

L'Asia orientale vista con gli occhi di viaggiatori italiani del secolo XVI

Cristina Rosa

La Penisola Italiana, data la sua storia, la collocazione geografica, nonostante il suo frazionamento politico, la concorrenza mercantile e il differente peso acquisito dai vari stati, rivestì un ruolo molto speciale nel quadro europeo e nell'area del Mediterraneo dei secoli XIII-XVI. Nella proiezione internazionale degli stati italiani le crociate rappresentarono un momento altamente favorevole giacché, soprattutto le repubbliche marinare, ebbero la capacità di offrire non solo mezzi di trasporto ma anche – attraverso una rete molto ben organizzata – porti sicuri collocati in differenti punti strategici del Mediterraneo. Questo movimento ebbe come conseguenza diretta, tra le altre, la definizione di rotte stabili di carattere mercantile, la creazione di empori (fondachi) e lo stabilire collegamenti costanti con alcune delle più importanti città-mercato situate in Turchia, in Egitto, in Arabia e in Siria, in conclusione, una specie di linea diretta tra la Penisola Italiana e i ricchi mercati dell'Oriente.

In un secondo momento, l'ampliamento degli spazi di navigazione del Mediterraneo verso l'Atlantico e verso i Paesi del Nord Europa offrì nuove possibilità di sviluppo marittimo e commerciale, soprattutto nuove città come Genova, Gaeta, Napoli, Amalfi e Salerno. Non si trattava tuttavia di una espansione gestita unicamente dai porti ma anche dai mercanti fiorentini e della Lombardia che iniziarono a stabilire una rete molto complessa e ben organizzata di filiali stabili delle proprie case commerciali, sia nei porti strategici del Mediterraneo, sia in Portogallo, in Francia, Inghilterra o Fiandre. Il risultato rappresentò, di

Cristina Rosa, Tuscia University, Italy, rosacristina@unitus.it

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Cristina Rosa, *L'Asia orientale vista con gli occhi di viaggiatori italiani del secolo XVI*, pp. 283-294, © 2021 Author(s), CC BY 4.0 International, DOI 10.36253/978-88-5518-467-0.23, in Michela Graziani, Lapo Casetti, Salomé Vuelta Garcia (edited by), *Nel segno di Magellano tra terra e cielo. Il viaggio nelle arti umanistiche e scientifiche di lingua portoghese e di altre culture europee in un'ottica interculturale*, © 2021 Author(s), content CC BY 4.0 International, metadata CC0 1.0 Universal, published by Firenze University Press (www.fupress.com), ISSN 2704-5919 (online), ISBN 978-88-5518-467-0 (PDF), DOI 10.36253/978-88-5518-467-0

fatto, la costituzione di un monopolio commerciale efficiente che utilizzava tecniche bancarie moderne capaci di soddisfare allo stesso tempo gli operatori che investivano e i quali richiedevano capitali per garantire il funzionamento delle nuove rotte commerciali.

Nonostante tutto, i condizionamenti politici e diplomatici, l'intensa attività mercantile che caratterizza l'Italia di quest'epoca ebbero come riflesso diretto il movimento non soltanto dei capitali ma anche di uomini: mercanti, navigatori, messaggeri, ecclesiastici, diplomatici, avventurieri. Di alcuni di loro la storia conservò documenti capaci di gettare luce sulle loro origini, la loro formazione, scoprire i motivi che li indussero a lasciare la loro patria per viaggiare, i successi che ottennero o le disavventure che dovettero affrontare; di altri ci rimane soltanto un nome, una data, una località, una indicazione decontestualizzata.

Relativamente ai numerosi viaggiatori italiani¹ che frequentarono l'Oriente è necessario, a nostro vedere, definire alcuni parametri capaci di chiarire non soltanto la tipologia dei loro viaggi ma anche le circostanze – a volte puramente casuali a volte collegate a missioni diplomatiche, religiose o commerciali – che erano alla base di queste loro esperienze professionali e di vita. Senza includere in questa prima fase i motivi politici, diplomatici e commerciali che originarono o che condizionarono le rotte, gli obiettivi o la concretizzazione delle missioni, si rivela indispensabile stabilire un primo punto di riferimento: prima e dopo la prima circumnavigazione intrapresa da Vasco da Gama.

Questo episodio fu considerato dalla maggior parte degli studiosi come il momento in cui venne aperta una nuova epoca nella storia dell'umanità, poiché in quella occasione fu stabilito un collegamento diretto, continuo e di grande proiezione tra l'Europa e l'Oriente. La prima domanda potrebbe essere: quale Europa e quale Oriente? La seconda, più specifica, potrebbe ricercare le motivazioni, gli obiettivi e i risultati raggiunti come benefici individuali o come beneficio diviso tra gruppi sociali più allargati (le case commerciali, per esempio) o a nazioni intere.

