
NOTIZIARIO

CONGRESSI E CONVEGNI

Un laboratorio per nuovi equilibri mondiali

Il Mediterraneo oggi, un laboratorio per nuovi equilibri mondiali: è stato questo il *Leitmotiv* delle «Giornate della Geografia», organizzate dall'Università degli Studi di Cassino (Dipartimento di Filologia e Storia) a Formia, dal 24 al 26 maggio 2005, per illustrare i grandi progetti della ricerca geografica e confrontare i risultati ottenuti.

Ampiamente dibattuto nel corso della prima tavola rotonda è stato il tema della *Nuova centralità del Mediterraneo*, in un contesto che vede il nostro mare protagonista di un confronto tra il mondo occidentale e i paesi in via di sviluppo, e necessita soluzioni adeguate e rispondenti alle tendenze in corso. Si tratta di un'area ove unità e diversità si impongono, ragion per cui risulta prioritario stabilire un clima di pacifica convivenza e reciproca fiducia, avvalendosi della collaborazione degli Stati in posizione strategica, tra i quali anche l'Italia.

Se da un lato, quindi, sono stati messi in risalto aspetti contraddittori (Dufourcq, Riccardi), dall'altro sono stati esaminati gli effetti della rivoluzione dei trasporti sul territorio e sulla sua centralità o perifericità (Ruggiero). La prima sfida che ci viene proposta, infatti, è quella della coabitazione tra differenti comunità culturali, che dev'essere favorita attraverso una progressiva integrazione tra i popoli e una maggiore apertura nei confronti degli immigrati. Tale processo risulterà favorito dall'intensificazione delle comunicazioni. Come ha fermamente sostenuto Bellezza, occorre promuovere iniziative in cui venga riaffermato il valore universale del dialogo tra le culture. E allo scopo, poi, di avere un mo-

nitoraggio continuo del territorio e dell'ambiente, possono rivelarsi di estrema utilità alcuni tra i satelliti di più recente realizzazione e dalle molteplici applicazioni. Ne sono state messe in risalto le potenzialità da Sernicola, rappresentante di Tele-spazio, il quale ha mostrato, tra le altre, anche alcune immagini relative al recente *tsunami* nel Sud-est asiatico, fornendo, in tal modo, anche una coinvolgente «visione geotecnologica» del Mediterraneo.

I lavori sono proseguiti nella giornata del 25 maggio con una tavola rotonda sulla «convivenza consapevole», coordinata da Corna Pellegrini, nel corso della quale è stato dato ampio spazio al dibattito sui fenomeni migratori e sulle politiche a favore di una regolamentazione. Gli interventi di Corna Pellegrini e monsignor Di Tora hanno entrambi auspicato un'integrazione tra popoli e culture, intesa come apertura alla conoscenza e all'assimilazione, nonché elemento di sviluppo sociale ed economico globale. Tale fenomeno, però, non va confuso con l'associazionismo multiculturale, radicato nei gruppi che conservano le loro abitudini e autonomie nell'ambito territoriale in cui si insediano, limitandosi a rispettare le regole giuridiche elementari imposte e restando, in tal modo, ai margini della società (Corna Pellegrini). Nelle conclusioni alle quali sono pervenuti i relatori si auspicano soluzioni legislative, di largo respiro, che creino rapporti paritetici nelle zone di accoglienza, compongano le diverse impostazioni culturali e religiose, creando condizioni di vita più decorose nelle zone di partenza. Non trascurabili, inoltre, sono gli effetti della concentrazione di immigrati che, nelle aree di destinazione, vivono situazioni di degrado e sovraffollamento (Gentileschi e Bonifazi). L'ana-

lisi dell'aspetto distributivo del fenomeno migratorio ha dominato la seconda metà della mattinata: posti in risalto i tentativi di rivitalizzazione economica operati nei centri storici, ove in Italia si verificano le maggiori concentrazioni migratorie, è stata ampiamente condivisa la necessità di misure più drastiche per reprimere l'evasione fiscale, combattere l'illegalità e creare condizioni di migliore vivibilità. Un esempio positivo in merito è stato riportato da Giuliani, che ha testimoniato il risanamento del centro storico di Genova, pur in presenza di extracomunitari. La seconda giornata del convegno è proseguita nel pomeriggio con le relazioni dei coordinatori dei gruppi di lavoro AGEI e con un incontro informale dei «giovani geografi», che si sono interrogati sulla possibilità di crearsi nuovi spazi, scambiarsi opinioni e stimoli intellettuali, creare una rete che consenta loro di comunicarsi esperienze e difficoltà nella ricerca.

