

CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

GEOSTORIE

BOLLETTINO E NOTIZIARIO



Anno XXVI – nn. 1-2

GENNAIO-AGOSTO 2018

Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
Periodico quadrimestrale a carattere scientifico – ISSN 1593-4578
Direzione e Redazione: c/o Dipartimento di Studi Umanistici
Via Ostiense, 234 - 00146 Roma - Tel. 06/57338550, Fax 06/57338490
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 00458/93 del 21.10.93

Direttore responsabile: ANNALISA D'ASCENZO
Direttore del Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO
Comitato editoriale: ANNALISA D'ASCENZO, ARTURO GALLIA, CARLA MASETTI
Comitato scientifico: JEAN-MARC BESSE, CLAUDIO CERRETI, ANNALISA D'ASCENZO, ELENA DAI PRÀ, ANNA GUARDUCCI, EVANGELOS LIVIERATOS, CARLA MASETTI, LUCIA MASOTTI, CARME MONTANER, PAOLA PRESENDA, MASSIMO ROSSI, LUISA SPAGNOLI, CHARLES WATKINS

Stampa: Copyando srl, Roma
Finito di stampare: agosto 2018

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO
PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI, PER IL TRIENNIO 2017-2019

<i>Ilaria Caraci</i>	Presidente onorario
<i>Carla Masetti</i>	Coordinatore centrale
<i>Massimo Rossi</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Paola Pressenda</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Anna Guarducci</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Elena Dai Prà</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Lucia Masotti</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti stranieri
<i>Luisa Spagnoli</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Segretario-Tesoriere
<i>Arturo Gallia</i>	Revisori dei conti
<i>Carlo Gemignani</i>	
<i>Silvia Siniscalchi</i>	

I testi accolti in «Geostorie» nella sezione «Articoli» sono sottoposti alla lettura preventiva (peer review) di revisori esterni, con il criterio del “doppio cieco”.

La responsabilità dei contenuti dei saggi, ivi comprese le immagini ed eventuali diritti d'autore e di riproduzione, è da attribuire a ciascun autore.

In copertina:

Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana

INDICE

<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Tra riforma e controriforma: letteratura, religione, geografia, cartografia. Introduzione al numero monografico	pp. 5-8
<i>Francesco Surdich</i>	Le raccolte di viaggio e il loro ruolo nell'evoluzione delle conoscenze geografiche nell'epoca delle grandi scoperte e dei conflitti religiosi	pp. 9-22
	Las colecciones de viajes y su papel en la evolución del conocimiento geográfico en la era de grandes descubrimientos y conflictos religiosos	
<i>Gianfranco Bonola</i>	Per un bilancio della missione cattolica in Giappone (1549-1639)	pp. 23-61
	Pour une l'évaluation de la mission catholique au Japon (1549-1639)	
<i>Annalisa D'Ascenzo</i>	Viaggi missionari, geografia moderna e controriformismo. La realtà fisica e sociale del Giappone negli scritti della Compagnia di Gesù (XVI-XVII secolo)	pp. 63-162
	Missionary journeys, modern geography and the counter-reformation. The physical and social reality of Japan in the writings of the Society of Jesus (16th-17th century)	
	SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE	pp. 163-182
	MOSTRE E CONVEGNI	pp. 183-188

MOSTRE E CONVEGNI

L'épopée du Canal de Suez, des pharaons au XXI^e siècle, Parigi, Institut du Monde Arabe (28 marzo-5 agosto 2018)

L'Institut du Monde Arabe presenta l'esposizione *L'épopée du Canal de Suez, des pharaons au XXI^e siècle*, che ripercorre la storia del Canale di Suez, opera monumentale di alta ingegneria e straordinaria prodezza tecnologica, che collega il Golfo di Suez al Mediterraneo.