Senza procedere a una analisi di questo tipo di percorso, ci limiteremo a ricordare il caso emblematico di Marco Polo, emblematico nella misura in cui questo navigatore diventò il prototipo del viaggiatore italiano in un Oriente sconosciuto ma già connotato in termini mitici da tutto il pubblico europeo.² Dovuto alla frammentazione politica italiana e agli interessi economici che non coincidevano fra loro, gli stati italiani infatti sostenevano i viaggiatori dell'epoca in termini economici o politici e appoggiavano indirettamente le iniziative di gruppi sociali (per esempio le numerose case commerciali, o le loro filiali e i loro agenti) o gli individui che avevano la capacità di presentarsi come espressione concreta della realizzazione di determinate aspettative pubbliche. Ritornando a Marco Polo, sarebbe forse opportuno sottolineare che lui fu soltanto uno dei numerosi veneziani, che

¹ In questo studio si utilizza il termine *italiano* nel senso di abitante del territorio peninsulare italiano e quello di *Italia* solamente in riferimento alla collocazione geografica.

² La bibliografia critica sopra questa tematica è troppo ampia e diversificata per poter essere riassunta con coerenza in uno studio di questo tipo.

in virtù delle necessità della *mercatantia*, degli affari, affrontò i pericoli delle rotte che conducevano alla fonte delle ricchezze rappresentato dal mercato d'Oriente.

In effetti, molti italiani, per motivi di carattere mercantile, diplomatico o religioso, percorsero le rotte terrestri che univano l'Europa ai punti strategici dell'Oriente o dell'Estremo Oriente. Per ricordare solo alcuni dei nomi più conosciuti – noti soprattutto grazie al fatto di aver lasciato testimonianze scritte della loro esperienza di viaggio e non per l'eccezionalità delle loro imprese – vale la pena citare frate Giovanni da Pian del Carpine (?-1252), autore di una *Historia Mongalorum* che ebbe un grande successo tra le persone colte dell'epoca; di Giovanni da Montecorvino, consacrato primo vescovo di Pechino (1247-1328), di Oderico da Pordenone (1280?-1331), autore di *Descriptio Orientalis Partis*, del mercante Francesco Balducci Pegolotti (1290-1347) che operava per l'agenzia commerciale fiorentina dei Bardi, che nel 1340 scrisse un trattato-guida intitolato *Pratica della Mercatura*, destinato a coloro che trattavano affari con l'Asia, o ancora Niccolò de' Conti (1395-1469) che, nel periodo 1414 e 1439, viaggiò tra la Persia, l'India, l'Indocina e Giava, stabilendo una complessa rete di relazioni diplomatiche e commerciali. A proposito della situazione peculiare dell'Italia, Ilaria Luzzana Caraci nota:

enquanto as dimensões dos circuitos financeiros e comerciais europeus se mantiveram dentro de certos limites, a fragmentação política destes pequenos estados [italianos] não constituiu um obstáculo ao próprio desenvolvimento económico. Mas quando o progresso das técnicas náuticas e a conseguinte ampliação das rotas do Mediterrâneo ao Atlântico determinaram uma rápida e importante mudança da escala da economia mundial, esses estados, incapazes de se adaptarem à nova situação, foram progressivamente marginalizados. No século XVI as casas comerciais italianas, através das próprias numerosas filiais europeias, continuaram a contribuir para a organização e o financiamento das expedições marítimas como tinham feito precedentemente, mas o seu peso e a sua influência foram diminuindo progressivamente (Caraci 2000, 309-10).

Nonostante tutti i condizionamenti politici, diplomatici ed economici, i viaggiatori con le loro esperienze di vita e le relative divulgazioni delle memorie e delle opere teoriche, ebbero la capacità di influenzare l'opinione pubblica europea avvicinandola alla visione di un Oriente che, sino a quel momento, era in gran parte mitico e ancora poco conosciuto in termini pratici³.

Come ampiamente documentato da fonti di diversa natura, la spedizione di Vasco da Gama stabilì una rotta marittima diretta, la *Carreira da Índia*, tra l'Europa e l'Oriente che ebbe come effetto la crisi delle rotte tradizionali terrestri ma non la loro scomparsa. La circumnavigazione dell'Africa, nonostante tutti i problemi tecnici e di organizzazione che poteva avere, eliminava una serie di condizionamenti non solamente di carattere economico ma soprattutto diplo-

³ Su questo argomento molto complesso cfr. Gil 1995; Gil 1988; Ramos 1997; Radulet 1998, 71-9.

matico, dovuto prevalentemente all'instabilità politica delle regioni del Medio Oriente, dell'India e dell'Estremo Oriente.

L'apertura del passaggio verso l'Oriente aperto da Vasco da Gama suscitò reazioni diverse nell'opinione pubblica italiana: Venezia si mostrava molto preoccupata all'idea di perdere il ruolo di intermediario privilegiato tra gli affari dell'Oriente e l'Europa⁴; Genova continuava a difendere la supremazia dei suoi traffici nel Mediterraneo occidentale e nell'Atlantico⁵. Firenze⁶ invece attraverso i suoi agenti ben inseriti nella Penisola Iberica e nei mercati del Nord Europa cercava di sfruttare al meglio le possibilità offerte dalle monarchie iberiche.