La giornata conclusiva dei lavori, culminata nella nomina di Alberto Di Blasi a presidente dell'AGEI, ha affrontato il tema scottante della tutela ambientale e paesaggistica del Mediterraneo, mare segnato dall'intervento dell'uomo e che richiede una presa di coscienza per una maggiore salvaguardia. Al centro del dibattito è stato evidenziato il riconoscimento degli effetti deleteri dell'intervento umano e dei rischi che ne sono conseguiti (Venneri e Magagnosc). La soluzione proposta per la tutela delle biodiversità è stata l'istituzione dei «parchi», autorità con cui confrontarsi sui problemi presenti nell'area, per la concertazione di politiche territoriali finalizzate alla realizzazione di un bacino meno inquinato e più civile (Venneri). Correlato al precedente, inoltre, è stato il tema dell'acqua, quale risorsa preziosa e scarsa, che necessita di nuove forme di controllo degli utenti (Maury). A chiusura della tavola rotonda Vecchio, dopo aver ripreso i temi trattati, ha proposto alcune definizioni di paesaggio applicabili al Mediterraneo.

Stella Pietrarossa

GEOGRAFIA URBANA

La gestione delle aree costiere: un corso internazionale in Portogallo

Le aree costiere giocano un ruolo di fondamentale importanza per la maggior parte dei paesi europei sotto il profilo ecologico, economico, sociale e culturale. Sempre più la pressione antropica in tali spazi apporta cambiamenti – positivi e negativi – alle aree e agli ambienti, dando vita a processi di sviluppo.

Dal 1992, l'anno in cui si è tenuta a Rio de Janeiro la *United National Conference on the Environment and Development* (UNCED), importanti organizzazioni intergovernative hanno puntato la loro attenzione sul problema della creazione di uno sviluppo sostenibile del territorio. Anche la UE ha fatto di questo uno dei suoi obiettivi primari. L'*Integrated Coastal Management* è stato indicato come uno degli strumenti principali per il raggiungimento di tali scopi.

In relazione a questi temi, dal 31 maggio al 6 giugno 2005 ha avuto luogo in Portogallo, nelle località di Estoril e Lisbona, un *training course* (*The Waterfront Management and GI. Eco-Imagine in Portugal*) dedicato al tema dello sviluppo e della gestione delle aree costiere e all'applicazione dei GIS a programmazione e progettazione delle aree di interfaccia porto-città e terra-mare. L'iniziativa è stata realizzata dal Geographical Information Systems International Group (GISIG) e dall'International Centre for Coastal and Ocean Policy Studies (ICCOPS). L'evento è inserito all'interno del programma *Eco-Imagine*, che ha avuto inizio nel maggio del 2004 a Siviglia e prevede la realizzazione di otto eventi tra conferenze e corsi in tutta Europa fino all'autunno del 2007, con chiusura dei lavori a Genova, con l'obiettivo di creare rapporti di complementarità tra l'*Integrated Coastal Management* e i GIS, in modo da renderli un valido strumento di programmazione.

Il GISIG e l'ICCOPS sono associazioni no-profit: il GISIG si è costituito a Genova nel 1992, opera nel settore GIS e comprende circa 100 organizzazioni di oltre 20 paesi europei (imprese, università, istituti di ricerca, autorità locali e organizzazioni impegnate nel campo dell'informazione geografica e dei problemi territoriali). Si propone come centro di riferimento per iniziative di cooperazione tra gli operatori e gli utenti. In linea con le politiche e i programmi europei, i settori di attività nei quali opera e collabora sono: formazione, ricerca e sviluppo, collaborazione internazionale e sviluppo regionale. Ha il suo responsabile scientifico nella persona di Adalberto Vallega. L'ICCOPS, costituitosi anch'esso nel 1992 a Genova, è un'associazione nata per promuovere la protezione e lo sviluppo dell'ambiente; in particolare rivolge la sua attenzione a studi riguardanti lo sviluppo sostenibile delle aree oceaniche e costiere, in conformità con quanto previsto nell'ambito delle politiche e dei regolamenti UE. L'associazione è impegnata nella promozione e nella realizzazione di progetti di ricerca riguardanti tutti gli aspetti della gestione integrata delle aree costiere (*Integrated Coastal Area Management*).

Il corso di Estoril e Lisbona è stato sovvenzionato dalla Commissione Europea e realizzato in collaborazione con l'Associação dos Utilizadores de Sistemas de Informação Geográfica (USIG), con il Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) e con l'Instituto Hydrográfico da Marinha. L'iniziativa è stata suddivisa in due parti fondamentali.

