Paola Falcioni

IL TEMA DEL «PASSAGGIO» FRA ATLANTICO E PACIFICO IN HUMBOLDT DALL'EPOPEA DELLE SPEDIZIONI ESPLORATIVE ALLA GEOGRAFIA APPLICATA?

1. *La ricerca del passaggio a Nord-Ovest*

Almeno fino salla metà del Settecento, la ricerca di un passaggio a Nord-Ovest sembrava inquietare esclusivamente due tra le principali potenze coloniali europee, la Francia e l'Inghilterra. La Spagna, dopo la precoce affermazione sul continente americano, aveva raggiunto su ambedue le sponde degli oceani, per lunghissimi, ininterrotti tratti, un controllo che ne rendeva per il momento inutile la ricerca di nuovi passaggi transcontinentali; del resto la spola del galeone di Manila ricordava con cadenza annuale come la Spagna avesse già in mano la chiave di accesso alle rotte del Pacifico. Così mentre la vastità dell'impero spagnolo imponeva alla Corona uno sforzo oneroso e complesso di amministrazione coloniale, e prima ancora di esplorazione delle regioni interne, il litorale pacifico stagnava in uno stato di pesante arretratezza per la persistente rarefazione del popolamento e l'incapacità di sfruttare preziose opportunità di commercio [1]. Solo nell'ultimo scorcio del Settecento la potenza iberica riprende l'iniziativa con una serie di imprese scientifiche che hanno la loro punta di diamante nella spedizione Malaspina. L'operazione matura nel corso di una stagione di rinascita nazionale e culturale che fermenta

[1] Proprio Humboldt rileva il paradosso di questa eredità spagnola: «Quanti sforzi non hanno fatto gli Stati Uniti ... per aprirsi una via verso le coste occidentali, in cui i messicani hanno ottimi porti senza vita né commercio!» (Humboldt, 1992 a, p. 213).

sotto l'impulso della *Ilustración*, anche perché urge dare una replica forte ad una sequenza di missioni francesi, inglesi e russe nel Pacifico settentrionale che insidiano gli insediamenti spagnoli.

Una volta completate le ricognizioni sulle coste della California e dell'Oregon, dalla metà del Cinquecento in avanti, per un paio di secoli, il litorale pacifico settentrionale era rimasto pressoché inesplorato; e questo non soltanto da parte della Spagna. Inghilterra e Francia, potenze mercantili emergenti, pur fortemente interessate alla esplorazione di quelle regioni, mancavano delle basi logistiche di partenza, tutte in mano iberica. Pertanto esse avevano esaurito i loro sforzi in acque atlantiche; l'Inghilterra alla ricerca di una via che aggirasse da nord, a latitudini sempre più boreali, il blocco territoriale ibero-americano, con l'unico esito di acquisire il controllo del mercato delle pellicce. Oppure – ed è il caso comune della Francia e dell'Inghilterra – si era proceduto a latitudini temperate seguendo cunei di penetrazione, come l'asse del S. Lorenzo e dei Grandi Laghi, o il corso del fiume Hudson. Queste piste non avevano aperto alcun varco verso il Pacifico, ma avevano offerto utili prospettive alla colonizzazione rispettivamente della *Nouvelle France* e del *New England*.

L'identificazione della Baia di Hudson con il Pacifico, ad opera degli inglesi, è la prima di una sequenza di false attribuzioni che confondono specchi d'acqua interni con questo oceano. Assistiamo da allora all'illusorio rinvenimento di una serie di «Pacifici virtuali» – la Baia di Chesapeake, il Mare di Verrazzano ed altri ancora – fallaci riconoscimenti che si susseguiranno per quasi tutto il XVII secolo.

Sul fronte opposto, sulle coste del Pacifico americano settentrionale, il persistente silenzio già ricordato alimentava una serie di leggende, di tanto in tanto rinverdite, su presunti «passaggi» che avrebbero aperto varchi da ovest, magari in direzione della Baia di Hudson, o incontro alle linee di esplorazione che avanzavano da oriente dietro lo sforzo congiunto inglese e francese. Ecco dunque i fantasmi degli Stretti di Juan de Fuca, di Maldonado, di Anian, de Fonte, passaggi immaginari la cui persistenza nel tempo non ha compiuto il sortilegio di modificare la topografia del continente americano, ma ai quali va tuttavia riconosciuto il merito di aver dato ossigeno alla tensione esplorativa fino alla seconda metà del Settecento, quando le migliorate condizioni tecnico-scientifiche della nautica danno inizio alla serie delle grandi spedizioni scientifico-esplorative, da Cook a Malaspina, che faranno sostanziale chiarezza sul profilo costiero pacifico settentrionale.

Resterà invece al secolo successivo il merito di individuare in acque artiche il definitivo, ma poco congeniale ai traffici commerciali, passaggio a Nord-Ovest.

2. *I «passaggi» nella geografia humboldtiana*

In questo problema dei «passaggi» si inserisce all'inizio dell'Ottocento Alessandro von Humboldt. La prima occasione gli si presenta con la stesura del *Saggio politico sul Regno della Nuova Spagna,* monumentale monografia pubblicata nel 1811, quando l'impero spagnolo in America è ormai percorso da inquietudini indipendentiste che preludono al suo graduale disfacimento [2].

