sufficientemente lontano e non frequentato (le Egadi sono in questo senso, per la loro vicinanza alla città, assai più accessibili), a suffragio della tesi che Boccaccio fosse a conoscenza dell'esatta collocazione geografica dell'isola citiamo due fattori. Il primo è legato all'ambiente mercantile nel quale crebbe (com'è noto, suo padre era un agente della compagnia fiorentina dei Bardi, potentissimi banchieri) e dal quale poteva ricavare informazioni precise su tutto ciò che riguardava il commercio, comprese dunque le no-



Galea pontificia. (Tratto da *A Hostry of Seamanship* di Douglas Philips-Birt)

tizie sulla navigazione. Il secondo, connesso al primo, riguarda la diffusione di preziosi sussidi per i naviganti, quali erano al tempo i portolani e le carte nautiche²⁰.

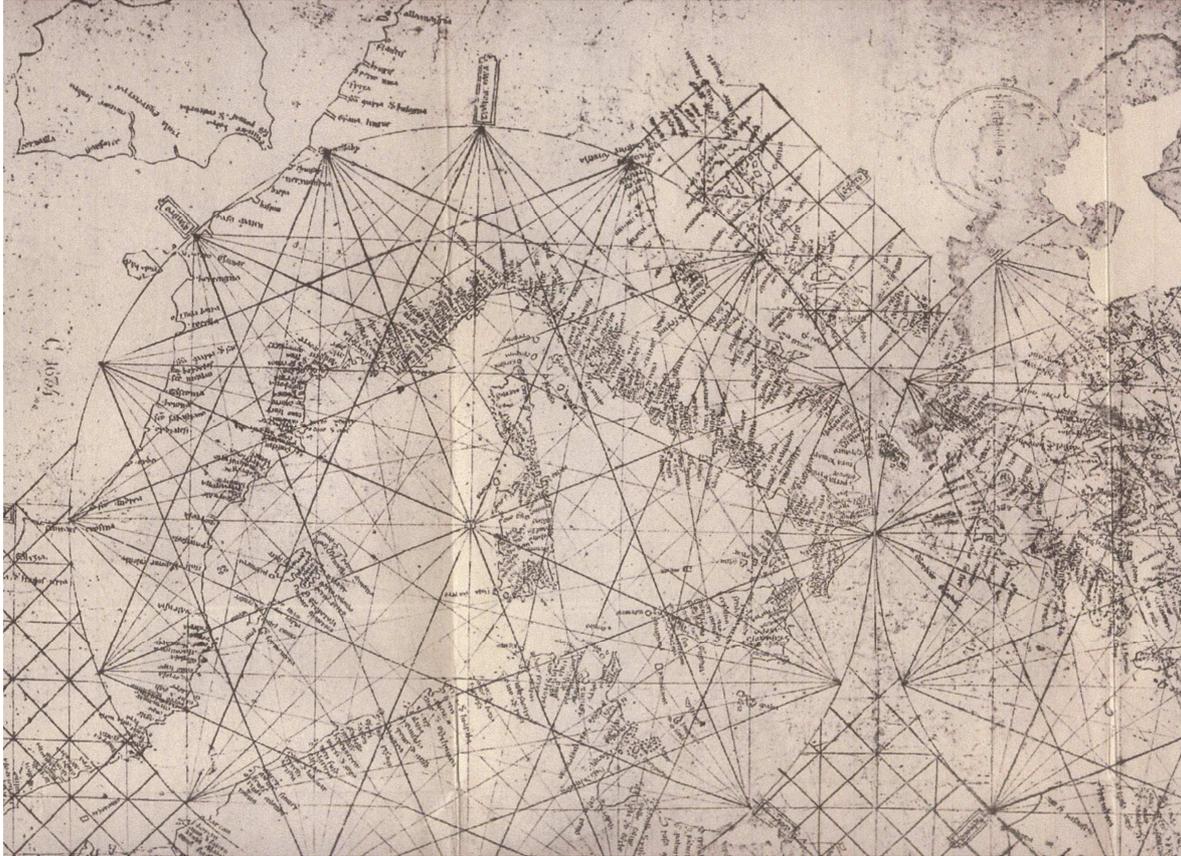
I portolani nel basso medioevo erano una sorta di guida pratica nella quale era contenuta la descrizione dei porti, degli scali, dei promontori, delle isole e in genere di tutti gli approdi o riferimenti geografici riguardanti la navigazione, sia sotto costa che in altura. In essi venivano riportate le distanze tra un punto descritto e un altro (città, isola, insenatura etc.), le direzioni, e spesso una serie di notizie utili per il navigante circa alcune caratteristiche dello scalo o dei venti o altro.

