

SEGNALAZIONI E NOTE

JOAQUIM ALVES GASPAR, ŠIMA KRTALIĆ, *A cartografia de Magalhães. The cartography of Magellan*, Lisbona, Tradisom, 2023, pp. 253.

All'interno dell'ampio gruppo di ricerca che anima alcune delle attività di ricerca, e non solo, sulla storia della cartografia della facoltà di Scienze dell'Università di Lisbona, a corollario delle celebrazioni per il V Centenario della conclusione del viaggio di Magellano (1522-2022), Joaquim Alves Gaspar e Šima Krtalić hanno approfondito alcune questioni cartografiche relative alla vicenda dell'esploratore lusitano. Da prospettive leggermente diverse – eppure convergenti – i due ricercatori fanno seguito agli studi e al percorso interdisciplinare avviato da Henrique Leitão – storico della scienza della stessa università – sulle connessioni globali nella prima età moderna, per dar conto di uno studio più analitico sulla storia delle carte nautiche prima e dopo la circumnavigazione del globo.

In particolare, nell'alveo del progetto ERC “Medea-Chart”, i due autori del libro si sono soffermati sulla produzione cartografica tra il Quattro- e il Cinquecento, ponendo l'attenzione su una precisa angolatura epistemologica: non tanto una mera elencazione di fonti cartografiche, delle biografie dei cartografi e dell'evoluzione delle carte prodotte per i viaggi di esplorazione – che hanno certamente dato un enorme impulso alla cartografia storica in quel periodo –, ma un'analisi sulla cartografia al tempo di Magellano (*prima e dopo*), con una particolare enfasi sulla divaricazione tra il modello cartografico dalle carte nautiche e quello tolemaico.

Il libro, scritto in portoghese con testo a fronte in inglese, con un ricchissimo apparato iconografico, è infatti la raccolta di 34 schede relative alle carte, agli atlanti e ai documenti presentati, alle biografie degli autori e ai contesti storici, che spiegano le trasformazioni al tempo del viaggio intorno al mondo e quanto quella divaricazione nelle tecniche rappresentative tra carte tolemaiche e nautiche abbia inciso sullo stesso viaggio di Magellano e sulle sue errate previsioni sulla posizione delle Isole Molucche.

L'intento della missione proposta a Carlo I, appena salito al trono Asburgo, era infatti determinare con precisione dove cadesse l'antimeridiano di Tordesillas, nella certezza che le Isole delle Spezie rientrassero nella porzione di emisfero sotto il controllo spagnolo; trovare poi un passaggio tra i due oceani, nella piena convinzione che il continente americano non chiudesse le porte al mondo orientale; attraversare il Pacifico; e, infine, tornare a Siviglia ripercorrendo la rotta

a ritroso, da Ovest verso Est. Com'è noto, la personale vicenda dell'esploratore lusitano terminò nelle Filippine in uno scontro con una tribù indigena, ma il suo impegno, la strenua convinzione nelle sue capacità e nelle sue ragioni geografiche determinarono un cambio sostanziale nell'immagine del mondo e anche nel modo di approcciarsi ad esso, configurando una vera e propria prima forma di globalizzazione moderna.

Nell'introduzione al libro, i curatori spiegano bene la distinzione sulle tecniche applicate in quella fase storica e che è alla base del loro approccio di indagine, condiviso peraltro con il team di ricerca della stessa facoltà che, guidato dal professor Leitão, si pone l'obiettivo di indagare il ruolo dei diari di bordo e dei documenti di viaggio della primissima modernità quali testimonianze dell'avvento di una prima forma mentis globale. Le carte nautiche, nella prospettiva formulata nel libro, prima entrano "in conflitto" con la cartografia tolemaica, che comincia ad attestarsi a partire dal primo Quattrocento nel contesto europeo, per prendere poi una direzione strettamente legata all'uso pratico per le quali erano pensate, determinando così una sorta di separazione rappresentativa che viene ben individuata nelle carte presentate nel volume: «two cartographic paradigms (Ptolemaic and nautical) were inevitably brought into juxtaposition, and their diverging representations of the world were soon impossible to ignore» (p. 15).

Nel volume si fornisce un quadro d'insieme della cartografia che ha preceduto la grande impresa di circumnavigazione del mondo – portata a termine dai diciotto superstiti guidati da Juan Sebastián Elcano –, di quali possano essere state le carte che maggiormente hanno avuto un'influenza su Magellano e, infine, delle mappe e del modello che si sono imposti successivamente alla sua impresa intorno al globo. Questa è la macro-ripartizione logica seguita dal volume, che rappresenta anche una selezione di quanto fatto dal gruppo di ricerca in questi anni di lavoro: esso ha infatti raccolto più di 5.400 carte, rendendole per la maggior parte disponibili online e ad alta risoluzione sul sito: <https://www.medeia-chart.org/>. Delle carte dell'impresa, invece – di cui si trova testimonianza nell'inventario del viaggio, tenuto dal capitano portoghese con maniacale cura e che parla di 24 carte nautiche e di altrettanti fogli bianchi di pergamena –, non risulta purtroppo alcuna traccia storica.

Per gli autori, le carte che impressero maggiormente la convinzione del passaggio tra i due oceani furono quelle del *Livro de Francisco Rodrigues* (c. 1513), le carte dell'Oceano Indiano del 1510 e del 1517 attribuite a Jorge e Pedro Reinel; l'Atlante *Miller*, anch'esso probabilmente redatto dai Reinel con il contributo di Lopo Homem e oggi custodito nella Bibliothèque nationale de France e il planisfero nautico Kunstmann IV, considerato a tutti gli effetti *la* mappa di Magellano: fu infatti commissionato dallo stesso viaggiatore lusitano ai Reinel e, secondo gli storici, ebbe un ruolo determinante nelle richieste al sovrano spagnolo. Furono gli stessi documenti contabili della spedizione di Magellano a dar conto della spesa di dodici ducati per un planisfero donato al re e che fu composto da padre e figlio Reinel. Realizzato come carta nautica, mostrava

chiaramente la linea di demarcazione tra l'impero portoghese e la Castiglia e la porzione delle Molucche rientrante nella sfera d'influenza spagnola. Per la prima volta, si presentava l'intera estensione dell'equatore graduato, con l'evidente intenzione di solleticare la pretesa definitiva del sovrano sulle Isole delle Spezie. Il composito quadro che ne emerge mette dunque in rilievo un momento cruciale della cartografia europea, che doveva rendere conto da una parte del modello tolemaico recuperato agli albori del XV secolo e, dall'altra, di quanto marinai e navigatori redigevano al solo scopo nautico, con tutte le incertezze cartografiche che i mezzi e le tecniche allora a disposizione contribuivano a determinare, soprattutto nel momento in cui, con la piena affermazione delle rotte oceaniche e nel progressivo allontanarsi dalle coste, si perdevano inevitabilmente i punti di riferimento visivi e, con essi, anche le precise distanze da riportare sulle carte. Tali incertezze furono in parte colmate dall'osservazione astronomica, che viene esemplificata in alcuni casi nel libro. Tra questi, la carta Kunstmann III (ca. 1501-1506) che, prodotta in Portogallo, rappresentava l'intera costa occidentale africana, e il planisfero Cantino (1502), che rilevava la coesistenza dei due modelli prevalenti: quello del tradizionale portolano e il modello di carta longitudinale, quest'ultimo applicato per rappresentare parti delle coste dell'Africa, del Brasile e dell'India.

