

NOTIZIARIO



NOTIZIARIO DEL CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI

Periodico quadrimestrale

c/o Sezione di Scienze Geografiche e Cartografiche
Dipartimento di Studi Storici dal Medioevo all'Età Contemporanea
Università di Roma Tre
Piazza della Repubblica, 10 - 00185 Roma
Tel. (06) 4827796 e 4827275 (Fax)
Direttore responsabile: Ilaria Luzzana Caraci
Segretaria di redazione: Carla Masetti
Consulenza grafico editoriale: Edizioni SEAM - Roma
Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 3194 del 26.10.93
Stampa: Edizioni SEAM - Roma

Spedizione in abbonamento postale - 50% ROMA

COMITATO DI COORDINAMENTO DEL CENTRO ITALIANO PER GLI STUDI STORICO-GEOGRAFICI:

<i>Ilaria Luzzana Caraci</i>	Coordinatore centrale
<i>Luciano Lago</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della cartografia</i>
<i>Massimo Quaini</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia della geografia</i>
<i>Leonardo Rombai</i>	Coordinatore della sezione di <i>Geografia storica</i>
<i>Francesco Surdich</i>	Coordinatore della sezione di <i>Storia dei viaggi e delle esplorazioni</i>
<i>Maurizio Bossi</i>	Responsabile per i rapporti con gli enti italiani
<i>Maria Pia Rota</i>	Responsabile per i rapporti con l'estero
<i>Graziella Galliano</i>	Segretario - Tesoriere
<i>Claudio Cerreti,</i> <i>Maria Mancini e Cinzia Palazzolo</i>	Revisori dei conti

In copertina:

Planisfero di Vesconte Maggiolo, Fano, Biblioteca Federiciana.

LA LETTERATURA DI VIAGGIO DELL'EPOCA DELLE GRANDI SCOPERTE PROBLEMI DI DEFINIZIONE E DI METODO*

La maggior parte degli autori che si occupano di letteratura di viaggio dà per scontato che tutti sappiano di che cosa si tratta. In realtà, ognuno di loro ne parla in relazione alle proprie competenze e alla propria esperienza. Così avviene che per coloro che si occupano principalmente dell'epoca delle grandi scoperte geografiche, *letteratura di viaggio* è quella che ad esse si riferisce, cronologicamente limitata ad un periodo che ha una ampiezza diversa nei vari Paesi, ma che comunque non oltrepassa i limiti del Medioevo da una parte e dell'Età moderna dall'altra. Al contrario gli storici delle varie lingue e letterature la identificano quasi sempre con quella relativa al viaggio romantico, mentre i critici del Novecento la considerano spesso sinonimo del reportage giornalistico di viaggio degli anni '30 e successivi. Inoltre, di letteratura di viaggio si sono occupati e si occupano studiosi di formazione molto diversa: storici, storici delle letterature, linguisti, antropologi, geografi; ognuno di loro trattando questo tema con metodologie diverse e ottenendo così risultati spesso non comparabili.

Nell'ultimo convegno del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici, tenutosi a San Faustino dal 27 al 30 settembre scorsi, sono state proposte alcune considerazioni assai interessanti sulla produzione dell'immagine geografica nella relazione di viaggio dei secoli XVIII e XIX, sul passaggio dall'io narrante del diario alle forme impersonali delle relazioni scientifiche e sulla funzione di mediatore del sapere dell'interlocutore indigeno; considerazioni che potrebbero essere estese proficuamente anche all'epoca delle grandi scoperte geografiche.

In prima approssimazione tuttavia, mi pare più produttivo limitare queste note ad uno approccio preliminare alle forme e ai contenuti, senza entrare nel merito del processo di produzione del sapere, che richieda una ricerca analitica di largo respiro qui impossibile.

Tra i tentativi di definizione, merita di essere segnalato quello di Carmen Radulet, che in uno studio di qualche anno fa, specificamente dedicato alla letteratura di viaggio portoghese, osservava che «o carácter compósito do material, a variedade dos géneros e das espécies, a pluralidade dos registros e dos discursos» della letteratura di viaggio dell'epoca delle grandi scoperte geografiche «não suporta uma etiquetagem limitativa, em função de uma temática, como é a “viagem”. A fórmula de “literatura de viagens”... revela-se, por um lado, aplicável e caracterizante de apenas uma parte limitada dos textos que constituem este corpus, e por outro, engloba obras como as viagens fantásticas ou a literatura de viagens romântica, que tem um relacionamento mínimo ou inexistente com a época dos descobrimentos». Per questo concludeva: «Surge assim a exigência da utilização de uma fórmula de definição mais ampla, capaz de sugerir não apenas uma linha temática, mas características da validade geral...consequentemente, a nosso ver, a fórmula da definição mais adequada poderia ser a de “literatura de descoberta e expansão»» (Radulet, 1994, p. 130).

