

Il tema di questo saggio è l'importanza del ruolo svolto dalle isole nel garantire la comunicazione tra le due sponde opposte dell'Adriatico nei primi secoli dell'età moderna. Le fonti utilizzate sono state per lo più i manuali di carattere geografico. La complessità del tema proposto sarà esaminata sotto diversi punti di vista, primo fra tutti, certamente per importanza, quello della navigabilità.

---

## L'IMPORTANZA DELLE ISOLE ADRIATICHE PER LA COMUNICAZIONE TRA LE DUE SPONDE NELL'ETÀ MODERNA

Nei primi secoli dell'epoca Moderna, il Mare Adriatico, grazie alla sua posizione geografica, è stato un tramite comunicativo molto importante tra l'Europa Centrale e il Mediterraneo orientale. In ciò hanno influito certamente le caratteristiche marittimo-idrografiche delle sue sponde.

La costa occidentale dell'Adriatico per lo più non è ricca d'insenature e di isole presentando, oltretutto, solo piccole profondità lungo la costa. La costa orientale abbonda invece di valli, golfi, porti, e di isole che spesso offrono rifugio ai marinai in caso di maltempo. Mentre i manuali di navigazione confermano la possibile navigabilità dell'Adriatico orientale per tutto l'anno e in tutte e due le direzioni, la navigazione lungo la costa occidentale è invece raccomandata soltanto nei mesi estivi e nella direzione Nordovest-Sudest, cioè verso l'uscita dell'Adriatico.<sup>1</sup>

In tal senso in genere si è data sempre una certa priorità alla sua costa orientale dell'Adriatico; già da quanto è possibile presumere dall'esistenza di studi idrografici sul tema, risulta evidente come l'importanza della comunicazione via mare tra le due sponde non possa essere messa in discussione, rispondendo, evidentemente, a ragioni di pura necessità. L'esistenza di un potente centro marittimo europeo nell'Adriatico occidentale, come lo fu la Repubblica di Venezia, sottolinea ulteriormente una tale necessità.

---

<sup>1</sup> GIACOMO MARIENI, *Portolano del mare Adriatico*, Milano, L'Istituto geografico militare, 1830, p. 12.

Nel collegamento tra le due coste dell'Adriatico, sia per interesse puramente marittimo che per motivi di più ampia natura come quelli geostrategici, economici e culturali, le isole adriatiche hanno avuto un ruolo abbastanza importante. Questa loro importanza dipese da molti fattori, quali, ad esempio, la posizione nel mare Adriatico, la grandezza, la distanza dalla terraferma, l'appartenenza politica, la geomorfologia delle coste (dimensioni e sinuosità, *in primis*), le risorse economiche e naturali. In linea generale la complessità di tali fattori era tale che, in diversi momenti storici e sotto diversi punti di vista, ne prevaleva sempre uno diverso dall'altro. È anzitutto necessario sottolineare che l'analisi proposta va affrontata partendo da una prospettiva storica, che rispetti, cioè, quelle che furono le prerogative dell'epoca in esame. Alcune isole e isolotti, naturali o artificiali che fossero, oggi non esistono più. Citiamo solo alcuni esempi: Caorle (nell'Adriatico occidentale), Rovigno, Zara, e Traù (nell'Adriatico orientale).

Da questo punto di vista, la questione si fa certamente più complicata.

In questo saggio non si pretende di analizzare tutti i suddetti fattori dal momento che un lavoro del genere richiederebbe un tempo e uno spazio che esulano dalle nostre possibilità. Per questo motivo ci limiteremo ad un'osservazione scrupolosa della navigabilità delle isole adriatiche nell'età moderna, fattore, questo, che forse potrebbe esser considerato come il più complesso tra tutti.

### Isolarii

In età moderna, la maggior parte delle isole adriatiche appartenevano alla Repubblica di Venezia che in tal modo si assicurò il monopolio della rotta di navigazione longitudinale dell'Adriatico verso oriente. Le autorità della Repubblica di Venezia si resero conto presto dell'importanza che queste isole avrebbero costituito per la sua prosperità e sopravvivenza. Nell'età di maggior sviluppo del suo potere marittimo, Venezia vantava il dominio di numerose isole, sia negli arcipelaghi nel Mar Egeo e Ionio, sia nel Mar Adriatico, il che non poteva non essere di palese omaggio alla potenza della stessa Repubblica. Con questo stesso intento, Cristoforo Buondelmonti scrisse a Venezia nel 1420 un'opera intitolata *Insulae Arcipelagi*, con allegate le illustrazioni delle isole veneziane.<sup>2</sup> L'opera di Buondelmonti fece da apripista per la pubblicazione di un nuovo genere letterario di libri di viaggio, gli *Isolarii*, di cui Venezia rimarrà, per i successivi tre secoli, l'indiscusso maggior centro di produzione.

-----  
<sup>2</sup> MIRKO MARKOVIĆ, *Descriptio Croatiae*, Zagreb, Naprijed, 1993, p. 118.

A differenza dei Portolani, semplici guide nautiche in grado di fornire le migliori istruzioni per la navigazione da un porto all'altro, gli Isolarii avevano anzitutto un ruolo educativo. Oltre a rappresentazioni cartografiche con allegate informazioni nautiche, corografiche e topografiche delle isole, negli Isolarii si raccoglievano descrizioni testuali di ordine anzitutto geografico, politico ed economico ma anche umanistico e folkloristico.

L'invenzione della stampa verso la metà del Quattrocento ebbe un gran merito nel garantire loro una certa popolarità. Il primo isolario, degno di essere considerato tale, è l'omonima opera dello scrittore e cartografo Benedetto Bordone, pubblicata a Venezia nel 1528. Nel suo *Isolario*, oltre alle isole venete descritte anche negli isolari fino allora esistenti, viene dato spazio anche alle 14 isole adriatiche, con dieci loro rappresentazioni cartografiche.<sup>3</sup> Tuttavia, a causa dell'allora scarsa conoscenza di queste isole, le linee costiere disegnate come archi concavi ininterrotti, non sono veritiere.

