

## Appunti intorno alle tipologie dei viaggiatori e delle relazioni di viaggio

Lo storico deve costantemente interrogarsi sull'attendibilità della propria fonte. Se poi la fonte in questione è una fonte letteraria, come nel caso delle relazioni di viaggio<sup>1</sup>, l'attendibilità deve essere sempre precauzionalmente messa in discussione. Trattandosi di testi scritti, le relazioni di viaggio possono essere considerate fonti storiche di tipo letterario<sup>2</sup>, e soggiacciono quindi alle leggi della filologia e della critica letteraria: in particolare per quanto riguarda il rapporto tra autore, committenza e pubblico, nonché il rapporto di interdipendenza tra un testo e l'altro<sup>3</sup>.

È facile infatti cadere nella tentazione di attribuire veridicità di fonte storica a una relazione di viaggio solo per il fatto che l'autore afferma di aver visitato personalmente una certa località e di riportarne una testimonianza diretta. Spesso, nello studio delle relazioni di viaggio si tende ad accordare un'eccessiva attendibilità allo scrittore (poiché appunto di uno scrittore e non di uno scienziato si tratta, anche se a volte anche gli scienziati scrivono relazioni), specialmente se questi costella il proprio scritto con asserzioni riguardo all'autenticità dei fatti riportati ed alla propria testimonianza diretta: dall' 'autopsia' di Erodoto alla dichiarazione del portolanografo Grazioso Benincasa che tutte le cose descritte sono state personalmente «tochate chon mano, e vegiute cholli occhi»<sup>4</sup>, o a quelle di un Filippo Sassetti<sup>5</sup>, che desidera andare in Asia per «vedere e toccare e scrivere»<sup>6</sup>.

Basterebbe, al contrario, ricordare quel particolare effetto che dagli psicologi viene chiamato 'sindrome di Fabrizio' (dal nome del protagonista della *Certosa di Parma* di Stendhal), che consi-

ste nell'incapacità di interpretare gli avvenimenti storici cui si assiste troppo da vicino, a causa del fatto che si è troppo partecipi, troppo coinvolti, troppo distratti dall'urgenza di determinati elementi che magari (a distanza di tempo) vanno ridimensionati e compresi. Richiamandoci alla nota prospettiva storiografica di Fernand Braudel, constatiamo che ogni singolo individuo – il viaggiatore, il turista, il cronista – è coinvolto non tanto dalla storia «quasi immobile dell'uomo nei suoi rapporti con l'ambiente», né (se non in minima parte) dalla storia 'strutturale' delle civiltà e delle economie, ma principalmente dalla storia *événementielle*: «un'agitazione di superficie, le onde che le maree sollevano sul loro potente movimento. Una storia dalle oscillazioni brevi, rapide, nervose. Ultrasensibile per definizione, il più piccolo passo mette in allarme tutti i suoi strumenti di misura»<sup>7</sup>.

Sta dunque allo storico reinterpretare le fonti alla luce delle esigenze del presente. La critica contemporanea ha, del resto, messo in evidenza come sia più importante talvolta leggere le omissioni, le 'tendenziosità'<sup>8</sup> e gli errori commessi dai viaggiatori nello stendere i resoconti dei propri viaggi. È infatti compito dello storico impegnarsi in una ricerca di concettualizzazioni che devono essere «il frutto di un esame penetrante, di un'appercezione intellettuale che può essere paragonata allo sforzo di mettere a fuoco un oggetto»<sup>9</sup>. Ma, se possiamo ammettere che in fin dei conti «studiare la storia vuole dire compiere un viaggio nel passato»<sup>10</sup>, e che «l'esperienza della storia è come un viaggio che comprende una partenza, un distacco dal presente, uno spostamento attraverso

un periodo di tempo [...] fare storia, come viaggiare, è un tipo di alienazione salutare che forma gli osservatori, intensifica la coscienza delle persistenze e delle differenze e permette a chi ritorna di rientrare in un presente prima opprimente per la sua familiarità con lo sguardo di un estraneo»<sup>11</sup>, dobbiamo tenere presente che ogni storico – volente o meno – compie questo viaggio armato (o appesantito) dal bagaglio di conoscenze che egli già possiede intorno al passato e ai suoi sviluppi, e che comunque «ogni storico si avvale sia pure inconsapevolmente di una teoria desunta dalle conoscenze correnti della propria società [...] anche il più rozzo tra gli storici non potrebbe scrivere di storia senza una certa qual comprensione del modo in cui gli eventi che egli descrive sono collegati tra loro»<sup>12</sup>. In questa prospettiva acquista interesse un approccio attento anche alla psicologia dei viaggiatori inseriti nel contesto in cui hanno vissuto, ricordando che se ai nostri occhi il viaggio richiama l'idea di fuga libera dalla *routine*, nel passato il viaggio è stato quasi sempre imposto dalla necessità, caratterizzato dalla presenza di pericoli, sofferenze, fatiche di ogni genere<sup>13</sup>.

Può essere utile individuare diversi tipi di viaggiatori, cui ricondurre relazioni di viaggio diverse anche se appartenenti allo stesso genere letterario.

La schematizzazione in tipologie procede almeno su due piani distinti: il piano del viaggio e il piano del racconto. Infatti, nella composizione della relazione di viaggio (o resoconto, diario, lettera che dire si voglia) influiscono sia elementi letterari – la moda, il gusto, il plagio; l'iperbole, la reticenza, la menzogna; il pudore, l'ironia, la fantasia -, sia elementi più propriamente odeporici, come la scoperta dell'altro e del diverso. In ogni caso, ogni viaggio ha una base di partenza – che non è solo una località geografica, ma anche l'insieme delle conoscenze acquisite prima del viaggio, la cultura da cui scaturisce il viaggiatore con le sue domande e le sue curiosità -, un itinerario, un arrivo e soprattutto una motivazione, o un concorso di motivazioni; i viaggiatori si possono distinguere soprattutto esaminando le motivazioni che li hanno spinti a viaggiare e successivamente a descrivere il loro viaggio<sup>14</sup>.

Le riflessioni che seguono si riferiscono essenzialmente alle tipologie di viaggiatori identificabili nell'età moderna e contemporanea. In gran parte diverse sono le motivazioni del viaggio fino agli inizi dell'età moderna, in pratica fino a che l'immagine del mondo non è definita nei suoi contorni essenziali attraverso le grandi esplorazio-

ni dei secoli XVI e XVII. Tuttavia, è facile riscontrare analogie significative anche con viaggiatori dei secoli precedenti.