* Si ripropone qui, con alcune modifiche, il testo della relazione presentata al Simpósio Internacional *Don João II: o mar e o universalismo lusiada*, tenutosi a Lisbona dall'11 al 13 ottobre 1995.

Questa proposta ha, senza dubbio, il vantaggio di definire in modo molto chiaro e sintetico le caratteristiche della letteratura di viaggio portoghese. Ma, quando si tenta di estenderla alla vasta produzione letteraria che accompagna l'epoca delle grandi scoperte in altri Paesi, non solo si corre il rischio di generare equivoci per il diverso significato che le altre lingue attribuiscono al termine 'scoperta' (su cui si potrebbe aprire una interessante discussione, che però ci porterebbe lontano dal tema di cui ci stiamo qui occupando), ma appare impossibile ricondurre in essa l'ampiezza e la varietà di forme della letteratura di viaggio, anche solo di quella dell'epoca delle grandi scoperte geografiche. D'altra parte, proprio perché perfettamente idonea a individuare il caso portoghese, la definizione esalta i caratteri autoctoni a scapito degli elementi comuni alla letteratura di viaggio di altri Paesi, che sono, in definitiva, quelli che danno ragione della diffusione a scala planetaria delle conseguenze culturali delle grandi scoperte geografiche, incluse quelle portoghesi.

La storiografia italiana del secolo passato, che come tutta la cultura del tempo aveva una predilezione per i termini eruditi e coniava dal greco i suoi neologismi, per indicare la letteratura relativa ai viaggi in regioni poco note o sconosciute (e dunque non solo ai viaggi di scoperta propriamente detti, ma a tutti quelli in qualche modo legati alle scoperte e alle esplorazioni), usava il termine - tuttora utilizzato - di «letteratura odeporica». In seguito questo termine è stato applicato con maggior frequenza alla sola letteratura relativa al periodo nel quale si realizza il più rapido ampliamento dell'orizzonte geografico degli europei, vale a dire quello che va dal basso Medioevo all'Età moderna.

A mio avviso, il termine potrebbe essere utilmente impiegato nella stessa accezione anche per altre letterature di viaggio europee e con tale significato sarà utilizzato nel seguito di queste note.

La possibilità di una comparazione e dell'individuazione di relazioni tra le forme della letteratura odeporica dei vari Paesi europei è stata presa in considerazione da Giorgio Raimondo Cardona in un noto studio di qualche anno fa. «Come del resto per altre forme di produzione letteraria - ha scritto - anche per la letteratura di viaggio sarebbe possibile delineare una tipologia sovranazionale, che in questo caso raccoglierebbe produzioni in italiano, spagnolo, portoghese. In vista della particolarissima simbiosi interetnica e intermunicipale che contraddistingue il secolo dei viaggi (e Colombo ne è l'esempio più noto), è opportuno vedere la letteratura di viaggio come un fenomeno che si diffonde unitariamente prima nelle nazioni più direttamente coinvolte nelle scoperte - e dunque Italia, Spagna e Portogallo - e subito dopo in Francia, Inghilterra, Europa centrosettentrionale» (Cardona, 1985, p. 694).

Sono anch'io convinta della sostanziale unità della cultura del viaggio nell'epoca delle grandi scoperte geografiche, il che non vuol dire naturalmente negare l'originalità e le peculiarità specifiche della produzione dei vari Paesi. L'età che vide l'ampliamento dell'orizzonte geografico degli europei oltre i limiti dell'ecumene antica non conosceva i nazionalismi e i regionalismi della storiografia dell'Ottocento. Fatta salva la fedeltà al sovrano - personificazione dello Stato nazionale, ove questo aveva già avuto la possibilità di costituirsi - non vi erano preclusioni allo scambio continuo di uomini, idee, cultura tra tutti i popoli dell'Occidente cristiano e, in misura minore, anche con altri (come i «mori» e i «gentili» delle fonti quattro e cinquecentesche). Questi contatti erano soprattutto frequenti nei centri in cui si organizzavano e dai quali partivano le spedizioni esplorative e di conquista, verso i quali, attratti dalle possibilità di arruolamento, affluivano gli esperti di altre nazioni. I ruoli dei marinai imbarcati sulle navi spagnole e por-

toghesi delle grandi spedizioni transoceaniche registrano, soprattutto nei primi anni, molti nomi stranieri: spagnoli in quelle portoghesi e portoghesi in quelle spagnole; ma anche, e a volte molto numerosi, sebbene spesso mascherati dalla trascrizione, italiani, greci, fiamminghi, francesi...

Gli uomini di mare erano allora poco istruiti e pochi di loro hanno lasciato una testimonianza scritta delle proprie esperienze; ma i racconti di coloro che tornavano dai grandi viaggi di esplorazione valicavano senza alcuna difficoltà e anche rapidamente i confini degli Stati, a dispetto della segretezza imposta dalla cosiddetta «politica del sigillo», efficace quasi esclusivamente a livello della diplomazia e dei rapporti ufficiali. Alla *koiné* delle lingue dei marinai corrispondeva una *koiné* di forme stilistiche nella lingua scritta, determinata e vivificata di continuo dal trasferimento di notizie dalla comunicazione orale.