Il *Saggio* segue formalmente i canoni della statistica di matrice settecentesca [3], ma supera l'ambito strettamente quantitativo, proprio di questo genere di pubblicistica, allargando l'analisi ad un ampio retroterra di riferimenti storici sulle civiltà del Messico e, in prospettiva, a riflessioni su tematiche sociali ed economiche, che conferiscono all'opera il registro problematico e critico del saggio (Minguet, 1969, p. 199) [4]. Entro questo impianto, Humboldt si impegna in una articolata digressione sul tema dei «passaggi», un argomento a prima vista esorbitante la stretta sfera della monografia messicana [5].

D'altronde il *Saggio* vuol essere anche un primo, rigoroso tentativo di informare l'Europa sullo stato dell'economia della colonia e sui flussi mercan-

---

[2] Il *Saggio*, che costituisce il volume XIX della «serie americana», esce in edizione riveduta nel 1825. I quasi quindici anni intercorsi dalla sua prima apparizione, se non eliminano le molte lacune nella conoscenza dei luoghi, impongono comunque all'Autore qualche significativa rettifica, come si dirà tra breve. Non è semplice dar conto delle edizione integrali o ridotte del *Saggio* che si sono succedute nel tempo nelle diverse lingue e nei diversi paesi, in particolare europei ed ibero-americani. Per questo contributo si è fatto riferimento in modo particolare al «volgarizzamento» elaborato da Gaetano Barbieri con il titolo di *Viaggio al Messico, alla Nuova Granata ed al Perù ossia Saggio Politico sul regno della Nuova-Spagna*, pubblicato per i tipi dell'editore Sonzogno a Milano nel 1827 e nel 1832 in edizione napoletana. Di quest'ultima è peraltro uscita nel 1992 una ristampa anastatica in una versione ridotta, a cura di Raffaele Giura Longo e Pasquale Rossi.

[3] Per questo offre un quadro analitico e organico degli elementi, fisici ed antropici, del territorio, un panorama dell'assetto amministrativo interno disegnato dalle intendenze, un bilancio del potenziale di risorse presenti del paese; mentre gli scambi con la madrepatria sono ricostruiti sulla base dei flussi doganali e dei resoconti del fisco. Per questo lavoro di ricognizione Humboldt potè attingere a quel ricco e variegato patrimonio costituito dai repertori statistici e dalle memorie che i fermenti culturali e riformistici della *Ilustración* avevano recentemente commissionato agli amministratori locali e infine depositato negli archivi di Città del Messico (MINGUET, 1969, pp. 603-604; MIRANDA, 1962, pp. 120-123).

[4] Ci si è finanche chiesti se Humboldt avesse avuto un ruolo nell'incoraggiare i movimenti indipendentistici locali, ipotesi infine esclusa. Certo è che gli spagnoli non apprezzarono le riserve che Humboldt, fedele alle teorie del riformismo illuminista, esprimeva a proposito del sistema coloniale della Nuova Spagna (MINGUET, 1969, pp. 215-216).

[5] Il tema occupa l'intero capitolo secondo del *Saggio* (HUMBOLDT, 1992 a).

tili che legavano la Nuova Spagna – e più in generale le colonie iberoamericane – alla madrepatria. In questo scenario la regione centroamericana godeva di una splendida centralità, nella quale l'apertura di un varco interoceanico avrebbe schiuso nuove prospettive per i traffici spagnoli. Da qui l'auspicio che Humboldt formula affinché la Corona, nella persona di Carlo IV, re di Spagna e delle Indie, al quale l'intero saggio è dedicato, realizzi presto il collegamento tra Mare del Sud e Oceano Atlantico (Humboldt, 1992 [a], pp. 113-114). Nella sfera di competenza spagnola ricadono ben otto dei nove «passaggi» individuati da Humboldt ed in particolare i quattro localizzati nell'America istmica, che sono i più adatti all'apertura di un passaggio, anche se – egli osserva – eccentrici e distanti dai maggiori poli economici della regione, Città del Messico, Vera Cruz e Acapulco.

Le nove direttrici individuate da Humboldt, e presentate secondo un ordine rigorosamente geografico da nord a sud, appaiono distribuite sull'intera massa continentale, dall'Oceano Glaciale Artico, dove la foce del fiume Mackenzie fissa il terminale del «passaggio» più a nord, fin quasi al 46° parallelo dell'emisfero australe. La prima è nell'Ovest canadese dove Humboldt ipotizza la congiunzione dei rami sorgentiferi del fiume *Tacoutché Tessé* (oggi Fraser) e dell'*Ounigigah*, ovvero Peace River, affluente del Mackenzie; un lungo, tortuoso percorso meridiano, che si allunga tra il 70° e il 46° parallelo, tra la foce del Mackenzie e il Capo Disappointment, e che di fatto avrebbe messo in comunicazione il Pacifico non direttamente con l'Atlantico, ma attraverso le gelide acque del Mare di Beaufort, con un settore dell'Oceano Glaciale Artico. Al tempo di Humboldt la regione risultava assai poco conosciuta nella conformazione del rilievo, nelle quote altimetriche e negli stessi percorsi fluviali, che pure costituivano gli assi di penetrazione privilegiati degli esploratori, ma la possibilità di aprirvi un «passaggio» schiudeva interessanti prospettive economiche [6]. La zona delle Montagne Rocciose interessata si prospettava ricca di carbon fossile; mentre il controllo di questo nodo idrografico avrebbe assicurato il monopolio del commercio delle pellicce della intera fascia canadese a nord del 48° parallelo, ad eccezione della cosiddetta Russia americana. Lo sbocco sul Pacifico coincideva con una regione che ben si prestava ad una fertile agricoltura, allo sfruttamento del legname e all'insediamento di una base commerciale.