Le carte nautiche, o geocarte, erano invece delle vere carte geografiche con il profilo assai particolareggiato delle zone costiere e con i nomi di tutti i luoghi che potevano interessare l'utente. Erano assai precise, a differenza delle carte che illustravano le zone interne, perché sottoposte a continue verifiche, e quindi aggiunte e correzioni da parte degli stessi naviganti. Caratteristiche delle geocarte sono i reticoli a rombi di vento che segnano con tante linee tutto il foglio. Non si tratta, come nel caso dei meridiani e dei paralleli delle carte moderne, di linee che servono a stabilire le posizioni tramite longi-

tudine e latitudine, ma di linee che indicano le direzioni dei venti compresi nella cosiddetta "rosa". Non dunque itinerari, poiché ben difficilmente una rotta poteva coincidere con una di queste linee, ma nemmeno semplici segni ornamentali. La prima geocarta nautica firmata è opera del genovese Pietro Vesconte, ed è del 1311.

Portolani e carte nautiche erano complementari: con esse il navigante disponeva di una guida scritta e di una grafica con le quali affrontare il mare.

Che anche Boccaccio avesse a disposizione questi strumenti, che li abbia utilizzati per tracciare itinerari nelle sue opere e che dunque, per questa funzione, fosse "debitore ai sussidi contemporanei, non certo agli antichi geografi", è stato autorevolmente ipotizzato²¹. Del resto è lo stesso Boccaccio, come è noto ai lettori del suo *Teseida*, a citarci "la carta da navigare" con alcuni precisi dettagli²² e le sue parole hanno fatto pensare a questa «carta» come ad una possibile fonte per la descrizione del viaggio che, nel *Filocolo*, Florio compie dalla Sicilia verso Alessandria d'Egitto. Florio, «lasciandosi dietro Gozo e Mota, piglia l'alto mare fuggendo la terra. Ma per mancamento di vento e per venire in Rodi, torse il cammino d'Alessandria, e passando Crava, Venedigo, Ce-



Il compasso - Carta del Mediterraneo -Carta detta Pisana del 1275 circa—cm 104 x 50 (particolare).

tri, Sechilo e Pondico, trovò l'antica terra di Mindòs, della quale Saturno fu dal figliuolo cacciato. Quivi alcun giorno dimorò in Candia, e quindi partito, Caposermon e Casso e Scarpanto trapassò in breve e venne a Trachilo, e di quindi a Lendego»²³.

Il Costantini, sulla scorta dell'ipotesi formulata da Manlio Pastore Stocchi, ha ritenuto che le informazioni geografiche del giovane Boccaccio relative agli itinerari per la Terra Santa, quali appaiono nel *Filocolo*, sarebbero derivate da fra Paolino Veneto, vescovo di Pozzuoli e frequentatore, come il certaldese, della corte angioina negli anni '20 e '30 del XIV secolo²⁴. Tali notizie geografiche sarebbero comunque state desunte dal *Liber secretorum fidelium Crucis* di Marin Sanudo il Vecchio. Il Bertolini aveva invece pensato di escludere la mediazione di fra

Paolino, sostenendo che Boccaccio avrebbe avuto conoscenza diretta dell'opera del Sanudo, commerciante e navigatore veneziano, e che tra le carte nautiche in questa incluse, opera di Pietro Vesconte, sarebbe da individuare la «carta da navigare» cui si accenna nel *Teseida*, essendovi riportati anche i luoghi che nel *Filocolo* costituiscono le tappe del viaggio di Florio²⁵.

Ma che questo itinerario presentasse delle incongruenze è stato osservato dal Quaglio, che commentando il passo del *Filocolo* dove si menzionano le isole, ha ritenuto che le loro descrizioni «procedono su astratte e spesso approssimative notizie ricavate dal B. dalla 'carta da navigare', che egli una volta (*Chiose al Teseida*, I 40, 7) espressamente ricorda»²⁶. Al Quaglio le informazioni parvero «astratte e approssimative» perché, ritenendo che Venedigo

fosse l'attuale isola di Chio²⁷, come fa anche il Marti²⁸ (e Crava, l'isola delle capre, doveva essere l'attuale Yiaros), vedeva Florio errare in un improbabile viaggio zigzagante da Malta alle isole dirimpetto alla Turchia passando per le Cicladi, per poi tornare indietro e toccare le isole tra il Peloponneso e Creta, e infine le Sporadi e Rodi: una bella crociera, non c'è dubbio. Ma quanto disordinata!

A correggere la rotta di Florio come è stata erroneamente ricostruita e a rendere più coerente e comprensibile il suo viaggio ci soccorre però il più antico dei portolani disponibili: il *Compasso da navigare*. Secondo il Motzo, che ne ha curato l'edizione (dal codice Hamilton 396 conservato a Berlino), si tratta di un'opera di autore anonimo, ma di ambito pisano, risalente tra il 1250 e il 1265 (il copista, non l'autore, data 1295), da cui derivarono, nel tempo, molte copie

con glosse, aggiunte, tagli, correzioni a seconda delle conoscenze o esigenze degli utenti²⁹. Anche il testo del Sanudo, a cui si riferivano sia il Bertolini che il Costantini, dipende dal *Compasso*, essendone, per le parti relative alla geografia marittima, la traduzione in latino, con le aggiunte delle carte del Vesconte, che pure dovette apportare modifiche nella guida scritta³⁰. A differenza delle carte antiche greche o romane (ad esempio quelle di Tolomeo), che erano meno dettagliate e precise, nei portolani medievali, a cominciare dal *Compasso*, sono presenti le distanze e le direzioni (queste ultime raggiungono il numero di 128, multiplo della più elementare suddivisione in otto parti della "Rosa dei venti")³¹.