Il libro, che non lesina nei dettagli biografici e nelle descrizioni più generali, aiutando così il lettore a seguire il filo logico e cronologico proposto, anche con specifiche sulle tecniche nautiche e rappresentative, è di immediata lettura per via della suddivisione in schede – o capitoli – ognuna delle quali dedicata a una carta o a un atlante. Ed è, inoltre, ulteriormente arricchito da un cospicuo apparato bibliografico, che risulta utilissimo per altri approfondimenti da parte del lettore. Un'opera, questa, che fa seguito alle pubblicazioni più recenti sulla vicenda di Magellano, sia di carattere bibliografico sia visuale (si ricorderà la serie televisiva *Sin límites*), e che colma un'importante lacuna sulla produzione cartografica al tempo di Magellano: un tassello ulteriore per comprendere la grandezza di quella vicenda e le sue immani ripercussioni, in termini di globalizzazione della mentalità europea e in quanto a innovazione nelle modalità di rappresentare e concepire il mondo nella sua totalità conoscibile e navigabile: con il viaggiatore portoghese, il mondo visse la radicale trasformazione dal concetto di *mundus* a quello di *globus*.

ALESSANDRO RICCI

CARMEN GARCÍA PÉREZ, *Pioneras. Mujeres en la conquista de América*, Córdoba, Sekotia, 2021.

La conquista dell'America è stata nei secoli declinata sotto molti punti di vista e quello che, sicuramente è stato il meno gettonato, riguarda la presenza dell'universo femminile, in quel lungo processo storico che ci ha consegnato l'ampia parte ispanofona dell'America, per come oggi la conosciamo. Il pensiero

pur troppo comunemente presente, quando si parla della conquista americana, è che da parte spagnola ci sia stato solo desiderio di conquista, di ricchezza, di mero possesso delle terre conquistate e soprattutto del “genocidio” alimentato dalla propaganda anglosassone sul tema della *Leyenda Negra*. Da qui nasceva anche l’idea che l’emigrazione dei puritani inglesi, partiti dalla madrepatria con famiglie intere, stesse ad indicare il motivo pacifico della loro conquista, ponendolo in contrapposizione con quello iberico.

Il libro di Carmen García si pone come un tassello importante per conoscere la presenza femminile nelle colonie ispano-americane, anche se ovviamente, data la scarsità di notizie archivistiche su questa emigrazione, solo una piccola porzione è stata portata alla luce, lasciando nell’oblio la maggior parte delle donne che, dalla Spagna, hanno seguito mariti e padri nel nuovo Mondo, ma anche quelle donne native che hanno accompagnato e sostenuto le azioni dei loro compagni spagnoli e delle donne nate dall’unione tra spagnoli e indigene. Questo volume colma un vuoto che in buona parte è dovuto alle relazioni di coloro che hanno fatto conoscere le varie vicende della conquista. Nelle relazioni storiche, da Colombo a Bernal Díaz del Castillo, a Hernán Cortés, non si hanno notizie sulla presenza femminile, anche se storicamente si sa che, già dal secondo viaggio colombino, a bordo erano presenti anche donne, dal momento che, proprio per volontà di Isabella la Cattolica, quel viaggio doveva servire per stabilire una presenza fissa e un abitato, che lo stesso ammiraglio fondò con il nome di *Isabela*. Un altro importante motivo ha fatto sì che per tantissimo tempo gli studiosi abbiano passato sotto silenzio la presenza delle donne nei viaggi dalla Spagna al Nuovo mondo, la mancanza di una documentazione certa, primo perché spesso viaggiavano insieme con il marito e quindi l’unico certificato era l’uomo, secondo perché viaggiavano senza permesso, terzo perché nell’immaginario collettivo dell’epoca le donne in mare portavano sfortuna.

Il volume è ben organizzato in tre parti distinte, alle quali si antepone il ritratto delle prime tre donne in qualche modo considerate “pioniere”, le tre donne legate alla vita di Colombo: la regina Isabella la Cattolica, sua protettrice per tutta la vita, la moglie e Beatriz de Arana, madre del secondo figlio di Colombo.

La prima parte comprende i viaggi di Colombo, le motivazioni per il popolamento del Nuovo mondo, la legislazione, i problemi dei viaggi alle “Indie” e anche i ritratti di alcune figure femminili, tra le quali spiccano Maria de Toledo, nuora di Cristoforo Colombo e vedova del suo primo figlio Don Diego e prima governatrice dell’isola Hispaniola; la governatrice della Gomera Beatriz de Bobadilla e altre.

La seconda parte riguarda soprattutto la conquista della Nuova Spagna con Hernán Cortés e la presenza della Malinche, compagna di Cortés; Beatriz de la Cuevas, governatrice del Guatemala; Mencia Calderón e il suo incredibile viaggio al Paraguay; Isabel Barreto, vedova di Álvaro de Mendaña y Neira e prima e unica ammiraglia de la Armada.

La terza parte concerne la conquista dell’impero incaico, del Rio della Plata, del Cile, con la figura eccezionale di Inés Suárez, compagna di Pedro de Valdivia

nella conquista del Chile. Le donne del Nuovo mondo, non furono solo madri, governatrici, ereditiere, ma anche religiose quali suor Juana Inés de la Cruz, e Isabel Flores de Oliva, divenuta santa Rosa di Lima e altre. Naturalmente le testimonianze più importanti riguardano queste donne che hanno avuto un peso notevole nella conquista e nella stabilizzazione degli spagnoli nel Nuovo mondo, ma per ognuna di loro ce ne sono state migliaia che hanno realizzato una nuova civilizzazione in America, importando dal Vecchio mondo, usi, costumi, cucina e tutto ciò che, mischiato con quello che hanno trovato nel nuovo continente ha dato vita a nuove popolazioni e piano piano a nuove realtà sociali e politiche.

Il libro di Carmen García Pérez ha messo in luce e dato voce a un fenomeno spesso passato sotto silenzio, come asserito dalla sua autrice non vuole essere un libro di “genere”, ma solo far conoscere una parte della storia, rimasta per troppo tempo ignorata.

Questo volume può bene affiancarsi a un altro libro, editato dal Ministerio de Defensa nel 2015 che accompagnava un'esposizione dal titolo *No fueron solos. Mujeres en la conquista y la colonización de América*.