C'è chi viaggia per piacere, o per moda, che è poi quasi l'equivalente; sono coloro che viaggiano senza necessità<sup>15</sup>. Questo tipo di viaggio è da sempre prerogativa delle persone ricche o comunque provenienti da gruppi sociali in grado di sostenere l'assenza e le numerose nonché improduttive spese: la memoria ricorda il Grand Tour dei nobili rampolli europei dal '600 in avanti<sup>16</sup> (nonostante alcune finalità pedagogiche), ma anche la recente moda dei viaggi di nozze alle Maldive o a Bangkok. Nelle epoche e nei luoghi in cui una carestia poteva (e può) mettere in ginocchio l'economia locale, il viaggio di piacere era (ed è tuttora) un lusso assolutamente impossibile.

Le relazioni scritte da questi esteti del viaggio hanno normalmente molta attinenza con le cose che a priori si era preparati a vedere prima ancora di partire: in esse quindi abbondano le parafrasi delle *Vite parallele* di Plutarco e del *De viris illustribus* di Svetonio, adattate non solo a sovrani e uomini politici, ma anche a maggiordomi, fattori, osti. Esempio in questo senso l'opuscolo di James Boswell *Viaggio in Corsica*<sup>17</sup>, in cui la Corsica è irriconoscibile, trasfigurata com'è in una nuova Atene o in una nuova Roma, o addirittura – come suggerisce il Brillì<sup>18</sup> – nell'isola dei giganti di swiftiana memoria, confermando che molto spesso nelle relazioni di viaggio gli autori colti tendono a descrivere più la letteratura che la realtà. Da questo sforzo retorico di Boswell noi possiamo comprendere la sua ammirazione per Pasquale Paoli, ma non possiamo (se non in minima parte) accreditargli attendibilità per quanto riguarda la descrizione dei luoghi e delle condizioni sociali ed economiche dell'isola.

Boswell è inoltre autore per così dire paradigmatico per un altro aspetto del genere letterario, ossia il diario delle avventure erotiche: nell'effettuare il Grand Tour attraverso parecchi paesi europei, Boswell redige un diario minuzioso di ogni più piccola esperienza in ambito sessuale, consentendo allo storico<sup>19</sup> di constatare il peso che tale attività aveva nei giovani rampolli inglesi<sup>20</sup> – e permettendo di verificare con un certo stupore che di alcune località il viaggiatore non ricorda null'altro che i dettagli di approcci ancillari<sup>21</sup> e di corteggiamenti più o meno malriusciti. Il 'tourismo' sessuale dei nobili del Settecento si può in qualche misura ricollegare al mercato del sesso che coinvolge alcune attuali mete del turismo, che devono gran parte della loro fama ed attrattiva



proprio a questo smercio<sup>22</sup>, in determinate località del Sudamerica, dell'Africa e soprattutto del Sud-Est asiatico<sup>23</sup>.

A parte i problemi derivanti dalla troppo ingombrante presenza dell'introspezione nei diari di viaggio, ci sono anche altri aspetti di cui si deve tenere conto. Il diario è comunque un'autobiografia e per poter comprendere le intenzioni dell'autore bisogna decifrare quale criterio<sup>24</sup> egli abbia adottato per descrivere almeno in parte la sua vita, problema che va considerato anche in presenza di lettere o altri resoconti<sup>25</sup>. Come è stato giustamente osservato<sup>26</sup>, uno degli autori che più insiste nell'uso del pronome 'io' e nel fornire informazioni autobiografiche dettagliate sulla propria persona è John Mandeville, inesistente narratore di peregrinazioni inventate; ma insistono molto con la prima persona singolare altri mirabolanti mentitori, come il barone di Münchhausen<sup>27</sup> o Luciano di Samosata, il quale, dopo aver affermato che i viaggiatori sono tutti mentitori da Ulisse in avanti, dichiara con solennità: «io scrivo dunque di cose che non vidi, né v'ebbi parte in alcun modo, né seppi da altri. Aggiungo pure che non esistono assolutamente e che non possono in alcun caso aver luogo. E farà bene il lettore a non crederci affatto»<sup>28</sup>.

C'è chi viaggia in maniera lussuosa e ostentando ricchezza ed eleganza, anche se non necessariamente per piacere. La carriera nelle corti rinascimentali si faceva passando da una reggia all'altra con il proprio seguito di fedeli e con un carico di lettere di raccomandazione e di regali da distribuire copiosamente: in un certo senso si tratta di viaggi di lavoro, anche se non proprio di lavoro manuale. D'altro canto tessere una rete di alleanze e di amicizie (nonché di matrimoni e di promesse di fidanzamento) nelle corti europee necessitava un costante impegno diplomatico e poteva condurre a risultati economici vantaggiosi per sé e per la propria città o Repubblica (e penso ai viaggi di un Gian Andrea Doria<sup>29</sup> alla corte di Filippo II, o alla ressa dei questuanti alla corte pontificia messa alla berlina dall'Ariosto nelle *Satire*<sup>30</sup>).

Le relazioni di questi viaggiatori possono trarre in inganno lo studioso, perché a volte spacciano come dati di prima mano voci ascoltate nei corridoi di palazzo che, allora come oggi, non sempre corrispondono alle reali condizioni del paese. Inoltre dal particolare osservatorio costituito dalle corti i dati vengono facilmente letti attraverso il velo dell'adulazione o dell'antipatia verso l'una o l'altra potenza<sup>31</sup>; quindi è difficile capire

se una certa affermazione è dettata dalla dettagliata conoscenza dei fatti, dall'odio, oppure dal desiderio di far cosa gradita all'una oppure all'altra fazione.

Certamente non tutti coloro che viaggiano per lavoro frequentano solo i saloni dorati delle corti e dei palazzi. Sovente viaggia per lavoro chi non trova lavoro in patria, e pertanto vive una vita da emigrante stabile (deamicisianamente dagli Appennini alle Ande, una sola volta nella vita, e senza mai più fare ritorno) oppure 'sceglie', o meglio, si trova imposta una vita di oscillante pendolarismo, come nel caso di molti mercanti italiani del basso Medioevo. Nell'archivio Datini di Prato sono conservate più di 125.000 lettere mercantesci, scritte da ben 267 località diverse, da un'area che si estende dall'Egitto all'Inghilterra e dalla Russia al Marocco<sup>32</sup>.