Il visitatore è calato d'emblée nell'atmosfera della fastosa cerimonia che Ismail Pascià organizzò il 17 novembre 1869 alla presenza dei reali di tutta Europa, degli emissari del Sultano, dell'imperatore d'Austria e dell'imperatrice Eugenia, per l'inaugurazione del Canale di Suez. Questa via marittima di 163 km avrebbe dato un notevole impulso ai traffici tra il Vecchio Continente e l'Oriente rivoluzionando il commercio mondiale. Anziché circumnavigare l'Africa sull'Oceano Atlantico, le navi avrebbero potuto raggiungere il Mar Rosso direttamente dal Mediterraneo.

All'ingresso dell'esposizione, risuonano le note della marcia dell'Aida, opera lirica che il Chedivè d'Egitto aveva commissionato, in occasione dell'apertura del Canale, a Giuseppe Verdi, su libretto di Antonio Ghislanzoni, da un canovaccio originale dell'archeologo francese Auguste Edouard Mariette, fondatore con Champolion dell'egittologia.

Avvalendosi di una sontuosa ed immersiva scenografia multimediale e di una ricca documentazione archivistica iconico-testuale, la mostra narra la straordinaria epopea del Canale su un arco temporale di oltre 4000 anni. Privilegiando un approccio cinematografico a flash back, la narrazione procede a ritroso nel tempo e ripercorre l'epopea di questa titanica realizzazione. Nella prima sala "Dai Faraoni a Venezia (1850 a.C - 1505 d.C)" sono esposti oggetti archeologici e dipinti che illustrano la genesi dell'ambizioso progetto. Il faraone Sesosti III (1878-1762 a.C.) aveva già realizzato il collegamento del mar Rosso con il Nilo, a Zagazic, sul delta, a nord del Cairo. Una stele attesta che il re di Persia, Dario I il Grande, che aveva occupato l'Egitto dal 521 al 486 a.C., aveva ultimato la costruzione e provveduto alla manutenzione del Canale minacciato da un progressivo insabbiamento. Il "Canale dei Faraoni" fu poi restaurato dal Tolomeo II intorno al 250 a. C. e successivamente modificato, demolito e ricostruito dal califfo Amru ben al-As nel 640. Il "Canale del Comandante dei Credenti" fu poi definitivamente distrutto nell'VIII secolo dal califfo Al-Mansur per impedire l'accesso alla città santa di Medina.

Nel 1498 Vasco de Gama doppiò il Capo di Buona Speranza e scoprì una nuova e più spedita rotta marittima per l'Oriente consentendo ai mercanti portoghesi di evitare il pagamento del pedaggio al Sultano d'Egitto per il commercio ed il trasporto delle spezie: nel 1504 la Serenissima inviò un suo emissario presso il Sultano per sottoporgli il progetto di aprire un canale che avrebbe messo in comunicazione il Mediterraneo con il Mar Rosso. Ma l'iniziativa non fu coronata da successo. Il dipinto *Les vénitiens présentent leur projet de Canal au Sultan* (1869) di Giulio Carlini evoca quest'ambasciata.

Nel 1798, durante la spedizione in Egitto, gli ingegneri al seguito del generale Napoleone Bonaparte, che, a sua volta, accarezzava l'idea di realizzare quest'opera faraonica, effettuarono un rilievo preliminare del tracciato, ma conclusero erroneamente che il dislivello fra i due mari avrebbe reso necessario un sistema di chiuse. Nel 1844, l'ingegnere ed economista francese Barthélémy Prosper Enfantin, seguace della dottrina socio-politica ed economica di Saint-Simon, presentò un progetto di canale marittimo al viceré d'Egitto Mehemet Ali che, a dispetto della sua volontà di voler "modernizzare" il paese "occidentalizzandolo", mostrò scarso interesse per motivi essenzialmente d'ordine politico. Nel 1846 i Saint-simoniani fondarono la "Société d'étude pour le Canal de Suez", che procedette al rilevamento della topografia della regione e concluse che il dislivello tra i due mari era trascurabile.