È evidente che per poter approfondire lo studio dei rapporti tra le letterature odeporiche dei vari Paesi sarebbe necessario analizzarle comparativamente nei particolari. Tuttavia, già una prima comparazione tra la letteratura odeporica italiana e quella portoghese fornisce qualche indicazione utile.

In Portogallo, la letteratura odeporica nasce tardivamente (la *Crónica dos feitos de Guiné* di Gomes Eanes de Zurara è della metà del Quattrocento), ma si sviluppa rapidamente con il procedere delle grandi scoperte, fino a divenire un elemento fondamentale della letteratura nazionale. Come tale, si concentra essenzialmente sulle imprese esplorative lusitane. L'importanza che queste rivestono nella storia del Paese ne accentua il carattere agiografico. Alla vastità della produzione corrisponde una ampia articolazione in generi, abbastanza facile da definire, perlomeno a grandi linee.

La letteratura odeporica italiana ha caratteri diversi. Innanzi tutto, ha pochi e limitati contatti con la storia nazionale. Divisa politicamente ed emarginata dai grandi itinerari marittimi dopo che il Mediterraneo aveva perduto la funzione di baricentro dei traffici commerciali tra Oriente e Occidente, l'Italia è di fatto costretta ad assistere all'espansione transatlantica delle grandi potenze iberiche prima, e degli Stati nazionali dell'Europa centro-occidentale poi, senza parteciparvi direttamente. Ciononostante non rimane semplice spettatrice, ma, per una serie di motivi, sia culturali che politici - tra i quali soprattutto la presenza del Papato che esercita ancora, sebbene con sempre minor successo, la funzione di arbitro internazionale - la sua cultura continua a manifestare un vivace interesse per le esplorazioni. Tale interesse si traduce in una produzione letteraria consistente, anche se non paragonabile a quella dei Paesi direttamente impegnati nei viaggi transatlantici.

Questo comportamento, apparentemente contraddittorio, può essere spiegato se si tiene conto del ruolo rivestito dagli italiani in una fase precedente, nel corso della cosiddetta «rivoluzione commerciale» dei primi secoli dopo il Mille. L'argomento meriterebbe un'ampia trattazione, ma per quel che qui interessa basta ricordare che allo sviluppo delle repubbliche marinare prima, e delle città mercantili poi, e alla creazione di una fitta rete di relazioni commerciali tra queste e le loro filiali sparse per tutta l'Europa, corrispose una vasta e soprattutto continua produzione letteraria di viaggi e soprattutto sui viaggi.

L'esperienza odeporica in paesi lontani, sia a scopi commerciali, sia anche a scopi religiosi o missionari o per semplice desiderio di conoscenza, comportava quasi sempre per gli italiani una relazione scritta. Di queste relazioni si hanno esempi illustri fin dal XIII secolo; basterebbe citare i nomi di Marco Polo e di Giovanni da Pian del Carpine. Nel secolo successivo furono di più gli italiani che si diressero in Asia e ancora di più

nel '400, quando, prima di arrivare a Colombo, Vespucci e Verrazzano, si possono ricordare almeno Nicolò dei Conti, Giosafat Barbaro, Ambrogio Contarini e il Cadamosto.

Poiché nessuno dei piccoli stati in cui era divisa l'Italia era in grado di seguire una politica espansionistica transatlantica o di organizzare imprese esplorative (escluso qualche debole tentativo di Firenze sotto i Medici), caratteristica comune di questi viaggi, al di là del fatto di essere stati tramandati in resoconti di diverso tipo, è che non hanno carattere nazionale: i viaggiatori italiani o sono dei solitari, spinti da interessi mercantili o missionari, o viaggiano per conto di sovrani stranieri. Perciò le forme del resoconto predominanti nella letteratura odepórica italiana sono l'*itinerario* e la *lettera-relazione*. Ma accanto a queste sono abbastanza consistenti le rielaborazioni dotte, di ogni tipo, dalla *cronaca storica* alla *descrizione geografica* e all'*opera letteraria*, che testimoniano il perdurare di interessi geografici e storici ereditati dalla classicità.

Il catalogo dell'Amat di San Filippo dovrebbe essere aggiornato e integrato, poiché col tempo e le ricerche effettuate negli archivi non solo è cresciuto il numero dei viaggiatori di cui ci è pervenuta notizia, ma è stato possibile anche precisare molte notizie che li riguardano e chiarire alcuni problemi interpretativi; tuttavia in una prima approssimazione può servire a dare un'idea della situazione. Tenendo conto solo di coloro che hanno compiuto viaggi in paesi sconosciuti o poco noti e dei quali ci è pervenuta una qualche forma di resoconto scritto, per il periodo che va dal secolo XII alla fine del XVI esso registra 164 viaggiatori, di cui 4 nel XII secolo, 8 nel XIII, 15 nel XIV, 42 nel XV e 95 nel Cinquecento.