Per tutte queste ragioni, a partire dal viaggio di Vasco da Gama si nota una diversificazione della presenza italiana in Oriente: da un lato, alcuni viaggiatori continuarono a utilizzare le rotte terrestri tradizionali che legavano l'Europa ai ricchi mercati dell'Oriente, dall'altro, soprattutto gli italiani residenti nella Penisola Iberica o inviati lì dalle diverse case commerciali, si integrarono nel sistema espansionista orientale progressivamente creato dalla monarchia lusitana.

È a partire dalla metà del secolo passato che alcuni studiosi cercarono di ricostruire – attraverso la documentazione di archivio e di opere a carattere memorialistico – la storia di alcuni di questi italiani che viaggiarono in Oriente. Superato un momento in cui i nazionalismi esasperati condizionarono la corretta valutazione del passato⁷, furono sviluppate nuove ricerche che avevano la prerogativa di evidenziare con maggiore obiettività determinati fenomeni caratteristici dell'epoca delle grandi esplorazioni geografiche e allo stesso tempo di ricostruire l'attività di alcuni gruppi sociali e di personaggi che ebbero un ruolo attivo nei diversi ambiti⁸. Dalla galleria di italiani che viaggiarono verso l'Oriente, sceglieremo soltanto tre di essi, non perché si tratta di personaggi fuori dal comune ma piuttosto perché le loro esperienze di vita riflettono in modo sufficientemente chiaro la relazione dell'Italia con l'Oriente e con l'Estremo Oriente dopo il viaggio di Vasco da Gama.

Intorno alla famiglia di origine e ai primi anni della vita di Ludovico de Vartema, le fonti attualmente conosciute non offrono notizie chiarificatrici⁹ ma, at-

⁴ Si rimanda alle notizie conservate nei *Diari* di Marino Sanuto (cfr. Sanuto 1879-1902, vol. VII) e nei *Diarii* di Girolamo Priuli (cfr. Segre 1921, vol. II), testimonianza dell'intensa opera svolta nella Penisola Iberica dalla diplomazia veneziana. Sulle relazioni tra Venezia e l'Oriente cfr. Silvini 1982.

⁵ Cfr. Peragallo 1904; Caddeo 1928; Fonseca 1999.

⁶ Relativamente alla vita e all'azione dei vari viaggiatori e operatori commerciali fiorentini cfr. Canestrini 1846, 95-115; D'Arienzo 1990, 3-19 (separata); Spallanzani 1997.

⁷ La polemica era legata soprattutto al ruolo svolto da Cristoforo Colombo nella scoperta dell'America, ma anche ad aspetti di carattere tecnico, culturale ed economico.

⁸ Anche in questo caso la bibliografia sarebbe troppo ampia – pubblicazioni di fonti, saggi di tipo metodologico, analisi delle evoluzioni delle conoscenze tecniche, analisi economiche e politiche, biografie dei grandi personaggi, – per trovare posto in questo saggio.

⁹ Non sappiamo né il luogo né la data di nascita di Ludovico de Vartema, ma attraverso alcuni documenti d'archivio e dichiarazioni trovate nella sua opera è possibile considerare che fosse originario della regione di Bologna e che morì prima del 1517. Su questo personaggio cfr. Barozzi, 1996; Caraci 1992; Varthema 2004 e l'edizione rivista: Musacchio 2015.

traverso la documentazione lasciata dallo stesso è possibile stabilire che, molto probabilmente, trascorse i primi anni del secolo XVI tra Alessandria, Cairo, Beirut e Damasco, da dove, nel 1503, partì per la Mecca. Dalla Mecca continuò il suo viaggio verso Gedda e Adem e, dopo varie avventure, decise di visitare lo Yemen, Paese ancora sconosciuto alla geografia europea. Come dichiara nelle sue memorie, intitolate *Itinerario*, la sua intenzione era viaggiare per il mondo per vedere e apprendere cose e, effettivamente, questo suo desiderio fu soddisfatto visto che fu il primo europeo che vide e descrisse alcuni luoghi dell'Oriente, come ad esempio, Indocina, Malacca, o Sumatra. Nei suoi pellegrinaggi ebbe spesso contatti con i portoghesi e a Kochi entrò al servizio del viceré D. Francisco de Almeida e armato cavaliere. Finalmente, nel 1507 decise di ritornare in Europa ma, questa volta, non percorse il cammino terrestre seguito nel viaggio d'andata, preferendo, molto più comodamente, partire con la flotta di Tristão da Cunha, avendo così la possibilità di sperimentare e descrivere anche la *Carreira da Índia*.