A partire dall'inizio dell'età moderna, ma certamente in misura molto più sensibile negli ultimi due secoli, il viaggiatore appare influenzato dalla cultura dei libri, e naturalmente tanto più influenzabile quanto più è incerta la sua personalità. La forza della cultura libresco si manifesta particolarmente nelle donne viaggiatrici, soprattutto in quelle che non disponevano di una formazione culturale ampia e ben sedimentata. Un recente saggio intorno all'affascinante figura di Jane Dieulafoy (autrice di migliaia di pagine di diario di viaggio in Persia ed in altri paesi, viaggiatrice, archeologa, fotografa) ci mostra efficacemente come sia necessario sempre cercare di sapere più dettagliatamente possibile quali letture abbiano contribuito alla formazione di ogni singolo viaggiatore, per capire i parametri attraverso i quali egli abbia esaminato la realtà. Jane Dieulafoy e suo marito «partono con un notevole bagaglio di conoscenze, che rivela una lunga preparazione preliminare: innanzitutto, tutti i testi classici riguardanti la Persia sono stati da loro letti, meditati e memorizzati [...] le *Storie* di Erodoto, poi, sono uno dei *livres de chevet* di Jane per tutta la durata dei diversi viaggi in Persia»<sup>33</sup>. I coniugi Dieulafoy inoltre hanno studiato lingua, costumi, usi religiosi dei persiani, sfruttando tutto ciò che era reperibile in quel tempo in Francia. In conclusione, la conoscenza di tali letture consente allo storico di comprendere che alla base delle osservazioni di carattere antropico-umanistico della Dieulafoy vi è l'ispirazione tratta dai testi «degli autori classici (in particolare Erodoto) che la viaggiatrice francese quotidianamente leggeva»<sup>34</sup>. Ed è già stato studiato l'effetto che l'eccessiva familiarità letteraria con le antiche civiltà genera nei viaggiatori dell'età contemporanea: Botta, parlando di viag-

giatori nel Mediterraneo orientale nell'800, scrive che «scoprire l'Oriente è un'illusione: si descrive, si riferisce dando corpo a ciò che però è già noto. I luoghi della Bibbia, gli scenari delle crociate, la culla della civiltà sono 'noti' perché tramandati da una storia diffusa e curiosa, che per prima ha inciso, forgiato, animato le fantasie occidentali, costruendo una *retorica dell'Oriente*»<sup>35</sup>.

Ma questo approccio si rivela utile anche nello studio di autori meno recenti: l'*Hidrografia nautica* di Pantero Pantera, ad esempio, è imbevuta in ogni pagina di citazioni letterarie<sup>36</sup>: paradossalmente al geografo seicentesco sono più noti gli autori classici che i contemporanei, e questo è un elemento che deve far riflettere chi analizza il suo testo. D'altra parte il Cardona ammonisce che «di fatto in tutti i resoconti di viaggio circola un'*intenzione letteraria* mai completamente rimossa»<sup>37</sup>.

Le radici culturali non influenzano solo i geografi da tavolino, dunque, ma anche i viaggiatori. È inevitabile che il botanico, lo zoologo, l'etnologo che per qualsiasi motivo si trovino in viaggio leggano nel grande libro del mondo soprattutto i dati che la loro estrazione culturale consente di mettere in rilievo. Darwin, per citare un caso eclatante, approfitta dell'occasione rappresentata dal suo viaggio sul brigantino *Beagle* per mettere a punto e sviluppare idee che aveva già concepito prima della partenza<sup>38</sup>.

Nel panorama italiano si può ricordare l'itinerario seguito da Arturo Issel, il quale, giovanissimo, ebbe occasione di realizzare una delle maggiori raccolte malacologiche dell'Ottocento sfruttando un viaggio nel Mar Rosso che aveva scopi preminentemente politici, ma che consentì ad Issel di raccogliere dati di interesse zoologico e geologico, a Giacomo Doria di incrementare la sua già vastissima collezione botanica, ad Orazio Antinori di conoscere meglio la distribuzione dei popoli ed il loro peso specifico nella regione<sup>39</sup>.

Viaggi come questo possono dar luogo anche descrizioni di carattere non scientifico, come sono le osservazioni etnologiche pubblicate da Issel, che confermano ancora una volta la spiccata capacità di osservazione tipica degli scienziati di fine Ottocento<sup>40</sup>, dediti ad accumulare dati (secondo un approccio tipicamente positivista<sup>41</sup>) su cui altri in seguito elaboreranno nuove teorie<sup>42</sup>; o come il primo manuale<sup>43</sup> italiano per l'istruzione scientifica dei viaggiatori, curato dallo stesso Issel, che istituì anche un apposito corso parauniversitario<sup>44</sup>.

Egli intendeva in questo modo fornire ai viaggiatori una base di conoscenze scientifiche elementari su come trovare, raccogliere e soprattutto

conservare integri i reperti, al fine di incrementare le collezioni allora nascenti presso i musei delle maggiori città<sup>45</sup>: si rivolgeva a tutti coloro che per i più diversi motivi si trovavano a viaggiare, specialmente nelle colonie, ed invitava i viaggiatori a svolgere un compito molto delicato a favore della ricerca scientifica dell'Italia recentemente unificata: essi nei loro viaggi avrebbero dovuto raccogliere dati per le elaborazioni che successivamente sarebbero state eseguite dagli scienziati italiani, avendo una competenza sufficiente per raccogliere dati utili, anche senza essere in grado di formulare ipotesi scientifiche personali. Le *Istruzioni* sono tutte animate dall'obiettivo della utilità, nella prospettiva di una ricerca accademica nazionale, finalizzata direttamente al raggiungimento di un maggiore sviluppo economico: i viaggiatori devono imparare a raccogliere dati in maniera utile. Parlando di mineralogia Issel specifica nel *Manuale* che per gli usi scientifici è sufficiente portare in patria pezzi di minerale, ma che per gli usi economici è necessario che il viaggiatore-mineralogo prenda appunti intorno all'estensione del giacimento, alla difficoltà di estrazione, alla presenza di fiumi o canali nelle vicinanze (per il trasporto) e di legna (per le fornaci), all'atteggiamento ostile o ospitale della popolazione indigena eccetera<sup>46</sup>.

Sulla strada indicata da Issel si mossero successivamente tutti coloro che – con intenti diversi – intesero 'formare' il lettore italiano medio ad un ruolo di colonialista: non tutti però con il rigore scientifico e la serietà del geografo genovese<sup>47</sup>.

Vi è poi chi viaggia per lavoro, o che fa del viaggio una professione, con tutti gli elementi materialmente importanti che tale definizione comporta, come la necessità di raccogliere fondi, di compiacere gli sponsor, e così via<sup>48</sup>.

Questo tipo di viaggiatore generalmente scrive tenendo un particolare occhio di riguardo per ciò che maggiormente interessa il suo sponsor, il suo committente.

Questo vale nel caso degli esploratori; nel caso dei conquistatori, che si differenziano radicalmente dagli esploratori<sup>49</sup>, non c'è una committenza, ma c'è l'esigenza di stabilire un proprio controllo politico sul territorio conquistato. I conquistatori scrivono relazioni non per un committente esterno, ma per se stessi: i romani spiegano a se stessi le dimensioni del loro impero<sup>50</sup>, così anche i portoghesi nel 500<sup>51</sup>, gli olandesi nel 600<sup>52</sup>, gli inglesi nell'800<sup>53</sup> e così via. Anche in questo caso l'utilizzazione della fonte da parte del geografo presuppone una preliminare riflessione



sui pregiudizi di chi scrive: qui bisogna che lo studioso attuale faccia i conti con i pregiudizi dello scrivente: una cosa che agli autoctoni interessa poco (come spesso si è verificato per i metalli preziosi) può apparire molto importante al conquistatore, e viceversa cose fondamentali per i locali (una montagna sacra, un tempio, un bosco come nel caso dei germani di Tacito) può essere considerato uno stupido ostacolo dal conquistatore.