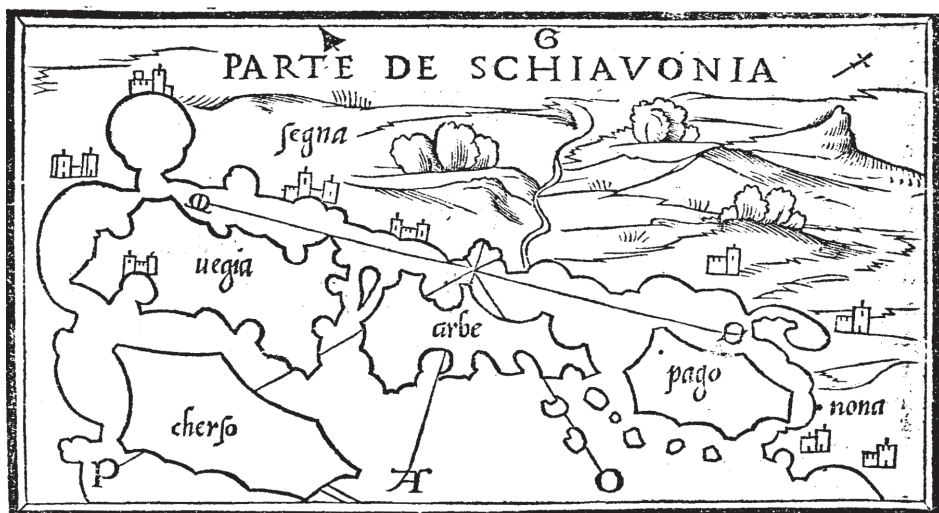


Fig. 1: Isole del Quarnero (Bordone, *Isolario*, 1547)

<sup>3</sup> Le isole descritte, o quantomeno menzionate, sono le seguenti: *Vegia* (In croato: Krk), *Arbe* (Rab), *Cherso* (Cres), *Oscero* (Lošinj), *Pago* (Pag), *Trau* (Trogir), *Braccia* (Brač), *Liezena* (Hvar), *Lissa* (Vis), *Pellegosa* (Palagruža), *Curciola* (Korčula), *Augusta* (Lastovo), *Melena* (Mljet) e *Saseno* (Sezan). Le isole adriatiche sono presentate in dieci rappresentazioni cartografiche, di cui quattro si riferiscono alle isole di Venezia. BENEDETTO BORDONE, *Isolario nel qual si ragiona di tutte l'isole del mondo*, Venezia, Federicus Toresanus, 1547, pp. 29v-33v.

L'opera di Bordone è un isolario per eccellenza in quanto la descrizione di queste isole è limitata a ciò che di loro si conosceva. L'autore scelse di raccogliere nel suo testo solo le isole più importanti che, in virtù della loro grandezza e posizione, rappresentavano un potenziale economico e geopolitico da non trascurare. Quanto detto viene confermato dalla presentazione dell'isola di Traù che, se da una parte è senza dubbio una delle più piccole tra le isole dell'Adriatico, dall'altra era però tra le più popolate e la più grande città insulare.

Con l'andar del tempo, le descrizioni raccolte negli Isolari ne hanno sovrastato il significato etimologico in quanto, seguendo l'interesse del pubblico, oltre alle isole, venne dato spazio anche alla descrizione di tratti di costa continentale. Ciò avvenne prevalentemente nella seconda metà del Cinquecento, periodo in cui negli isolari, anziché incisioni in legno comparvero le prime incisioni in rame per il semplice motivo che, a differenza del legno, il rame dava la possibilità di incisioni molto più sottili e dettagliate. Come caposcuola di questa seconda serie di Isolari potremmo considerare Giovanni Francesco Camocio, autore dell'isolario intitolato *Isole famose, Fortezze e Terre marittime*, per la prima volta pubblicato a Venezia nel 1570-71. Nelle tavole del suo isolario, Camocio introduce una novità rispetto al passato: nei cartigli vengono riportati estratti di testo in cui si descrivono l'isola o la zona costiera rappresentate nell'illustrazione.<sup>4</sup> L'opera di Camocio ebbe un grande successo anche e soprattutto per aver rappresentato alcune scene belliche della guerra di Cipro.

Le isole adriatiche, ma anche intere porzioni della costa adriatica, vengono raffigurate anche nelle opere di altri autori, come Simone Pinargenti, Angelo degli Oddi, Giacomo Franco, e Giuseppe Rosaccio.<sup>5</sup> Rosaccio fece un ulteriore passo avanti per l'evoluzione di questo insolito genere letterario: nel suo isolario, intitolato *Viaggio da Venetia a Costantinopoli*, l'innovazione non stette tanto nelle rappresentazioni cartografiche bensì nei testi descrittivi delle isole, sia per la quantità delle informazioni raccolte sia per la loro qualità narrativa. Rispetto all'isolario di Camocio, aumenta dunque

<sup>4</sup> Nella parte dell'isolario relativa all'Adriatico orientale, sono riportate 28 raffigurazioni di cui solo quattro relative ad isole o a loro porzioni. In particolare le isole rappresentate sono: Ossero, Traù, Isola di Lesina, Città di Lesina, e Curzola. La maggioranza delle altre dipingono i movimenti dei soldati per terraferma durante la guerra di Cipro.

<sup>5</sup> MITHAD KOZLIČIĆ, *Monumenta cartographica maris Adriatici Croatici. Kartografski spomenici hrvatskog Jadrana*, Zagreb, Antun Gustav Matoš, 1995, passim.



Fig. 2: Isola d'Arbe (Coronelli, *Mari, Golfi, Isole, Spiagge,...*, 1694)

il numero delle rappresentazioni insulari.<sup>6</sup> Da Rosaccio, alla fine del XVII secolo, negli isolari pubblicati non si ebbero ulteriori progressi nella qualità sia delle informazioni raccolte che delle rappresentazioni cartografiche. Con il veneto Vincenzo Maria Coronelli, il genere letterario, geografico e didattico degli isolari raggiunse il suo massimo splendore. Grazie alla posizione sociale raggiunta nella Serenissima e al titolo di “cartografo della Repubblica”, Coronelli venne in possesso di informazioni e carte segrete conservate negli archivi a Venezia. Grazie a queste informazioni, Coronelli fu in grado di pubblicare un isolario e delle carte nautiche di grande qualità. Degni di considerazione sono le minuziose raffigurazioni di isole e zone costiere, basate per lo più sull'esatta misurazione dei terreni, raccolte in

<sup>6</sup> Vi sono ben undici rappresentazioni delle isole adriatiche: le isole di Venezia, Caorle, Rovigno, Ossero, Pago, Arbe, Zara, Traù, Lesina, Tremiti, e Curzola. Nella restante parte dell'isolario, cioè quella relativa a regioni al di fuori del mar Adriatico, si ha un maggior numero di rappresentazioni insulari di riflesso ai maggiori possedimenti veneti insulari nel Mar Egeo e Ionio nel Cinquecento.