La seconda direttrice sfruttava il fatto che tra le montagne del Colorado appena 12-13 leghe (meno di una sessantina di km) separavano le sorgenti del

---

[6] Nella edizione del *Saggio* del 1811 Humboldt segue l'errore già compiuto da Mackenzie, che aveva confuso con il fiume Columbia il *Tacoutché Tessé*, che nel 1806 verrà ribattezzato Frazer (RECLUS, 1896, p. 264); non ignora tuttavia i dubbi sollevati in proposito da Malte-Brun. Ma solo nella edizione del 1825 chiarirà la questione.

Zanguananas, affluente del Rio Colorado, da quelle del Rio Grande del Norte, regioni ricche di salgemma. Il possibile nodo interoceanico era stato messo in luce solo da qualche decennio (1777) dalla esplorazione missionaria.

All'estremità opposta, nella parte australe del continente sudamericano, Humboldt individua altri due itinerari. Il primo di essi interessava il Perù, dove il Rio Huallaga si sarebbe potuto collegare con il sistema imbrifero delle Amazzoni. L'altezza raggiunta dalla Cordigliera e la natura del terreno impedivano la costruzione di un canale. Tuttavia un percorso terrestre avrebbe potuto, secondo i calcoli da lui effettuati, ridurre a solo cinque o sei settimane i circa quattro mesi fino ad allora necessari per andare dal Perù alla foce dell'Amazzoni. Il secondo itinerario prospettato da Humboldt partiva dal golfo argentino di S. Giorgio[7] che penetra in profondità come un ampio cuneo verso l'interno in corrispondenza del braccio di mare di Aysen, nella Patagonia cilena.

Su queste quattro ipotesi di collegamento transcontinentale – che prevedevano canali o anche vie terrestri – Humboldt non tornerà più successivamente. Del resto già nella prima edizione del *Saggio* egli conveniva che l'ampiezza delle masse continentali interessate penalizzava sensibilmente la loro utilità[8]. Questi «passaggi», e soprattutto quelli nord-americani, possono essere interpretati come una espressione del clima culturale del momento, a cavallo tra Settecento e Ottocento, quando le esplorazioni e soprattutto le imprese di trafficanti e speculatori stavano accendendo forti aspettative per l'apertura di una via d'acqua interna e per la istituzione di un asse commerciale utile non solo all'attraversamento del continente, ma anche allo sfruttamento economico delle zone da esso interessate.

Secondo Humboldt le migliori soluzioni si devono trovare invece nella regione istmica per ragioni sia di carattere geomorfologico sia geopolitico, in quanto sarebbero state equidistanti dal passaggio obbligato del Capo Horn a sud e dai ricchi mercati di pellicce del Nord-Ovest e prossime alla fascia degli alisei[9]. L'ipotesi di un «passaggio» tra Atlantico e Pacifico nella regione dell'Istmo risaliva alle prime fasi della conquista: senza rifarci alle speranze di Colombo, si possono ricordare i viaggi organizzati dagli spagnoli nei primi de-

---

[7] Proprio un paio di decenni prima (1789) la spedizione Malaspina aveva effettuato un'accurata rilevazione del suo profilo costiero.

[8] In modo ancor più vago Humboldt accenna ad un altro possibile collegamento in corrispondenza del nodo idrografico tra Missouri, Saskatchewan e Nelson, un'area sulla quale egli dichiara di attendere i risultati del recente viaggio del Capitano Lewis.

[9] Per la verità queste buone ragioni, in parte già anticipate nel *Saggio*, sono meglio precisate nella *Relation historique.*

cenni del Cinquecento per trovare «lo stretto» e gli itinerari, in parte fluviali e in parte terrestri seguiti dai *conquistadores* per trasportare attraverso il Darien uomini, armi e provviste dall'Atlantico al Pacifico e il frutto dei saccheggi e delle guerre in senso opposto.

Uno dei primi passaggi ipotizzati è quello di Tehuantepec nella Intendenza di Oaxaca (Fig. 1) [10]. Qui, dove i due oceani sono ad appena 45 leghe di distanza (circa 200 km), due corsi d'acqua, il Huasacualco e il Chimalapa, offro-