Quanto ai generi, ancora nel XIV secolo, quando ad una produzione più consistente corrisponde una più precisa differenziazione, quello prevalente è l'*itinerario* (57%); la sua incidenza percentuale diminuisce però gradualmente nei due secoli successivi (rispettivamente 40 e 23%). Accanto a questo discreto decremento proporzionale, si registra anche una distribuzione più uniforme tra *relazioni*, *descrizioni geografiche* e *lettere*, mentre prende consistenza il genere della *cronaca storica*. Questa comporta una descrizione dei luoghi, modellandosi sullo schema del rapporto erodoteo tra storia e geografia adottato anche dagli storiografi portoghesi coevi, ma tende a privilegiare quasi sempre la discussione di avvenimenti politici in una prospettiva internazionale.

Negli ultimi decenni si è fatto assai vivace in Portogallo il dibattito sui generi della letteratura di viaggio. Sono state proposte diverse classificazioni e si è discusso sulla definizione di categorie e generi. Alcuni di questi, meglio identificabili, erano stati messi in evidenza da tempo e sono stati quindi studiati già abbastanza ampiamente. Ben definibile e definito è per esempio il *roteiro*, di cui Avelino Teixeira da Mota, nel 1968, ha cercato anche di stabilire la collocazione nel contesto della storia della scienza e della cultura europee. Più di recente, per quel che riguarda le opere che hanno più stretta attinenza con la storia della navigazione, Luís de Albuquerque nel 1991 ha individuato cinque generi, e precisamente: *guias náuticas*, *livros de marinharia*, *roteiros*, *diários de bordo* e *relações de viagens* (Albuquerque, 1991). Questi generi sono stati utilizzati anche nella classificazione che João Rocha Pinto ha inserito nella voce *Literatura de viagens* del *Dicionário de História dos Descobrimentos*, dovuto anch'esso all'iniziativa di Luís de Albuquerque, ma terminato solo dopo la sua scomparsa con la collaborazione di specialisti portoghesi e stranieri.

Possiamo prendere questa classificazione, molto ampia e accurata, a modello per una analisi dei generi della letteratura odepórica.

La classificazione opera una preliminare divisione in *Fontes narrativas* e *Obras técnicas*, suddividendo poi le prime in :

Grandes obras literárias que têm por base as viagens

Crónicas

Descrições de naufrágios

Relações de viagens

Cartas, memórias, testemunhos

Diários de viagem e diários de navegação

Colecções de viagens

Livros de armadas socioeconómicas, etnográficas

Descrições geográficas

e le seconde in:

Livros de armação

Roteiros

Livros de marinharia

Guias náuticas

La distinzione in due categorie, la prima di fonti letterarie in senso stretto e l'altra di fonti tecniche, appare molto opportuna. Ma mentre le *Obras técnicas* sono sostanzialmente coerenti, identificandosi in sostanza con quattro di quelle già proposte da Albuquerque, le *Fontes narrativas* mostrano chiaramente le difficoltà che si incontrano quando si tenta in qualche modo di suddividere l'enorme massa di materiali a noi pervenuti in categorie sufficientemente definite. Lo stesso Rocha Pinto se ne rende conto ed osserva, giustamente, che non solo esistono opere che per le loro caratteristiche potrebbero essere incluse in più di una categoria, ma che c'è anche una vasta produzione che non trova collocazione in nessuna di quelle da lui identificate: «As dificuldades que oferece advêm - dice - sobretudo, do carácter compósito de quase todo esse material. A sua infismável feição plural, a sua estrutura multimoda, torna-o difícil de cingir e dificulta em extremo a sua arrumação e etiquetagem» (Rocha Pinto, 1994, p. 610).