Nel 1854 Ferdinand de Lesseps, diplomatico francese in Egitto dal 1830, fu incaricato dal suo amico Saïd Pascià, Khedivè d'Egitto della realizzazione della colossale impresa. Fu scelto il progetto dell'ingegnere civile trentino Luigi Negrelli che aveva proposto la canalizzazione diretta, il rispetto della conformazione del terreno e l'assenza di chiuse ai due imbocchi del Canale. Nel dicembre 1858, Ferdinand de Lesseps fondò la *Compagnie universelle du canal maritime de Suez* che costruì il Canale nell'arco di un decennio (1859-1869).

Reperti archeologici, sculture, pitture, plastici, maquettes, fotografie, carte, stampe e archivi sonori e visivi (in particolare dell'Association du souvenir de Ferdinand de Lesseps et du Canal de Suez) documentano le fasi della costruzione del Canale, che costò la vita a decine di migliaia di fellah stremati dalla fatica e colpiti dal colera. Di proprietà del governo egiziano per il 44% e della Francia (più di 20.000 azionisti), il Canale ebbe un impatto immediato sul traffico delle merci, favorì lo sviluppo della navigazione a vapore e accelerò la penetrazione europea in Africa, ma comportò una crescente ingerenza europea negli affari interni dell'Egitto.

Dalla sua apertura, la storia del Canale è ritmata dai conflitti che travagliano il pianeta. Nel 1875, il debito estero dell'Egitto costrinse Ismaïl Pascià a cedere la quota di azioni del suo paese al Regno Unito, che, nel 1882, occupò militarmente il Paese - che divenne fino al 1914 un Protettorato britannico - assumendo *de facto* il controllo del Canale e della rotta delle Indie. La Convenzione di Costantinopoli del 29 ottobre 1888 dichiarò il Canale zona neutrale sotto protezione britannica «libero e aperto, in tempo di guerra come in tempo di pace, a qualsiasi nave civile o militare, senza distinzione di bandiera».

Nel corso della Grande Guerra, l'esercito ottomano tentò invano di impadronirsi del Canale durante la cosiddetta Campagna del Sinai e della Palestina, che si svolse tra il 28 gennaio 1915 ed il 28 ottobre 1918. Il nazionalismo arabo emerso durante la Prima Guerra Mondiale fu all'origine della lotta per l'indipendenza. La Rivoluzione Egiziana del 1919 costrinse gli Inglesi a concedere un'indipendenza parziale al Paese. In seguito al trattato di Londra del 1936, il regno d'Egitto accedette ad un'indipendenza riconosciuta internazionalmente e la presenza militare nella zona del Canale venne ridotta. Come contropartita, l'Egitto strinse un'alleanza militare con il Regno Unito, che lo coinvolse nella Seconda guerra mondiale. Dal 1940 al 1945, il Canale rimase chiuso alla navigazione eccezion fatta per le flotte della Gran Bretagna e dei suoi alleati.

Un'ampia sezione della mostra è consacrata alla nazionalizzazione del Canale di Suez avvenuta il 26 luglio 1956 ad opera di Gamal Abdel Nasser, grande sostenitore dell'anticolonialismo e del panarabismo: «Quand il prononce son discours, les acclamations du peuple répondent aux têtes couronnées et le nationalisme arabe répond au colonialisme», ricorda il commissario Claude Mollard. Si perse così la crisi di Suez che culminò con l'intervento armato anglo-franco-israeliano contro l'Egitto (ott.-nov.

1956). Condannato dalle Nazioni Unite, quest'attacco, denominato "opération Mousquetaire", si rivelò un fiasco tanto sul piano diplomatico che su quello militare.

Documenti d'archivio visivi e sonori, testimonianze orali e film ricostruiscono questa pagina della storia d'Egitto. Il Canale divenne poi oggetto di contesa tra Egitto e Israele, provocando la Guerra dei Sei giorni, nel 1967, e la Guerra del Kippur, nel 1973. Tra 1975 e 2015, il Canale di Suez è stato considerabilmente allargato e modernizzato. Nel 2014 è stato lanciato il progetto di raddoppio di un tratto del Canale, favorendo lo sviluppo economico della regione mediante la creazione di centri di ricerca, poli industriali e aree dedicate alla logistica. Come ricorda il presidente de l'IMA, il ministro Jack Lang «c'est vers l'avenir que nous nous tournons aujourd'hui, un avenir dont le Canal de Suez et la zone économique qui se développe à son alentour, est un des premiers atouts».