*Mari, Golfi, Isole, Spiagge...*, il cosiddetto “piccolo” isolario,<sup>7</sup> in cui l'autore raccoglie anche una settantina di rappresentazioni e alcune carte nautiche di maggiori dimensioni dell'Adriatico orientale.

Dopo Coronelli, l'interesse per gli isolari man mano scomparve. Ciononostante gli isolari sono rimasti fonti di prima qualità per un'analisi attenta e accurata della storia delle isole adriatiche. Molte delle informazioni che riferiremo anche nel seguito di questo contributo sono state attinte direttamente dalla minuziosa consultazione di diversi isolari.

### Navigazione

Quello della navigabilità è senza dubbio un elemento fondamentale da prendere in considerazione nello studio dell'importanza che, in passato, le isole adriatiche hanno svolto nella mediazione comunicativa tra le due sponde dell'Adriatico. Il suo carattere non può essere preso in esame in modo non ambiguo. Possiamo prendere in considerazione il fattore navigabilità sotto diversi aspetti. Uno di questi, senza dubbio quello maggiormente approfondito in letteratura, è la disposizione insulare di valli e porti in cui le navi potevano trovare rifugio in caso di maltempo, rendendo così la navigazione in qualche modo sicura anche nelle peggiori condizioni atmosferiche. Da questo punto di vista è ovvio che verranno prese in considerazione in primo luogo le isole di maggiori dimensioni, nonché quelle più vicine alla costa o con maggior estensione in senso longitudinale.

Non si dimentichi, a tal proposito, che la stessa Città di Venezia, grande punto di attracco per numerosissimi viaggi mercantili, fu costruita su isole lagunari, le cui caratteristiche morfologiche e marittimo-strategiche le permisero di crescere a tal punto da primeggiare nella navigazione mercantile del bacino mediterraneo dal quattordicesimo fino al sedicesimo secolo. Sarebbe troppo difficile analizzare, in questo contesto, quanto l'origine insulo-lagunare abbia contribuito allo sviluppo mercantile della Serenissima: ci limitiamo solo ad accennare brevemente al fattore protettivo senz'altro svolto dal prolungato lido di Venezia nei confronti dell'intero ambiente lagunare, lido che i vari autori di isolari non limitavano solo a quello attual-

-----

<sup>7</sup> Quest'opera è nota sotto il nome di piccolo isolario per distinguerla dall'opera intitolata *Isolario* che fa parte integrante dell'*Atlante veneto*, fornito di carte nautiche più grandi, ma anche di vedute e prospettive simili o uguali a quelle contenute in *Mari, Golfi, Isole, Spiagge,.....*, cit.

mente conosciuto, lungo circa undici chilometri, ma estendevano, fino a comprendere tutte tutte quelle isole che separavano la laguna di Venezia dal mare Adriatico, o Lido di Iesolo e Lido del Cavallino a nord, nonché la Pellestrina a sud del Lido di Venezia.<sup>8</sup>



Fig. 3: La rotta di navigazione principale dell'Adriatico nell'evo moderno

<sup>8</sup> «Et questo lito, in lunghezza, si stende, miglia trentacinque, & ha quasi forma di arco, & in cinque parti è aperto, & ciaschedun di queste aperture, ha uno porto, alla città accomodato, si per intrar de nauigli minuti, come anchora, per tenir detta lacume di acqua ripieno. Et fra tutte queste aperture, una venn'è nominata hora, duo Castella, la quale è porto per nauì & galee, & altri legni grossi. [...] Et il primo porto: pigliando il principio da quella parte del litto che à tramontana mira tre porti e nominato, l'altro, che à questo verso ostro, siegue, lito maggiore, si dice, al qual, siegue santo Erasmo, dopo, le doi castella, sopra dette, da quali Malamocco, per miglia cinque si g'allontana». BENEDETTO BORDONE, *Isolario*, cit., p. 27r.

Partendo da Venezia le navi erano prevalentemente dirette verso la costa occidentale dell'Istria dove, sorprese da venti sciroccali e dal levante, potevano mettersi al sicuro presso l'isola di Caorle.<sup>9</sup> Una volta raggiunta la costa istriana, le navi la costeggiavano fino a raggiungere la punta di Premantura dove ha inizio il Golfo del Quarnero. In questo tratto di navigazione l'unica isola di grandezza tale da poter offrire un porto d'attracco era Veli Brijun, i cui porti, vista la vicinanza di Pola, anche se di qualità, erano d'importanza secondaria.

Nel Golfo di Quarnero ci sono le isole più grandi dell'Adriatico, l'isola di Veglia e di Cherso, che però non erano in genere prese in considerazione dalle navi dirette verso l'Adriatico meridionale, dal momento che erano fuori la rotta principale. Ma il Quarnero rappresenta, per via degli impeti della bora, anche una delle zone più perigliose dell'Adriatico e proprio per questo i marinai erano soliti attraversare questo golfo il più presto possibile.<sup>10</sup> La rotta principale seguiva a questo punto verso le isole di Nia, Sansego e Lussino. In queste acque, a ovest da Lussino, le navi di maggiori dimensioni potevano trovare degli ottimi porti d'attracco come ad esempio Artatore (*Artaturi*), Cicala (*Zigala*) e Lussinpiccolo (*val d'Agosta*). In caso di forti venti meridionali, nel periodo in cui lo stretto d'Ossero era ancora praticabile, le navi potevano passare o stretto e poi fermarsi nel porto di San Nicolò di Punta di Croce nella regione orientale di Lussino.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Nel 1534 sorpreso dal vento di levante Ramberti dovette attendere sei giorni prima di proseguire il suo viaggio. BENEDETTO RAMBERTI, *Delle cose de Turchi. Libri tre. Delli quali si describe nel primo il viaggio da Venetia a Costantinopoli, con gli nomi de luoghi antichi et moderni. Nel secondo la Porta, cioe la corte de Soltan Soleymano, Signor de Turchi. Nel terzo et ultimo il modo del reggere il stato et Imperio suo*, Venezia, in casa di maestro Bernardin Milanese, 1541, p. 2v.

<sup>10</sup> Etimologicamente il nome Quarnero, secondo il geografo Vincenzo Maria Coronelli, deriva dalla parola *carneficie* o *carneficina* che significa 'strage' o 'massacro'. VINCENZO MARIA CORONELLI, *Mari, Golfi, Isole, Spiagge, Porti, Citta, Fortezze, Ed altri Luoghi Dell'Istria, Quarner, Dalmazia Albania Epiro, e Livadia, Delineati, e Descritti Dal P. Generale Coronelli*, Venezia, 1694, p. 8r.