La prima parte, teorica, si è svolta dal 31 maggio al 2 giugno, nella moderna struttura del centro congressi di Estoril, in concomitanza con lo svolgimento di un congresso e di un salone espositivo sui sistemi informativi geografici (GISPLANET 2005). La sessione di apertura è stata affidata alla presentazione delle iniziative interne all'*Eco-Imagine* da parte di Giorgio Saio ed Emanuele Roccatagliata del GISIG. Que-

st'ultimo ha poi segnalato il primo caso di studio, concentrando l'esposizione sulla descrizione degli aspetti fisici e umani, sugli elementi urbani e sui principali componenti dell'area metropolitana di Genova, analizzando le caratteristiche ambientali e costiere, la struttura del porto e la relazione tra questo e la città, anche attraverso la presentazione del nuovo progetto di sviluppo realizzato da Renzo Piano.

La successiva *tutorial session* è stata caratterizzata dagli interventi di Robert Laurini (LIRIS-INSIA, Lione), che ha presentato i principali strumenti e *data modelling* per una corretta analisi e un continuo controllo dell'ambiente e del territorio, non solo costiero, attraverso l'utilizzo dei linguaggi XLM (*Extensible Markup Language*), GML (*Geographic Markup Language*), il più utilizzato nel sistema di informazione geografica, e il LandXML, linguaggio di estrema precisione utilizzato nell'ingegneria catastale. L'intervento è terminato sottolineando l'importanza della creazione di modelli concettuali e di una rete semantica.

Marta Moretti (International Centre Cities on Water) ha proposto un'analisi dei processi di sviluppo e recupero delle città portuali – paradigmi della complessità urbana – e del loro *waterfront*, area di importanza strategica per lo sviluppo cittadino in relazione anche al significato evocativo e simbolico che porta con sé e ai suoi punti di forza e debolezza.

La *tutorial session* ha visto la presentazione da parte di Philippe Gouberville (Università di Nizza, Sophia Antipolis) di modelli portuali quali per esempio quelli di Città del Capo e Dubai, osservati sotto l'aspetto ambientale, socio-economico e industriale dell'ambito costiero e portuale, analizzandone i fattori di competizione e di complementarità. I casi di studio andalusi, gli ultimi esaminati in giornata, presentati da Juan Luís Suárez de Vivero (Università di Siviglia, Dipartimento di Geografia Umana), riguardavano lo sviluppo economico e turistico-ricettivo che ha investito le aree costiere della Spagna meridionale. Il

relatore ha sottolineato il processo di saturazione della Costa del Sol che, dagli anni Settanta dello scorso secolo a oggi, ha subito un turismo costiero in rapida crescita, e poi la crescita recente e disorganica delle aree di Almeria e Huelva, avanzate sotto il profilo dei servizi e dell'agricoltura, e di Cadice, caratterizzata dalla presenza di strutture rivolte al tempo libero, al turismo e ad aree residenziali.

La giornata del 2 giugno è stata dedicata alla sessione portoghese e alla presentazione di modelli e casi di studio legati al panorama costiero del paese che ha ospitato il corso. Tra gli interventi quello di Sandra Caeiro (Instituto do Mar, Departamento de Ciências Exactas e Tecnológicas, Universidade Aberta) sull'analisi ambientale dell'area gravitante attorno all'estuario del fiume Sado. La sessione tecnica pomeridiana ha dato spazio alla presentazione dei *posters*, a cui sono seguite esposizioni di casi di studio relativi alle coste francese, polacca, spagnola, andalusa, italiana e greca. La sessione di chiusura del GISPLANET 2005 ha posto fine alla prima parte del *training course*.

Dal 3 al 6 giugno ha avuto luogo la seconda parte del corso, dedicata alle visite tecniche, svolte in diverse località. La prima ha riguardato il comune di Oeiras che, situato sulla riva sinistra dell'estuario del Tago, tra Lisbona e Cascais, sta attualmente portando a compimento la realizzazione di un progetto iniziato nel 1993 e che vedrà la sua conclusione alla fine del 2005: riqualificazione, accesso, sviluppo infrastrutturale e rivalorizzazione culturale dell'area costiera esaminata, estesa in direzione est-ovest, abbracciando il territorio compreso tra il forte di São Julião de Barra (1644) e quello di São João de Maias (1642), passando per il forte di Areeiro (1649) e la spiaggia di Santo Amaro. Il progetto prevede la creazione di una piscina oceanica, un porto turistico con più di 250 ormeggi, alberghi, strutture ricettive e spiagge, immerse nella storia dei monumenti e dei forti sopra citati.