SIMONETTA CONTI

JUAN GIL, *En demanda de la isla del Rey Salomón. Navegantes olvidados por el Pacífico sur*, Madrid, Biblioteca Castro, Fundación José Antonio de Castro, 2020, pp. CCLXXXIII-467.

I viaggi di scoperta nel Pacifico sono senza dubbio meno conosciuti di quelli atlantici, tranne forse per quello di Magellano-Elcano, conosciuto come la *Primera vuelta al mundo*, ma fuori della Spagna e del mondo ibero-americano, sono pochi quelli che conoscono bene tutti i viaggi spagnoli di scoperta del XVI secolo, culminati con la scoperta delle Isole Salomone.

Juan Gil, professore emerito dell'Università di Siviglia e accademico della Real Academia española, ha colmato un vuoto pubblicando il volume in questione, che oltre alla sua ampia introduzione, riporta, in un castigliano elegante, le relazioni sia dei viaggi di Álvaro de Mendaña, che quelle di Pedro Fernández de Quirós e Diego de Prado.

L'introduzione è divisa in cinque capitoli, 1) *Las navegaciones a las islas australes*, 2) *Encuentros y desencuentros. La navegación y sus incidencias*, 3) *Las relaciones de los viajes*, 4) *Los roles de los viajes*, 5) *Criterios editoriales* (pp. XIX-CCLXXXIII). A questi capitoli seguono *Las relaciones de los viajes de Álvaro de Mendaña, Pedro Fernández de Quirós y Diego de Prado* (pp. 3-382) e un'appendice che termina con un glossario di termini nautici (pp. 383-459).

Da quell'esperto latinista qual è Gil inizia il suo libro con le seguenti parole: «Desde la más remota antigüedad, la imaginación humana gustó de poblar el mar de islas fabulosas para depositar en ellas todos sus anhelos, pero también todos sus miedos» (*infra*).

Così come l'antichità classica pone in isole lontane mostri e avvenimenti fantastici, il medioevo con Isidoro e altri scrittori, rifacendosi a scrittori quali Erodoto e Plinio, pongono tutte le ricchezze, oro e argento, nelle lontane isole di Tarsis e Ophir, intese come le isole dei Re Magi, da dove arrivavano le ricchezze per far costruire a Salomone il tempio di Gerusalemme. Così come Colombo, sulla scia di Plinio, va alla ricerca di Tarsis e delle Indie, ponendole in un primo momento nell'isola di Hispaniola, con i suoi successori questo confine si allontana sempre più e con la scoperta del Pacifico si pensa che queste isole fossero situate nel Pacifico. Tanto che già Villalobos pensò di averle trovate nel 1542 in quella di San Bartolomeo, ma sarà solo nel 1567 che vennero scoperte nel primo viaggio di Álvaro de Mendaña y Neira.

Molto interessante il quadro che Gil fornisce della società vicereale peruviana dell'epoca e gli intrecci parentali che portarono Mendaña alla guida della spedizione che, partendo dal porto del Callao, giunse a scoprire l'arcipelago cui fu dato il nome di Salomone, con le isole di Santa Isabel, Guadalcanal, San Cristóbal e tutte le altre e al suo ritorno a Lima, usufruendo della rotta del tornaviaje scoperta da Andrés de Urdaneta. L'autore spiega perché si dovettero attendere circa trent'anni per la seconda spedizione, ponendo l'accento sulla situazione interna peruviana, ma anche a quella internazionale, ma soprattutto facendoci conoscere tutte le altre attività e viaggi dell'esploratore. Finalmente nell'aprile del 1595 poté ripartire, ma questa spedizione non fu semplice e si concluse per Mendaña con la sua morte e il viaggio continuò sotto il comando della moglie Isabel Barreto e Pedro Fernández de Quirós. L'importanza del resoconto sta nel fatto che questa seconda spedizione doveva essere per la costruzione di una colonia permanente, ma per il clima, per la mancanza di viveri, per la bellicosità degli indigeni non fu possibile e si concluse con un ritorno che vide una grande quantità di vittime.

L'avventura in questa parte dell'Oceano continua con la spedizione di Fernández de Quirós alla ricerca della *Australia del Espíritu Santo* (1605-1606). Con questo viaggio il Pacifico terminò di essere considerato un Lago spagnolo, per la presenza di altre nazioni.

Il secondo capitolo immerge il lettore nel problema forse più importante del XVI e XVII secolo: le relazioni tra europei e indigeni dell'America e in questo caso aborigeni della Melanesia, Micronesia e degli altri arcipelaghi del Pacifico. Nel primo viaggio di Mendaña le relazioni furono abbastanza buone, tanto che gli indigeni offrirono gnami, noci di cocco, galline e maiali, così come avvenne nel XVIII secolo con gli inglesi.

Il terzo capitolo riguarda le relazioni dei viaggi, la loro struttura, la "veridicità" delle stesse e come possono leggersi le interrelazioni tra i vari personaggi. La prima è quella dello stesso Mendaña, che racconta di una spedizione tranquilla, senza particolari traversie e l'unica limitazione importante fu la mancanza di riferimento alle dispute avute con Pedro Sarmiento de Gamboa, in riferimento alle terre che quest'ultimo disse di aver scorto e riteneva collegate alle terre australi. Tutte ciò che si riferisce alla navigazione sicuramente non viene dalla

penna e dalle conoscenze di Alvaro de Mendaña ma da quelle dei veri marinai che erano a bordo. Alla relazione di Mendaña, quasi ne fosse la risposta, per difendersi delle accuse lanciategli dall'hidalgo, seguì quella di Quirós, ma oltre alla sua ne fu fatta un'altra anonima, che non solo lo elogia, ma lo consacra come autore indiscutibile di tutti gli avvenimenti che si susseguirono nelle ultime navigazioni. Juan Gil esamina attentamente e con la sua solita perizia sia la data di composizione della relazione, così come la credibilità della relazione. L'opera di Quirós ebbe una notevole diffusione tanto che nell'*Arte de Navegar* di Juan Gallo de Miranda si ritrovano alcune istruzioni del viaggio del 1606. Della relazione di Quirós si conservano due manoscritti presso la Real Biblioteca de Madrid e l'Archivo del Museo naval de Madrid.

A queste relazioni seguono la *Relación sumaria* di Don Diego de Prado che, abituato a navigare nel Mediterraneo, si trova a doversi relazionare con la terminologia oceanica e che per paragonare un monte delle nuove terre lo paragona all'Etna. Non essendo un marinaio ma un hidalgo, Gil afferma che grazie a questa relazione si scoprono i lati "oscuri" del viaggio. Si tratta di un documento molto interessante che mette in luce il desiderio di arricchirsi e nell'insieme è un'opera vivida e brillante. Un'altra relazione è quella di Luis Báez de Torres. Notevole, nella relazione di Quirós, è la descrizione del territorio dove sorge Manila.