Altri uomini la cui professione implica una vita di continui spostamenti sono i militari di ogni epoca<sup>54</sup>, a partire da Senofonte e dai suoi soldati protagonisti dell'*Anabasi*, fino ai più recenti memorialisti italiani della seconda guerra mondiale, per non parlare dei soldati americani che hanno descritto con mille relazioni di viaggio la loro traumatica conoscenza diretta della Corea e del Vietnam, e più recentemente della Somalia e dell'Iraq. Si tenga conto che fino agli ultimi due secoli gli eserciti (di terra e di mare) erano composti in prevalenza da mercenari: «erano organizzazioni multinazionali, composte dagli emarginati di molte culture [...] che convogliavano grandi quantità di persone da un paese verso un altro»<sup>55</sup>.

I militari ovviamente rivolgono la loro attenzione soprattutto agli elementi che possono risultare utili a un vantaggioso sviluppo della guerra o perlomeno della sopravvivenza delle truppe in territorio nemico: pertanto le loro relazioni contengono molti dati sulla geografia fisica, sugli ostacoli fisici ed antropici e sulle vie di comunicazione, nonché sugli elementi di spicco della microeconomia locale e della struttura sociale della popolazione indigena<sup>56</sup>. Ma spesso il desiderio di tacere su alcune sconfitte e su alcuni errori commessi, e soprattutto il desiderio di censurare alcune gravi atrocità per sottrarsi al giudizio dell'opinione pubblica, spingono il militare autore di relazioni di viaggio a modificare anche in modo plateale i fatti, perdendo la maggior parte della propria credibilità<sup>57</sup>. Bisogna inoltre tenere presente la quasi costante manipolazione dei dati (quanti chilometri di avanzata, quanti nemici uccisi e armi distrutte, quante possibilità di una rapida e gloriosa vittoria) cui i militari sono costretti dalla ragione di Stato o da interessi più prosaici<sup>58</sup>.

Le spedizioni missionarie (non solo cristiane) hanno molte analogie con le spedizioni militari<sup>59</sup>. Nelle une e nelle altre un gruppo composito di 'militanti', spesso di origine diversa e strutturati gerarchicamente, affronta lunghi viaggi, incontra popoli sconosciuti e cerca di 'catturarne' il maggior numero possibile. Nelle loro relazioni, spes-

so preziosa fonte etnografica, i missionari osservano tutto attraverso i criteri etici della propria religione. Ben diverso dalla missione è il pellegrinaggio: mentre la missione mira alla conquista e alla conversione, il pellegrinaggio è percepito da chi lo compie come un ritorno alle origini, alle sorgenti più pure della fede e/o del miracolo. La motivazione religiosa del viaggio, forse la più antica, certamente una delle più antiche, presente anche nelle grandi civiltà pregreche, rende il pellegrinaggio, pur in diverse forme e con grande varietà di mezzi, una tipologia di viaggio che si è mantenuta abbastanza omogenea dall'antichità ai nostri giorni, come ben sanno d'altra parte i *tour operator* specializzati in viaggi verso località come Lourdes, Fatima, e – come ci accorgeremo ben presto per il Giubileo – Roma.

Dal medioevo in avanti abbiamo una vastissima letteratura di viaggio compilata da o per i pellegrini, a volte considerata un genere letterario trasversale a sé stante, privilegiando il contenuto sulla forma, che può essere di resoconto, di lettere, di diario, anche solo di appunti. Tralasciando l'esame della liceità di tale distinzione, notiamo come in effetti i pellegrini siano stati anche tra i primi e più importanti viaggiatori del medioevo cristiano, denotando – rispetto ad altri viaggiatori – un maggiore interesse relativamente all'ambiente geografico, anche se sovente esso era finalizzato solo al riconoscimento dei luoghi, mediato e subordinato alle motivazioni religiose del viaggio; più che a una loro diretta conoscenza.

È stato osservato che nel Medioevo «era comune che i viaggiatori si portassero il resoconto di un viaggio precedente che servisse loro da guida – e da cui sovente ricavano brani che inserivano nei propri racconti»<sup>60</sup>. A questo riguardo si può cogliere una certa analogia tra le relazioni di viaggio dei pellegrini e la produzione portolanica medievale<sup>61</sup>. È stato scritto che «molte relazioni di viaggio, soprattutto le più antiche, non sono che dei portolani rivestiti di carne e di polpe»<sup>62</sup>. Come i resoconti dei pellegrini, anche i portolani sono spesso spacciati dai loro autori come annotazioni di uno o più viaggi compiuti personalmente, anche se, come gli scritti dei pellegrini, spesso l'originalità manca, e con essa in buona parte anche l'attendibilità, visto che a volte vengono copiate parola per parola frasi ed indicazioni vecchie di cinquanta o cento anni<sup>63</sup>. Le analogie non si fermano qui: si può notare infatti che tanto nei resoconti dei pellegrini quanto nei portolani i dati sono ridotti al minimo essenziale: un luogo di partenza, una distanza, un luogo di arrivo. Le formule usate sono sempre le stesse<sup>64</sup>: forse per

agevolare l'interscambiabilità dei brani di testo<sup>65</sup>. Stupisce che non si faccia nessun riferimento ad apparati cartografici di supporto: segno che chi viaggiava generalmente non aveva carte con sé, almeno fino al boom della produzione cartografica gutenberghiana<sup>66</sup>.

Come si è già detto, non bisogna confondere le affermazioni di autenticità con l'autenticità vera e propria. I portolani possono essere considerati una parte – non minore – della letteratura di viaggio solo a condizione di vagliare quali di essi siano effettivamente frutto di viaggi e non di rielaborazioni a tavolino, in modo da poter stabilire a quale epoca risalgano i dati descritti nel testo. A queste condizioni sarà possibile successivamente identificare l'influenza che i portolani possono avere avuto sui geografi e sui viaggiatori, su ciò che vedono e su ciò che scrivono nelle relazioni di viaggio. Potremmo citare innumerevoli esempi. Basti menzionare il caso del *Dialogo intitolato Corsica* del dotto umanista genovese Agostino Giustiniani vescovo di Nebbio, scritto tra il 1526 ed il 1531, già evidenziato da M. P. Rota: «alcuni brani inseriti nel testo rivelano lo stile inconfondibile dei portolani (ad esempio l'autore usa in questi punti la seconda persona singolare del presente indicativo, la terminologia è quella in uso nei documenti nautici...) tanto che, estrapolando e collegando fra loro tali brani, ci si trova di fronte ad un portolano vero e proprio, relativo a tutto il periplo isolano e molto ricco di notizie»<sup>67</sup>.