<sup>11</sup> BENEDETTO RAMBERTI, *Delle cose de Turchi*, cit., p. 3r. Per motivi di concorrenza alla politica economica della Serenissima, nel Cinquecento, lo stretto d'Ossero rimase in stato d'abbandono per lungo tempo. Il Consiglio maggiore del comune d'Ossero, nel 1533, decretò che, per motivi di sicurezza nautica erano necessari lavori di manutenzione dello stretto alfine di allargarlo e approfondirlo. NIKOLA STRAŽIČIĆ, *Otok Cres. Prilog poznavanju geografije naših otoka*, in «Otočki ljetopis Cres - Lošinj», 4 (1981), pp. 133-134. Che nel Seicento lo stretto non sia stato navigabile per navi di più grandi dimensioni, lo testimoniano numerosi viaggiatori nei loro diari di viaggio. ANTONIO BENETTI,

Di seguito, fino alla città di Zara, le isole si estendevano in due o tre file, rendendo possibile la navigazione con qualsiasi vento. Importanti porti erano quelli delle isole di San Pietro di Nembi cioè Ilovik, Selve, Premuda e Lubi. L'isola di Pago, nonostante l'abbondanza di valli e porti, e nonostante la sua importanza economica, era fuori della rotta principale di navigazione. Tra i dintorni di Zara si menzionava spesso il porto di S. Eufemia (*P. Lantana*) che è valle Sutomišćica nell'Isola d'Ugliano, dove spesso alloggiavano i magistrati veneti durante i loro viaggi.<sup>12</sup>

Le acque circostanti gli arcipelaghi di Zara e Sebenico non erano tanto pericolose, almeno fino al capo di Planca, ma era comunque necessario navigare vicino alle isole. Giacomo Marieni, autore del noto *Portolano del mare Adriatico*, consiglia i naviganti sorpresi dalla bora in queste acque, qualora non fossero riusciti a trovare altro rifugio in porti più vicini, di approdare nella rada di Manfredonia riparati dal monte Gargano nella costa occidentale dell'Adriatico.<sup>13</sup>

A seconda della propria rotta di navigazione, erano possibili più o meno ampie deviazioni dalla rotta di navigazione principale. Il più delle volte si navigava tra l'isola di Solta e Brazza passando per lo stretto di Splitska Vrata diretti verso l'Isola di Lesina. La rotta dall'isola di Brazza verso la terraferma non è mai stata rilevante perché il tratto di costa a sud dell'Almissa è rimasto di proprietà dell'impero ottomano fino alla guerra di Morea. Una delle isole più importanti dell'Adriatico è senza dubbio l'isola di Lesina. Infatti, con i suoi 299 chilometri quadrati, è la quarta isola di maggior estensione del mar Adriatico, al tempo considerata dai cartografi come la più grande<sup>14</sup> probabilmente perché ingannati dalla sua lunghezza che, di ben sessantotto chilome-

-----

*Viaggi a Costantinopoli di Gio. Battista Donado senator veneto Spedito Bailo alla Porta Ottomana l'Anno 1680. sua dimora, e ritorno in Patria nel 1684. / Osservati col raccolto delle piu curiose Notitie dal fu Dottor Antonio Benetti, Venezia E dati in luce dal Dottor Francesco Maria Pazzaglia, 1688, pp. 35-37; MICHELE BENVENGA, Viaggio di Levante con la descrizione di Costantinopoli e d'ogni altro accidente, Bologna, Giacomo Monti, 1688, pp. 29-30.*

<sup>12</sup> ANTONIO BENETTI, *Viaggi a Costantinopoli*, cit. a pp. 40-41; MICHELE BENVENGA, *Viaggio di Levante*, cit., p. 30.

<sup>13</sup> GIACOMO MARIENI, *Portolano del mare Adriatico*, cit., p. 12.

<sup>14</sup> Camocio le attribuì ben 60 miglia in lunghezza e 25 in larghezza. La sua maggior larghezza non raggiunge in realtà nemmeno gli undici chilometri, o 6-7 miglia piccole. GIOAN FRANCESCO CAMOCIO, *Isole famose, Fortezze e Terre marittime sottoposte alla Serenissima Signoria di Venetia, ad altri principi Christiani, et al Signor Turco*, Venezia, 1571, p 15.

tri la rende di certo non solo la più lunga di tutte ma anche quella con maggior sviluppo costiero, pari a circa 269 chilometri grazie alle sua sinuosità. Grazie a queste sue caratteristiche morfologiche, nonché alla sua posizione geograficamente strategica, il porto della sua città omonima fu il principale porto di guerra della Serenissima fino alla seconda metà del diciottesimo secolo.<sup>15</sup> I porti di Cittavecchia e Gelsa, due porti più a nord dell'isola di Lesina, non raggiunsero mai il prestigio di Lesina nonostante la loro ampiezza e capacità. Altri porti importanti indicati dai portolani sono quelli dell'isola di Torcola, più a sud di Lesina, molto frequentati dalle navi dell'epoca.<sup>16</sup>

La rotta poi seguiva verso l'isola di Curzola e lungo la costa della Repubblica di Ragusa. Nella maggior parte dei casi tra le ultime isole più rilevanti dell'Adriatico si ricordano le isole di Lagosta e Meleda, entrambe con molti porti a disposizione di naviganti<sup>17</sup>, gli ultimi che si possano trovare prima di raggiungere Corfù.

I porti delle suddette isole servivano anche in caso di rotte di navigazione trasversali, e in particolare alla Repubblica di Ragusa che era in stretti rapporti mercantili con la Puglia e il sud d'Italia (Trani, Molfetta, Bari solo per fare alcuni esempi). La rotta più spesso utilizzata dalle navi ragusee per arrivare in Puglia si congiungeva con quella che univa l'Adriatico orientale con l'isola di Lesina, Lissa, e le isole di Pelagosa e Tremiti fino a raggiungere l'Adriatico occidentale, rotta di cui esistono testimonianze risalenti persino al mondo antico e, in particolare, al mito di Diomede. Tra le poche ad essere vicino alla costa italiana, le isole di Tremiti furono da sempre isolotti di grande importanza geostrategica. Nei primi secoli dell'età moderna le Tremiti erano abitati dai Lateranensi. Restaurata l'abbazia e la fortezza dell'isola di San Nicolò, i frati avevano il dovere di avvertire gli abitanti dalla vicina costa italiana in

-----

<sup>15</sup> «Ha un porto sicurissimo, e capacissimo d'ogni armata, è libero, e sicuro d'ogni vento, fuor che da garbino». GIUSEPPE ROSACCIO, *Viaggio da Venetia a Costantinopoli*, appresso Giacomo Franco, Venezia, 1598, p. 17v.