Il IV capitolo riguarda i ruolini degli equipaggi della prima e della seconda spedizione.

Al termine della più che esaustiva introduzione, Juan Gil ha inserito, con scrittura moderna, le relazioni di Álvaro de Mendaña, Pedro Fernández de Quirós e di Diego de Prado.

Segue poi un'appendice che comprende la: Carta de Pedro Sarmiento de Gamboa al Rey, la Capitulación del Rey con Álvaro de Mendaña, il Nombramiento de Hernando Lamero como capitán de una nave, la Capitulación con Hernando Lamero, il Testamento di Álvaro de Mendaña, la Relación de Luis Báez de Torres, la Descripción de Manila escrita por Pedro Fernández de Quirós. Segue poi il Glossario di termini nautici, portoghesisimi e vocabolario del Sud-est asiatico.

SIMONETTA CONTI

JAVIER IGLESIAS RAMOS, *Patientia*, Sevilla, Punto Rojo Libros, 2021.

Può forse sembrare anomalo recensire su una rivista geografica un volume di fotografia, ma se il paesaggio è una parte essenziale della geografia, questo libro è geografico dall'inizio alla fine. Il suo autore, un eccezionale fotografo galiziano, vi ha riunito una serie di fotografie scattate nell'Irlanda occidentale nel corso di quattro anni, dal 2014 al 2018. Ma qual'è il soggetto di questo intrigante volume che mette il lettore di fronte a dei paesaggi, del tutto singolari e così distanti dai nostri. Ebbene anche il soggetto principale è anch'esso geografico: la torba, ossia

quel particolare tipo di carbone “fossile”, il più recente, come ci insegnavano i libri di geografia generale fisica che studiavamo all’università.

La torba per l’Irlanda è come l’antracite per la Gran Bretagna, per la Germania e per la Francia, ed è quello che permette da secoli agli irlandesi di scaldarsi e di farne commercio. La torba è un elemento essenziale nel paesaggio irlandese, e il particolare che queste fotografie mettono in rilievo è che spesso fanno dimenticare di essere nella verde Irlanda. In queste foto il paesaggio non è verde, ma piuttosto sui colori del rossiccio e del marrone, e vi traspare tutta la difficoltà della vita dell’uomo in quelle contrade.

L’autore ha diviso il volume in cinque capitoli: Terra, Acqua, Aria e Fuoco, cui ha aggiunto una quinta entità: l’Etere.

Nel capitolo terra le immagini mostrano la dura fatica dell’uomo nello scavare la torba dal sottosuolo e i visi degli uomini, anch’essi scavati dalla fatica, mostrano quanto la vita su quella terra sia dura, come mostrano anche quelle immagini di croci immerse nel brullo paesaggio che le circonda. L’Acqua elemento principe del paesaggio irlandese e che ha un decisivo impatto con le materie vegetali che dovrebbero carbonizzarsi. L’acqua e l’Irlanda due unità inscindibili a causa del clima che avvolge soprattutto l’area occidentale irlandese, grazie all’influenza della Corrente del Golfo. Aria: un insieme di vento atlantico, di nubi foriere di piogge, di cavalli con le criniere sollevate dal vento, così come ruderi nei quali sembra quasi di sentire sibilare, attraverso le vuote finestre, il vento che viene dall’oceano. Fuoco uguale calore, calore uguale torba. È questo il significato del quarto capitolo del volume, quello che concerne il fuoco. Le immagini legano strettamente il connubio torba e calore, mostrando molti interni di case, di pub con miscita di birra e di ritrovi, ove la torba fornisce il calore per addolcire un clima umido, piovoso, freddo, ma che può riscaldarsi al suono di una cornamusa e di anziani che suonano uno strumento simile al banjo. L’Etere, ultimo capitolo che può sembrare leggermente anomalo rispetto agli altri quattro, ma che al contrario sembra rappresentare l’essenza che l’autore ha voluto mostrare della gente irlandese. In queste pagine e nelle sue fotografie esce allo scoperto l’intrinseca religiosità di una popolazione, molto legata alla sua religione, sia quando una fotografia mostra le mura nude e violate di un monastero medievale, sia quando un insieme di persone sono radunate intorno ad un cumulo di pietre, come fosse un antico menhir, con la sua ancestrale religiosità. Religiosità espressa dalle numerose croci celtiche di un cimitero. Così come dall’iscrizione in lingua gaelica di una piccola chiesa di paese, lingua celtica vietata per secoli dalle forze governative inglesi. Religiosità naïf come si può incontrare in un mercatino all’aperto dove si vendono statue di santi e della Madonna, spesso ripresa in una nicchia votiva, così come in un cimitero abbandonato o in uno ancora in uso e ben custodito. Una religiosità che viene fuori anche dalle forze di una natura impetuosa che con le sue onde oceaniche batte contro una delle tante falesie irlandesi.

JEAN-BAPTISTE JOBARD, *Une histoire des libertés associatives*, Paris, Mayer, 2022.

Nella lotta all'attuale catastrofe ecologica e al servizio del progresso sociale, le associazioni hanno lasciato e lasciano ancora impronte significative, anche se non sempre condivise.

Per ricostruire la storia dell'associazionismo sociale, l'autore torna indietro di oltre due secoli, al tempo della Rivoluzione francese, per descrivere i mutamenti avvenuti nel corso dei decenni per spiegare le variazioni del controllo della libertà d'azione. Nell'Introduzione ricorda come nel 1845 Victor Hugo nella redazione dei *Miserabili* abbia scelto un titolo che dice tutto di un'epoca e del quale il successo popolare supera nel tempo tutte le frontiere e permette di rendere conto della profondità della dannazione sociale vissuta dal popolo nell'Ottocento. Nel romanzo si evince la denuncia politica che anticiperà la rivoluzione del 1848 e la sua sanguinosa repressione.

Un caso che rappresenta l'evoluzione recente del fenomeno è quello dell'Amministrazione penitenziaria francese che nel 2018 ha posto fine all'accordo con la GENEPI, un'associazione che lavora da quaranta anni nell'assistenza ai detenuti, sospendendo le sovvenzioni e limitando l'accesso alle carceri.

Di recente le associazioni si confrontano regolarmente con restrizioni che possono assumere la forma di azioni legali, molestie amministrative e attacchi alla reputazione, ostacoli materiali ecc. Questi attacchi alla libertà associativa sono spesso compiuti in sordina e sollevano la questione del riconoscimento e del rispetto da parte delle autorità pubbliche della libertà d'azione dei cittadini.

Ma oltre alle osservazioni critiche, l'autore presenta alcune interessanti avvertenze e proposte per un rinnovamento associativo: «Si David ne choisit pas bien sa fronde, il n'a aucune chance de batter Goliath...» (p. 124). La settima condizione di un rinnovamento associativo consiste nel valutare le possibilità di mettere in pratica azioni che in apparenza possono sembrare modeste ma «parfois, à défaut de fronde, choisir le bon grain de sable suffit à enrayer la machine» (Ibidem).