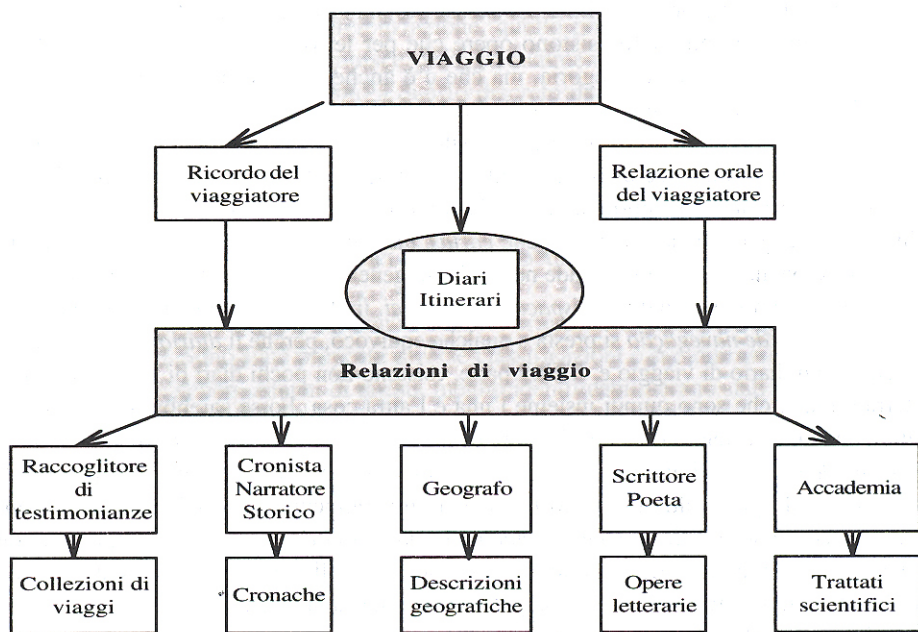
Si può aggiungere che la categoria delle *cartas, memórias e testemunhos* è già in partenza troppo eterogenea e che non include nel titolo un genere molto importante e di cui esistono non pochi esempi, vale a dire i *dispacci diplomatici*. Inoltre una distinzione tra *diários de viagem* e *diários de navegação* si presta a qualche equivoco, perché il *diário de navegação* è pur sempre un diario di viaggio e, d'altra parte, esistono non pochi diari di viaggi compiuti tra terra e mare, che sono quindi insieme l'una e l'altra cosa. Forse sarebbe più opportuno definire una unica categoria di diari di viaggio, suddivisi a loro volta in *diari di viaggio propriamente detti* e *diari di navigazione*. I *diari di bordo* - che sono in definitiva solo una variante tecnica di questi ultimi e ne costituiscono probabilmente l'antecedente - potrebbero essere invece riassorbiti tra le *Opere tecniche*, in quanto tali per scopi e struttura; ma con l'avvertenza che il confine tra il diario di navigazione e quello di bordo è abbastanza sottile e si caratterizza, in definitiva, solo per la presenza o assenza di alcuni elementi stilistici.

Un discorso analogo può essere fatto per i *livros de armadas* e i *livros de armação*, molto più vicini tra loro di quanto non lasci supporre la inclusione dei primi tra le *Fontes narrativas* e dei secondi tra le *Obras técnicas*. Sarebbe poi opportuno premettere ai *roteiros* i *portolani*, che ne sono gli antenati e che si differenziano essenzialmente perché si limitano a descrivere solo l'area del cosiddetto *portolano normale*, ossia del Mediterraneo con i mari adiacenti.

Per inciso si può osservare che il rapporto *portolano-roteiro* esemplifica molto bene la continuità spazio-temporale della produzione relativa all'epoca delle grandi scoperte geografiche (e in genere alla storia delle esplorazioni), anche perché i portolani sono a loro volta preceduti dai *peripli* dell'Antichità, di cui si conoscono, come è noto, alcuni esempi, a cominciare da quello del Mar Eritreo, risalente al V secolo a.C. D'altra parte, anche se la produzione di portolani si ricollega alle tecniche nautiche medievali e gli esempi più antichi risalgono al XIII secolo della nostra era, i marinai del Mediterraneo continuarono a servirsene ancora in pieno Seicento, nonostante l'estensione delle rotte marittime all'Atlantico e poi agli altri oceani, e i portolani continuarono perciò ad essere prodotti, peraltro sempre più cristallizzandosi in forme stereotipate.

Come si è detto, al contrario di quella delle *Obras técnicas*, la suddivisione delle *Fontes narrativas*, nelle quali si tenta sostanzialmente di raccogliere e sistematizzare l'ampia varietà della letteratura odepórica propriamente detta, appare tutt'altro che convincente. Quando infatti si estende ed approfondisce l'analisi testuale, i limiti metodologici di una suddivisione realizzata su base puramente formale divengono evidenti ed è difficile utilizzare una distinzione in generi così rigorosa.

Per superare la difficoltà, mi pare utile e costruttivo far riferimento ad uno schema sistematico che evidenzi i rapporti genetici, diacronici e dinamici tra i generi. Tale schema ha anche il vantaggio di non escludere eventuali collegamenti con le pratiche di realizzazione del resoconto di viaggio, alle quali sarà perciò possibile far riferimento in un secondo tempo.



Lo schema evidenzia innanzi tutto la posizione centrale che spetta alla *relazione di viaggio* all'interno del sistema di costruzione del *resoconto del viaggio*; posizione che le deriva dal rapporto più lineare che essa ha con l'esperienza del viaggiatore, sia in forma

diretta (dal ricordo alla relazione), sia mediata dal racconto orale di un protagonista diverso dall'autore della relazione stessa o da appunti, diari o note dell'enunciatore.