Oggi, gli introiti assicurati dal Canale, che rappresentano 20% del budget dello Stato, sono vitali per l'economia dell'Egitto. Il governo egiziano si propone di raddoppiare le entrate provenienti dal Canale di Suez, raggiungendo i 10-12 miliardi di dollari l'anno rispetto ai 5 miliardi attuali. Il 6 agosto 2015 il presidente Al-Sissi ha inaugurato, con una cerimonia solenne, alla presenza del presidente francese François Hollande, il raddoppio parziale del Canale che permette la circolazione delle navi in entrambe le direzioni riducendo considerevolmente i tempi di attesa delle imbarcazioni.

Nella sua allocuzione, il presidente egiziano ha sottolineato il grande sforzo sostenuto dall'Egitto per quest'opera realizzata in tempo record (un solo anno di lavori) a dispetto della difficile congiuntura sociopolitica in cui versava il Paese, impegnato nella lotta contro il terrorismo. Spazio nevralgico del commercio internazionale alla giunzione di tre continenti: l'Asia, l'Africa e l'Europa, e luogo altamente simbolico, il Canale, «dono dell'Egitto al mondo» è una delle grandi realizzazioni umane che sono capaci, come scriveva Victor Hugo, di «meravigliare l'universo perché appartenenti "alla civiltà"».

GIULIA BOGLIOLO BRUNA

Scenari fluviali. Gestione dell'acqua, paesaggi e società, Dipartimento di Storia Cultura Civiltà dell'Università di Bologna (1 febbraio 2018)

Il 1 febbraio 2018 presso il Dipartimento di Storia Cultura Civiltà dell'Università di Bologna si è tenuta la giornata di studi dal titolo "Scenari fluviali. Gestione dell'acqua, paesaggi e società".

Portando i saluti istituzionali Carla Giovannini ha ricordato come questo evento sia giunto a conclusione di un progetto SIR (Scientific Independence of young Researchers) che ha coinvolto tutta la sezione di Geografia del Dipartimento.

Ha introdotto la giornata Franco Farinelli sottolineando come, in questa fase in cui la globalizzazione ha smantellato la struttura spaziale dell'organizzazione e del funzionamento del mondo nella quale la distanza costituiva un fattore decisivo, il concetto di fluidità non rappresenta più una metafora, ma una chiave per comprendere la realtà. La fluidità e il valore intrinseco e caratteristico di ogni luogo sono il binomio in grado di accrescere il sapere scientifico non solo in ottica geografica. Per questo motivo, il tema del convegno è attuale e cruciale nell'organizzazione territoriale.

Francesco Visentin, organizzatore della giornata insieme a Matteo Proto, ha voluto rimarcare la parola "scenari", presente nel titolo, per specificare il taglio interdisciplinare dell'evento. Gli interventi previsti, infatti, hanno offerto sguardi multipli con cui

guardare i paesaggi fluviali. L'eterogeneità delle riflessioni offerte dai relatori è emersa in particolare nella prima parte della giornata intitolata "Gli sguardi sul fiume" di carattere teorico. Il dialogo interdisciplinare diventa quindi una condizione essenziale per studiare e gestire questi paesaggi che sono stati da sempre scenari privilegiati, laboratori dell'evoluzione uomo-ambiente.

Francesco Vallerani e Davide Papotti hanno evidenziato come la letteratura costituisca un'ottima fonte di indagine per leggere i paesaggi fluviali. A tal proposito Papotti ha ripreso le parole di Yi-Fu Tuan secondo il quale "La letteratura è un ottimo indice diagnostico" (1976). Secondo Vallerani la letteratura, così come la pittura, dimostra la confidenza e la familiarità che l'uomo ha da sempre avuto con l'acqua. Il potere rasserenante che i contesti fluviali sono in grado di infondere nasce dai vantaggi che l'essere umano ha saputo trarre dall'elemento idrico durante la sua prospettiva evolutiva. Tramite la lettura di alcuni passaggi dei brani di Valazzini e di Gualazzini, Papotti ha posto l'accento su come gli sguardi sul Po cambiano a seconda di chi lo vive. Il fiume, in questo caso, non viene percepito come una linea continua, ma spezzata perché legata alle attività – differenti anche da una sponda all'altra – che le comunità praticano lungo le sue rive. Diventa quindi fondamentale la geografia del vissuto attraverso una "letteratura che restituisce una scena ambientale che va oltre il visuale, ma appartiene al sensoriale".