Infatti, la tela di fondo del quadro attuale non è tutta buia, occorre prolungare le esperienze vissute sulle rovine della Bastiglia il 14 luglio 1789 o al mattino del 5 agosto dopo la dichiarazione dell'abolizione dei privilegi. Con l'abolizione dei privilegi, l'aspirazione alla legalità o meglio alla coniugazione della legalità con la libertà, entra in gioco il principio di solidarietà, inteso come "principe actif", una fraternità negli atti, nella quotidiana realtà economica degli scambi e la materialità delle risposte ai bisogni umani, il tutto in questo oceano di «misère noire...voilà le berceau de l'associationnisme».

GRAZIELLA GALLIANO

ENRIQUE MARTÍNEZ RUIZ, *Las Flotas de Indias. La Revolución que cambió el mundo*, Madrid, La esfera de los libros, 2022.

Il titolo che l'autore, professore emerito di Storia moderna, dell'Università Complutense di Madrid ha dato al volume, a mio parere non reca giustizia al libro medesimo, in quanto potrebbe far pensare unicamente ai numerosi viaggi delle flotte spagnole nel XVI e XVII secolo, che solcarono dapprima l'Oceano Atlantico e in seguito il Pacifico per stabilizzare le scoperte e le conquiste effettuate dalla Spagna. I libri che si occupano di Storia delle scoperte geografiche, soprattutto quelli che riguardano l'Evo moderno con la scoperta del continente americano prima e del Pacifico in un secondo momento, sono giustamente corredati da numerosi documenti di archivio e non sempre la penna degli autori rende giustizia alle ricerche intraprese, per una lettura pesante e faticosa. Al contrario il volume di Martínez Ruiz (di ben 542 pagine) ha la grande capacità di essere letto quasi fosse un romanzo e non il resoconto di circa duecento anni di storia vera, che ha modificato il modo di vedere e conoscere il mondo, attuando la seconda globalizzazione dopo quella dell'Impero Romano. Il lettore, ben fornito di conoscenze, ma anche di fantasia, può iniziare il proprio viaggio a bordo, vivendo tra i marinai dell'epoca con tutti i pericoli che ciò comportava, dalle tempeste nelle quali potevano incorrere, agli ammutinamenti, alla natura sconosciuta dei nuovi luoghi, e sempre più importante diveniva la figura del comandante, sulle cui spalle incombeva una grande responsabilità. Descritta vividamente è la non facile vita di bordo, dal vitto, alle malattie e alle liti fra l'equipaggio. Continuando la lettura ci si inoltra in quel fenomeno chiamato Carrera de Indias, che porta il lettore a conoscere le rotte da e per l'America.

In un primo momento fu concesso ai singoli privati la possibilità di armare piccole flotte mercantili e partire per le colonie. Ben presto però ci si accorse che non era possibile lasciare i singoli senza protezione e continuamente esposti al pericolo delle navi pirate e corsare che attendevano – al largo dell'Atlantico – le ricche imbarcazioni dal Perù o dalla Nuova Spagna. Nel 1527 la Corona organizzò un sistema di pattugliamento delle acque con la creazione di una *Armada de la Guardia de la Carrera de Indias*, ossia una forza militare della marina che aveva il compito di scortare fin dove possibile le flotte in partenza dalla Spagna. Nel 1543, in seguito al riaccendersi della guerra con la Francia, la Spagna stabilì, quale ulteriore precauzione, che le flotte dirette in America dovessero essere composte da almeno 10 navi e che queste compissero il tragitto insieme sin dalla partenza, programmata due volte all'anno, la così chiamata *navegación en conserva*. Furono fissati nuovi ordinamenti, che stabilivano che le flotte dovessero salpare una sola volta l'anno e separatamente. Quella meno numerosa era diretta in Nuova Spagna, con capolinea Veracruz. La flotta più importante era invece quella diretta nel vicereame di Tierra Firme e salpava ad agosto o settembre. Riportava in patria enormi ricchezze e per questo era scortata dalla *Armada de la Guardia de la Carrera de Indias*, composta da 6 o 8 navi, che potevano giungere sino

a 20 nei momenti più pericolosi. Dopo la scoperta del Pacifico e dei suoi arcipelaghi, anche per questo oceano si giunse nel corso degli anni al viaggio di andata e ritorno tra Oriente ed Occidente con la nascita del *Galeón de Manila* o del *Acapulco*, a seconda della partenza dalla Nuova Spagna o del *tornaviaje* da Manila. Viaggi, colonizzazione, economia hanno bisogno di uomini, donne, in una sola parola popolazione, ma trasferirsi nelle Americhe e poi negli altri territori non era per tutti e la monarchia dettava leggi abbastanza severe, non potevano emigrare mori, ebrei, coloro che erano perseguiti dall'Inquisizione e i loro parenti, stranieri e schiavi, ma come al solito si riuscivano sempre a trovare scappatoie. Per prima cosa solo gli spagnoli e i naturalizzati potevano passare al Nuovo Mondo, e c'erano regole per tutto: i commercianti che emigravano, se sposati, dovevano avere il permesso delle mogli, e potevano rimanere solo tre anni; gli uomini sia civili che militari, sempre se sposati, dovevano viaggiare con le mogli, era proibito alle donne sole di viaggiare a meno che non fossero figlie o governanti di emigrati. L'autore dopo averci fatto conoscere i sistemi di viaggio, la difesa delle rotte e le leggi che governavano l'emigrazione, conduce i suoi lettori a visitare le più importanti città "nuove" costruite nelle Americhe, soprattutto quelle costiere che costituivano gli approdi delle flotte della Carrera: così vediamo sfilare Veracruz, San Juan de Ulúa, Panamá la Vieja e Panamá la Nueva, San Felipe de Portobelo (o Portobelo), Nombre de Dios, le città della Capitanía General de Guatemala, quelle del Nicaragua e dell'Honduras, con tutti i loro problemi, da quelli climatici, a quelli dovuti agli attacchi corsari con le loro distruzioni e la necessità di provvedere alla loro difesa, e le due perle caraibiche, La Habana e Cartagena de Indias. La Habana divenuta la città più importante della Carrera, con i suoi traffici, gli attacchi nemici, la costruzione delle sue difese, dal Morro a San Carlos de la Cabaña, fino a divenire la più importante città dell'impero dopo México e Lima, anche per la presenza dell'arsenale, il più importante non solo per il nuovo Mondo, ma anche per la Spagna, e la splendida Cartagena, più volte attaccata ma mai presa e che ancora oggi mostra orgogliosamente le sue intatte e restaurate muraglie. Le ultime due città descritte sono Acapulco e Manila i terminali del Galeón de Manila.