La carta nautica complementare del *Compasso* è la *Carta Pisana*, il cui autore potrebbe essere il medesimo del portolano³² e sulla quale compaiono per la prima volta il caratteristico reticolo e la scala miliare, ossia gli spazi che indicano le miglia. La complementarietà delle due opere è rilevabile dal fatto che «nel *Compasso carta, dalla Pisana alle carte posteriori, i nomi sono scritti [...] perpendicolarmente alla carta da sinistra per tutto il Mediterraneo, sicché per leggerli bisogna sempre girare la carta in tale direzione. I nomi sono scritti cioè in quella stessa direzione che segue costantemente il Compasso-portolano nel fare la descrizione della costa di tutto il Mediterraneo*»³³.

Tornando al *Filocolo*, possiamo dire che lasciate Gozo e Malta³⁴, in base a quel che si legge nel *Compasso*, Florio passa per Crava e Venedigo che sono, senza possibilità di equivoci, non Yiaros e Chio, bensì l'attuale Skhiza (ossia, nel *Compasso*, Capra o Cavrara) e Venetiko (cioè Sam Venedego), distanti poche miglia da Methoni (Motone o Motona), sul "dito" più occidentale del Peloponneso³⁵. Seguono Kithira

o Citera (ossia Cetri o, come si legge nel *Compasso*³⁶, Cederigo) e Andikithira (Sechilo, la Sequilo del *Compasso*), prima di giungere a Creta, nella città di Candia³⁷. E passato Akra Sidheros (Caposermon, capo de Sermona)³⁸, un promontorio sulla punta orientale di Creta, costeggia Kasos e Kàrpantos (ovvero Casso e Scarpanto; Caxo e Scarpento nel *Compasso*) e prima di arrivare a Ladhiko (Lendego)³⁹, nell'isola di Rodi, tocca probabilmente l'isola di Halki o Khalki (San Niccolò de Carco)⁴⁰, dove c'è una località chiamata Trahià che dovrebbe essere l'antica Trachilo. Il tutto con precise indicazioni di direzioni e distanze. Restano i dubbi circa Pondico, non individuabile nel *Compasso* né sulla *Carta*, e nemmeno in maniera convincente su portolani posteriori, ma il percorso nel complesso è chiaro e soprattutto lineare e plausibile. Senza tanti andirivieni, abbandonata la rotta per Alessandria, Florio naviga verso Rodi non a caso, ma come guidato da un portolano, ripercorrendo itinerari già noti e "codificati" nel Medioevo.

Indipendentemente da quale «carta da navigare» Boccaccio abbia posseduto o visionato (probabilmente, come sostiene il Bertolini, una del Vesconte; ma non potrebbe trattarsi di una definizione generica per significare non "una" carta precisa, bensì ciò che era riscontrabile nelle varie carte nautiche dell'epoca?) e senza voler svalutare la funzione di notizie apprese dalla viva voce dei mercanti o semplicemente della immaginazione nella ricostruzione di alcuni itinerari marittimi, ci sembra, per quel che abbiamo dimostrato prima, che il grande trecentista abbia comunque potuto usufruire per le sue opere, se non proprio del *Compasso*, di un suo "parente stretto", uno dei tanti discendenti in circolazione della prima guida scritta per navigare, e che in ogni caso una puntuale

verifica tra viaggi per mare narrati nelle novelle e rotte indicate dal più antico dei portolani giunto a noi (gli altri, a quel che ci risulta, sono posteriori alla redazione del *Decameron*)⁴¹ sia utile e interessante per tentare di stabilire, anche sotto questo aspetto poco indagato, il grado di "realità" presente nel libro. In questa sede cerchiamo di compiere tale operazione solo per la novella che abbiamo preso in esame.

La rete di rotte mediterranee che il portolano ci mostra è testimonianza del "traffico" marittimo che nel basso medioevo si dipanava da un punto ad un altro del grande "lago"⁴². Avvertiamo che nei portolani veniva chiamata *starea* la navigazione lungo la costa che, come abbiamo detto, nei limiti del possibile era preferita; mentre la navigazione in altura, a volte inevitabile, era chiamata *peleio* o "peleggio" o *tragetto*. Quanto alle distanze, il miglio dei portolani corrisponde a m. 1230 (ossia 5/6 del miglio romano)⁴³.