C'è infine la fiorentina letteratura di viaggi immaginari<sup>68</sup>. Un genere che non ha mai stancato, e che da Luciano di Samosata ai più recenti romanzi di fantascienza continua ad avvincere un pubblico estremamente vasto. Sarebbe scorretto (e semplicistico) liquidare tale letteratura in quanto non scientifica, perché per lo storico i racconti di viaggi immaginari possono contribuire ad illustrare l'immaginario geografico di un'epoca almeno tanto quanto i resoconti di viaggi reali; e la diffusione delle opere di un Mandeville (noto anche al mugnaio Menocchio studiato da Ginzburg<sup>69</sup>) o di un Marco Polo, a lungo ritenuto solamente un abile contraffattore, potrebbe costituire una sufficiente testimonianza.

Potrebbe sembrare naturale far coincidere l'autore di scritti geografici immaginari con il geografo da tavolino, sempre a metà strada tra l'analisi scientifica dei dati letti sulla carta o nel testo, e l'elucubrazione dominata dalla fantasia e dall'immaginazione. Ma probabilmente non è così: la letteratura utopistica o immaginaria non è vincolata all'immobilità né alla mobilità dell'uo-

mo. Essa è presente in ogni epoca a partire dai miti religiosi che descrivono paradisi perduti, inferni sotterranei, località sacre e inavvicinabili. Il potere di queste descrizioni è tale che qualsiasi luogo relativamente misterioso – come in epoche non troppo remote erano le montagne, i boschi, i laghi ed il mare – veniva popolato dalla fantasia popolare o anche dalla mano di qualche autore più smalzato di fate, streghe, orchi, demoni, folletti e così via; per non enumerare le località presso cui 'si diceva' sia aperto uno, se non l'unico, accesso agli Inferi...

È noto che lo spazio 'bianco' della carta ha spesso stimolato la fantasia di viaggiatori reali e immaginari, come Conrad fa dire a un suo personaggio nel 1899: «quando ero bambino, avevo una passione per le carte geografiche. Stavo ore ad osservare il Sud America, o l'Africa, o l'Australia, e a perdersi tra le gloriose imprese dell'esplorazione. In quel tempo c'erano molte zone vuote sulla terra, e quando ne vedevo qualcuna sulla carta che appariva particolarmente invitante (ma lo sembrano tutte) ci poggiavo il dito e dicevo: 'quando sarò grande andrò qui' [...] Ce n'era anche uno – il più vasto, il più vuoto per così dire – per il quale sentivo un'attrazione irresistibile»<sup>70</sup>. Su questo tema ha scritto anche recentemente Massimo Quaini, criticando il falso presupposto (tuttavia imperante) secondo cui attualmente non ci sono più spazi bianchi sulla carta<sup>71</sup>. La cartografia non ha mai costituito un limite alla fantasia. Anzi, al contrario, abbiamo esempi anche piuttosto noti di carte utilizzate per veicolare messaggi religiosi, politici o di altro tipo, che sarebbe forse troppo lungo elencare in questa sede<sup>72</sup>. La cartografia è soprattutto una metafora, come è stato documentato da Dematteis e da Quaini<sup>73</sup>.

L'influenza che le rappresentazioni immaginarie del mondo hanno esercitato sulle società umane nelle diverse epoche è ancora in gran parte da studiare; e può ancora essere approfondito il ruolo svolto da luoghi mitici come il Paradiso terrestre, la terra del Prete Gianni, l'Eldorado, e più recentemente la California e i nuovi paradisi terrestri con iniziale minuscola proposti dai *depliant* turistici (in grado di modificare radicalmente l'assetto non solo economico, ma anche sociale e morale di un paese)<sup>74</sup>.

Ci sono poi altri luoghi utopici per eccellenza, che sono i luoghi in cui i filosofi hanno ambientato le loro speculazioni filosofiche. Il pensiero politico occidentale ha sempre fatto ricorso al genere della letteratura di viaggio per enunciare la maggior parte delle dottrine filosofiche di stampo utopistico. Da Platone a Moro, da Campanella



alle *Lettere persiane* di Voltaire, per non parlare delle idealizzazioni geografiche di Rousseau, i filosofi hanno ampiamente sfruttato le possibilità comunicative di questi *topoi* letterari, risultando spesso assai persuasivi<sup>75</sup>.

Ma a parte i filosofi, anche gli scrittori satirici hanno attinto al viaggio reale o immaginario. Gli esempi sono ben noti: Luciano di Samosata descrive i popoli della Luna schierati in battaglia<sup>76</sup> con lo stesso stile del periplo di Scilace di Carian-da, o delle enumerazioni etnologiche di Erodoto; Swift fa compiere al suo personaggio Gulliver una serie di viaggi paradossali che costituiscono nel loro complesso una parodia del genere e un forte attacco alla cultura inglese contemporanea<sup>77</sup>; e Carroll fa percorrere ad Alice un mondo capovolto che tuttora non cessa di ispirare, oltre che linguisti, matematici e psicologi, anche geografi come Peter Haggett<sup>78</sup>.

Senza dubbio lo studio della letteratura di viaggi fantastici – che potremmo anche definire letteratura fantaodeporica – può rappresentare un valido strumento per comprendere il ruolo che le società del passato hanno assegnato alla geografia, posto che lo studio dell'immaginario<sup>79</sup> costituisce spesso un efficace stimolo per la comprensione del reale.

## Note

<sup>1</sup> Per comprendere testi estremamente eterogenei conviene fare riferimento all'accezione più ampia possibile, come viene indicato da I. Luzzana Caraci, "La letteratura di viaggio dell'epoca delle grandi scoperte. Problemi di definizione e di metodo", *Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici*, 3 (1995), n. 3, pp. 3-12. Con il termine relazioni di viaggio ci riferiamo perciò a tutte le fonti scritte di argomento odepocico, ossia che hanno come tema principale il viaggio, a prescindere dal loro valore letterario.

<sup>2</sup> In questa sede non è possibile approfondire il problema del rapporto tra relazioni di viaggio e generi letterari. Si rimanda a I. Luzzana Caraci, op. cit., pp. 4-5, e alla distinzione tra opere tecniche e fonti narrative, a loro volta suddivise tra lettere-relazioni, itinerari, diari, collezioni di viaggi, cronache, descrizioni geografiche, opere letterarie e trattati scientifici.

<sup>3</sup> G. R. Cardona, "I viaggi e le scoperte", in *Letteratura italiana. V. Le questioni* (Torino, Einaudi, 1985), pp. 687-716.

<sup>4</sup> E. Spadolini, "Il Portolano di Grazioso Benincasa", *Acta Cartographica*, 11 (1971), pp. 384-388. I portolani erano, al contrario, realizzati principalmente tramite un sapiente montaggio di testi preesistenti (mi si consenta di rimandare a M. Castelnovi, "Note intorno al Portolano di Bartolomeo Crescenzi", *La Berio*, 35 (1995), n. 1, pp. 3-44.