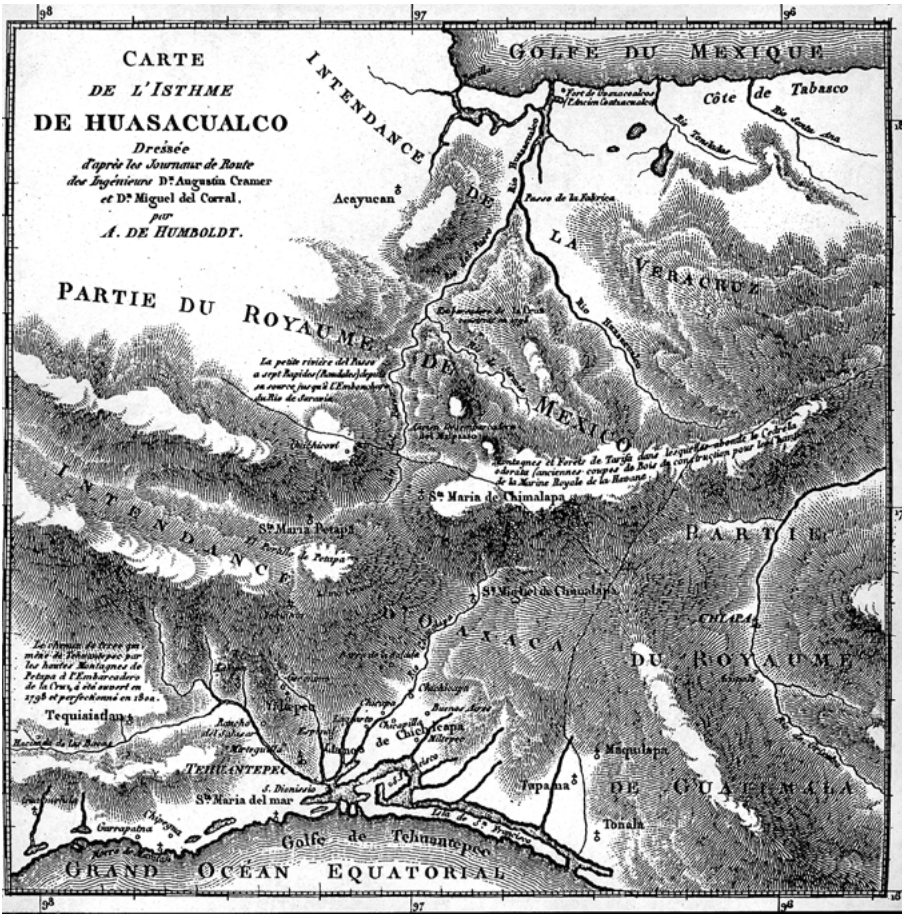

Fig. 1 - L'Istmo di Tehuantepec.
Fonte: *Atlas Géographique et Physique du Royaume de la Nouvelle Espagne*.

[10] È il sito a cui Cortés si riferiva, comunicandone a Carlo V, come al *segreto dello stretto.*

no, da versanti opposti, facili vie di penetrazione verso l'interno. E proprio in questa zona, nel 1798, era stata aperta una strada che collegava il porto atlantico di Tehuantepec con l'Embarcadero de la Cruz, sul Pacifico [11].

Una seconda soluzione ipotizzata da Humboldt faceva perno sul Gran Lago di Nicaragua e sul suo emissario, il Rio San Juan, le cui acque si riversano nell'Atlantico. Sarebbe stato necessario solo lo scavo di un canale tra il lago e la costa pacifica, magari regolato da chiuse volte a fronteggiare il dislivello – peraltro ritenuto modesto – tra le acque del lago e quelle oceaniche. Gli archivi di Madrid custodiscono in proposito molte memorie e progetti francesi e inglesi. Questi ultimi avevano allora vivaci interessi commerciali sulle coste panamensi (Golfo de los Mosquitos) [12].

All'istmo di Panama Humboldt riserva l'analisi più articolata, prefigurando così le scelte definitive di fine Ottocento; del resto fin dalla scoperta, nel 1513, quest'area aveva rivelato la sua rilevanza geostrategica.

Nella regione del Chocó (Colombia) la Cordigliera occidentale si allontana dalla costa, liberando un vasto corridoio pianeggiante all'interno del quale l'Atrato convoglia le sue acque nel Golfo di Darien. Secondo Humboldt questa poteva essere un'arteria preziosa, se collegata al Pacifico con un canale artificiale tra la Baia di Cupica e il Rio Naipi (o Naipipi), affluente navigabile dell'Atrato e, più a monte, con un piccolo canale già fatto scavare da un missionario di un villaggio locale (Nòvita) in un vallone naturale, la Raspadura, per unire il Rio S. Juan, che sfocia nel Pacifico, con l'alta valle dell'Atrato (Fig. 2). Questa via d'acqua – che Humboldt ritiene ancora sconosciuta in Europa – era ovviamente inadatta per il traffico oceanico, mentre veniva utilizzata per piroghe e piccole imbarcazioni.

3. *Il metodo e le problematiche geografiche*

Appare evidente che i «passaggi» humboldtiani non sono più quelli che hanno alimentato l'epopea vissuta da Caboto, Cartier, Frobisher, e di tanti al-

---

[11] Un elemento a favore di tale passaggio sarebbe anche nell'interesse nord-americano. Rispetto all'asse commerciale New York-San Francisco, la via di Tehuantepec appare più breve di 1.400 km rispetto a quella del Nicaragua e di 2.300 rispetto a Panama (E. RECLUS, 1898, pp. 230-232). In realtà la scarsa navigabilità dei rispettivi corsi d'acqua costituiva un ineludibile fattore di debolezza del progetto. Il collegamento tra le opposte sponde verrà pertanto affidato ad una linea ferroviaria.

[12] In effetti questo passaggio, nel quale le altitudini sono complessivamente modeste e il lago con il suo emissario offrivano una via naturale già tracciata, sembrò nel tardo Ottocento la più credibile e probabile alternativa alle difficoltà e ai ritardi di attuazione del Canale di Panama (RECLUS, 1898, pp. 537-538).

tri, fino a Cook e Malaspina; non inseguono più rotte oceaniche di circumnavigazione del continente nord-americano o canali marittimi. Humboldt ipotizza ormai solo direttrici intercontinentali che penetrano all'interno della terra-