La seconda visita tecnica si è svolta presso l'LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil) di Lisbona, nel quale il Dipartimento di Idraulica e Ambiente (DHA), creato nel 1949, porta avanti studi e progetti di ricerca, anche relativi alla gestione costiera, sponsorizzati da un gran numero di enti pubblici e privati. È attualmente in corso lo studio di modelli in scala per l'analisi della stabilità dei profili delle spiagge. Uno degli obiettivi è osservare la resistenza delle infrastrutture portuali. Studi e osservazioni di fenomeni quali la propagazione delle onde, la forza dei venti, il flusso delle correnti marine e dei fiumi, la salinità delle acque, la presenza di sedimenti dinamici vengono realizzati per migliorare le opere di protezione della costa e permettere la realizzazione di nuove strutture nei pressi delle aree portuali.

Le ultime due visite sono state precedute da una giornata dedicata alla sessione di esercitazione pratica, nelle aule dell'LNEC, con i rappresentanti del GISIG (Emanuele Roccatagliata) e dell'ICCOPS (Valeria Granelli, Paola Salmona – Landscape, Natural and Cultural Heritage Observatory), nello studio e nell'analisi di due casi relativi al *management* costiero ligure.

La terza visita, al Parque Expo das Nações: ubicato nella parte orientale della città di Lisbona e realizzato nel 1998 al fine di ospitare l'ultima esposizione universale del millennio passato, il parco si estende su 330 ha e 5 km di *riverfront*. Vi trovano collocazione zone residenziali, padiglioni espositivi, un porto turistico, la torre Vasco da Gama (145 m), la più alta di tutto il Portogallo, il ponte Vasco da Gama e l'Oceanarium, il più grande d'Europa – 15.000 varietà di flora e fauna marina e un milione di visitatori l'anno. Porta di accesso al Parco è la stazione Oriente collegata al sistema metropolitano della città. La magnificenza dell'impianto del Parque Expo è ammirabile dall'alto per circa 1,2 km grazie alla presenza di una teleferica che conduce i visitatori lungo un itinerario panoramico che va dalla zona antistante l'Oceanarium

fino alla torre Vasco da Gama. L'ultima visita tecnica si è svolta presso l'Istituto Hydrográfico da Marinha, le cui strutture sono ospitate all'interno della base navale della Marina portoghese. L'istituto opera con navi oceanografiche, laboratori, attrezzature varie per l'esplorazione dei fondali, l'analisi delle acque, le rilevazioni sismiche e il controllo (geologico, chimico, biologico) dei sedimenti. Mediante simulazioni, l'uso di questa strumentazione è stato mostrato ai partecipanti a bordo di piccole imbarcazioni oceanografiche, sia attraccate in molo, sia operanti nelle acque dell'estuario del Tago.

Il corso si è rivelato un'occasione estremamente interessante per la presentazione di una visione d'insieme dei molteplici fattori che vanno presi in esame quando ci si trova a parlare di gestione costiera. Ha costituito un luogo di incontro e di scambio tra partecipanti provenienti da differenti paesi europei, dalla Turchia e dal Canada, legati a università e centri di ricerca nazionali o a enti di programmazione del territorio. La presenza di tecnologie sempre più avanzate, l'integrazione e la complementarità delle più diverse discipline, dall'ingegneria alla biologia, dalla chimica alla geologia, dalla geografia alla cartografia digitale, hanno offerto un chiaro esempio di come il panorama europeo si stia ormai uniformando a un particolare tipo di metodologia e di approccio alla ricerca e alla pianificazione territoriale (non solo costiera). Tale metodologia non può prescindere dal considerare *ogni aspetto* della natura dei luoghi su cui intende intervenire, se l'obiettivo è il creare uno sviluppo sostenibile delle aree prese in esame.

La partecipazione di chi scrive è avvenuta nell'ambito di ricerche condotte sul porto di Ancona, coordinate da Claudia Robiglio, in collaborazione con il Centro di Eccellenza in Telegeomatica dell'Università degli Studi di Trieste, coinvolto nelle applicazioni relative ad altri scali marittimi adriatici, in particolare Fiume.

Laura Osmani

GEOGRAFIA STORICA

Per una storia comparata del clima

Giovedì 9 giugno 2005, presso l'Aula Magna dell'Università degli Studi di Milano, Emmanuel Le Roy Ladurie, membro dell'Institut de France e professore emerito al Collège de France, ha presentato il suo ultimo lavoro dedicato alla storia del clima: *Canicule et Glaciers. Histoire humaine et comparée du climat. XII-XVIII siècles* (Parigi, Fayard, 2004).