La prima rotta in cui ci s'imbatte nella novella (non dimentichiamo che la storia è ambientata circa un secolo prima la redazione del *Compasso*) è quella tra la Sicilia e la Barberia, o meglio tra Palermo e Tunisi (e viceversa): sono gli "ambasciatori" dei due amanti che percorrono un tragitto frequentatissimo, con qualche possibilità di varianti. Il percorso più probabile ricavabile dal *Compasso* prevede un primo tratto da Palermo a Trapani, navigando sotto costa, che tocca capo Gallo e capo San Vito. È descritto in senso inverso poiché, come abbiamo detto, gli itinerari vengono tracciati da sinistra a destra⁴⁴. È possibile che un secondo tratto sia quello, sempre illustrato all'incontrario, fra Trapani e Mazara, via Marsala⁴⁵. Da Mazara ci sarebbe il "peleio", ossia l'inoltro nel mare aperto, sia pure per un tratto non lunghissimo del canale di

Sicilia, fino alle coste tunisine e precisamente a capo Bon⁴⁶. L'ultimo tratto, tramite il passaggio presso l'isola Zembretta e Cartagine, permette finalmente l'approdo a Tunisi⁴⁷, dopo 255 miglia calcolate, coperte, nella migliore delle ipotesi, in meno di un giorno e mezzo. Il portolano non esclude altri percorsi, almeno per alcuni tratti; ad esempio il transito per le isole Egadi e in particolare di Marittimo come "trampolino" per la costa africana e il raggiungimento di capo El-Djebel (Rassagibele), per poi scendere a Tunisi⁴⁸.

Sulla rotta della nave della figlia del re di Tunisi Boccaccio ci dà un indizio preciso, dal momento che Gerbino, per incrociarla, si dirige «*sopra [presso, verso] la Sardigna, avvisando quindi dovere la nave della donna passare*». Gerbino e...Boccaccio conoscono cioè la via più praticata per andare dalla Tunisia alla Spagna meridionale e il *Compasso* ne descrive le tappe.

Innanzitutto si deve uscire dal golfo di Tunisi, costeggiando, dopo Cartagine, Rassagibele, l'isola dei Cani, fino, probabilmente, a Biserta⁴⁹. In effetti, sulla scorta di quel che possiamo leggere sul nostro portolano, per abbandonare la costa africana e avviarsi verso la Sardegna era possibile lasciarsi alle spalle sia Rassagibele che Biserta, poiché entrambe sono menzionate come punti di partenza (o di arrivo) per il peleio dell'isola di San Pietro, che si trova a poche miglia dalla costa sarda⁵⁰ e che costituiva un altro riferimento importante per le rotte mediterranee. Da qui la via più diretta per giungere a destinazione risulta essere il *peleio* che conduce a capo de Palos, in Spagna, vicino a Cartagena⁵¹, per poi seguire verso occidente la navigazione sotto costa, fino a giungere ad Almeria⁵² (qui il *Compasso* riporta, per il motivo già detto, il percorso in senso contrario),

possibile termine del viaggio per mare e inizio della strada che porta all'interno, verso Granata; oppure una delle ultime tappe prima dell'inoltrarsi della via interna da un successivo approdo. Ma si potevano percorrere altri itinerari: sempre partendo dall'isola di San Pietro si potevano raggiungere le Baleari (ed in particolare Formentera, con il suo roccioso capo de Mola) per poi riprendere il percorso sotto costa spagnola a capo de Palos⁵³; oppure la costa catalana per poi proseguire fino a destinazione⁵⁴. Sono varianti che segnaliamo per completezza, ma nella novella, come abbiamo visto, il viaggio finisce comunque prima di metà del percorso; forse, nell'immaginazione di Boccaccio, proprio dalle parti dell'isola di San Pietro. Più improbabile per la lunghezza, ma non da escludere per un motivo che più avanti vedremo, è l'itinerario che prevede, da Biserta, il raggiungimento di capo Carbonara in Sardegna, e da qui, navigando lungo la costa orientale dell'isola, l'attraversamento delle bocche di Bonifacio, fino ad arrivare all'isola Sanguinara (presso la Corsica occidentale), da dove partiva il peleio per la Provenza o la Catalogna⁵⁵.

Dopo il tragico scontro in mare aperto Gerbino si avvia verso la Sicilia, ma decide, sulla via del ritorno, di far seppellire l'amata (evidentemente dai messinesi rimasti con lui) nella «*piccoletta*» Ustica. Si tratta di una deviazione dalla rotta prevista o l'isola era, per così dire, sulla strada? Nel *Compasso* Ustica è citata più volte e riportiamo tutto quello che il navigante, munito del portolano, veniva a sapere:

«*De lo dicto capo de Comino a la città de Palermo CCCXV millara per silocco ver lo levante quarta. En quella via è l'isola che à nome Ustega da ver greco XXX millara. E la dicta isola è*

lontano a Palermo LX millara per tramontana»⁵⁶.

«*De la dicta Taulara all'isola d'Ustega CCCX millara per silocco ver levante terza*»⁵⁷.

«*De la dicta lena d'Aliere all'isola d'Ustega CCCCXX millara per silocco ver lo meco di quarta*»⁵⁸.

«*De lo dicto Palermo all'isola d'Ustega LX millara per tramontana*»⁵⁹.

«*De la dicta Maremma all'isola d'Ustega LXXX millara enter greco e levante*»⁶⁰.

«*PELEIO D'USTEGA.*

Dell'isola d'Ustega a Santa Severa CCCXX millara enter maestro e tramontana.