<sup>16</sup> ŽARKO MULJACIĆ, *Naša obala u najstarijim talijanskim portulanima*, in «Pomorski Zbornik», IX (1971), pp. 131-153.

<sup>17</sup> VINCENZO MARIA, CORONELLI, *Mari, Golfi, Isole, Spiagge...*, cit., p. 94. In queste due isole Coronelli conta in tutto 11 porti: cinque in Lagosta *Porto di Rosso*, *S. Pietro*, *Orto*, *Marciera* e *Porto Chiave* (in croato: Skrivena luka, Uble, Mali Lago, Mrčara i Zaklopatica), e altri sei nell'isola di Meleda: *Saplunara*, *Camara*, *Prosciura*, *Sovra*, *Krisgizi* e *Porto Palazzo* (in croato: Saplunara, Okuklje, Prožurska luka, Sobra, Križice i Polače).

caso di minaccia pirata. Fu così che nel 1567 riuscirono a difendere l'isola e il complesso da un'intera flotta ottomana di circa 300 galee.<sup>18</sup>

Quella delle isole Tremiti non fu però l'unica tra le rotte trasversali ad unire le due rive opposte dell'Adriatico. Tutte le isole dalmate erano, infatti, in stretto rapporto sia con Venezia, sia con altre città italiane, *in primis* con Ancona e Pescara. Tuttavia le tante isole escluse dai flussi di traffico principali non potevano di certo superare per importanza quelle riservate al traffico mercantile locale.

Le isole di minor grandezza non avevano la possibilità di offrire riparo alle navi, potevano però far d'ancoraggio con altre isole o con la costa vicina. Un esempio ci è offerto da alcune città dell'Adriatico. Le città di Traù e di Zara i cui nuclei urbani furono costruiti su delle isole, formano i loro porti con la costa vicina. D'altra parte, le città di Rovigno e di Ragusa, sono un esempio della situazione opposta, in cui, cioè, è il presidio urbano a poggiare sul continente: il porto di Santa Caterina è formato dall'omonima isola con la città di Rovigno, mentre il Vecchio Porto di Ragusa è chiuso da Ragusa e la vicina isola di Lacroma. Un esempio di punto di ancoraggio per navi formato da più isole si può trovare vicino all'isola di Curzola. Nella parte nord-orientale del Canale di Sabbioncello, invece, si trova il porto di San Massimo formato dall'omonimo isolotto e dagli scogli di Vela e Mala Stupa nella parte settentrionale.<sup>19</sup>

Piccole isole e scogli servivano per lo più come punti d'orientamento per la navigazione, come lo scoglio di San Nicolò vicino a Parenzo, oppure rappresentavano dei veri e propri ostacoli alla rotta di navigazione fino a poter essere causa di naufragio. Già nel 1403, ad esempio, nella parte nord-occidentale dello scoglio di San Nicolò fu costruito un faro, oggi tra i più vecchi nell'Adriatico, simile a una torre, alta quindici metri, sulla cui cima i monaci di notte bruciavano legna per aiutare nell'orientamento marittimo i naviganti che volevano entrare nel porto di Parenzo oppure le navi dirette

-----  
<sup>18</sup> OSVALDO BALDACCI, *Ricerche geografiche sulle isole Tremiti*, in «Bollettino della società geografica italiana», XC (1953), pp. 341-410.

<sup>19</sup> PORTOLANO (II), [s.n.], *Nel qual si dichiara minvtamente del sito di tvtti i porti, quali sono da Venetia in Leuante, & in Ponente: & d'altre cose utilissime, et necessarie à i Nauiganti*, Venetia, appresso Lucio Spineda, 1612, p. 4v.

a Venezia.<sup>20</sup> Lo scoglio di San Giovanni in pelago e l'omonima secca, invece, erano di avvertimento per i naviganti al fine di evitare il naufragio. Dello scoglio ebbero cura molti portolani dei primi secoli dell'evo moderno, misurandone direzione e distanza rispetto alla città di Venezia.<sup>21</sup> Entrambe le isole si trovano presso le città istriane Parenzo e Rovigno che, per la loro importanza, furono considerate porti di Venezia, dal momento che qui s'imbarcavano i capitani di marina che dirigevano le navi fino ai porti di Venezia.

Un po' avanti lungo la rotta di navigazione principale si trovava un altro ostacolo molto pericoloso per i marinai, di un gruppo di scogli e secche, un insieme di isolette proprio dirimpetto ai marinai che si accingevano ad oltrepassare il golfo del Quarnero. Gli scogli suddetti, più spesso menzionati nelle fonti come isole Promontori o Polmontore, sono Fenoliga, Porer, secca Fenoliga e Veliki Balun. La loro pericolosità fu tale che non vi fu in età moderna una carta nautica che non li menzionasse.<sup>22</sup> Tuttavia le fonti non concordano per quanto concerne il loro numero; se da un lato i manuali parlano di quattro isolotti,<sup>23</sup> i portolani ne menzionano due con delle secche intorno.<sup>24</sup>

Un discorso a parte merita la rappresentazione grafica delle isole nelle diverse fonti esaminate. In documenti d'archivio dei primi secoli dell'Evo

-----

<sup>20</sup> JOSIP JURČIĆ, *Uspostava objekata za sigurnost plovidbe na istočnoj obali Jadranskog mora do 1875. godine*, in «Pomorski zbornik», XXVI (1988), p. 474; DARIO ALBERI, *Istria. Storia, arte, cultura*, Trieste, Lint, 2006, p. 1312.

<sup>21</sup> *Venetia con S. Giouanni in pelago entro leuante, & sirocco miglia 100. [...] PORTOLANO* (II), [s.n.], cit., p. 1r.

<sup>22</sup> LUCIANO LAGO - CLAUDIO ROSSIT, *Descriptio Histriae. La penisola istriana in alcuni momenti significativi della sua tradizione cartografica sino a tutto il secolo XVIII*, in «Collana degli atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno», 5 (1981), Trieste, Lint, passim.

<sup>23</sup> «E più uerso leuante ritrouasi l'isola di Santa Maria de gratia, e le promontore in numero quattro, e le Merlare». GIUSEPPE ROSACCIO, *Viaggio da Venetia a Costantinopoli*, cit., p. 8r.