<sup>5</sup> F. Sasseti, *Lettere da vari paesi*, a cura di V. Bramanti (Milano, Longanesi, 1970), p. 240.

<sup>6</sup> Sul problema dell'attendibilità degli scritti dei viaggiatori si veda l'analisi di G. Scaramellini, "Raffigurazione dello spazio e conoscenza geografica: i resoconti di viaggio", in E. Bianchi, a

cura di, *Geografie private* (Milano, Unicopli, 1985), pp. 27-124, in particolare pp. 65-92.

<sup>7</sup> F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II* (Torino, Einaudi, 1986), p. 4.

<sup>8</sup> «Contro la tendenza finora predominante di attivare un riscontro oggettivo della veridicità e della verosimiglianza dei testi dei viaggiatori, comincia a interessarmi di più proprio la 'tendenziosità' di questi medesimi testi. [...] È certo che per me, storico, quella tendenziosità, proprio perché a quel tempo è stata una realtà, può farmene intravedere parecchie altre»; A. Placanica, "La capitale, il passato, il paesaggio: i viaggiatori come fonte della storia meridionale", *Meridiana*, 1 (1987), pp. 165-179, p. 169.

<sup>9</sup> P. Veyne, *La storia concettualizzante*, in J. Le Goff, P. Nora, *Fare storia* (Torino, Einaudi, 1981), p. 33. Veyne scrive inoltre che «l'abilità di uno storico sta per metà nell'inventare concetti» (Ibid.). In definitiva, «la concettualizzazione permette di passare dalla conoscenza della storia a quella delle motivazioni profonde della storia e della natura umana» (Ibid., p. 55).

<sup>10</sup> C. M. Cipolla, *Introduzione allo studio della storia economica* (Bologna, Il Mulino, 1988), p. 28.

<sup>11</sup> E. J. Leed, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale* (Bologna, Il Mulino, 1991), p. 35.

<sup>12</sup> W. Sombart, "Economic Theory and Economic History", *The Economic History Review*, (1929), p. 4 (citato in C. M. Cipolla, op. cit., p. 92).

<sup>13</sup> E. J. Leed, *Per mare e per terra. Viaggi, missioni, spedizioni alla scoperta del mondo* (Bologna, Il Mulino, 1996), pp. 7-8 e 11.

<sup>14</sup> G. Scaramellini, *La geografia dei viaggiatori* (Milano, Unicopli, 1993), pp. 9-15.

<sup>15</sup> Sulle caratteristiche del turismo attuale, anomalo viaggio fatto senza armi e senza pericoli, v. E. J. Leed, op. cit., pp. 290 e 305.

<sup>16</sup> C. De Seta, "L'Italia nello specchio del Grand Tour", in *Storia d'Italia, Annali, V, Il paesaggio* (Torino, Einaudi, 1982), pp. 124-263; v. anche V. I. Comparato, "Viaggiatori inglesi in Italia tra Sei e Settecento: la formazione di un modello interpretativo", *Quaderni Storici*, 42 (1979), pp. 850-886.

<sup>17</sup> J. Boswell, *Viaggio in Corsica*, con Introd. di Attilio Brilli (Palermo, Sellerio, 1989).

<sup>18</sup> A. Brilli, "Un mito e un viaggio nell'epoca dei Lumi", in J. Boswell, op. cit., p. 16.

<sup>19</sup> Per una prima analisi dei dati ricavabili da questo tipo di fonti v. L. Stone, *Famiglia, sesso, e matrimonio in Inghilterra tra Cinque e Ottocento* (Torino, Einaudi, 1983). Lo storico inglese annota (p. 648) che Boswell si intrattenne con più di sessanta prostitute in almeno tredici città diverse, tra cui Torino, Napoli, Roma, Firenze e Venezia. Parlando dei propri viaggi, Boswell si sofferma soprattutto nel descrivere le sue imprese sessuali e i suoi proponimenti per interromperle. Anche quando entra in contatto con grandi personalità, come Jean Jacques Rousseau o Pasquale Paoli, si preoccupa soprattutto di ottenere da loro consigli su temi quali castità ed astinenza.

<sup>20</sup> È di quest'epoca un manuale inglese per viaggiatori che riporta in francese, tedesco ed italiano un breve frasario per la conversazione spicciola con eventuali cameriere incontrate nelle locande, che si conclude con l'illuminante botta e risposta: Cameriera: «Signore, desiderate altro, signore?», Viaggiatore: «Sì, cuor mio, spegni la candela e avvicinati»; A. Gregory, *L'epopea dei grandi viaggi* (Milano, TCI, 1993), p. 87.

<sup>21</sup> Stone (op. cit., p. 676) rileva che anche se la prostituzione era presente a vari livelli sia economici che sociali, le cameriere occasionali rappresentavano senza dubbio la più frequente controparte nelle imprese dei viaggiatori inglesi.

<sup>22</sup> v. tra l'altro D. Canestrini, *Turistario* (Milano, Baldini e Castoldi, 1993), in particolare pp. 115-119.

<sup>23</sup> È noto ad esempio il caso della prostituzione thailandese,

studiato dettagliatamente da Cohen: la principale ambizione di queste donne è riuscire a sposare un *farang*, ossia un uomo bianco, ricco per definizione, ed emigrare nella sua ricca patria (E. Cohen, "Thai Girls and Farang Men. The Edge of Ambiguity", *Annals of Tourism Research*, 9 (1982), pp. 403-428 (citato da E. J. Leed, op. cit., p. 155).

<sup>24</sup> Sul compromesso che ogni scrittore fa con se stesso e con i potenziali lettori al momento di stendere una propria biografia v. P. Lejeune, *Il patto autobiografico* (Bologna, Il Mulino, 1984), in particolare pp. 29-33.

<sup>25</sup> L'importanza di questo elemento è stata evidenziata da I. Luzzana Caraci, op. cit., pp. 3-4.

<sup>26</sup> J. Guerin dalle Mese, "Io' o 'lui? Il problema del narratore in alcune relazioni di viaggio del Tre-Quattrocento", in AA.VV., *La letteratura di viaggio dal Medioevo al Rinascimento. Generi e problemi* (Alessandria, Dell'Orso, 1989), pp. 7-17; v. in particolare p. 13. Su Mandeville v. anche le note di G. Scaramellini, op. cit., p. 40 e il contributo di R. Signorini, qui, alle pp. 74-85.

<sup>27</sup> R. E. Raspe, *Strani viaggi, campagne e avventure del Barone di Munchausen* (Milano, Rizzoli, 1962); sul Barone v. anche G. Scaramellini, op. cit., p. 46.

<sup>28</sup> Luciano di Samostata, *Storia vera*, a cura di U. Montanari (Roma, Newton Compton, 1994), p. 21.