*De la dicta Ustega a la città de Gaeta CCCXXX millara per tramontana ver lo greco quarta*⁶¹.

De la dicta Ustega a Melazzo CCXLV millara per greco ver levante quarta.

De la dicta Ustega a Paleocastro CCXLV millara per greco ver levante quarta.

Come si vede, considerando anche la penultima indicazione, che contiene un evidente errore⁶², da Ustica si irradiano nove linee corrispondenti ad altrettante rotte nel mar Tirreno: due la congiungono con la costa orientale della Sardegna (capo Comino e l'isola di Taulara, cioè Tavolara); una con la Corsica (Aliere, ossia Aleria); tre con la Sicilia (Palermo; l'isola di Maremma, ossia Marettimo; Milazzo); tre con la costa occidentale della penisola (Santa Severa; Gaeta; Paleocastro⁶³, ovvero Policastro). A differenza di quel che accade per altri luoghi, il *Compasso* non dà alcuna informazione circa approdi o caratteristiche dei venti e del mare nei pressi dell'isola⁶⁴, né descrizioni della sua conformazione, il che conferma che non era di regola

meta di soste, ma principalmente un riferimento nautico, una sorta di "boa" tirrenica per il navigante: conosciuta ma non frequentata. Il suo ruolo di punto intermedio lungo una rotta è del resto subito palese, quando la si cita nell'itinerario da capo Comino a Palermo. Proprio questa annotazione potrebbe far supporre, come detto prima, la scelta del lungo percorso "sardo" per la nave della figlia del re di Tunisi, e in questo caso lo scontro con le galee dei messinesi sarebbe avvenuto non al largo di San Pietro, ma in pieno Tirreno, e Gerbino si sarebbe imbattuto in Ustica, proprio perché su una rotta "codificata" tra Sardegna e Sicilia. Ci pare chiaro che Boccaccio non abbia quindi menzionato Ustica a caso, ma abbia, in un modo o nell'altro, verificato la plausibilità della sua scelta. E anche la succinta annotazione geografica che accompagna il toponimo (opzione che Boccaccio usa nel *Decameron* con parsimonia) sembra alludere al fatto che l'isola poteva essere ignota ad un lettore comune, ma non lo era certamente all'autore. Il quale, come abbiamo osservato, la colloca però «quasi a Trapani di rimpetto»: non, cioè, come la possiamo vedere ponendoci davanti agli occhi una comune carta geografica, ma come poteva essere "vista" da un osservatore che, voltando la carta nautica medievale (magari la stessa *Pisana*) secondo le rotte da seguire, cercava Ustica scritta "per dritto", e immaginando un itinerario che la potesse più o meno comprendere, trovava sul portolano, ad esempio, il percorso che da Capri porta a Marettimo ("anticamera" per Trapani): in questo modo Ustica è dirimpetto a Trapani, perché su una rotta che, escludendo Palermo, punta verso la direzione di Trapani⁶⁵.

Un'isola nota, ma non abitata; sulle rotte, ma senza porti. Poteva effettivamente essere un rifugio per i pirati. Ma anche una

"tomba" ideale per chi avesse voluto, come Gerbino, magari con la complicità dei corsari messinesi («onorevolmente il *fè seppellire*») non ignari del luogo, nascondere e preservare il ricordo del suo grande amore, il corpo della "bella donna", lontano da tutti. È, in fondo, uno dei fili conduttori che caratterizza la IV giornata: il seppellimento dell'amata o dell'amato, magari in forme metonimiche⁶⁶, come accadrà, con il capo di Lorenzo, nella successiva novella di Lisabetta da Messina.

AUGUSTO FERRARI

Augusto Ferrari, è redattore di «Lettera», di «Letteratura italiana antica» e collaboratore della «Rassegna della Letteratura italiana».

Note

1. Cfr. P. MAZZAMUTO, *Il cronotopo mercantile della via, del mare, del viaggiare in Boccaccio e dintorni*, Firenze 1983, pp. 164 sg. Sul ruolo del mare nel *Decameron*, con particolare riferimento all'epopea mercantile del XIII e XIV secolo, cfr. V. BRANCA, *Boccaccio medievale*, Milano 1996 [I ed. Firenze 1956], pp. 147 sgg.

2. Cfr. R. FEDI, *Il 'regno' di Filostrato. Natura e struttura della Giornata IV del Decameron* in «Modern Language Notes», CII, 1, 1987, in particolare p. 48.

3. Per il testo della novella ho utilizzato l'edizione del *Decameron* a cura di V. BRANCA, Torino 1980, ove si trovano esaurienti note illustrative e vaste indicazioni bibliografiche.

4. Tra gli altri cfr. G. GETTO, *Vita di forme e forme di vita nel Decameron*, Torino 1958, pp. 122 sgg., che dopo aver rilevato un tema fondamentale della novella, quello dell'innamoramento per fama, analizza l'ambiente nel quali i personaggi si muovono, sia dal punto di vista geografico («da una sponda all'altra del Mediterraneo») sia dal punto di vista socio-politico, con contratto di matrimonio stipulato tra re, garanzie di libera navigazione per la sposa richieste e ottenute, impegni da mantenere a costo di

dolorosissime punizioni da parte del sovrano di Sicilia.