L'incontro, organizzato dall'Istituto di Geografia e dal Dipartimento di Scienze della Storia e della Documentazione Storica, con la collaborazione del Comitato Glaciologico Italiano, è stato l'occasione per una multiforme discussione sul rapporto clima-storia. A partire da approcci disciplinari, metodologie e finalità differenti, ma per molti versi affini, geografi e storici di diversi atenei si sono confrontati sulle tesi dello storico francese e, più in generale, sulle potenzialità e sui limiti della moderna ricerca climatostorica. Con Enrico Decleva, rettore della Statale di Milano, ed Elio Franzini, preside della Facoltà di Lettere e Filosofia, hanno partecipato, tra gli altri, Guglielmo Scaramellini, Claudio Smiraglia e Luca Bonardi dello stesso ateneo e Bruno Vecchio dell'Università di Firenze.

La necessità di una riflessione intorno alle variazioni climatiche e alle loro conseguenze sulle società umane di ogni tempo trova tra gli altri moventi nelle attuali circostanze di affermata centralità scientifica della questione climatica. Soprattutto, negli ultimi anni, si sono imposti i problemi del ruolo dell'uomo nella determinazione dei repentini cambiamenti a cui il clima appare soggetto e dell'azione necessaria per porvi rimedio. Evidenti, in tale contesto, appaiono le molteplici funzioni assolte dalla ricerca volta a ricostruire i climi del passato e, una volta di più, gli importanti risultati che emergono dalle ricerche di Emmanuel Le Roy Ladurie.

Con il notissimo *Tempo di festa, tempo*

di carestia. *Storia del clima dall'anno Mille*, lo storico francese ebbe a porre, già negli anni Sessanta, le basi metodologiche e di contenuto della moderna ricerca storica sul clima. L'opera, destinata a un successo tuttora senza eguali nella letteratura di settore, andava a inserirsi in un ambito di studi governato da fondamenti epistemologici ancora estesamente deterministici, miranti cioè a spiegare significativi passaggi della storia umana attraverso mutamenti, in genere poco verificati, delle condizioni climatiche. Tale criterio, oggetto di serrata critica in *Tempo di festa*, se non del tutto abbandonato, lasciò spazio a più fecondi criteri scientifici che, negli ultimi decenni, hanno trovato esito nelle convincenti analisi di Christian Pfister e di Jürg Luterbacher per quanto riguarda il clima della Svizzera e dell'Europa centrale, di Rudolf Bradzil per la Repubblica Ceca, di Pierre Alexandre per il Belgio, di Phil Jones per l'Inghilterra e di molti altri ancora. Meno esteso, a oggi, il panorama dei risultati conseguiti dalla ricerca italiana, poco disposta alla condotta interdisciplinare e, nello specifico della materia, frammentaria e a tratti isolata dal contesto continentale di riferimento. Fatto, questo, un po' paradossale se si considera che a muovere le «paludose acque» della ricerca climatostorica contribuirono non poco i pionieristici studi di Umberto Monterin sulle variazioni storiche del clima alpino e di cui sostanziose tracce si rinvenivano tanto nella *Mediterranée* di Fernand Braudel prima, quanto, più tardi, nella stessa opera di Le Roy Ladurie.

L'elemento metodologico che, a distanza di un quarantennio, riemerge con forza nella recente opera dell'accademico francese è, una volta di più, la necessità di una prassi interdisciplinare capace di individuare nodi problematici irrisolti o non ancora indagati della nostra storia e di quella dell'ambiente in cui essa si iscrive. Questioni a cui è possibile fornire risposta attraverso la pratica di metodi o l'interpretazione dei risultati, secondo i punti di partenza, delle

scienze naturali (dendroclimatologia, fenologia, palinologia eccetera), di quelle geografiche (fisiche e umane) e di quelle storiche (storia economica, politica e sociale). In ogni caso, con la disposizione ad amalgamarne, connetterne e reinterpretarne gli esiti di volta in volta più utili e proficui.

Così, per esempio, l'uso di fonti di diversa provenienza permette l'enucleazione di quello che Le Roy Ladurie definisce come «l'enigma della fine della Piccola Età Glaciale». È il problema scientifico, in attesa di risposte soddisfacenti, posto da un andamento dei ghiacciai alpini, in ritirata a partire dal 1860, solo in parte correlabile con l'aumento, forse troppo modesto, delle temperature.