Molto interessante il capitolo successivo dedicato all'importanza del commercio e quindi delle varie ferias in tutto il territorio coloniale, le quantità di argento e oro provenienti dalle miniere, ma è anche studiato il fenomeno de contrabbando. Il penultimo capitolo riguarda il problema delle costruzioni difensive che si andavano approntando in un territorio così vasto e così attaccato da pirati, bucanieri, filibustieri e corsari inglesi e francesi e spiccano i nomi degli ingegneri che quelle difese approntavano, gli Antonelli e altri.

Il volume si conclude con la fine del sistema della Carrera, l'introduzione del libero commercio e il riformismo borbonico. Una numerosa bibliografia è inserita alla fine. Se posso fare un solo appunto a questo bellissimo libro è quello della mancanza di un materiale iconografico, del quale sono ricchissimi gli archivi spagnoli, particolarmente quello de Indias e quello di Simancas.

Enrique Martínez Ruiz è autore di più di trecento pubblicazioni soprattutto, oltre

che di Storia moderna, incentrate sulla Storia militare e su quella delle istituzioni. Ha vinto il Premio nacional de Historia de España (1982 e 2009), il Premio de Ensayo y Humanidades Ortega y Gasset Villa de Madrid (2009), la Gran Cruz de Primera Clase del Ejército y de la Armada. Tra i suoi ultimi importanti lavori *Desvelando horizontes. La circunnavegación de Magallanes y Elcano* (3 volumi. 2016-2020), e *Felipe II. Hombre, rey, mito* (2020).

SIMONETTA CONTI

CLARA E. MATTEI, *Operazione austerità. Come gli economisti hanno aperto la strada al fascismo*, Torino, Einaudi, 2022 (trad. it. a cura di Maria Lorenza Chiesara, *The Capital Order. How Economists inventend and paved the way to fascism*, Chicago, Chicago University Press, 2022).

L'autrice, docente di Economia alla New School for Social Research in New York City, denuncia una grande quanto attuale "follia", quella delle politiche di austerità diffuse in numerosi paesi del mondo per superare le crisi o migliorarne comunque l'economia.

Nella difficile scelta degli esempi più significativi del quadro internazionale, l'autrice ha presentato tre casi emblematici: il taglio di 400 milioni di dollari agli ospedali di New York imposto dal governatore Andrew Cuomo nel 2020, l'aumento delle tariffe della metropolitana a Santiago del Cile l'anno precedente e, a partire dal 2015, il piano di salvataggio proposto dal Fondo monetario internazionale e dall'Unione europea al governo greco, che accettò il prestito di 3 anni che limitava la capacità del paese di disporre di denaro pubblico, nonché le successive riduzioni pensionistiche, l'aumento delle tasse sui consumi, la privatizzazione dei servizi e delle industrie, il taglio ai salari del pubblico impiego, le privatizzazioni dei 10 porti principali e la vendita di molte isole.

Analizzando le conseguenze di questi interventi riassunti col termine "austerità", Mattei osserva che in realtà questi si rivelano utili solo per proteggere le gerarchie capitaliste, come riforme di breve termine per guadagni a lungo termine.

I casi di studio sui quali viene condotta l'indagine storica sono quello italiano e quello britannico, quando nei momenti di crisi del capitalismo l'austerità si è manifestata chiaramente come una reazione antidemocratica alle minacce di un cambiamento sociale spinto dal basso.

Secondo l'autrice, se questo sforzo ricostruttivo ha raggiunto il suo intento, il suo risultato dovrebbe essere di aver ampliato, aver messo in discussione alcune interpretazioni storiche consolidate.

Nella descrizione della ricostruzione del primo dopoguerra "con le nuove lenti dell'austerità", questo libro trascende i confini disciplinari (storia del pensiero economico, economia politica, teoria economica, storia sociale, geografia economica e politica). Oltre a offrire un approccio alternativo all'austerità, il libro suggerisce in particolare un ripensamento sulla storia del periodo fra le due guerre

e la natura del fascismo in Italia. In conclusione l'autrice avverte che «L'austerità comporta l'intervento attivo dello Stato per rafforzare l'accumulazione capitalistica attraverso le privatizzazioni, il salvataggio dei complessi finanziari-industriali, la deflazione monetaria e soprattutto il controllo coercitivo del lavoro» (p. 299).

Il testo è corredato di numerose note (pp. 306-368), tabelle e grafici.

Chiude il testo un documento privato che ha lasciato un segno indelebile nella storia della famiglia Mattei e che le nuove generazioni dovrebbero conoscere per capire il valore della resistenza in Italia. Si tratta della foto dell'ultima lettera di Gianfranco Mattei inviata ai genitori Clara e Ugo: «Alla giovane età di ventisette anni egli era già professore di Chimica al Politecnico di Milano e collaborava con i suoi compagni del Gap (Gruppo di Azione Patriottica) a costruire bombe contro i fascisti nella sede romana di via Santa Giulia 25bis. A seguito di una delazione, il 1° febbraio 1944, le SS condussero Gianfranco nel famigerato carcere di via Tasso, dove la milizia fascista torturava brutalmente i membri dell'opposizione per ottenere informazioni sulla nascente resistenza italiana. Gianfranco è mio prozio, figlio della mia bisnonna, Clara Mattei, della quale porto il nome. Dopo due giorni di sevizie continue, Gianfranco si impiccò con la sua cintura pur di non tradire i compagni. Le sue ultime parole, scritte sul retro di un disegno e consegnate di nascosto al compagno di cella, furono per i suoi genitori "Siate forti, sapendo che lo sono stato anch'io"... A mio prozio Gianfranco Mattei, e ai rivoluzionari di ogni dove, dedico questo libro» (p. 305).

GINEVRA VIGNOLO

DARIA PEROCCO, *Per desiderio di vedere... Viaggi e narrazioni di viaggio tra Cinque e Seicento*, Lecce, Argo, 2019.

Come precisa l'autrice in una *Nota* (pp. 341-342), questo volume raccoglie alcuni dei suoi testi che avevano visto la luce in diversa versione e in tempi differenti e sono stati qui parzialmente modificati, corretti e rivisti. Questa *Nota* stimola così l'interesse da parte dei cultori della letteratura di viaggio che avevano già apprezzato i risultati scientifici delle precedenti pubblicazioni di Daria Perocco. Nel capitolo I, *Teorizzare il viaggio*, l'autrice osserva che da un punto di vista culturale interrogarsi su quale sia il significato della realtà del fenomeno "viaggio" significa già porsi in un atteggiamento ben particolare verso una esperienza che può essere vissuta e percepita secondo modalità tanto diverse; inoltre «Quello a cui si vorrebbe qui accennare riguarda quindi il significato, la reazione che l'esperienza di viaggio (e quindi, in letteratura, la sua relazione scritta) può evocare. Duplice è, intanto, per prima cosa, e ben differenziato, il tipo di destinatario a cui un resoconto di viaggio può rivolgersi: da una parte troviamo chi il viaggio ha realmente compiuto e quindi attraverso la parola altrui recupera una sua propria esperienza già attuata, e dall'altra chi, invece, ad essa è reso partecipe solo attraverso le fascinazioni di ciò che viene narrato». Inoltre, «È

ovvio che si intende parlare unicamente del viaggiatore e del lettore, per così dire, “dotto”, concependo il termine non solo nell’accezione più corrente o usuale di “colto”, ma in quello, più generico ma anche più ampio, di persona interessata a comunicare, in forma durevole, gli esiti o le impressioni di una esperienza così particolare come quella odepórica» (p. 7).