Ben definita in quanto a contenuto, la *relazione di viaggio* lo è meno per la forma, in quanto può presentarsi in forme diverse. La più semplice è la *lettera-relazione*, in genere compilata subito dopo il ritorno ed indirizzata a parenti, amici, finanziatori o anche al sovrano che ha commissionato il viaggio.

In stretto rapporto con la *relazione*, della quale sono talvolta l'antecedente o l'espressione più elementare, sono anche due generi più semplici e soprattutto assai ben identificabili, cioè l'*itinerario* e il *diario*. La differenza tra i due è piuttosto di contenuti che di forma (e quindi di genere in senso stretto): il primo privilegia la coordinata spaziale, il secondo quella temporale; entrambi però costituiscono un racconto diretto, in prima persona o come indicazione ad un ipotetico futuro viaggiatore («dalla tale città alla tale città dovrai percorrere un certo numero di miglia»), limitando i commenti o la registrazione di impressioni soggettive e descrivendo con cura tappe, approdi, giorni di cammino o di navigazione, ecc.

Come i peripli, anche i diari e gli itinerari dell'età delle grandi scoperte hanno numerosi precedenti nell'Antichità e nel Medioevo. In particolare, nel corso di quest'ultimo venne elaborato il modello dell'*itinerario in Terrasanta*, che appare già ben definito e cristallizzato nel XIV secolo.

Tutti gli altri generi possono essere considerati derivati dalla relazione, attraverso una rielaborazione, più o meno ampia, ad opera del suo autore o di un'altra persona.

L'intervento del rielaboratore determina il tipo di trasformazione. Quando la relazione è semplicemente raccolta insieme ad altre, ad opera di un redattore che si limita, al più, a lievi modifiche (soprattutto relative alla lingua), si ha la *collezione di viaggi*. L'intervento di uno storiografo produce invece la *cronaca*, che comporta sempre il passaggio dall'io enunciatore a forme impersonali. Più in generale, l'intervento di una persona di cultura introduce nella relazione riferimenti a concezioni scientifiche, comparazioni con cognizioni già codificate e soprattutto tentativi di dare una spiegazione logica di tutto ciò che di nuovo il viaggio ha apportato, inquadrandolo nel contesto degli schemi scientifici del tempo. Il prevalere degli interessi storici dà alla relazione la forma di *cronaca storica*; quello di interessi geografici di *descrizione geografica*. Anche in questo caso non esiste, né si può stabilire, un limite netto tra le due categorie, che spesso si compenetrano l'una nell'altra.

L'intervento di un uomo di lettere, scrittore o poeta, porta all'*opera letteraria*, di cui sono numerosi esempi in tutte le letterature europee, a partire dal *De Canaria* del Boccaccio.

Una rielaborazione impersonale ed anonima ma molto profonda è infine quella prodotta dall'accademia: tipica del viaggio scientifico dei secoli XVIII e XIX, questa elaborazione, che porta alla costruzione di trattati - in genere opere monumentali, nelle quali il sapere del viaggiatore-narratore è integrato nel sistema scientifico della cultura dominante - può essere considerata il prodotto più perfezionato del resoconto di viaggio, la conseguenza scientificamente più produttiva, anche se, contemporaneamente, è quella meno rispettosa della soggettività dell'esperienza del viaggio.

Sulla base di quanto detto finora, si può guardare all'insieme della letteratura odepica come ad un sistema di forme e generi strettamente connessi l'uno con l'altro sia nel tempo (permettendo di delineare linee evolutive come quella che porta dal *periplo* al *portolano* e al *roteiro*, o quella che lega il *diario di bordo* a quello di *navigazione* e l'*itinerario* agli itinerari dell'età classica), sia nello spazio (evidenziando i rapporti sovrani-

nazionali ed interetnici). Risulta evidente la sostanziale unità dei generi della letteratura odeporica europea, che è peraltro una unità dinamica, continuamente modellata non solo dal diverso modo in cui vengono affrontati gli eventi, ma anche dal prevalere di interessi particolari, nazionali, economici o culturali che siano.

La letteratura odeporica non nasce all'improvviso, né si esaurisce nel breve periodo di due o tre secoli, come spesso si sente dire, quasi fosse la semplice e diretta conseguenza dell'ampliamento dell'orizzonte geografico determinato dai viaggi oltreoceano, ma si sviluppa come un lungo processo che dall'alba della storia arriva fino al completamento dell'esplorazione della Terra, in epoca a noi molto vicina, trasformandosi ed arricchendosi via via di forme e generi, e adattandosi di continuo alle esigenze culturali del suo pubblico.