Attraverso pratiche interdisciplinari è anche possibile svelare le trame che legano fenomeni tra loro distanti, quali l'avanzata dei ghiacciai che prende avvio con la seconda metà del XVI secolo e la crisi economica e demografica che investirà, di lì a poco, buona parte del continente europeo. O anche, sul piano per altri versi attualissimo che lega il clima alla politica, si possono comprendere i diversi esiti prodotti dalle crisi agricolo-climatiche che hanno attraversato la storia medievale e moderna dell'Europa. È così che fatti analoghi, come le carestie che colpirono la Francia nel 1315 e nel 1481, solo per fare due esempi, finirono con il produrre risultati sanitari assai dissimili, in rapporto con le differenti capacità di contenimento delle crisi di cui furono capaci le politiche di Luigi X, nel primo caso, e di Luigi XI nel secondo.

Più in generale, il rapporto clima-istituzioni rappresenta un nuovo importante anello della catena di indagine climatostorica di Le Roy Ladurie. Recentemente sondata pure dallo storico elvetico Christian Pfister, tale connessione, oltre che chiarire alcuni passaggi importanti della storia francese, costituisce un ambito di fruttuosa ricerca anche alla luce del ruolo assunto dalla questione climatica nella riflessione politica dell'ultimo ventennio.

Sotto lo stesso profilo dell'attualità cli-

matica, a tutto tondo significativa appare la lezione che ci proviene dalla storia, così come chiarita e interpretata da Le Roy Ladurie. Di una storia avvicinata attraverso il modello comparativo e osservata attraverso il «grandangolo epistemologico» di quella *longue durée* che alle ricerche dello stesso autore, e a quelle del suo maestro Fernand Braudel, deve le sue migliori fortune. Sotto questa luce è possibile evidenziare i quadri climatici che hanno dominato, all'incirca inalterati, fasi storiche secolari, senza per questo sottrarsi alla considerazione dei singoli fatti climatici, capaci, essi pure, di significativi effetti sulle vicende umane.

Esiti scientifici, tutti questi, di un *habitus* di ricerca attento a distinguere i metodi dagli strumenti e, a loro volta, questi dai fini. In tal senso, anche la lunghissima (a partire dal 1370) serie di date delle vendemmie – «instrument de mesure assez commode, même si ces dates, bien sûr, n'ont pas l'exactitude d'un thermomètre!» – non costituisce solo la fonte principe delle ricostruzioni di Le Roy Ladurie, ma finisce, essa stessa, con l'aprire nuovi problemi, sul suo grado di validità e sulle cause, storiche, che lo determinano. La risposta a ogni quesito insomma apre la porta a nuovi problemi che solo una profonda curiosità scientifica può permettere di avvicinare e, talvolta, di svelare.

Se in quest'opera di Le Roy Ladurie la linea temporale costituisce il perno di svolgimento, anche narrativo, principale, nondimeno i contenuti dell'indagine ci riconducono, grazie all'approccio comparativo adottato, a quella dimensione spaziale che in altre notissime opere ha costituito il cardine del sistema di esplorazione storica dell'autore. Le tante informazioni e gli spunti interpretativi che emergono da *Canicules et Glaciers* permettono insomma, come da più parti ricordato, di aggiungere tasselli indispensabili a una approfondita conoscenza geo-storica del territorio europeo.

Luca Bonardi

CARTOGRAFIA

Cartografia elettronica a Barcellona

Lo sviluppo di enormi varietà e quantità di risorse in rete in ambito cartografico ha determinato la nascita di problemi che tanto gli studiosi delle discipline geo-cartografiche quanto gli esperti della biblioteconomia hanno tentato (e tuttora tentano) di fronteggiare. Se il ricercatore, difatti, si trova smarrito dinanzi all'ingente mole di dati la cui eterogenea, talvolta non esplicitata provenienza ne impedisce l'impiego in opere di carattere scientifico, un simile imbarazzo è avvertito da coloro che cercano di fornire elementi informativi che possano orientare gli utenti nel rinvenimento e nella descrizione della risorsa ricercata. Tale imbarazzo non riguarda la mera dimensione «qualitativa» del dato: esso investe altresì la possibilità di conferire identificativi (a livello di autore, editore, anno di pubblicazione, aggiornamento eccetera), oltre che georeferenziazioni, alla risorsa cartografica *on line*. Questa, per le sue caratteristiche intrinseche e per via della complessità di uno strumento poco organizzato e regolamentato quale la rete, costituisce un oggetto particolarmente equivoco e sfuggente. Di conseguenza, le operazioni finalizzate alla diffusione a un pubblico vasto di materiali che *a priori* sarebbero di difficile utilizzo spesso si rivelano piuttosto complesse e particolarmente lunghe. È anche per questo che, allo stato attuale, i criteri e le modalità utilizzati per la catalogazione di materiali elettronici possono definirsi ancora a uno stadio evolutivo.