In Portogallo ebbe accesso alla Corte e, a quello che sembra, raccontò direttamente a D. Manuel i suoi pellegrinaggi nelle terre orientali avendo anche la possibilità di vedere riconfermato dallo stesso re il suo titolo di cavaliere. Vartema, dopo un breve soggiorno glorioso in Portogallo, completò il suo periplo ritornando in patria e il 5 novembre 1508 si trova a Venezia, dove presenta alla Signoria una relazione dei suoi viaggi. La sua esperienza individuale di pellegrino in Oriente acquisisce in quel momento grande importanza non soltanto culturale, ma in modo particolare politica e diplomatica e questo soprattutto a seguito dello scontro di interessi scatenatesi tra Portogallo e Venezia, dopo il viaggio di Vasco da Gama. Approfitando della fama acquisita e, probabilmente, di alcune relazioni familiari, Vartema decise di stabilire la sua residenza a Roma dove elaborò anche il libro di memorie che gli procurò molta fama: *Itinerario de Ludovico de Vartema Bolognese nello Egitto, nella Surria, nella Arabia Deserta e Felice, nella Persia, nella India e nella Etiopia. La fede, el vivere e costumi de tutte le prefatte province*. Nel raccontare i suoi pellegrinaggi in Oriente, Vartema utilizzò prevalentemente la memoria giacché è difficile immaginare che durante la sua vita molto movimentata avesse avuto la possibilità di elaborare un diario o di conservare appunti scritti. Ad ogni modo, la prima edizione dell'*Itinerario* nacque nel panorama editoriale romano sotto i migliori auspici giacché era dedicato ad Agnesina Feltria Colonna, figlia del duca di Urbino Federico da Montefeltro, e madre di Vittoria Colonna, marchesa di Pesaro, e nella dedica dell'edizione del 1510 il cardinale Raffaele Sansoni Riario gli riconosceva il merito di aver contribuito ad aggiornare e correggere alcune conoscenze trasmesse da Plinio, Tolomeo e Strabone. Probabilmente, non contento di ciò che vide e visse in Oriente, Vartema stava progettando un altro grande viaggio, questa volta nei paesi del Nord Europa: «avendo cercate parti delle terre e isole orientali, meridionali e occidentali, son disposto, piacendo al Signor Dio, cercar ancora le settentrionali» (Vartema *apud* Ramusio 1978, 764); viaggio che quasi certamente non riuscì a realizzare poiché nella dedica della seconda edizione del suo *Itinerario* (1517) appare l'indicazione che l'autore era morto senza lasciare eredi.

L'opera di Vartema riscosse molto successo non soltanto perché raccontava di viaggi in terre lontane e in gran parte sconosciute, ma anche per il modo in cui egli seppe presentare ai contemporanei queste sue esperienze di vita. Dopo la prima edizione del 1510, fu pubblicata, probabilmente nel 1511, la prima traduzione in latino che ebbe grande circolazione anche in Francia e in Germania (cfr. Varthema 1511). Nel 1515 si registra la prima traduzione dell'*Itinerario* in tedesco, nel 1520 in spagnolo, in fiammingo nel 1544, in francese nel 1556, in inglese nel 1577, senza contare le numerosissime ristampe in italiano e il fatto che il libro fosse stato incluso da Giovanni Battista Ramusio nel primo volume delle sue *Navigazioni e viaggi* (1550).

Un altro navigatore del quale ci occuperemo è Cesare Federici¹⁰ che come molti altri italiani decise di effettuare il suo viaggio in Oriente per motivi di carattere professionale. Essendo infatti gioielliere maturò l'intenzione di comprare direttamente in Oriente le pietre preziose tanto richieste in quel momento dalle varie corti italiane. Come itinerario scelse il classico, quello mesopotamico, partendo da Aleppo, dove i mercanti veneziani avevano costituito una comunità molto attiva e ben organizzata. Dopo essere stato a Bagdad, Bassora e Hormuz, raggiunse l'India. Grazie al resoconto che scrisse dopo il rientro a Venezia, è possibile ricostruire gran parte dei suoi pellegrinaggi che lo portarono, attraverso un percorso tracciato dal caso degli avvenimenti e dalla curiosità di vedere e sapere, da Vijayanagar fino a Ceylon, Orissa, il delta del Gange e il regno di Pegu che egli descrisse con abbondanza di particolari. Viaggiò anche in Bengala, arrivò a Goa e Kochi, per ritornare nuovamente in Birmania. Dopo una permanenza di due anni a Pegu decise di affrontare il viaggio di ritorno verso l'Europa ma, al contrario di Vartema, scelse la rotta terrestre. Alla fine del 1581 si trovava a Venezia dove riprese la sua attività mercantile e iniziò ad elaborare la sua opera di memorie *Viaggio dell'India Orientale e oltre l'India per via di Soria*.