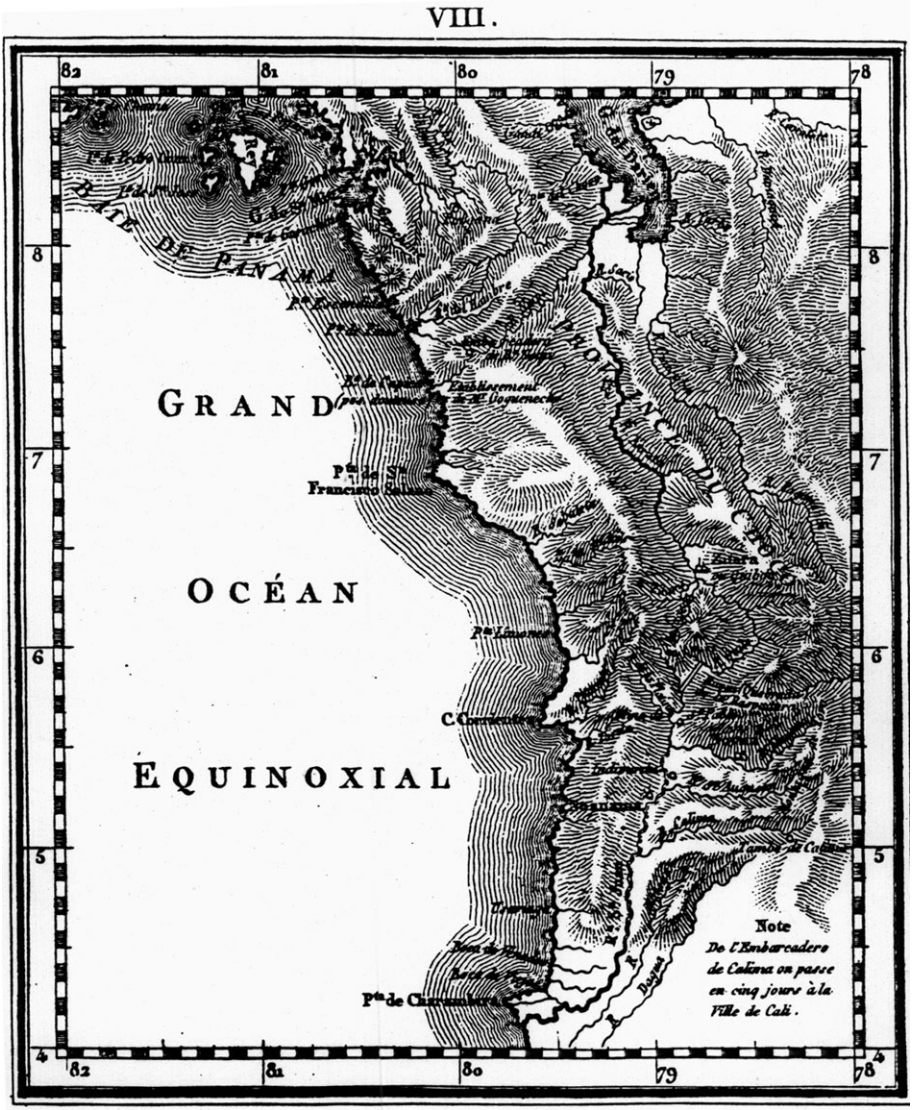

Fig. 2 - I due "passaggi" individuati nella regione del Chocó: tra la Baia di Cupica e l'Atrato (circa 7° 30' latitudine Nord) e quello della Raspadura (circa 5° 50' latitudine Nord), riconoscibile dal simbolo del canale.
Fonte: *Atlas Géographique et Physique du Royaume de la Nouvelle Espagne*.

ferma e interessano vie d'acqua interne. Non si tratta più di percorsi esclusivamente naturali. Tutti i «passaggi» humboldtiani implicano un intervento dell'uomo sul territorio, una rettifica delle morfologie originarie: richiedono lo scavo di trincee, l'apertura di canali, finanche l'utilizzo di chiuse e bacini a livello variabile. Occorre scavalcare le soglie altimetriche degli spartiacque e mettere in congiunzione due opposte testate fluviali: procedimenti propri di quella ingegneria idraulica che si veniva collaudando in Europa all'alba della rivoluzione industriale.

Inoltre, nessuna delle ipotesi formulate da Humbolt è fondata sulla sua personale esperienza di viaggiatore-esploratore. L'esame delle situazioni comporta un tessuto di argomentazioni, congetture, stime e supposizioni desunte dalla frammentaria e composita documentazione tecnico-scientifica esistente, dalle relazioni di viaggio consultate, integrate, almeno per le regioni andine che erano state toccate dalla esplorazione di Humboldt (Viceregni della Nuova Granada e del Perù), dai rapporti verbali di informatori e testimoni locali da lui interpellati; fonti eterogenee e discontinue, dalle quali appare estremamente complesso desumere un quadro oggettivo ed esaustivo delle situazioni locali [13].

Tuttavia, al di là del procedimento adottato, la novità humboldtiana è soprattutto nel modello di analisi che regge l'impianto. La presentazione dei diversi «passaggi» trascina con sé una pluralità di problematiche geografiche di tipo sia naturalistico che antropico: dalle preliminari misurazioni geodetiche alla conformazione delle cordigliere, alla loro struttura geologico-mineraria, alla idrografia fluviale, ai venti locali, all'andamento delle correnti oceaniche e al livello dei due oceani, alla configurazione delle coste e soprattutto dei loro fondali, alla navigabilità dei corsi d'acqua, alla ingegneria dei canali, alle potenzialità economiche locali, ai flussi mercantili, alle infrastrutture stradali o ferroviarie già esistenti, allo scacchiere degli interessi geopolitici delle nazioni. Entra insomma in gioco – e la personalità poliedrica di Humboldt incarna a pieno la complessità di tali istanze scientifiche e civili – tutto quel patrimonio culturale e tecnologico che l'Illuminismo aveva portato a maturazione, come approdo di un processo di lungo respiro [14].