Al contrario di Vallerani, Massimo Bastiani ha presentato una versione del rapporto tra uomo e fiume più conflittuale. Questo delicato equilibrio si è rotto negli anni '50 attraverso politiche volte alla massiccia cementificazione anche a discapito dei corsi d'acqua. I Contratti di Fiume sono gli strumenti che possono ricostruire l'equilibrio, attraverso progettualità sul territorio che includono i saperi, le opinioni e la voce delle comunità locali. Non si può continuare a scindere le relazioni tecniche dalle percezioni e dalle tradizioni degli abitanti.

Il forte valore aggiunto del sapere locale è centrale nel discorso di Nadia Breda la quale, attraverso uno studio antropologico nelle Grave di Papadopoli, è riuscita a riscoprire pratiche e attività umane ormai perdute, ma fortemente ancorate a un territorio ora marginale. Tramite i racconti dei carioti – raccoglitori di pietre utilizzate per le fornaci di calce – è stato possibile indagare il completo rapporto tra pratiche umane (ormai scomparse) e fiume, segno tangibile della cooperazione e delle conoscenze, anche ecologiche, della comunità locale sul suo ambiente di vita.

Infine, le parole di Michele Zanetti hanno ricordato come la bellezza estetica di un paesaggio non possa prescindere dalla qualità ecologica. L'intervento ha messo in luce il disastro ecologico – talvolta addirittura collasso – di molti ecosistemi fluviali che, sotto un velo superficiale di carattere estetico-visivo gradevole, presentano scenari naturalistici preoccupanti. Le cause maggiori sono da attribuire alle azioni antropiche che hanno contribuito in maniera determinante all'inquinamento delle acque e alla proliferazione di specie invasive di flora e fauna. L'auspicio del naturalista è di investire nel territorio e non prefiggersi obiettivi "ecologici" solamente quando la minaccia si manifesta in modo palese.

La seconda parte della giornata, dal titolo "Fiumi e progettualità", è stata incentrata sulla presentazione di azioni concrete volte alla valorizzazione degli scenari fluviali. Progetti conclusi, in itinere o in fase embrionale che hanno fornito valide soluzioni per un patrimonio dalle enormi potenzialità spesso poco percepite.

Francesco Visentin ha illustrato il progetto EUWATHER (European Waterways Heritage) che ha coinvolto 4 università di 4 paesi diversi incentrate sui corsi d'acqua dei canali minori. Lavorare in parallelo alle comunità locali è stato fondamentale per trovare

soluzioni mirate alla riscoperta di aree fluviali marginali poiché, come afferma Bonesio (2007) “il paesaggio va primariamente pensato da chi lo vive”. Tra i metodi di indagine utilizzati, i questionari sottoposti alla popolazione hanno individuato nel turismo fluviale e nell’identità culturale le due chiavi di volta affinché possa esserci una reale presa di coscienza del patrimonio, in primis dalla stessa popolazione.

Il desiderio di riunire e far conoscere gli elementi della “civiltà dell’acqua” che sono poco riconosciuti e visibili ha rappresentato la base per la costituzione dei Musei dell’Acqua presentati da Eriberto Eulisse. Si tratta di un progetto di scala mondiale incentrato sulla diffusione di un network di ecomusei che mira a valorizzare le risorse idriche dei territori impiegando anche le risorse umane locali. I tre aspetti principali dei Musei dell’Acqua sono educazione, ricerca e sviluppo sostenibile con l’obiettivo di fondare un nuovo rapporto tra uomo ed elemento idrico.