Il libro di Federici ebbe il merito di presentare al pubblico europeo alcune regioni sconosciute e di descrivere i mutamenti radicali verificatisi nel mondo orientale, non soltanto a causa della presenza portoghese in quella regione ma anche dovuti alle numerose lotte tra i diversi potentati locali. A questo proposito è significativa la descrizione di Vijayanagar e del regno di Narsinga dopo la sua distruzione. *Viaggio dell'India Orientale e oltre l'India per via di Soria* fu pubblicato per la prima volta a Venezia nel 1587 e una seconda come appendice al terzo volume delle *Navigazioni e viaggi* di Giovanni Battista Ramusio (1606). Nonostante il valore incontestabile dell'opera, essa non registrò in Italia lo stesso successo di *Itinerario* di Vartema, forse perché redatta con un carattere più tecnico:

più che una relazione di viaggio, essa può considerarsi una vera e propria guida per gli agenti commerciali, precisa, documentata e ricca com'è di ogni genere di informazioni su itinerari, monete, merci, modalità di pagamento, in una parola, su tutto ciò che poteva essere utile a chi volesse intraprendere in Asia un viaggio di affari (Caraci 1992, 805).

¹⁰ Nacque intorno al 1530 a Erbanno (Val Camonica), regione che in quel momento apparteneva a Venezia, morì tra il 1600 e il 1602.

È, tuttavia, questa sua caratteristica di manuale che forse può spiegare il successo che il libro ottenne invece in Inghilterra e nei paesi del Nord, sempre più interessati alla partecipazione diretta nei commerci orientali. In effetti il *Viaggio* fu tradotto in inglese da Theodor Hickcok già nel 1588; successivamente, nel 1599, fu pubblicato in *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* (1599, 213-44), mentre nel secolo XVIII furono pubblicate anche alcune edizioni olandesi.

Come Federici anche Gasparo Balbi era un gioielliere e pertanto il suo viaggio in Oriente ebbe come motivazione, da un lato, il desiderio di conoscere il mondo e, dall'altro, gli affari ossia l'acquisto delle pietre preziose. La biografia di Balbi non è molto definita soprattutto rispetto alla prima parte della sua vita¹¹, mentre è nota la data nella quale iniziò il suo viaggio in Oriente 1576. Dopo aver ricevuto da due mercanti veneziani un prestito in mercanzie, Balbi partì per Aleppo con l'intenzione di comprare lì i gioielli, tuttavia, dopo tre anni di permanenza in quella città, decise di partire per l'India. Nel viaggio di andata Balbi visitò Bagdad, Bassora, Hormuz, raggiungendo l'India nel 1580. I primi luoghi visitati furono Diu, Chaul, Goa e Kochi. Da qui si diresse verso S. Tomé de Meliapor e finalmente Pegu, ma, al contrario del suo compatriota Federici, scelse il cammino di Bassein avendo così l'opportunità di passare in località sino ad allora ignote alla cultura europea. Nel regno di Pegu rimase due anni assistendo di persona a un momento di grandi trasformazioni politiche della regione. All'inizio del 1586 iniziò il viaggio di ritorno sulla rotta già sperimentata: Martabão, Kochi, Hormuz, Bagdad, arrivando a Venezia nel 1588.

Obbedendo a una determinata moda e al desiderio di lasciare alle generazioni future una testimonianza delle proprie esperienze di vita, anche Gasparo Balbi decise di scrivere le sue memorie: il libro intitolato *Viaggio dell'Indie Orientali* fu pubblicato a Venezia nel 1590. Il successo in Italia di questa opera fu minore rispetto a quella del *Viaggio* di Federici, non soltanto per la coincidenza di una parte dell'itinerario ma probabilmente anche perché Balbi utilizzò come fonte di ispirazione narrativa una parte del testo del suo compatriota, circostanza che può spiegare la seconda edizione italiana di questo testo pubblicata solo nel 1962 (cfr. Balbi *apud* Pinto 1962). A questa apparente mancanza di interesse da parte del pubblico italiano si contrappone, ancora una volta, un'ampia circolazione dell'opera in traduzioni e in edizioni parziali: nel 1605 fu stampata la traduzione latina (cfr. Gotthard 1605), nel 1606 quella tedesca (cfr. Gotthard 1606) e nel 1707 quella olandese (cfr. Van der Aa 1707). Parallelamente fu anche pubblicata una traduzione parziale in inglese, limitata alla sola descrizione di Pegu (cfr. Purchas 1625).

Come si è visto, sino ad ora abbiamo seguito tre esempi di viaggiatori italiani in Oriente attraverso le opere da loro elaborate dopo il ritorno in patria, opere che avevano come motivazione dichiarata non soltanto quella di lasciare una

¹¹ Apparteneva ad una nobile famiglia veneziana – i Balbi – e si pensa possa essere nato intorno al 1550.

memoria tangibile delle proprie esperienze di vita ma anche quella di offrire al pubblico della Vecchia Europa e alle persone interessate a quelle aree per motivi professionali, materiali utili per una migliore comprensione del mondo. A fianco, però, di questi testi prodotti nel rispetto di determinati canoni letterari già relativamente ben definiti, si trovano altri documenti capaci di testimoniare le esperienze di viaggi di altri italiani, si tratta soprattutto delle cosiddette *cartas familiares* che Ilaria Luzzana Caraci così descrive:

a carta familiar, muito comun na literatura hodepórica italiana de '500, precisamente devido ao carácter individual da participação dos viajantes italianos nas grandes viagens de exploração, é só aparentemente uma forma de relato pessoal e imediato. Na realidade, sendo destinada a satisfazer a ingente curiosidade de um público particolarmente atento e interessado na conjuntura política e económica internacional, como era a burguesia mercantil das cidades renascentistas italianas, estrutura-se quase sempre sob a forma de ensaio, orgânico e complexo, no qual, por conseguinte, se trata sistematicamente todos os aspectos da vida e das vicissitudes políticas dos países visitados (Caraci 2000, 310).