---

[13] Un esempio del laborioso sforzo di interpretazione delle fonti è il tentativo di Humboldt di desumere l'altitudine approssimativa del rilievo centrale in corrispondenza dell'Istmo di Panama dai dati – questi sì rilevati – della temperatura locale e dalle formazioni vegetali naturali ivi esistenti (HUMBOLDT, 1992, p. 93); un percorso logico che discende da una concezione della natura come sistema unitario, regolato da leggi o meccanismi intelligibili, tutto affidato al gioco delle correlazioni tra fenomeni geografici.

[14] Così l'individuazione di possibili varchi nel profilo altimetrico delle cordigliere fruisce dei nuovi strumenti concettuali messi a punto proprio in quei decenni grazie all'avvio di uno studio scientifico della montagna, ma anche, certamente, della diretta esperienza maturata da Hum-

In questa linea di fedeltà ai criteri di sistematicità ed organicità che presiedono il metodo humboldtiano si inserisce anche il ricorso all'immagine cartografica, ma con una particolarità. Quelli che Humboldt raccoglie nel suo *Atlas géographique et physique du Royaume de la Nouvelle Espagne*, che integra la monografia messicana, sono, non a caso, definiti *esquisses*. Si tratta di otto stralci cartografici disegnati a scale diverse che ricostruiscono, sulla base di materiali e fonti eterogenee, la morfologia dei territori interessati dagli ipotetici «passaggi» [15]. Per un autore come Humboldt, che stava dando un contributo di grande rigore alla definizione della cartografia della Nuova Spagna, dell'Isola di Cuba e della regione dell'Orinoco, i disegni sui collegamenti interoceanici costituiscono dunque piuttosto un *work in progress*, una bozza di lavoro, uno schizzo, appunto. L'indeterminatezza in cui resta l'immagine, l'approssimazione della rappresentazione e finanche i dubbi espressi sulla carta con franca evidenza (come a proposito della identità del Columbia-Frazer) sollecitano a far chiarezza e precisione sulla reale topografia dei luoghi; e pongono il linguaggio della carta in sintonia con quello del testo scritto, intessuto di argomentazioni, ma anche di tante domande irrisolte [16]. Sono interrogativi che, come quelli sulle reali altimetrie dei «passaggi», troveranno le prime risposte solo verso la metà del secolo, quando in uno dei primi atlanti tematici, il *Physikalischer Atlas*, promosso da Humboldt e curato da Heinrich Berghaus, compaiono finalmente i profili altimetrici, oltre che una cartografia aggiornata e ben più ricca di dettagli, dei «passaggi» centroamericani: Tehuantepec, Nicaragua, Panama.

---

boldt nel corso delle sue ascensioni andine e messicane (BROC, 1991; QUAINI, 1997, pp. 50-152). Così le discettazioni sul presunto dislivello che si attribuiva ai due oceani, che la sua analisi riconduce semplicemente al gioco delle maree, e quelle sull'impatto che l'apertura di un canale interoceanico nella regione panamense avrebbe avuto sulla Corrente del Golfo si inquadrano nei progressi registrati dalla ricerca oceanografica di cui lo stesso Humbolt era stato uno degli artefici. Il moltiplicarsi di canali artificiali nella vecchia Europa industriale e nella emergente potenza nord-americanana gli mette a disposizione una serie di parametri sperimentali utili ad una prima impostazione della fase progettuale. Nella monografia sulla *Capitanía general* del Venezuela, che inserisce all'interno della *Relation historique* (tomo III, cap. XXXVI), Humboldt procede ad una ampia analisi comparata delle opere idrauliche esistenti, facendo specifica attenzione alla loro compatibilità col traffico oceanico e alla capacità di superare dislivelli mediante sistemi di chiuse.

[15] I passaggi del Chocó sono rappresentati su un'unica carta.

[16] Sulla funzione che l'immagine cartografica assume nella metodologia geografica di Humboldt, sul suo ruolo nella fase preparatoria alla ricerca e nella comunicazione dei risultati di essa e, in definitiva, anche come strumento cognitivo capace di sintetizzare in modo chiaro la complessità del quadro naturale si vedano le considerazioni sviluppate da Massimo Quaini nella sua prefazione (*Alexander von Humboldt cartografo e mitografo*) alla recente edizione italiana dell'*Examen critique* (HUMBOLDT, 1992 b, in particolare pp. XIII-XVI).

4. *Il passaggio a Nord-Ovest: una ricerca superata?*

L'analisi humboldtiana dei «passaggi» intercontinentali, inserita – lo ricordiamo – nel contesto di una monografia statistica, prepara il terreno alle risoluzioni operative di pianificazione e di intervento sul territorio. Ma prima ancora consente di misurare l'entità delle lacune esistenti nella conoscenza dei luoghi, che sono tali da compromettere alla radice la validità dei progetti tecnici fino ad allora elaborati. L'impostazione ribadisce la posizione di Humboldt, scienziato e uomo di stato, di una priorità della conoscenza scientifica sulla politica [17].

Il trasferimento della problematica dalla esplorazione sugli oceani ad una analisi geografica, impostata – sia pur ad uno stadio ancora embrionale – sul registro proprio dell' indirizzo «applicativo», introduce un'altra novità: la ricerca dei «passaggi» era stata sempre gestita nel chiuso di una forte sensibilità nazionalistica, all'ombra di una bandiera, di una nazione o di una compagnia commerciale. Humboldt procede invece ad una analisi comparata che spazia sull'intero continente, dalle sponde dell'Artico alle latitudini australi della Patagonia, una operazione che riflette la sensibilità cosmopolita dell'illuminismo humboldtiano.