<sup>29</sup> R. Savelli, "Honore et robba": sulla vita di Giovanni Andrea Doria", *La Berio*, 29 (1989), pp. 3-41; in particolare pp. 9, 13 e 23; si veda anche V. Borghesi, a cura di, *Vita del principe Gio. Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta* (Genova, Comp. dei Librai, 1997).

<sup>30</sup> L. Ariosto, *Satire e lettere*, a cura di C. Segre (Torino, Einaudi 1976), Satira III. pp. 30-42.

<sup>31</sup> Sulla scarsa attendibilità dei resoconti diplomatici provenienti da una città divisa tra due fazioni politiche (filospagnola e filofrancese), v. C. Bitossi, *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento* (Genova, ECI, 1990), in particolare pp. 62-63.

<sup>32</sup> F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale. Studi nell'archivio Datini di Prato* (Firenze, Olschki, 1962), p. 20.

<sup>33</sup> M. Archetti Maestri, "Un'amazione in Persia: Jane Dieulafoy (1851-1916)", in F. Lucchesi, a cura di, *L'esperienza del viaggiare. Geografi e viaggiatori del XIX e XX secolo* (Torino, Giappichelli, 1995), pp. 117-144; in particolare pp. 118-119.

<sup>34</sup> *Ibid.*, p. 141.

<sup>35</sup> G. Botta, "Viaggiare in Egitto nell'Ottocento", in F. Lucchesi, op. cit., pp. 114-171; in particolare p. 146. G. Scaramellini ha parlato delle peculiarità dei viaggi compiuti nei paesi di antica civiltà in «Interrogando le fonti itinerarie», in G. Scaramellini, *La geografia*, cit., pp. 19-56.

<sup>36</sup> L. Podestà, A.L. Sala, *Un inedito di Pantera Pantera: la 'Hidrografia Nautica Mediterranea'*, tesi di laurea, Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Genova, a.a.1984-85.

<sup>37</sup> G.R. Cardona, op. cit., p. 692.

<sup>38</sup> C. Darwin, *Viaggio di un naturalista intorno al mondo*, a cura di M. Magistretti (Firenze, Giunti, 1982).

<sup>39</sup> A. Issel, *Malacologia del Mar Rosso. Ricerche paleontologiche e zoologiche* (Pisa, Biblioteca Malacologica, 1869); Id., *Viaggio nel Mar Rosso e tra i Bogos* (Milano, Treves, 1885).

<sup>40</sup> M.P. Rota, "Viaggiatori naturalisti in Liguria nel secolo dei Lumi. Il problema della montagna", *Pubbl. dell'Ist. di Sc. Geog. Fac. Magistero Univ. di Genova*, 46, (1992), p. 45.

<sup>41</sup> Sul positivismo a Genova in questo periodo, v. D. Cofrancesco, a cura di, *Filosofia e politica a Genova nell'età del positivismo* (Genova, Compagnia dei Librai, 1988). Di particolare rilievo la figura di Enrico Morselli, a proposito del quale v. F. Surdich, *Esplorazione geografiche e sviluppo del colonialismo nell'età della rivoluzione industriale* (Firenze, La Nuova Italia, 1980), p. 33.

<sup>42</sup> M. Quaini, *Per la critica del determinismo geografico*, in Id., *Tra geografia e storia. Un itinerario nella geografia umana*

(Bari, Cacucci, 1992), pp. 167-234; in particolare p. 224 nota 27.

<sup>43</sup> A. Issel, a cura di, *Istruzioni scientifiche per i viaggiatori* (Roma, ed. Eredi Botta, 1881).

<sup>44</sup> F. Surdich, "I viaggi, i commerci, le colonie: radici locali dell'iniziativa espansionistica", in P. Rugafiori, A. Gibelli, a cura di, *La Liguria* (Torino, Einaudi, 1994), pp. 455-509: «Issel propose al ministro della Pubblica Istruzione, che lo approvò in data 30 luglio 1890, a nome della Facoltà di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali di Genova, lo statuto di una 'Scuola pratica di preparazione per viaggiatori'» (p. 476, nota 58). Tra i docenti figurava anche il citato Enrico Morselli, per la cattedra di Antropologia ed Etnografia.

<sup>45</sup> Issel indicava come esemplare l'attività di raccolta dei Doria, dei Beccari e dei D'Albertis; A. Issel, "Il Museo Civico di Genova", *L'Esploratore* (1878), p. 66. Si veda anche G. Ferro, I. Luzzana Caraci, a cura di, «Il contributo italiano alla conoscenza del quinto continente: L. M. e E. A. D'Albertis», in *Memorie della Soc. Geog. Ital.*, 42 (1985), che contiene scritti di I. Luzzana Caraci, G. Galliano e S. Ballo Alagna.

<sup>46</sup> A. Issel, op. cit., pp. 471-474.

<sup>47</sup> L. Gambi, *Geografia e imperialismo in Italia* (Bologna, Pàtron, 1992).

<sup>48</sup> Come mostra perfettamente la vicenda dell'acquisto della Baia di Assab da parte di Giuseppe Sapeto, sponsorizzato da Rubattino per soddisfare gli interessi di una precisa cerchia di armatori, industriali, parlamentari. Su Rubattino si veda G. Doria, *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881* (Genova, Marietti, 1990), in particolare pp. 212-214; su Sapeto rimando a M. Castelnovi, "In margine ad un anniversario dimenticato: il centenario della morte di Giuseppe Sapeto (25 agosto 1995)", *Miscellanea di storia delle esplorazioni geografiche*, 21 (1996), pp. 293-321.

<sup>49</sup> v. le puntualizzazioni di I. Luzzana Caraci, "Trovare, cercare, scoprire. Le tappe della scoperta", in *Il mondo dei Vichinghi*, Atti del Convegno Internazionale di studi Genova 18-20 settembre 1991 (Genova, Sagep, 1992), pp. 57-77.

<sup>50</sup> C. Nicolet, *L'inventario del mondo. Geografia e politica alle origini dell'Impero romano* (Bari, Laterza, 1989).

<sup>51</sup> v. la bibliografia indicata in I. Luzzana Caraci, *La letteratura*, cit.

<sup>52</sup> Il '600 fu il *golden eeuw* neerlandese: J. Huizinga, *La civiltà olandese del Seicento* (Torino, Einaudi, 1967).

<sup>53</sup> E.J. Hobsbawm, T.O. Ranger, *L'invenzione della tradizione* (Torino, Einaudi, 1987).

<sup>54</sup> Sovente le spedizioni militari hanno come conseguenza il viaggio coatto di prigionieri, ostaggi, deportati e via dicendo: cfr. E.J. Leed, op. cit., pp. 11 e 58.

<sup>55</sup> *Ibid.*, p. 29.