In effetti, attraverso queste lettere fu possibile ricostruire i viaggi, le esperienze di vita e la relazione che molti italiani ebbero con il Portogallo e con il mondo orientale e, per citare soltanto alcuni dei nomi tra quelli più noti, è sufficiente ricordare Filippo Sassetti, Giovanni da Empoli, Francesco Corbinelli, Lunardo da Ca'Masser, Andrea Corsali o Pietro Strozzi. Tuttavia in questo studio non rivolgiamo la nostra attenzione ai loro percorsi in Oriente e alle loro opere, non perché poco interessanti, ma perché in gran parte conosciute dagli studiosi portoghesi e già ampiamente analizzate¹². Allo stesso modo non ci soffermeremo sui viaggi nel Sudest asiatico realizzati da numerosi religiosi italiani, poiché determinati da una differente ottica e da peculiari condizionamenti dovuti al loro ruolo di evangelizzatori. Si tratta, dunque, di un capitolo di relazioni tra l'Italia e il Portogallo che avrebbe bisogno di essere analizzato in un modo diverso, poiché non dettate da scelte individuali, da comportamenti sociali o in funzione di interessi personali e nazionali, ma da regole imposte a livello universale dalla Santa Sede, dal Patronato Regio e dagli ordini religiosi.

Tenendo presente i dati sino a qui riferiti è possibile, a nostro avviso, stabilire quattro categorie tipologiche di viaggiatori italiani in Oriente nei secoli XVI-XVII:

1. Coloro che utilizzano le vie terrestri tradizionali e che affrontano da soli il viaggio per realizzare missioni di carattere diplomatico, religioso o mercantile.
2. Gli italiani che si integrano nelle flotte portoghesi e che, di conseguenza, sfruttano la situazione ma, allo stesso tempo, debbono obbedire alle regole imposte dall'organizzazione politica e militare dell'*Estado da Índia*¹³.

¹² Oltre alla bibliografia sin qui citata cfr. anche Radulet 1998, 257-67.

¹³ Un esempio emblematico è quello della flotta del 1510, capitanata da Diogo Mendes de Vasconcelos, armata da mercanti privati e nella quale si trovavano molti italiani. Le quattro

3. Persone che, per i motivi più disparati, hanno un contatto puramente occasionale o in termini strettamente 'istituzionale' con le comunità europee stabilitesi in Oriente.
4. Religiosi italiani che, obbedendo al Patronato Regio, svolgono la loro azione in Oriente nel rispetto delle regole stabilite dalla Corona portoghese. Come figura di rilievo di questa categoria è, forse, sufficiente ricordare Matteo Ricci o Alessandro Valignano.

Per tutti i viaggiatori italiani è possibile, dunque, individuare un denominatore comune: la mancanza di un qualsiasi supporto politico o diplomatico del paese d'origine, come esiste per esempio non soltanto nel caso della presenza portoghese ma anche inglese, francese e olandese. Questa situazione, dovuta alla frammentazione politica italiana, ha come riflesso più evidente la dispersione degli individui o la loro integrazione in altre comunità di europei (portoghesi, francesi, olandesi, inglesi) capaci di potenziare i punti di appoggio di tipo organizzativo e assistenziale. Come esempio emblematico delle categorie tipologiche delineate, vale la pena forse di citare l'esperienza di vita del veneziano Nicolò Manuzzi o Manucci.

All'età di appena quattordici anni, di nascosto dalla famiglia, Nicolò Manuzzi, si imbarcò nel 1653 come clandestino in una nave che partiva per Esmirna¹⁴. Scoperto dall'equipaggio e minacciato di essere gettato in mare, il giovane ebbe la fortuna di attirare l'interesse di un inglese che si trovava sulla stessa nave, il Visconte di Bellamont che, per salvargli la vita, lo prese a suo servizio come compagno in questo viaggio in Turchia e in Persia ma, nel 1656, quando raggiunsero l'India, il Visconte morì e il giovane veneziano dovette affrontare da solo la vita.

A partire da questo momento Manuzzi, dotato di grande spirito e abilità eccezionali, si improvvisò capocannoniere offrendo i suoi servizi al principe Dara Sukoh. Nel 1659, dopo la morte di questo principe, lasciò la corte mogol e cambiò professione trasformandosi, visti i successi, in chirurgo. A partire da quel momento visse tra Goa, Agra, Deli, Lahore e Bandora. A Goa, come riconoscimento per i successi positivi di certe missioni diplomatiche che condusse a favore dello *Estado Português da Índia*, conseguì l'Ordine di Santiago e partecipò nelle spedizioni contro Golconda e Machilipatnam. In seguito trasferì il suo domicilio a Madrasta dove si sposò con una vedova portoghese, e dopo la morte della donna e del figlio andò a Pondichery, dove dedicò gli ultimi anni della sua vita (dal 1712 fino 1717) alla rielaborazione di una grande opera storiografica intitolata *Storia do Mogor*.