Tre secoli di esplorazioni all'interno del continente americano avevano evidenziato il suo enorme potenziale economico e le prospettive di una sua più organica valorizzazione. Proprio nei decenni a cavallo tra Settecento ed Ottocento, negli Stati Uniti il movimento pioniero veniva spostando la frontiera economica sempre più verso il Pacifico. La geografia dei «passaggi» aveva subito nel tempo una progressiva mutazione di scenario, dall'originario emisfero boreale – in cui sognare una «via delle spezie» che allacciasse Europa, America e Asia entro un'unica spola di traffici – al più circoscritto ambito continentale statunitense, al cui interno si auspicava la creazione di un collegamento diretto tra le ricchezze aurifere della California e la sponda atlantica (Humboldt, 1998, pp. 356-359). L'antico miraggio di una «via delle spezie» attraverso un passaggio a Nord-Ovest sbiadiva, o comunque si confondeva e si cumulava con l'interesse allo sfruttamento delle ricchezze americane da parte delle nuove potenze emergenti.

Alla fine è Humboldt stesso che liquida la questione. A proposito dell'eventuale scavo del Canale di Panama conclude: «Tutte le nazioni che volessero commerciare per questa via diverrebbero dipendenti dalla nazione che possedesse l'istmo e il canale». Perciò, tenuto conto della prevedibile lentezza del-

---

[17] Su questo tema cfr. anche l'introduzione di F. Farinelli alla recente traduzione italiana dei *Quadri della natura* (HUMBOLDT, 1998, pp. XXIII-XXIV).

la navigazione, determinata dalla presenza di un sistema di chiuse, prevedeva che le navi provenienti dall'Europa e dirette in Asia avrebbero continuato «a fare il giro intorno a capo di Buona Speranza». Diverso sarebbe stato il caso dei commerci tra l'Europa, o anche tra l'America atlantica, e la costa pacifica del nuovo continente, per i quali la via di Panama avrebbe costituito – secondo Humboldt – un vantaggio indubbio rispetto alla rotta di capo Horn (Humboldt, 1992, p. 100).

Nella imponente produzione scientifica humboldtiana quello dei «passaggi» costituisce un tema certamente minore. Tuttavia la riflessione su questo argomento accompagna per decenni tutta la stagione della sua maturità ed è ben presente nelle sue frequentazioni con uomini di scienza, amministatori, tecnici, società che avrebbero potuto realizzarli. A più riprese egli torna a scriverne, anche se con interventi rapidi e diretti che hanno più del frammento che della visione organica [18].

La sua prima riflessione su questo tema appare in un momento storico in cui si stanno aprendo nuove prospettive. In passato la Spagna aveva esitato ad affrontare la questione anche per il timore che la costruzione di una canale interoceanico offrisse vantaggi alle potenze rivali (Telleschi, 1966, p. 166). Dopo la pubblicazione del *Saggio* l'indipendenza delle colonie iberiche dà nuovo alimento al dibattito, nel quale si intrecciano problemi di varia natura: di ingegneria idraulica, questioni finanziarie, geopolitiche e strategiche.

Con la nascita della repubblica della Nuova Granada (1831), all'interno della quale il territorio di Panama costituiva il Dipartimento dell'Istmo, il progetto di un canale artificiale viene però accantonato in favore di una linea ferroviaria [19]. Ma intanto gli Stati Uniti, sul principio indifferenti alla impresa, cominciano ad interessarsene. L'annessione del Texas (1845) aveva portato l'attenzione sul Golfo del Messico; tre anni più tardi, la vittoria sul Messico

---

[18] Tra l'altro nel III tomo (pubblicato nel 1825) della *Relation historique* (cap. XXVI) all'interno della lunga monografia sul Venezuela. Col tempo egli viene non solo aggiornando il quadro conoscitivo, ma soprattutto circoscrive sempre più la selezione dei «passaggi» a quelli realisticamente fattibili. Nei *Quadri della natura* (nell'edizione del 1849) ormai insiste solo per un esame ipsometrico della regione orientale e sudorientale dell'istmo (Panama e Darien) e della vicina regione del Chocó (Atrato-Baia di Cupica) dove «la catena montuosa dell'istmo sparisce quasi completamente» (Humboldt, 1998, p. 356). Ma torna ancora, con taglio storicistico, sul tema nell'*Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent et des progrès de l'astronomie nautique aux XVe et XVIe siècles*, la cui stesura si protrae nell'arco di un trentennio a partire dal 1806. In questo caso Humboldt mira a riscontrare il peso delle congetture nella cartografazione della regione dell'Istmo di Panama (Humboldt, 1992, pp. 191-92).

[19] La costruzione, iniziata nel 1850, venne completata con grandi sacrifici nel giro di cinque anni.

(1848) aveva dilatato il loro dominio fino alle sponde del Pacifico. Ma soprattutto era stata la scoperta dell'oro in California che aveva rivelato tutta l'importanza di una via marittima a collegamento tra le due opposte sponde. Gli Stati Uniti si mobiliteranno per acquisire diritti nella regione dell'Istmo (diritto di transito attraverso Panama, 1846; diritto di costruire una via d'acqua nel Nicaragua, 1849), fino ad ottenere l'uso di una fascia di territorio nella regione panamense, dove avvieranno la costruzione del canale[20].