La letteratura odeporica dei secoli XV e XVII - ossia quella più legata alle grandi scoperte - si ricollega in tutte le sue forme e anche molto strettamente a quella relativa ai viaggi esplorativi precedenti. Da Gilgamesh, il re sumero del quarto millennio a.C. che dalla Mesopotamia si spinse nel vicino Elam, al libo-fenicio Annone, a Pitea di Marsiglia ed Alessandro Magno fino ai missionari che nel Medioevo attraversarono l'Asia per stabilire un contatto con i mongoli e poi ai viaggi portoghesi e spagnoli e all'esplorazione dei continenti extraeuropei corre un filo conduttore di resoconti affidati alla scrittura, e quindi di letteratura *di viaggio* e *sul viaggio*. Non potremmo definire tali viaggi come esplorativi se non fossero stati in qualche modo tramandati da fonti scritte: è il concetto stesso di esplorazione e scoperta che comporta l'acquisizione stabile e duratura di conoscenze geografiche attraverso un'esperienza di viaggio, e tale acquisizione stabile e duratura non è possibile senza l'ausilio della scrittura. In questa sequenza continua si distinguono certamente episodi diversi, sostenuti da motivazioni differenti e di maggiore o minore consistenza.

Per limitarci sempre all'epoca delle grandi scoperte geografiche, così come i viaggi di questo periodo presuppongono l'inversione da est verso ovest della polarizzazione dei traffici mercantili determinatasi nel Mediterraneo tra il XII e il XV secolo e che spinse a cercare nuove vie delle Indie (in alternativa a quelle tradizionali, che partivano dal Mediterraneo orientale e attraversavano l'Asia), la relativa letteratura presuppone l'esistenza di modelli elaborati in età precedente. Appare riduttivo e impreciso, perciò, definire tale letteratura, sia quella portoghese che quella spagnola o italiana (o meglio, prodotta in Italia o da italiani, perché in Italia è ancora frequente l'uso del latino e molti italiani che partecipano alle grandi esplorazioni risiedono all'estero), una conseguenza del cambio di prospettiva determinatosi nel passaggio dal Medioevo al Rinascimento, «período durante o qual a civilização ocidental se distanciou decisivamente das restantes civilizações e culturas do globo, respondendo adequadamente à crise que assolara o território europeu durante o século XIV» (Rocha Pinto, 1994, p. 607), cosicché «se bem que já houvesse antecedentes medievais de narrativas de longos périplos - de que as *Via-gens* de John Mandeville e *O livro das Maravilhas* de Marco Polo foram os paradigmas máximos -, não é possível estabelecer qualquer nexo entre os relatos do veneziano e do médico inglês e os novos textos, já que aqueles, ao contrário destes, solidarizam o real e o imaginário, casam gesta e fábula com factos reais, não deixando, no entanto, de apresentar uma visão coerente do mundo, cheio de “maravilhas” e “singularidades” de par

com os dados observados em primeira mão, fornecendo um *Imago Mundi* tradizionale e de fundo teológico, ainda não ferido pela dialéctica nascida da intromissão de notícias das novas realidades geográficas e etnológicas e por esse novo saber totalmente baseado na experiência e apoiado na visão» (Ibid., pp. 607-608).

A parte l'equivoco di porre sullo stesso piano la fantasia di John of Mandeville con la concretezza di Marco Polo, probabilmente dovuto alla scarsa conoscenza che l'autore di questo passo ha delle due opere citate, traspare da queste asserzioni una concezione del Medioevo come epoca storica vuota e culturalmente improduttiva, concezione che la storiografia contemporanea ha dimostrato assolutamente falsa.

Anche la categorica distinzione tra viaggio reale e viaggio immaginario imposta dal positivismo di fine Ottocento ed ancora di recente spesso ribadita per far meglio risaltare il carattere innovativo e realistico della letteratura di viaggio del '400 e '500 è da ridimensionare. Il ruolo dell'immaginario e del simbolico nella genesi, nello svolgimento e poi nel racconto del viaggio è essenziale, come molti autori moderni hanno ampiamente riconosciuto. Nessuna espansione o *descoberta* sarebbe stata possibile senza lo stimolo esercitato sulla cultura e sull'economia medievali dell'Occidente europeo dai miti dell'Oriente, da quello del Prete Gianni a quelli della Taprobana o delle miniere del re Salomone.

Una soluzione di continuità ed un cambio di prospettiva si ha semmai come conseguenza dell'invenzione della stampa. La letteratura portoghese, come quella spagnola, ne beneficiò con un certo ritardo, a causa del carattere ufficiale e quindi riservato della sua produzione; se ne avvantaggiò invece quella italiana, consolidata da una più lunga tradizione. La prima edizione del *Milione* risale al 1477; altre tre la seguirono prima della fine del secolo, a loro volta seguite da una quindicina di edizioni nel '500. Dopo la scoperta dell'America vi fu una accelerazione nella pubblicazione delle opere a stampa: la lettera di Colombo al Sánchez, stampata per la prima volta a Roma nell'aprile del 1493, ebbe almeno nove edizioni nel giro di un anno; la prima *Decade* di Pietro Martire vide la luce prima che nel 1511 ad Alcalá de Henares, a Venezia, nel *Librecto de tucta la navigatione del re de Spagna*, del 1504.