<sup>24</sup> «Et più oltre per staria circa miglia cinque è vn capo con do scogli, et sono chiamati i detti scogli Polmontore, et guardasi i detti scogli a greco, et a garbin co 'l capo, et facendoti a sapere che dentro 'l capo è la Polmontora grande, et è secco, per barche son bone, tu dei lasciare il detto scoglio dalla banda della staria accostandoti al detto scoglio a mezzo prouese et anderai neto per pie 12 d'acqua sapendo che dentro'l scoglio grande e piccolo è secco». *PORTOLANO* (II), [s.n.], cit., p. 1v-2r. «Discosto dallo scoglio piccolo resta vna secca di piedi cinque d'acqua: per il che volendo passare di fuori tra essa, & detto scoglio piccolo, è necessario accostarsi allo Scoglio». BARTOLOMEO CRESCENZIO, *Nautica mediterranea di Bartolomeo Crescentio Romano... Et con un Portolano di tutti i posti da stantiar vascelli co i loghi pericolosi di tutto il Mare Mediterraneo*, Roma, appresso Bartolomeo Bonfadino, 1602, pp. 40-41.

moderno alcune isole sono rappresentate intenzionalmente in forma scorretta, congiunte tra loro o in collegamento diretto con la terraferma. Le isole di Pasman e Ugliano vengono disegnate come separate da uno stretto di circa una decina di metri, il che potrebbe giustificarsi con una percezione visiva erronea delle stesse. L'isola di Puntadura a nord di Zara, veniva invece rappresentata come un capo di terra, distante però più di 450 metri dal litorale, probabilmente allo scopo di raccomandare ai naviganti di non utilizzare lo stretto tra l'isola e la terraferma in quanto poco o nulla navigabile vista la scarsa profondità delle acque, pari a solo alcuni piedi. Dalla percezione e rappresentazione incorretta di quest'isola deriva anche il significato etimologico del suo nome in quanto la parola 'punta' vuol dire proprio "piccola estremità costiera".

### Aspetti economici e culturali

Appartenendo alla Repubblica di Venezia la politica economica della maggior parte delle isole adriatiche era soggetta a quella della Serenissima. Per ragioni di spazio, abbiamo volutamente evitato qualsiasi riferimento diretto alle isole veneziane. Gli isolani dell'Adriatico orientale si occupavano per lo più di agricoltura, allevamento di bestiame, pesca, commercio marittimo e costruzione navale. In linea generale quasi tutte le isole scarseggiavano in grano. I libri di viaggio ne mettono invece in risalto la produzione di vino, olio, fichi secchi e prodotti agroalimentari spesso esportati anche a Venezia o in mercati più lontani, aldilà dell'Adriatico, ma sempre con il permesso dell'autorità veneta oppure mediante attività di contrabbando rischiando però di perdere, oltre alla merce, anche la propria libertà.

Per la Serenissima, l'isola di Pago era di massima importanza, grazie alla sua produzione del sale che era di gran lunga superiore a quelle di saline di Pirano e Zante. Venezia aveva il monopolio mercantile del sale e lo controllava con la maggior accortezza possibile perché era il prodotto di scambio principale con l'Impero Ottomano. La vicinanza ai territori continentali asburgici lustrava Pago di un'ulteriore importanza strategica, in special modo per la questione uscocca a partire dalla fine del sedicesimo secolo fino al secondo decennio del '600 quando scoppiò la guerra.

Per quanto riguarda l'allevamento, nelle isole adriatiche (Cherso, Arbe e Brazza, soprattutto) prevaleva quello di animali di piccola taglia. Giuseppe Rosaccio, geografo e scrittore friulano del '500 e '600, riferisce che sono

circa 150.000 le pecore che pascolano nelle isole di Cherso e Ossero.<sup>25</sup> Di numero di poco inferiore furono certamente le pecore dell'isola di Arbe: lo scrittore ed editore veneto Vincenzo Formaleoni, racconta di una notte di gelo in cui ad Arbe morirono circa 12.000 pecore.<sup>26</sup>

Strettamente correlata all'allevamento di ovini, la produzione isolana di lana e formaggio spesso era tale da favorirne l'esportazione a Venezia e in molte altre città al di là dell'Adriatico. Fonti storiche accennano all'allevamento di una razza particolare di cavalli di piccola statura sull'isola di Veglia. Questa informazione a prima vista sembra più una curiosità dei libri di viaggio che il fonte del profitto rilevante del comune, ma lo smentisce Formaleoni portando il dato che di questi cavalli il comune di Veglia «ne ritrae un gran profitto».<sup>27</sup>

Ma le isole dell'Adriatico orientale sono state rinomate anche e soprattutto per la pesca in cui primeggiarono le isole di Lesina e Lissa, per quanto riguardava la pesca delle sardelle,<sup>28</sup> mentre quella del tonno fu praticata in particolare nelle isole di Quarnero, Pago e Arbe, dove a questo genere di pesca si deve anche il nome di uno scoglio.<sup>29</sup>

Tra gli altri prodotti delle opposte sponde dell'Adriatico Venezia mostrava grande interesse per il legno, materia prima necessaria per le costruzioni navali del proprio arsenale. I boschi dell'isola di Cherso e Ossero erano pertanto presi in seria considerazione dalla Serenissima e l'Ufficio del Provveditore esercitava uno stretto controllo sul patrimonio boschivo di Istria, Isole del Quarnero e Dalmazia.<sup>30</sup>

-----

<sup>25</sup> GIUSEPPE ROSACCIO, *Viaggio da Venetia a Costantinopoli*, cit., p. 9r.

<sup>26</sup> VINCENZO FORMALEONI, *Topografia veneta ovvero Descrizione dello Stato Veneto*, vol. I, Venezia, presso Giammaria Bassaglia, 1786, p. 114.

<sup>27</sup> VINCENZO FORMALEONI, *Topografia veneta*, cit., vol. I, p. 142. Che si trattasse di una quantità rilevante lo afferma nel suo libro, Pederin, riferendo di alcune centinaia di cavalli che ogni anno venivano trasportati dall'isola di Veglia ad Ancona, Venezia e altrove. IVAN PEDERIN, *Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409-1797)*, Dubrovnik, 1990, p. 184.

<sup>28</sup> Molti autori di libri di viaggio ci danno notizia della ricca pescagione dell'isola di Lissa accennando alla migliore qualità di sardelle pescate intorno. BENEDETTO BORDONE, *Isolario*, cit., p. 32v; GIUSEPPE ROSACCIO, *Viaggio da Venetia a Costantinopoli*, cit., pp. 17-18; «La pescagione di Lesina era più florida ne' tempi andati [...] e fu forse vero che provvedevasi l'Italia tutta, e buona parte del levante delle sardelle di questa, e della dipendente isola di Lissa». VINCENZO FORMALEONI, *Topografia veneta*, vol. 2, cit., p. 261.