Dall'intervento di Humboldt nel suo *Saggio* al taglio effettivo dell'Istmo, alle soglie del primo conflitto mondiale, intercorre un secolo di progetti, di decreti deliberativi, di tensioni e polemiche diplomatiche e di tentativi falliti. Ma intanto la sua analisi, forzatamente approssimativa, del problema aveva centrato il momento di una transizione della questione dei «passaggi» verso una nuova fase storica, reimpostandola secondo i criteri di una riflessione geografica.

BIBLIOGRAFIA

H. BECK, *Alexander von Humboldt*, México, Fondo de Cultura Económica, 1971.

H. BERGHAUS, *Physikalischer Atlas*, Gotha, Justus Perthes, 1852.

PH. BONNICHON, *Los navegantes franceses y el descubrimiento de América,* Madrid, MAPFRE, 1992.

M.J. BOWEN, *Mind and Nature. The Physical Geography of Alexander von Humboldt*, in «Scottish Geographical Magazine», 86 (1970), 3, pp. 223-233.

P.T. BRADLEY, *Navegantes británicos*, Madrid, MAPFRE, 1992.

J.B. BREBNER, *The Explorers of North America (1492-1806)*, London, Black Ltd., 1933.

[20] La concessione della Zona del Canale avvenne in cambio dell'appoggio statunitense alla nascente Repubblica di Panama nel suo processo di distacco dalla Colombia (1903). Per quanto concerne la durata della concessione, un trattato firmato nel 1977 da Panama e Stati Uniti ha il compito di gestire una fase ventennale di transizione destinata a concludersi il 31 dicembre 1999 con la restituzione dell'area del Canale allo stato panamense.

N. BROC, *Les montagnes au siècle des Lumières. Perception et représentation*, Paris, Éditions du C.T.H.S., (Coll. *Memoires de la Section de Géographie Physique Humaine*, 4), 1991.

L.J. BURPEE, *The Search for the Western Sea. The Story of the Exploration of North-Western America*, London, Alston Rivers, 1908.

G. DAINELLI, *Il passaggio di Nord-Ovest*, Torino, UTET, 1961.

F. FARINELLI, «*Der Kampf ums Dasein als ein Kampf um Raum». Teoria e misura dello spazio geografico dal Settecento ai giorni nostri*, in M.P. PAGNINI (a cura di), *Geografia per il Principe. Teoria e misura dello spazio geografico*, Milano, Unicopli, 1985, pp. 29-60.

F. FARINELLI, *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.

C. GREPPI, *Intorno a Humboldt (nove interventi 1992/96)*, «Annali dell'Università di Ferrara», III, 46, Ferrara, Università degli Studi, 1996.

A. VON HUMBOLDT, *Viaggio alle regioni equinoziali del Nuovo Continente,* Roma, Palombi, 1986.

ID., *Viaggio al Messico, alla Nuova Granata ed al Perù ossia Saggio sul Regno della Nuova-Spagna* (a cura di G. BARBIERI), Napoli, Nuovo Gabinetto Letterario, 1832, voll. I-IX.

ID., *Cartas americanas* (a cura di Ch. MINGUET), Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1989.

ID., [a], *Saggio politico sul Regno della Nuova Spagna* (a cura di R. GIURA LONGO e P. ROSSI), Bari, Edipuglia, 1992.

ID., [b], *L'invenzione del Nuovo Mondo. Critica alla conoscenza della geografia*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.

ID., *Quadri della Natura* (a cura di F. FARINELLI), Firenze, La Nuova Italia, 1998.

ID., *Atlas Géographique et Physique du Royaume de la Nouvelle Espagne*, Stuttgart, Brockhaus, 1969.

I. LUZZANA CARACI, D. MANFREDI, *Alessandro Malaspina e la questione dello Stretto di Maldonado*, «Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze «Giovanni Cappellini»», LIX (1989), pp. 149-156.

A. MELON, *La «Serie Americana» de Alejandro de Humboldt*, in «Estudios Geograficos», XXXVIII (1977), nn. 146-147, pp. 465-496

CH. MINGUET, *Hacia una interpretation de Hispanoamerica*, Roma, Bulzoni, (Coll. *Quaderni della Ricerca*, 5), 1987.

ID., *Alexandre de Humboldt. Historien et géographe de l'Amérique espagnole (1799-1804)*, Paris, Maspero, 1969.

J. MIRANDA, *Humboldt y México*, México, Univ. Nacional Autónoma de México, 1962.

M. QUAINI, *Alexander von Humboldt cartografo e mitografo*, in A. HUMBOLDT (VON), *L'invenzione del Nuovo Mondo. Critica della conoscenza geografica*, Firenze, La Nuova Italia, 1992, pp. IX-XXIX.

M. QUAINI, *L'invenzione geografica della verticalità. Per la storia della «scoperta» della montagna* , in «Geotema», 8 (1997), pp. 150- 162.

E. RECLUS, *Nuova Geografia Universale. L'America boreale*, vol. XIV, parte I, Milano, Società Editrice Libraria, 1896.

ID., *Nuova Geografia Universale. L'America del Sud*, vol. XV, parte II, Milano, Società Editrice Libraria, 1898.

ID., *Nuova Geografia Universale. L'America del Sud*, vol. XV, parte III, Milano, Società Editrice Libraria, 1899.

M.P. SAN PIO (de), *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste*, Madrid, MAPFRE, 1992.

A. SIEGFRIED, *Suez, Panama et les routes maritimes mondiales*, Paris, Colin, 1940.

A. TELLESCHI, *Il Canale di Panama* , in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Catania», XII (1966), pp. 165-203.