È soprattutto nel contesto statunitense che importanti iniziative in merito all'organizzazione dei materiali cartografici digitali hanno preso corpo e fatto registrare i più importanti risultati. Iniziative condotte essenzialmente nell'ambito della Library of Congress di Washington, oltre che nella sezione cartografica della Davidson Library dell'University of California (Santa Barba-

ra), intorno alle quali è stato strutturato un corso-laboratorio svoltosi a Barcellona.

L'incontro, *Electronic Cartographic Materials. Cataloging and Metaloging*, organizzato dall'Institut Cartografic de Catalunya in collaborazione con il Departament de Geografia dell'Universitat Autònoma de Barcelona (15-19 novembre 2004), è stato coordinato da Mary Lynette Larsgaard, responsabile della sezione cartografica della Davidson Library e autrice di contributi sulla catalogazione di risorse *on line*. L'iniziativa intendeva mettere in luce alcuni problemi di rilievo relativi alla strutturazione delle risorse cartografiche in rete e fornire – attraverso esempi tratti dal contesto statunitense – strumenti di orientamento per la catalogazione e la «metalogazione» dei materiali elettronici.

Cataloging e metaloging, le due modalità attraverso le quali è possibile contribuire a una più facile e immediata fruizione delle risorse in rete, sono i due temi chiave intorno ai quali l'iniziativa è stata organizzata. Essi corrispondono rispettivamente a un approccio *ex post* ed *ex ante* nel processo di strutturazione dei dati. La catalogazione di risorse *on line* è un'operazione condotta da singole biblioteche che forniscono ai propri utenti elementi descrittivi delle risorse accessibili a partire dai propri terminali. La metalogazione, invece, risultato di riflessioni e ricerche condotte in buona parte nelle università, consiste nella determinazione di parametri descrittivi per la costruzione di standard. Parametri, questi, finalizzati alla determinazione di indicatori qualitativi, a cui l'editoria *web* dovrebbe attenersi, e insieme all'orientamento degli utilizzatori nella scelta dei dati e delle risorse adatte ai propri scopi.

Il corso è stato strutturato in tre parti. Nella prima, *Standard Cataloging*, destinata in particolare a un pubblico di bibliotecari, sono stati presi in rassegna diversi standard di catalogazione, e in particolare Marc 21, di cui sono state illustrate le caratteristiche e messi in luce i campi di particolare pertinenza per la catalogazione

delle risorse cartografiche *on line*. Nella seconda parte, *Metadata and Georeferencing*, l'interesse si è spostato sulla metalogazione, e in particolare su alcune iniziative relative all'organizzazione dei metadati: i parametri utilizzati nel *Dublin Core*, lo standard in uso presso l'ADL (*Alexandria Digital Library*), lo Standard CSDGM (*Content Standard for Digital Geospatial Metadata*) e infine il progetto FGDC (*Federal Geographic Data Committee*) – iniziative nate in contesti diversi e sviluppate nel tentativo di stabilire un metodo comune per la descrizione di dati e risorse, geografiche e non. Il loro limite è rappresentato dalla generale frammentarietà e mancanza di coordinamento: si tratta di esperienze che il più delle volte agiscono autonomamente, proponendo standard che non sempre sortiscono risultati ottimali, poiché nessuno di essi ha la capacità di prevalere sugli altri imponendo linee guida a livello internazionale. La loro similarità, tuttavia, ha spesso consentito la facile elaborazione di griglie di equivalenza che hanno permesso il passaggio da uno standard di metadati all'altro.

La parte centrale della seconda sezione è stata dedicata alla descrizione di alcuni di questi standard. Il *Dublin Core Metadata Initiative* (DCMI) è un progetto che nasce nel 1995 a Dublin (Ohio) con l'obiettivo di definire uno standard minimo di riferimento per la descrizione delle risorse in rete. A tale scopo il *Dublin Core Metadata Elements Set* (www.dublincore.org) identifica una serie di elementi descrittivi e valutativi che, una volta adottati su larga scala, sarebbero divenuti di indubbia utilità anche per le *queries* dei motori di ricerca. Il *Dublin Core* – ha rilevato Mary Lynette Larsgaard – è stato alla base della concezione di una serie di altri standard, tra cui quello utilizzato dall'*Alexandria Digital Library* (ADL). Importante progetto costruito con lo scopo di permettere la diffusione via Internet di molteplici tipologie di informazioni geografiche georeferenziate disponibili in rete o conservate presso la cartoteca dell'University