5. Cfr. C. TRASELLI, *Le novelle siciliane del Decameron* in «Sicilia Regione», 25 gennaio 1953, p. 3. E ancora per i rapporti tra la Sicilia e la Tunisia nel tardo Medioevo cfr. ID., *Note per la storia dei Banchi in Sicilia nel XV secolo*, Palermo 1968; e ID., *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna*, Co-senza 1977.

6. Cfr. C. TRASELLI, *Le novelle siciliane del Decameron* cit., p. 3. Sulla "sicilianità" della novella e dei caratteri comportamentali e morali dei personaggi cfr. P. MAZZAMUTO cit., pp. 166 sgg.

7. *Benvenuti de Rambaldis de Imola Comentum super Dantis Aldigherij Comediam*, Florentiae MDCCCLXXXVII, t. V, p. 261.

8. Su due cantari attinenti ad una celebre novella della medesima quarta giornata cfr. M. INNOCENTI, *Due rifacimenti in ottava rima della novella boccaccesca di Tancredi e Ghismonda* in G. CHIAPPINI [a cura di], *Echi di memoria: scritti di varia filologia, critica e linguistica in ricordo di Giorgio Chiarini*, Firenze 1998. Sui "cantari" in generale cfr. l'Introduzione di D. DE ROBERTIS a E. BENUCCI - R. MASETTI - F. ZABAGLI [a cura di], *Cantari novellistici dal Tre al Cinquecento*, Roma 2002; e in particolare sull'influenza che ebbero nelle opere giovanili di Boccaccio, cfr. V. BRANCA, *Il cantare trecentesco e il Boccaccio del Filostrato e del Te-seida*, Firenze 1936.

9. Cfr. L. CAPPELLETTI, *Studi sul Decameron*, Parma 1880, pp. 89 sgg.

10. Ho utilizzato il testo della *Novella del Cerbino in ottava rima di un Anonimo antico*, Bologna 1862, curata da Teodorico Landoni, il quale afferma di aver seguito l'edizione del XV secolo, espungendo però un'ottava ritenuta apocrifia.

11. *Ivi*, LXXVI, 1-3 e 5-8.

12. Cfr. M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari 1996, pp. 196 sgg, sia per le descrizioni delle imbarcazioni che per le informazioni sugli arsenali.

13. Cfr. *Decameron*, ed. cit., II 6, 78 e IV 3, 17.

14. *Ivi*, II 6, 78-79.

15. Cfr. anche H. BRESCE, *Una flotta mercantile periferica: la marina*

siciliana medievale in *Studi di storia navale*, Albisola 1975, pp. 7 sgg.

16. Si veda, a titolo di esempio più noto, la rocambolesca vicenda di Landolfo Rufolo, protagonista della quarta novella della seconda giornata, dove si può dire che tutti gli elementi tipici della navigazione marittima vengano tirati in ballo (imbarcazioni, corsari, venti, marosi, naufragi etc.).

17. Cfr. M. TANGHERONI cit. pp. 221 sgg. e C. TRASSELLI, *Sicilia, Levante e Tunisia in Mediterraneo e Sicilia* cit., pp. 104 sgg.

18. Cfr. ad esempio, per un rapimento di una giovane ad opera di alcuni siciliani muniti di una "fregata", *Decameron*, V 6.

19. Cfr. C. TRASSELLI, *Il popolamento dell'isola di Ustica nel secolo XVIII*, Caltanissetta-Roma 1996, pp. 11 sgg. L'A. ci informa che i monaci del monastero di Santa Maria, probabilmente gli unici abitanti dell'isola, vi fuggirono per andare a Palermo intorno al 1274.

20. Su questi due strumenti preziosi per la navigazione medievale cfr. L. BOZZANO, *Antiche carte nautiche*, Roma 1961; H. KAHANE, *Glossario degli antichi portolani italiani*, Firenze 1968; L. SECCHI [a cura di], *Navigazione e carte nautiche nei secoli 13-16-Catalogo della mostra*, Genova 1978; e soprattutto O. BALDACCINI, *Introduzione allo studio delle geocarte nautiche di tipo medievale e la raccolta della Biblioteca comunale di Siena*, Firenze 1990.

21. Cfr. A. E. QUAGLIO, *Tra fonti e testo del Filocolo* in «Giornale Storico Letterario Italiano», CXL, 1963, p. 343.

22. «Si come manifestamente appare sopra la carta da navigare, volendo del mare di Grecia entrare nel mare della Tana, si passa per uno braccio di mare il quale oggi si chiama per alcuni lo stretto di Costantinopoli, il quale braccio è in alcuna parte sì stretto, che non ha più di largo che tre miglia. Sopra questo stretto sono duo terre, l'una dall'una riva e l'altra da l'altra, e chiamasi l'una Abido, come che oggi li navicanti la chiamino Aveo; l'altra si chiama Sesto [...]». (Teseida, ed. a cura di A. LIMENTANI, chiosa a I, 40, 7 in *Tutte le opere di Giovanni Boccaccio*, II, Milano 1964, p. 266).