Nei primi anni del '500 la stampa determinò non solo una più rapida diffusione delle notizie apportate dai viaggi di esplorazione, ma anche una più ampia diffusione nello spazio. Il *Mundus Novus* vespucciano, altra opera che deve molto del suo successo alla stampa, ebbe ben dodici edizioni latine in due anni, tra il 1504 e il 1506, che videro per la maggior parte luce in Germania e in Olanda, paesi lontani dai centri dove si progettavano ed organizzavano le grandi esplorazioni transoceaniche, ma vivamente interessati, come l'Italia, alle possibilità di espansione commerciale che quelle comportavano.

Il caso del *Mundus Novus* esemplifica bene anche quanto siamo venuti dicendo a proposito dei generi della letteratura odepórica. L'operetta, che è la rielaborazione letteraria di una o più lettere di Vespucci, fu realizzata e tradotta in latino a Lisbona, e subito venne inviata ad Augusta, sede dei Fugger, mercanti tedeschi che erano allora in stretto contatto con i fiorentini di Lisbona. Da Augusta si diffuse in tutta l'Europa colta. Racconta un viaggio compiuto da una flotta portoghese, ma chi scrive è un italiano. La forma è quella della lettera familiare, ma riveduta e corretta per farne un'opera letteraria.

Includere il *Mundus Novus* in uno qualunque dei generi di cui si è detto: *relazione*, *lettera-relazione*, *opera narrativa*, vorrebbe dire ignorare la molteplicità di significati e

di influenze che fecero di un opuscolo di poche pagine un veicolo essenziale della trasmissione della conoscenza del Nuovo Mondo.

BIBLIOGRAFIA

L. de Albuquerque, *Introdução a Jornal de bordo e relação da viagem da nau «Rainha»*, Lisboa, Comissão Nacional para as Commemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1991, pp. 5-8.

P. Amat di S.Filippo, *Biografia dei viaggiatori italiani colla bibliografia delle loro opere*, in P. Amat di S.Filippo, G. Uzielli, *Studi biografici e bibliografici sulla storia della geografia in Italia*, Roma, Società Geografica Italiana, 1882, vol. I.

A. A. Banha de Andrade, *Mundos Novos do Mundo*, Lisboa, Junta de Investigações do Ultramar, 1972, 2 voll.

G. R. Cardona, *I viaggi e le scoperte*, in *Letteratura italiana. V. Le questioni*, Torino, Einaudi, 1985, pp. 687-716.

A. Fontoura da Costa, *A Marinharia dos Descobrimentos*, Lisboa, Agência Geral das Colonias, 1983 (4° ed.).

L. Formisano, *Per una tipologia delle raccolte italiane di viaggi del primo Cinquecento*, in “Actas del III Coloquio Hispano-Italiano Presencia italiana en Andalucía. Siglos XV-XVII”, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1989, pp.341-360.

J.M. García, *A literatura portuguesa da expansão: contribuição para o seu estudo e inventário*, in P. Ceccucci (a cura di), *Le caravelle portoghesi della via delle Indie*, Roma, Bulzoni, 1992 pp. 65-89.

I. Luzzana Caraci (a cura di), *Le Americhe annunciate*, Reggio Emilia, Diabasis, 1992.

ID., *Trovare, cercare, scoprire. Le tappe della scoperta*, in AA.VV., *Il mondo dei Vichinghi. Ambiente, storia, cultura e arte*, Genova, Sagep, 1992, pp. 57-77.

L. Mondada, *Relazioni di viaggio e scrittura del sapere*, in “Atti del Convegno di Studi Rappresentazioni e pratiche dello spazio in una prospettiva storico- geografica, San Faustino- Massa Martana (Perugia) 27-30 sett. 1995”, (in stampa).

C. Radulet, *Literatura de descoberta e expansão: considerações terminológicas e hermenéuticas*, in *Os Descobrimentos Portugueses e a Italia*, Lisboa, Vega, 1991, pp. 17-35.

ID., *Diários de bordo, diários de navegações e relatos de viagens: uma análise teórica dos generos*, in “Actas do I Simpósio de História Marítima As navegações portuguesas no Atlântico e o Descobrimento de América (9-11 dez. 1992)”, Lisboa, AGIR, 1994, pp. 129-133.

J. Richard, *Les récits de voyages et pèlerinages*, Turnhout, Brepolis, 1981.

J. Rocha Pinto, *A viagem: memória e espaço. A literatura portuguesa de viagens. Os primitivos relatos de viagem ao Índico*, Lisboa, Cadernos da Rivista de História Económica e Social, n. 11/12, Livraria Sá da Costa Editora, 1989.

ID., *Literatura de viagens*, in *Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1994, t.II, pp. 606-613.

A. Teixeira da Mota, *Evolução dos roteiros portugueses durante o século XVI*, Coimbra, Centro de Estudos de Cartografia Antiga, 1969.