<sup>29</sup> L'isolotto di San Giorgio (Sv. Juraj) lo troviamo nelle fonti sotto il nome di 'Scoglio dei tonni'. VINCENZO FORMALEONI, *Topografia veneta*, vol. I, cit., p. 136.

<sup>30</sup> IVAN PEDERIN, *Il registro dei boschi dell'Istria occidentale del 1541/42*, «Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno», XIV (1983-1984), pp. 153-170.

Una notevole importanza dal punto di vista economico non l'avevano soltanto le isole di maggiori dimensioni. La piccola isola di San Girolamo, ad esempio, era nota per i suoi giacimenti di pietra al pari delle isole Brioni e di altre isole rinomate nel campo. Alcune cave di pietra di San Girolamo hanno origini antiche, quelle risalenti all'età moderna ne hanno, invece, letteralmente cambiato la morfologia.<sup>31</sup> Le sue pietre vennero utilizzate per la costruzione di palazzi non soltanto a Venezia, ma anche ad Aquileia, Ravenna, e in altre città costiere italiane.

L'importanza delle isole adriatiche possiamo scorgerla anche accennando a personalità meritevoli per l'attività svolta nel favorire la cooperazione culturale tra le opposte sponde dell'Adriatico. Numerosi sono i personaggi illustri nati in queste isole. Tra questi basti ricordare Paolo Paladini, petrarchista dalmata nato a Lesina, che scrisse il suo *Canzoniere* nel 1496, Gian Francesco Biondi, uno dei primi creatori del romanzo italiano, poi il grande filosofo Francesco Patrizio originario di Cherso, Marco Antonio de Dominis, nato ad Arbe, arcivescovo, teologo e filosofo, e tanti altri ancora.

Anche in campo scientifico le opposte sponde adriatiche si distinsero per aver favorito l'attività di scrittori e ricercatori di storia naturale, come i settecentisti Donati e Alberto Fortis, che hanno compiuto diverse ricerche nelle isole dalmate.

Nelle poche pagine di questo contributo si è cercato di mettere in risalto alcuni dei tanti fattori che hanno dato, e tuttora danno, alle isole adriatiche l'importanza di fungere da vere e proprie opportunità di comunicazione tra le due sponde adriatiche. Non crediamo affatto di esser riusciti, in così poco spazio, ad illustrare quanto di più importante e interessante si possa dire in proposito ma, senza dubbio, si è cercato quantomeno di mettere in luce la complessità della questione insulare adriatica sperando, al contempo, nella possibilità di un prossimo ed ulteriore approfondimento.

-----  
<sup>31</sup> «Il lavoro di scavo, nel corso del tempo, ha raggiunto proporzioni così grandi, che l'isola sembra oggi quasi tagliata in due parti, unite soltanto da un basso istmo. [...] Osservando le enormi masse di macigni lavorati e rozzi, l'occhio meravigliato non può staccarsi da quel lavoro gigantesco, compiuto della debole mano dell'uomo». AMAND FREIHERR VON SCHWEIGER-LERCHENFELD, *L'Adriatico e il suo litorale*, Milano, Francesco Vallardi, 1887, p. 79.

## VAŽNOST OTOKA U POVEZIVANJU DVIJU OBALA JADRANA U RANOM NOVOM VIJEKU

Jadranski otoci su oduvijek imali vrlo važnu ulogu u povezivanju dviju obala Jadranskog mora. Tu su ulogu zadržali i tijekom ranog novog vijeka kad je veći dio istočne jadranske obale bio u posjedu Mletačke republike. Zahvaljujući činjenici što su otoci smješteni uglavnom duž istočne jadranske obale, i istočni je Jadran također imao značajnu ulogu. Najvažniji izvori za povijest jadranskih otoka u ranom novom vijeku su opisi otoka ili *isolari* izrađeni uglavnom u Veneciji. Važnost otoka ogledala se u raznim aspektima: pomorskom, gospodarskom, geografskom, strateškom, kulturnom, itd. Pomorstvo je svakako bila jedna od najvažnijih djelatnosti. Svojim položajem, lukama i uvalama, otoci su omogućavali plovidbu duž jadranske obale i u lošim vremenskim uvjetima. Putovanja su uglavnom započinjala u Veneciji, nakon čega bi brodovi najkraćom rutom plovili do zapadne obale Istre. U nastavku putovanja zbog sigurnosti plovidbe koristili su se otoci i dijelovi obale sve do izlaza iz Jadranskog mora. Bilo je i drugih važnih plovidbenih pravaca između dviju obala Jadrana. Najvažnija transverzalna ruta povezivala je talijanske luke Rimini, Pescaru, Manfredoniju, Trani i Bari s Dubrovnikom i Splitom, koristeći otočje Tremiti u blizini talijanske obale i dalmatinske otoke Palagružu, Vis, Hvar i Lastovo. Jadranski su otoci bili važni i u gospodarskom smislu, zbog svojih proizvoda potrebnih Veneciji, bilo za vlastitu potrošnju bilo za trgovinu, kao što su sol, slane srdele, suhe smokve, maslinovo ulje, vino, drvo za ogrijev, a još važnije drvo za potrebe venecijanskog brodogradilišta. Važnosti otoka dodatno je doprinosilo kulturno djelovanje brojnih intelektualaca koji su svojom aktivnošću poticali suradnju i povezivanje dviju obala Jadrana.

## THE SIGNIFICANCE OF ISLANDS IN CONNECTING THE TWO OPPOSITE COASTS OF ADRIATIC SEA IN EARLY MODERN PERIOD

Adriatic islands have always had a very important role in connecting the two opposite coasts of the Adriatic Sea, and this role continued during the early modern period when most of the eastern Adriatic coast was in possession of the Venetian Republic. Due to the Adriatic islands located mainly along the eastern Adriatic coast, eastern Adriatic had also a great significance. The most important sources for the history of the Adriatic islands in the early modern period were the depictions of islands or *isolari*, produced mainly in Venice. The importance of the islands was reflected in several aspects: nautical, economic, geographic, strategic, cultural, etc. Navigation was definitely one of their most important aspects. With their positions, harbors, and bays, they enabled sailing along the Adriatic coast also by bad weather conditions. Voyages mostly started in Venice, after which they took the shortest route to the west coast of Istria. Continuing the voyages, Adriatic islands and parts of the coast were used for safety of navigation to

the exit from the Adriatic. There were other important transverse directions between the two Adriatic coasts. The most important transverse route linked the Italian ports of Rimini, Pescara, Manfredonia, Trani, Bari to Dubrovnik and Split, using Tremiti islands near the Italian coast, and the Dalmatian islands of Palagruža, Vis, Hvar and Lastovo. Adriatic islands were also economically important because of their products, necessary to Venice, either for their own consumption or trade, such as salt, salted fish, dried figs, olive oil, wine, and firewood, but more importantly, wood for the purposes of the Venetian shipyard. The importance of the islands was further completed by cultural activities of many people who were active in co-operation and linking the two Adriatic coasts.