Le narrazioni offerteci dei testi che si presentano come relazioni o resoconti su viaggi e che siano stati scritti in italiano sono suddivisi in tre grandi zone, tenendo ben presente che il periodo delle grandi scoperte geografiche e dei grandi viaggi (che si incentrano intorno alle esplorazioni delle Americhe), costituisce “il cardine, il nucleo ed il fulcro portante” della nuova maniera di considerare il viaggio di conoscenza.

Infatti, il resoconto medievale consiste spesso nella narrazione di fenomeni ed avvenimenti completamente nuovi, diversi e abnormi rispetto ai dati di conoscenza abituali nella vita e nel quotidiano. Ma, avverte l’autrice, le descrizioni di queste “realtà” che appaiono al lettore moderno tanto bizzarre non sono del tutto estranee al sapere del lettore medievale. Per esempio, le descrizioni di fenomeni inesistenti in natura come “i cinocefali, gli acefali, i panotii o gli sciapodi” sono il riflesso di convinzioni e come tali il lettore non si meraviglia di incontrarli nei testi. Questo perché il viaggiatore-narratore è portato a verificare la realtà e la veridicità delle sue conoscenze, mentre il destinatario del racconto si aspetta di conoscere cose meravigliose, delle quali ha già avuto qualche notizia.

Con il periodo delle grandi scoperte, tra Cinquecento e Seicento, in questo mosaico si compie una “piccola rivoluzione”, perché le Americhe sono una realtà del tutto nuova, impreveduta, che scardina tutte le sicurezze, non solo geografiche, di una realtà ben fissata nelle conoscenze degli antichi. «Il viaggiatore infatti che, nel primo secolo dopo la scoperta, si dirige verso le Americhe, si sente ed è diverso nello spirito da coloro che si erano indirizzati verso l’Oriente. La percezione che il viaggio sarà avventura verso l’ignoto e conquista non solo fisica ma anche e soprattutto intellettuale costituisce una specie di base-comune, il nucleo chiave di lettura per interpretare le reazioni di chi si dirige verso le terre nuove; non esiste quella specie di retroterra del viaggiatore costituito dai testi letterari e dalle relazioni, sia di viaggio mercantile che di pellegrinaggio, che, per secoli, hanno registrato le paure e le aspettative di chi percorre terre sconosciute, tutta quella letteratura, insomma, che ha costituito sicure fondamenta di certezze» (p. 9).

Fra gli elementi caratterizzanti le relazioni di viaggio del Cinquecento e del Seicento emerge la presenza di continui paragoni “fra ciò che si vede e quello che si è letto”; cioè il confronto della propria esperienza con le conoscenze in viario modo acquisite. «Questa possibilità reale di paragone funge, in realtà, da spartiacque tra i due tipi di narrazione in cui da sempre si distinguono le relazioni di viaggio e cioè tra le descrizioni di chi le cose ha veramente visto con i suoi occhi, in loco, dopo una concreta esperienza itinerante e quelle scritte solo dopo la lettura o l’ascolto di altre esperienze, narrazioni di narrazioni» (pp. 9-10).

Secondo la studiosa, in questo contesto, alquanto significativo è il caso ben noto di Amerigo Vespucci che nella *Lettera al Soderini* fa riferimento alla navigazione

compiuta tra il 1501 e il 1502 lungo le coste sudamericane fino a 50° latitudine Sud, nella quale afferma che il Mondo nuovo è un continente e la sua scrittura risulta “un misto di relazione di viaggio e di trattazione scientifica”. Risulta evidente in gran parte della letteratura di viaggio di questo periodo la necessità di comunicare le scoperte geografiche, e nello stesso tempo, il tentativo dei dotti di adeguarle ai testi della tradizione.

Sempre Vespucci affermò che gli uomini del Nuovo mondo superavano i 130 anni d'età, trasferendovi uno dei più noti miti del Vecchio mondo. Non ci si deve quindi meravigliare se nel 1512 Ponce de Leon organizza una spedizione proprio per trovare la fonte dell'eterna giovinezza e che al suo ritorno si sparga la notizia che essa era stata rinvenuta nella misteriosa isola di *Bimini*.

Come sostiene Perocco, «Ci sarebbero voluti quasi trecento anni e la razionalità del secolo dei Lumi prima che l'illusione di trovare giovinezza e ricchezza con estrema facilità crollassero del tutto. L'enorme, monumentale e precisa opera di Alexander von Humboldt, geologo, geografo e glottologo toglie ogni possibile illusione al sogno che aveva trascinato in viaggi “matti e disperatissimi” tanti uomini. Ma von Humboldt si reca in America nel 1799: questa data, da sola, racconta quanto dure a morire sono le illusioni degli umani» (p. 37).

Il capitolo II è dedicato ai *Missionari*, con l'esperienza di padre Francesco Giuseppe Bressani, missionario per lungo tempo nel paese degli Uroni e degli Irochesi. Si tratta del primo italiano vissuto per un lungo periodo in Canada del quale ci sia pervenuta una relazione scritta, pubblicata a Macerata nel 1653. Il suo resoconto è la prima testimonianza diretta della permanenza di un gesuita italiano in un paese in cui si era recato con lo scopo di conoscerne gli abitanti e convertirli alla “vera” religione. Egli dimostra la sua modernità riconoscendo che in alcune manifestazioni gli indigeni erano non solo pari ma superiori agli europei, dando prova della sua intelligente apertura verso popoli sconosciuti, dei quali egli esprime sincera ammirazione verso gli Uroni (non gli Irochesi definiti “assassini crudelissimi”).

Trai i missionari italiani in Africa l'autrice sceglie la relazione del cappuccino Giovanni Antonio Cavazzi che merita un'attenzione più vasta di quella a lui dedicata sino ad ora. Padre Gavazzi aveva strutturato la sua opera come un'enciclopedia del continente africano e sulle numerose abilità che i missionari cappuccini vi avevano praticato. In particolare, in una “Tavola di alcuni avvenimenti” spiccano i martirii e le sofferenze subite dai religiosi.