23. *Filocolo*, ed. a cura di M. MARTI in *Opere minori in volgare. I*, Milano 1969, p. 555.

24. A. M. COSTANTINI, *Studi sullo Zibaldone Magliabechiano. III. La polemica con fra Paolino da Venezia* in V. BRANCA [a cura di], *Boccaccio, Venezia e il Veneto*, Firenze 1979, pp. 101 sgg., in cui si osserva che B. ha riversato nello Zibaldone Magliabechiano le conoscenze geografiche tratte dal *Compendium* di fra Paolino.

25. V. BERTOLINI, *Le carte geografiche nel Filocolo*, in *Studi sul Boccaccio*, V, 1969, pp. 220 sgg.

26. *Filocolo*, ed. a cura di A. E. QUAGLIO, Milano 1998, p. 797, n. 6.

27. *Ibidem*, n. 4.

28. *Filocolo*, ed. a cura di M. MARTI cit., p. 555, n. 2. Tacciono invece, nelle edizioni moderne, sia il Battaglia sia il Sapegno e il Salinari.

29. *Il compasso da navigare*, a cura di B. R. MOTZO, Cagliari 1947, p. xxv.

30. *Ivi*, pp. xx sgg. e xxx sgg.

31. *Ivi*, p. xl.

32. *Ivi*, p. xlviii.

33. *Ivi*, p. xlv.

34. *Ivi*, p. 80 e p. 113.

35. *Ivi*, p. 34 sg.

36. *Ivi*, p. 37.

37. *Ivi*, p. 50.

38. *Ivi*, p. 52.

39. *Ivi*, p. 121 sg. Per l'individuazione di Lendego e Trachilo, non citati nella *Carta*, mi sono servito del *Kommentar* e della trascrizione di altri portolani, contenuti in K. KRETSCHMER, *Die italienischen Portolane des Mittelalters*, Hildesheim 1962, p. 651 e p. 661, e *passim*.

40. *Ivi*, p. 51.

41. Cfr. ad esempio *Il portolano di Grazia Pauli*, a cura di A. TERROSU ASOLE, Cagliari 1987, trascritto dal Motzo, secondo il quale l'opera, la più prossima al *Compasso* tra quelle pervenuteci, risalirebbe alla seconda metà del XIV secolo. Abbiamo utilizzato l'Indice toponomastico del volume curato dalla Terrosu Asole per l'identificazione di alcuni luoghi e altre informazioni dalla sua Introduzione.

42. Per la navigazione marittima in genere nel periodo di cui ci occupiamo cfr. N. OHLER, *I viaggi nel Medioevo*, Milano 1982, pp. 64-88; F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Firenze 1984, specialmente le pp. 3-68 e *passim*; M. MURINO, *Andar per mare nel Medioevo*, Chieti 1988, pp. 298 sgg.

anche per la definizione dell'importanza dei porti di Messina e Trapani e per i testi che regolavano la navigazione mercantile. Crediamo opportuno citare anche F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 2002 [I ed. 1953], immensa ricostruzione su vari piani della vita del Mediterraneo nel XVI secolo, e come tale fuori tempo per quel che riguarda l'oggetto del nostro studio, ma comunque ricca di riferimenti interessanti anche per i secoli precedenti (es. p. 107 sgg., per il "mare" tra la Sicilia e Tripoli).

43. Cfr. *Il portolano di Grazia Pauli* cit., p. xiv. Le unità di misura più piccole erano il *passo* e il *palmò*. Tra queste e il *miglio* c'erano il *mezzo miglio*, la *gomena* e il *prodesse*. Si ritiene che la velocità media di un naviglio in condizioni climatiche ottime fosse di 7-10 miglia all'ora.

44. «De la dicta Trapena a lo capo de Sancto Vito xv millara per greco. De lo dicto capo de Sancto Vito a lo capo de Gallo xxx millara per levante ver lo greco quarta. Enter lo dicto capo de San Vito e capo de Gallo à uno golfo che à nome Castello a mare. De lo dicto capo Gallo a la città de Palermo xv millara per levante. Lo dicto Palermo à bono porto, et à entrata da ver tramontana». (*Compasso* cit. p. 107)

45. «De la dicta lena de Marzara a la lena de Marsala xv millara per tramontana. De la dicta lena de Marsala a la città de Trapani xv millara per tramontana ver lo greco quarta». (*Ivi*, p. 106 sg.)

46. «De Maczara a cavo Bono c millara per garbino ver lo ponente terza». (*Ivi*, p. 109).

47. «De capo Bono a l'isola de lo Gemmalò xx millara per ponente [...]. De lo dicto Gemmalò a Cartania xl millara per garbino ver lo mezo di. De Cartania a lo porto de Toneze v millara per garbino». (*Ivi*, pp. 71 sg.).

48. *Ivi*, p. 109.