## BIBLIOGRAFIA

- ALBERI, DARIO, *Istria. Storia, arte, cultura*, Trieste, Lint, 2006.
- BALDACCI, OSVALDO, *Ricerche geografiche sulle isole Tremiti*, in «Bollettino della società geografica italiana», XC (1953), pp. 341-410.
- BENETTI, ANTONIO, *Viaggi a Costantinopoli di Gio. Battista Donado senator veneto Spedito Bailo alla Porta Ottomana l'Anno 1680. sua dimora, e ritorno in Patria nel 1684. / Osseruati col raccolto delle piu curiose Notitie dal fu Dottor Antonio Benetti, Venezia E dati in luce dal Dottor Francesco Maria Pazzaglia*, 1688.
- BENVENGA MICHELE, *Viaggio di Levante con la descrizione di Costantinopoli e d'ogni altro accidente*, Bologna, Giacomo Monti, 1688.
- BORDONE, BENEDETTO, *Isolario nel qual si ragiona di tutte l'isole del mondo con il lor nomi antichi & moderni, historie, faole, & modi del loro viuere, & in qual parte del mare stanno, & in qual parallelo & clima giacciono*, Venezia, Federicus Toresanus, 1547.
- CAMOCIO, GIOAN FRANCESCO, *Isole famose, Fortezze e Terre marittime sottoposte alla Serenissima Signoria di Venetia, ad altri principi Christiani, et al Signor Turco*, Venezia, 1571.
- CORONELLI, VINCENZO MARIA, *Mari, Golfi, Isole, Spiaggie, Porti, Citta, Fortezze, Ed altri Luoghi Dell'Istria, Quarner, Dalmazia Albania Epiro, e Livadia, Delineati, e Descritti Dal P. Generale Coroneli*, Venezia, 1694.
- CRESCENZIO, BARTOLOMEO, *Nautica mediterranea di Bartolomeo Crescentio Romano... nella quale si mostra la fabrica delle galee, galeazze e galeoni con tutti i lor armamenti, ufficij et ordini et il modo di far vogar una galea a tutti i transiti del mar con solo vinti remieri... Et con un Portolano di tutti i posti da stantiar vascelli co i loghi pericolosi di tutto il Mare Mediterraneo*, Roma, appresso Bartolomeo Bonfadino, 1602.
- FORMALEONI, VINCENZO, *Topografia veneta ovvero Descrizione dello stato veneto. Secondo le più autentiche relazioni e descrizioni delle provincie particolari dello stato marittimo, e di terra ferma*, vol. I, Venezia, presso Giammaria Bassaglia, 1786.
- FORTIS, ALBERTO, *Viaggio in Dalmatia*, vol. II, Venezia, presso Alvise Milocco all'Apolline, 1774.
- JURIČIĆ, JOSIP, *Uspostava objekata za sigurnost plovidbe na istočnoj obali Jadranskog mora do 1875. godine*, in «Pomorski Zbornik», XXVI (1988), pp. 473-492.
- KOZLIČIĆ, MITHAD, *Monumenta cartographica maris Adriatici Croatici. Kartografski spomenici hrvatskog Jadrana*, Zagreb, Antun Gustav Matoš, 1995.

- LAGO, LUCIANO - ROSSIT, CLAUDIO, *Descriptio Histriae. La penisola istriana in alcuni momenti significativi della sua tradizione cartografica sino a tutto il secolo XVIII*, in «Collana degli atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno», 5 (1981), Trieste, Lint.
- MARIENI, GIACOMO, *Portolano del mare Adriatico*, Milano, L'Istituto geografico militare, 1830.
- MARKOVIĆ, MIRKO, *Descriptio Croatiae*, Zagreb, Naprijed, 1993.
- MULJAČIĆ, ŽARKO, *Naša obala u najstarijim talijanskim portulanima*, in «Pomorski zbornik», IX (1971), pp. 131-153.
- PEDERIN, IVAN, *Il registro dei boschi dell'Istria occidentale del 1541/42*, in «Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno», XIV (1983-1984), pp. 153-170.
- PEDERIN, IVAN, *Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409-1797)*, Dubrovnik, 1990.
- PORTOLANO (II), [s.n.], *Nel qual si dichiara minvtamente del sito di tvtti i porti, quali sono da Venetia in Leuante, & in Ponente: & d'altre cose vtilissime, et necessarie à i Nauiganti*, Venetia, appresso Lucio Spineda, 1612.
- RAMBERTI, BENEDETTO, *Delle cose de Turchi. Libri tre. Delli quali si descriue nel primo il viaggio da Venetia a Costantinopoli, con gli nomi de luoghi antichi et moderni. Nel secondo la Porta, cioe la corte de Soltan Soleymano, Signor de Turchi. Nel terzo et vltimo il modo del reggere il stato et Imperio suo*, Venezia, in casa di maestro Bernardin Milanese, 1541.
- ROSACCIO, GIUSEPPE, *Viaggio da Venetia, a Costantinopoli Per Mare, e per Terra, insieme quello di Terra santa. Da Gioseppe Rosaccio con breuita descritto*, Mariano del Friuli, Edizioni della Laguna S. R. L., 1992.
- SCHWEIGER-LERCHENFELD, AMAND FREIHERR VON, *L'Adriatico e il suo litorale*, Milano, Francesco Vallardi, 1887.
- STRAŽIČIĆ, NICOLA, 1981, *Otok Cres. Prilog poznavanju geografije naših otoka*, in «Otočki ljetopis Cres - Lošinj», 4 (1981), pp. 1-344.
- ZINGARELLI, NICOLA, *Vocabolario della lingua italiana*, Bologna, Zanichelli, 1996.
- ZUALLARDO, GIOVANNI, *Il devotissimo viaggio di Gerusalemme fatto et descritto in sei libri dal sig. Giouanni Zuallardo di N. S. l'anno 1586*, Roma, per F. Zanetti & Gia. Ruffinelli, 1587.