Perocco, ad un'attenta analisi, conclude che «Nonostante le difficoltà e le pesantzze di cui indubbiamente è ricca, le difficoltà di comprensione immediata e la zavorra delle predicazioni e delle tirate morali che vi sono insite, sarebbe forse giunto il momento per auspicare una vera nuova edizione di questo testo nella lingua in cui fu scritto, un'edizione che, spiegata e commentata, sarebbe in assoluto la prima di un libro ricchissimo di preziose notizie disperse in un bosco di falsa retorica» (p. 65).

Le relazioni dei *Mercanti veneziani tra Costantinopoli e l'Egitto nel cuore del Cinquecento* costituiscono il primo tema del capitolo III, che apre con l'osservazione che «Per

il mercante veneziano del Cinquecento, un po' mercante, un po' in missione diplomatica, spesso le due cose insieme, l'incontro con la religione e la cultura islamica, nelle terre mediterranee dove esse conoscono grandissima diffusione, è fenomeno abbastanza abituale. Venezia e l'Oriente è un binomio che ricorre negli scritti di arte, di letteratura, di cultura, oltre che di mercanzia e di viaggio. L'esperienza del viaggio faceva parte dell'"apprendistato" mercantile non solo del "cittadino"... ma anche del nobile veneto che, prima di cominciare la sua carriera politica, si esercitava nell'arte della mercatura» (p. 67).

Tra gli esempi più significativi, l'autrice trascrive le relazioni e le lettere di Tommaso Contarini, che nella sua lunghissima vita fu inviato più volte dalla Repubblica in missioni ufficiali in Turchia e in Egitto, e Alessandro Magno, nato a Venezia nel 1538 e facente parte della nobiltà veneziana, il quale dopo aver visto la piramide di Chefren lamentava che "erimo pochi che per desiderio di vedere non temevamo pericolo alcuno". La locuzione *per desiderio di vedere* ben figura nel titolo di questo libro! In seguito sono descritti i viaggi di viaggiatori veneti in Persia, con approfondimenti sull'opera fondamentale del Ramusio.

Nel capitolo IV, *Viaggiatori su carta a Venezia*, la studiosa si sofferma su quella "meravigliosa enciclopedia geografica illustrata" costituita dal mappamondo di fra Mauro, sulla vasta produzione scientifica di Pietro Bembo e l'importante attività cartografica di Giacomo Gastaldi.

Il *Viaggiare in Europa* è il titolo del capitolo seguente, nel quale Perocco osserva che il viaggio è un'esperienza fondamentale per la conoscenza da parte dell'uomo del Rinascimento, ma avverte anche che la fine di questo periodo storico comporta una autolimitazione dei viaggi a causa dell'insicurezza sia per mare (corsari) sia via terra (briganti). Nel paragrafo *Dalla Serenissima alla Dalmazia* l'Adriatico viene descritto come una via che univa diverse popolazioni, piuttosto che un confine. Il viaggio verso la Dalmazia, inoltre, è un viaggio ben diverso dai precedenti, essendo un viaggio verso il noto, verso realtà simili a quelle che si sono lasciate.

Nella letteratura sui rapporti tra l'Occidente e l'Oriente Vicino emerge la complessa e silenziosa figura del sovrano orientale verso il quale i viaggiatori nutrono incomprensione, ambiguità e reticenza. *L'Itinerario da Vienna a Costantinopoli* di Marc'Antonio Pigafetta (del quale la Perocco ha curato una bellissima edizione nel 2008) si rivela alquanto interessante perché era stato scritto in un tempo vicino alla conclusione della missione di pace (di cui anch'egli faceva parte) tra Massimiliano II imperatore del Sacro romano Impero e Selim II, gran signore del regno turco, nel 1568.

Nell'ultimo capitolo, *Con destinazione Venezia*, l'autrice effettua un cambio di rotta, affrontando un argomento vastissimo, ma mette subito in evidenza che «In questo *mare magnum* di impressioni, narrazioni, resoconti, cronache e racconti pare sorprendente osservare che relativamente poco numerose sono le relazioni connotate da precisa presenza di particolari esatti e puntuali. Sembra quasi che la prima impressione, di meravigliato incanto, resti predominante nel viaggiatore, pur dotato di ampio senso pratico, che inaspettatamente, magari in contrasto con

il comportamento che aveva tenuto nella relazione su altre città ed altri luoghi, non descrive con puntuale attenzione i singoli particolari, ma si sofferma dando maggior importanza al fascino generale che dalla città subisce» (p. 303).

Questo tipo di approccio non coinvolge il visitatore di San Michele in Isola a Venezia, un luogo caratteristico per la presenza storica del convento dei camaldolesi, che ha subito un profondo cambiamento dopo il loro allontanamento, essendo trasformato in prigione e poi in cimitero. Questo cambiamento ha procurato all'isola un nuovo fascino, per i grandi personaggi che vi sono sepolti, ma essa non è più l'isola della vita intellettuale, i preziosi libri della sua biblioteca sono finiti in biblioteche diverse, "quando non si sono perduti".

Lo sguardo dei viaggiatori stranieri a Venezia nella metà dell'Ottocento si suddivide in una apparente dicotomia e scissione: la dualità è rappresentata dall'alternativa tra le suggestioni di Venezia e la Venezia reale.

Come spesso accade a ogni viaggiatore, l'autrice rileva che quando si giunge nel luogo desiderato si è condizionati da letture, da immagini, da visioni e da racconti, solo in un secondo tempo gli occhi si disincantano e non si lasciano condizionare da pregiudizi. La storia del turismo in una città come Venezia, che è sempre stata una tappa obbligatoria del viaggio in Italia, a metà dell'Ottocento è segnata da una profonda trasformazione, che viene ricostruita attraverso i resoconti di viaggio e da essi si evince che ormai è finito il mito della città perfetta descritta nel Cinquecento, mentre subentrerà un altro mito, quello della città che sta scomparire. Chiude il libro un argomento, il cibo, trattato da tutti i viaggiatori dei secoli compresi dal Rinascimento al Barocco. Era una convinzione rinascimentale che una delle maggiori minacce per la salute durante il viaggio fosse il cibo, che poteva dare adito a pericoli cui poter dare rimedio con difficoltà. I viaggiatori italiani risultano più ligi ai precetti della religione nelle abitudini gastronomiche. Esemplare il caso di Matteo Ricci che in Cina lamenta la rinuncia al pane e al vino, tra le numerose difficoltà incontrate. Ma il viaggio stesso costituisce "un nutrimento per la mente".

Chiude il volume un'ampia bibliografia (pp. 343-353), un ricco indice dei nomi (pp. 354-363) e un indice dei luoghi.

Questo sostanzioso libro propone nuove interpretazioni di alcune fra le opere più significative (e anche fra quelle meno conosciute) della letteratura del periodo delle grandi scoperte geografiche, nel contesto storico del viaggio, con informazioni originali tratte da una miriade di documenti, apportando un contributo creativo alla nostra comprensione del viaggio e del ruolo da questo svolto nel corso dei secoli.

GRAZIELLA GALLIANO