Paolo Pileri del Politecnico di Milano ha presentato il progetto in itinere “Vento” che si propone di creare una pista ciclopedonale lungo il Po. Il fiume in questo caso viene concepito come filo narrativo in contrapposizione alle super connessioni che hanno cancellato il paesaggio. Per questo motivo la continuità e la fruibilità – da parte di tutti – devono essere condizioni necessarie per la progettazione della pista ciclabile. Pileri ha ricordato come il paesaggio abbia bisogno “di linee leggere che lo attraversano, idonee alle famiglie” e la necessità di “creare progetti di territorio che si tracciano su linee, per far percorrere i paesaggi agli abitanti in maniera continua”. Un altro valore aggiunto della proposta sarebbe la capacità del sistema di generare lavoro in quei territori interni oggi spesso dimenticati e marginali.

Testimonianza dell’evoluzione storica del rapporto tra uomo e fiume sono i navigli che attraversano aree protette, parchi, borghi, chiese e cascine del paesaggio lombardo. La frammentazione circa la competenza amministrativa sulla loro gestione è stata messa in luce dall’intervento di Claudio Repossi il quale, però, ha sottolineato il rinnovato interesse emerso negli ultimi decenni per questo ricco patrimonio identitario. Questa nuova sensibilità si è messa particolarmente in luce durante l’EXPO del 2015 quando molti fondi sono stati destinati alla riqualificazione delle vie d’acqua per garantire la loro navigabilità in modo da offrire soluzioni alternative per raggiungere la sede dell’evento. Simbolo di questa rinascita è stata senza dubbio la Darsena che ha visto un’incredibile partecipazione mantenendo un ruolo attivo nella vita pubblica di Milano anche gli anni successivi all’EXPO.

Emblema dell’interdisciplinarietà è il progetto ETSCH 2000 presentato da Elena Dai Prà in cui cartografia storica, geomorfologia, urbanistica e ingegneria idraulica sono confluite in un linguaggio comune per la creazione di una modellistica utile per la prevenzione del rischio idrogeologico dell’Adige nella Provincia autonoma di Bolzano. La studiosa ha ben messo in luce la capacità della cartografia storica nel ricostruire gli scenari del passato e di trarne informazioni uniche di tipo sia qualitativo che quantitativo. La corretta manipolazione di queste fonti permette di valorizzare un patrimonio culturale di grande valore.

A conclusione della giornata, Matteo Proto ha introdotto un progetto in fase embrionale (RIFRA) che lo vede coinvolto nello studio di paesaggi fluviali con l’obiettivo di creare prodotti digitali, fruibili su piattaforme web, per offrire uno strumento didattico divulgativo che possa accrescere la conoscenza territoriale. Anche in questo caso l’analisi interdisciplinare si rivelerà fondamentale per dimostrare l’influenza reciproca tra paesaggi fluviali e società e per testimoniare il ruolo delle azioni dei gruppi umani e le capacità materiali dell’acqua nella produzione di paesaggi.

Le riflessioni teoriche e i progetti presentati durante la giornata di studi hanno offerto un'occasione unica per ragionare, attraverso diversi approcci disciplinari e metodologici, sugli aspetti legati agli scenari fluviali. Anche se esistono concrete problematiche nella gestione di questi spazi, dalle riflessioni proposte emerge una potenzialità, purtroppo spesso inespressa o non colta. I differenti punti di vista hanno messo in luce le qualità intrinseche di questi paesaggi, prodotti dalla cooperazione tra uomo e ambiente e veri e propri patrimoni culturali. Occorre ripensare a questi territori con un'ottica che parta dal basso, dalle comunità e dai valori storici e sociali che i paesaggi dei corsi d'acqua possiedono. Queste realtà non possono e non devono essere concepite solamente come spazi per una patrimonializzazione statica del territorio, ma diventare dei luoghi attivi, di partecipazione e condivisione da parte sia di chi li vive quotidianamente sia da chi accorre dall'esterno.

DIEGO GALLINELLI