<sup>56</sup> P. O'Sullivan, J.W. Miller, *Geografia della guerra* (Milano, Angeli, 1985).

<sup>57</sup> Per una lettura critica della storiografia e della memorialistica militare e colonialista in Italia v. N. Labanca, *In marcia verso Adua* (Torino, Einaudi, 1993), pp. 22-36.

<sup>58</sup> Anche in questo caso è possibile trovare scrittori che spacciano per proprie considerazioni vecchie di più di mille anni: ne è esempio il noto passo di Machiavelli relativo alle carte geografiche di cui dovrebbe dotarsi il perfetto comandante militare, copiato quasi alla lettera da un analogo passo di Vegezio del IV secolo d.C.

<sup>59</sup> E.J. Leed, op. cit., p. 79.

<sup>60</sup> A.L. Momigliano Lepschy, "Introduzione", in S. Brasca, *Viaggio in Terrasanta (1480). Con l'itinerario di G. Capodilista*, a cura di A. L. Momigliano Lepschy (Milano, Longanesi, 1966), pp. 17-41; v. p. 32.

<sup>61</sup> Per una prima rassegna bibliografica sull'argomento, si veda M. Castelnovi, "I portolani come fonte per la geografia storica",





*Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici*, 3 (1995), n.2, pp. 28-31.

<sup>62</sup> G.R. Cardona, op. cit., p. 690.

<sup>63</sup> La maggior parte dei portolani è preceduta da un'introduzione in cui si afferma che il testo pubblicato è il frutto delle personali osservazioni dell'autore, che ha aggiornato i dati precedenti consultando uomini di mare, ecc.: questo genere di prefazioni è diffuso dal basso medioevo fino allo *Spiegel der Zeevaendt* di Lucas Janszoon Waghenaer, alla *Nautica Mediterranea* di B. Crescenzo e all'*Hidrografia nautica mediterranea* di Pantero Pantera.

<sup>64</sup> Le formule vengono mantenute anche nelle traduzioni da una lingua all'altra, come nel caso di italiano e greco: v. M. Castelnovi, "La Puglia nei portolani italiani e greci", in P. Corsi, a cura di, *Il Gargano e il mare* (Foggia, Quaderni del Sud, 1995), pp. 197-225.

<sup>65</sup> A. Rossebastiano, "La vicenda umana nei pellegrinaggi in Terra Santa del secolo XV", in AA. VV., *La letteratura di viaggio dal Medioevo al Rinascimento*, cit., pp. 19-50; in particolare p. 20.

<sup>66</sup> E.L. Eisenstein *La rivoluzione inavvertita, La stampa come fattore di mutamento*, (Bologna, il Mulino, 1985); M. Castelnovi, *I portolani*, cit.

<sup>67</sup> M.P. Rota, "L'apparato portuale della Corsica 'genovese': una struttura in movimento", *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s. 28 (1988), n. 1, p. 306, nota 15.

<sup>68</sup> L. Olschki, *Storia letteraria delle scoperte geografiche* (Firenze, Olschki, 1937). Il confine tra fantasia e realtà è sempre molto labile, comunque, dato che un Sapeto poteva 'vedere' la regina di Saba di salomonica memoria come abitante di Assab: v. G. Sapeto, *Assab e i suoi critici* (Genova, Pellas, 1879); su questo tema v. anche E. Bianchi, "Alla ricerca dei discendenti della regina di Saba", in F. Lucchesi, op. cit., pp. 172-200.

<sup>69</sup> C. Ginzburg, *Il formaggio e i vermi* (Torino, Einaudi, 1976).

<sup>70</sup> J. Conrad, *Cuore di tenebra* (Roma, Newton Compton, 1993), p. 20.

<sup>71</sup> M. Quaini, "Le parole della geografia. Note in margine ad un dizionario critico della geografia", *Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici*, 2 (1994), n. 1, pp. 22-25; v. p. 24; v. anche Id., "La mappa e il viaggiatore: un rapporto ambiguo. Il caso di Cristoforo Colombo", in AA. VV. *La cartografia geogra-*

*fica nel progresso delle conoscenze sull'Oriente nell'Europa dei secoli XI-XIX*, (Napoli, Istituto Univ. Orientale, Dip. di Studi Asiatici, 1991), pp. 49-64.

<sup>72</sup> Rimando pertanto, anche per la bibliografia, a P. Licini, "Cartografando l'immaginabile", *Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici*, 3 (1995), n. 1, pp. 3-14, e a F. Sarchi, "A proposito dell'immaginario geografico medievale", *Ibid.*, n. 3, pp. 13-17.

<sup>73</sup> G. Dematteis, *Le metafore della Terra, La geografia umana tra mito e scienza* (Milano, Feltrinelli, 1984); M. Quaini, "L'Italia dei cartografi", in *Storia d'Italia Einaudi, vol. VI. Atlante* (Torino, Einaudi, 1976), pp. 5-51.

<sup>74</sup> «La riscoperta della geografia fantastica ha un grande valore didattico che non dovrebbe sfuggire e che riguarda la questione sempre centrale della 'verità' della carta geografica. Attraverso l'analisi della carta fantastica è infatti più facile dimostrare il principio epistemologico fondamentale, ma che la scuola ancora non ha digerito, per cui la mappa non è il territorio, per la ragione che nella carta fantastica il carattere semiotico è più esplicito»; M. Quaini, "Storia della geografia. Introduzione e bibliografia", in G. Dematteis, a cura di, *Guida bibliografica alla geografia* (Lugo, Comune di Lugo, 1984), p. 20.

<sup>75</sup> G. Scaramellini, *Raffigurazione*, cit., p. 39.

<sup>76</sup> Luciano di Samostata, op. cit., pp. 29 e 45.

<sup>77</sup> Ma anche senza insistere troppo sulla satira, perché non esaminare anche la vastissima letteratura sui viaggi inventati, come si sta facendo da alcuni anni con grande serietà scientifica in Francia, studiando ad esempio la geografia immaginaria di Jules Verne e dei suoi numerosissimi lettori; cfr. J. Chesneaux, *Una lettura politica di Jules Verne* (Milano, Moizzi, 1976). Per non parlare della parodia del ciclo verniano nei viaggi straordinari del Saturnino Farandola di A. Robida.

<sup>78</sup> P. Hagggett, *L'arte del geografo* (Bologna, Zanichelli, 1993). Ogni capitolo è preceduto da una citazione carrolliana come epigrafe. Profondamente influenzati da Carroll anche A. Brilli, M. D'Amico, M. Quaini, *Tra geografia e storia*, cit., p. 18 nota 2.

<sup>79</sup> È noto il paradossale aforisma di Melville: «Queequeg era nativo di Rokovoko, un'isola lontanissima all'ovest ed al sud. Non era segnata in nessuna carta: i luoghi veri non lo sono mai»; H. Melville, *Moby Dick* (Milano, Adelphi, 1987), p. 89.