Questa opera, come già testimonia anche il titolo, fu scritta non in una lingua realmente esistente, ma in una forma linguistica molto personale che, in

navi avevano come ordine quello di arrivare a Malacca per realizzare transazioni commerciali; tuttavia Afonso de Albuquerque obbliga il capitano a partecipare ad azioni militari.

¹⁴ Nicolò Manuzzi nacque a Venezia, probabilmente nel 1639 e morì a Pondichery nel 1717 (cfr. Falchetta, 1986).

un certo modo riflette le esperienze vissute dall'autore nel continente indiano: una lingua latina che si alterna costantemente con il veneziano – oramai non più perfettamente dominato – con il portoghese e il francese¹⁵. L'opera di Manuzzi ebbe una storia molto complessa poiché inviata a Parigi per essere pubblicata, cadde nelle mani del gesuita François Catrou che, dopo aver introdotto alcune alterazioni improprie – sia da un punto di vista formale che di contenuto – «após ter introduzido algumas alterações impróprias» –la pubblicò nel 1705 a Parigi con il seguente titolo: *Historie générale de l'Empire du Mogol depuis sa fondation, sur les mémoires portugaises de M. Manouchi vénétien... Par le père François Catrou de la Compagnie de Jesus*¹⁶. Il titolo così formulato dal gesuita francese per la presentazione del libro, muta da subito profondamente i termini della questione lasciando supporre che il vero autore fosse lui e non Manuzzi, ma questo 'furto' si rivelò ancora più chiaro e grave a partire dalla seconda edizione nella quale scomparve qualsiasi riferimento all'autore veneziano.

In India Manuzzi, nonostante non avesse avuto notizia della pubblicazione della sua opera, ma conoscendo l'attitudine di certi gesuiti, decise di scrivere nuovamente la sua storia ampliando con un nuovo volume il testo e un altro di miniature. I gesuiti tentarono nuovamente di entrare in possesso del testo, ma l'autore rifiutò qualsiasi contatto consegnando la nuova versione della *Storia do Mogor* a un frate cappuccino che partiva per l'Europa. L'intenzione era quella di pubblicare il testo a Venezia e, dopo vari contrattempi la *Storia* entrò nella 'Libreria di San Marco' suscitando grande interesse.

Tuttavia, la fortuna continuò a non essere favorevole a Manuzzi, giacché, malgrado l'elaborazione di un quinto volume e di una traduzione latina, l'opera non venne stampata¹⁷, ma, al contrario, continuavano a circolare le edizioni firmate da Catrou. Fu necessario aspettare il 1907 per conoscere l'opera completa di Manuzzi, grazie allo studioso inglese William Irvine che, utilizzando l'appoggio economico del Governo Britannico dell'India, pubblicò i cinque volumi della *Storia do Mogor*. Blaise Cendrars, con il suo stile inconfondibile e con la passione per tutto ciò che sfugge alle regole tradizionali, scriveva a proposito dell'avventuriero veneziano:

William Irvine non ci dà il testo autentico del nostro autore, è questa la peggiore disgrazia che potesse capitare dopo duecento anni di soffocamento di uno scrittore che era stato già saccheggiato in vita e che oggi possiamo considerare condannato per l'eterno. Un autore, situato nella grande tradizione dei cronisti francesi, italiani, portoghesi, ma che può essere letto soltanto in inglese, è un'ironia della sorte o una maledizione! (Cendrars 1985, 144).

¹⁵ A questo proposito è indispensabile anche notare che le varianti dell'opera oggi conosciute non sono autografe, giacché Manuzzi aveva l'abitudine di utilizzare copisti che non sempre conoscevano la stessa lingua e pertanto lui si doveva adattare a dettare il testo nella lingua meglio conosciuta dal copista.

¹⁶ François Catrou pubblicò solamente due volumi dei tre inviati da Manuzzi.

¹⁷ Sulla storia del libro di Manuzzi cfr. la sintesi di Zorzi, 1985, 134-6.

Queste parole molto dure non sono, dunque, senza fondamento poiché al di là di altri 'errori' di carattere testuale Irvine, per non contrariare il puritanesimo inglese, censurò varie parti dell'opera, non pubblicò le miniature, elemento essenziale per la comprensione di una determinata realtà e, cosa ancora più grave, non conosceva né l'italiano, né il portoghese.