49. «De la dicta Cartaria a lo capo de Rasalgibel xxv millara per maestro ver la tramontana [...]. De lo dicto capo de Rassagibel entro all'isola de li Cani xx millara entre ponente e maestro [...]. De la dicta isola al capo de Bicerto xx millara per 'ponente'». (*Ivi*, pp. 72 sg.).

50. «De la dicta isola de Sancto Piero a lo capo de Rassagibel clxx millara per silocco ver lo levante

poco. *De la dicta isola de Sam Piero a lo capo de Bizerto cxi millara per sblocco*. (Ivi, p. 96).

51. «*De la dicta isola de Sam Piero a capo de Pali DCX millara per ponente ver lo garbino quarta*». (Ibidem).

52. «*De ra dicta Almaria entro a lo capo de Gata xxx millara per sirocco [...]. De lo dicto capo de Gata a porto Genovese xv millara [...]. De porto Genovese entro a Due Frati v millara per greco [...]. De ro dicto Frati a Raiba x millara per greco. E de Raiba a Mensa x millara per greco. De Mensa all'isola che à nome Carbonarola v millara per greco [...]. De la dicta a Carmaniare Carbonarola a Bera xx millara per greco ver tramontana. De Bera ad Aquila xl millara per greco [...]. De Aquila a lo Capo xx millara per greco ver levante paoco. Del Capo a Susanna xxv millara [...]. De Susanna x millara per quella medesima starea sopradicta [...]. De Carmanzare al castello de Cartadenia x millara per quella via vedesma [...]. De la dicta Cartadenia a porto Magno xx millara per greco ver levante un poco [...]. De porto Magno a capo de Pali à xx millara per greco*». (Ivi, pp. 6 sgg.).

53. «*De Capo de Pali a la Formentiera clxxx millara per greco [...]. De lo dicto capo de la Mola all'isola de Sam Piero ccccl millara per levante ver lo greco quarta*». (Ivi, pp. 82 sg.).

54. «*De la dicta isola de Sam Piero a Barzellona cccclx millara entre ponente a maestro*». (Ivi, p. 96).

55. Ivi, pp. 98 sgg.

56. Ivi, p. 99.

57. Ibidem.

58. Ivi, p. 104.

59. Ivi, p. 107.

60. Ivi, p. 110.

1. Ibidem.

62. Il tragitto da Ustica a Milazzo e tra Ustica e Policastro risulta essere identico per distanza e direzione, il che è ovviamente errato. E se anche non fosse la semplice osservazione su una carta geografica a mostrarcelo, abbiamo a disposizione il portolano di Grazia Pauli che omette il tratto Ustica-Milazzo, confermando per quello tra Ustica e Policastro tutti i dati presenti nel *Compasso* (cfr. *Il portolano di Grazia Pauli* cit., p. 109).

63. Riportiamo anche le citazioni di Ustica nel portolano che segue, cronologicamente, il *Compasso*, per notarne le somiglianze e le divergenze. Come si vede, qui Ustica è chiamata anche «*Anticha*»: «*E de la lena d'Eri [Aleria](a) Anticha isola à miglia ccccx per iscelocho di ver mezzodi pocho*». «*E da Palermo a Ustiga à miglia xl per tramontana di ver greco quarto di vento*». «*(E di Maretima a l'isola di Usticha à miglia lxxx intra greco e levante). E da l'isola d'Usticha a Santa Sovera à miglia cccxxx intra maestro e tramontana. E da Usticha a Gaetta*

à miglia ccxxx per tramontana di ver grecho quart di vento. E da Usticha a Panichastro [Policastro] à miglia ccxlv per grecho di ver tramontana quart di vento». «*E da Monte Santto [capo Monte Santu in Sardegna] a isola d'Ustiga à miglia...*». «*E di Chomino a Palermo à miglia cccxv per iscelocho di ver levante quarto di vento. E in chuela via trovi l'isola di Usticha di ver grecho miglia xxx. E la ditta isola è a rasso di Palermo miglia lx per tramontana*». «*Da Toraiò [Tavolaria] a l'isola d'Usticha à miglia ccccx per iscelocho di ver levante terzo ventto*». (Ivi, pp. 103, 106, 109, 126, 127, 128).

64. Si veda ad esempio quanto viene precisato a proposito dell'isola di Vulcano: «*En la dicta isola de Bulcano è bono porto, et à denanti sé una isolec-ta, che à nome Bolcanino, et à entrata lo dicto porto da ver lo ponente, e enter Bolcano e Bolcanino. E se venissi a lo dicto porto estrengite de ver Bolcano*». (*Compasso* cit. p. 110).

65. Ci pare così di poter confermare quanto scritto dal Trasselli: «*Nel sec. XIV un brevissimo cenno del Boccaccio alla fine della novella del Gerbino (giorn. IV, nov. 4) fa capire che l'isola era abbastanza nota ai marinai napoletani e non era del tutto fuori delle rotte comunemente battute dai naviganti: il Boccaccio la dice 'a Trapani dirimpetto', come è realmente sulla rotta Napoli-Trapani*» (C. TRASELLI, *Il popolamento* cit., p. 13).

66. Cfr. R. FEDI cit., p. 51.