Riferimenti bibliografici

- Barozzi, P. 1996. *Ludovico De Vertema e il suo Itinerario*. Roma: Società Geografica Italiana.
- Caddeo, R. 1928. *Le navigazioni atlantiche di Alvise da Ca' da Mosto, Antoniotto Usodimare e Niccoloso da Recco*. Milano: Edizioni Alpes.
- Canestrini, G. 1846. "Intorno alle relazioni commerciali de' fiorentini co' portoghesi avanti e dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza." In *Archivio Storico Italiano*, t. III, appendice XIII.
- Caraci, I. L., a cura di. 1992. *Scopritori e viaggiatori del Cinquecento e del Seicento*. Milano-Napoli: Ricciardi.
- Caraci, I. L. 2000. "O Oriente dos Portugueses nos relatos dos viajantes italianos do século XVI. Problemas de interpretação e de método." In *Fernando Oliveira e o seu tempo. Humanismo e arte de navegar no Renascimento Europeu (1450, 1650)*, Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia (Aveiro 19-24 de setembro de 1998), orgs. I. Guerreiro, e F. C. Domingues, 309-20. Cascaia: Patrimonia.
- Catrou, F. 1705. *Historie générale de l'Empire du Mogol depuis sa fondation, sur les mémoires portugaises de M. Manouchi vénétien... Par le père François Catrou de la Compagnie de Jesus*. Paris: chez Jean de Nully.
- Cendrars, B. 1985. *Il passeggero clandestino*, trad. di P. Falchetta, *In forma di parole* vol. 8, n. 38: 141-5.
- D'Arienzo, L. 1990. "La società Marchionni-Bardi tra Portogallo e Spagna nell'età di Cristoforo Colombo." In *Actas das II Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval*, vol. IV, Porto: Instituto Nacional de Investigação Científica.
- Falchetta, P. 1986. *Mogol. Storia del Mogol di Nicolò Manuzzi veneziano*. Milano: Franco Maria Ricci.
- Fonseca, L. A. da. 1999. *Os descobrimentos e formação do Oceano Atlântico. Século XV-século XVI*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses.
- Gil, J. 1988. *El libro de Marco Polo de Rodrigo de San Taella*. Madrid: Alianza Universidad.
- Gil, J. 1995. *La India y el Catay. Textos de la Antigüedad clásica y del Medioevo Occidental*. Madrid: Alianza Universidad.
- Gotthard, A. 1605. *Indiae Orientalis Pars Septima*. Frankfurt am Mayn: Becker.
- Gotthard, A. 1606. *Siebender Theil der Orientalischen Indien*. Frankfurt am Mayn: Becker.
- Hakluyt, R. 1599. *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, vol. II, parte I. London: for Thomas Woodcocke.
- Musacchio, E., a cura di. 2015. *Varthema. L'itinerario dallo Egipto alla India*. Bologna: Alice Edizioni.
- Peragallo, P. 1904. *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo*. Torino: Tip. Reale.
- Pinto, O., a cura di. 1962. "Viaggi di C. Federici e G. Balbi alle Indie Orientali." In *Il Nuovo Ramusio*. Roma: Istituto Poligrafico dello Stato.

- Purchas, S. 1625. *Hakluytus Posthumus or Purchas His Pilgrims*. Londres: H. Fether.
- Radulet, C. M. 1998. "Os italianos nas rotas do comércio oriental (1500-1580)." In *A carreira da Índia e as rotas dos estreitos*, actas do VIII seminário internacional de história indo-portuguesa, 256-67. Angra do Heroísmo: [s.n.].
- Radulet, C. M. 1998. "O feito de Vasco da Gama." In *Culturas do Índico*. Lisboa: CNCDP.
- Ramos, M. J. 1997. *Ensaio de mitologia cristã. O Preste João e a reversibilidade simbólica*. Lisboa: Assírio e Alvim.
- Ramusio, G. B. 1978. *Navigazioni e viaggi*, vol. I. Torino: Einaudi.
- Sanuto, M. 1879-1902. *IDiarii*, vol. VII. Venezia: R. Deputazione Veneta di Storia Patria.
- Segre, A., a cura di. 1921. *IDiarii di Girolamo Priuli*, vol. II. Città di Castello: Lapi.
- Silvini, G. 1982. *Venezia e Portogallo sulla via delle spezie (1498-1517)*. Treviso: T.E.T.
- Spallanzani, M. 1997. *Mercanti Fiorentini nell'Asia Portoghese*. Firenze: S.P.E.S.
- Van der Aa, P. 1707. *Naaukeurige versameling der eden-waardigste zee en land-reysen na Oost en West-Indien*. Leyden.
- Varthema, L. de. 1511. *Ludovici Patritii Romani Novum Itinerarium Æthiopiæ, Ægypti, utriusque Arabiæ, Persidis, Siriæ ac Indiæ intra et extra Gangem*. Interprete Archangelo Madrignano monacho Caravalensi, I. Milano: Iacomo e frat de Legnano.
- Varthema, L. de. 2004. *Le Voyage de Ludovico di Varthema en Arabie e aux Indes Orientales (1503-1508)*. prefazione Jean Aubin, Paris: Chandeigna.
- Zorzi, M. 1985. "Il codice Manuzzi." *In forma di parole* vol. 8, n. 38: 134-6.