of Santa Barbara, ADL ha difatti sentito fin dai suoi inizi l'esigenza di dotarsi di un *framework* che permettesse una presentazione omogenea di metadati in origine difformi. Analogamente al *Dublin Core*, il *framework* di ADL è stato così concepito nel tentativo di permettere l'aggregazione di diverse tipologie di metadati in un livello tassonomico superiore che garantisca l'uniformità semantica e tipologica delle informazioni strutturate. Il CSDGM, diffuso dopo il 1994 in seguito a un'ordinanza esecutiva della Presidenza statunitense che obbligava al suo utilizzo ogni ente pubblico preposto alla conservazione e alla produzione di informazioni geospaziali, è stato elaborato allo scopo di regolamentare i metadati relativi a informazioni spaziali. I suoi parametri permettono all'utente una facile determinazione della disponibilità di una risorsa, una valutazione immediata dell'adeguatezza dei dati geospaziali presi in considerazione per un determinato uso, l'informazione sulle modalità di accesso e infine il trasferimento dei dati reperiti. Di pertinenza strettamente geografica come il CSDGM, lo standard FGDC è stato elaborato a partire dalla metà degli anni Novanta per creare un punto di riferimento unico, interfederale, per la descrizione dei dati geografici. La sua applicazione risulta particolarmente funzionale e diffusa nella gestione di informazioni cartografiche utilizzate nei sistemi informativi geografici e ha permesso la risoluzione di alcuni importanti problemi di interoperabilità.

L'ultima parte del corso, *Catalogs with Georeferenced Queries Available*, è stata dedicata alla presentazione di alcune importanti banche dati che forniscono risorse cartografiche *on line* dotate di puntuali sistemi di metadati. Tra queste, l'archivio del collezionista David Rumsey (www.davidrumsey.com), l'Alexandria Digital Library (www.alexandria.ucsba.edu), il *Portfolio of Images of Landscapes, Seascapes and Faults of the San Francisco Bay* (www.sfbayquakes.org).

Marco Petrella

EUROPA

Boulogne-Billancourt: la città della Renault fra retaggio e modernizzazione

Il quadro principale della riconversione dei contenitori e dei siti industriali in disuso e dei terreni degradati e non più funzionali delle imprese Renault, ultima grande industria alle porte di Parigi, evidenzia la riuscita di una pianificazione che concilia l'innovazione e la memoria dei luoghi, la modernizzazione e la storia. Le nozioni di patrimonio architettonico e industriale, di ecologia urbana, di sviluppo sostenibile sono elementi territoriali e geografici importanti da considerare, non solo nell'organizzazione spaziale dei territori degradati dell'area sud-occidentale della prima corona urbana parigina, ma anche nella riabilitazione urbana del centro di Boulogne-Billancourt. La tecnologia e l'urbanistica applicate al territorio industriale, secondo i paradigmi dell'innovazione e del dinamismo delle forme e delle funzioni, non intervengono in modo positivo sullo spazio, se questo non viene prima studiato da un punto di vista storico e sociale, se i luoghi non vengono rappresentati da uno sguardo comune e collettivo che poggia sulle risorse locali.

La storia ci aiuta a trascrivere il luogo e la memoria dei luoghi e quello di Billancourt è un simbolo geografico e urbano particolarmente ricco, che assembla e racchiude nelle sue dinamiche di crescita e sviluppo differenti tipologie spaziali di organizzazione territoriale e di evoluzione del concetto di città periferica, in profonda crisi industriale nel ventennio 1970-1990 e, oggi, centro di una stupefacente rinascita tecnologica e informatica, terziaria e quaternaria. In tal senso, è evidente, nel sistema urbano di Boulogne-Billancourt e nell'area policentrica di comuni della Val-de-Seine che gravitano intorno a esso, un processo di stratificazione spaziale e temporale di *milieux* differenti che hanno inciso sul carattere polimorfo e dinamico

del comune periferico al contempo borghese e aristocratico, industriale e operaio.

Le coordinate spazio-temporali hanno fortemente marcato le differenziazioni urbane e socio-economiche di un'area urbana così vivace, espressione contemporanea dei dinamismi e delle molteplici forme di riqualificazione del territorio e dei nuovi e intensi flussi demografici che nel dipartimento dell'-de-Seine stanno capovolgendo gli assetti critici del passato. Il *milieu* urbano di Billancourt è espressione, nella composizione del paesaggio post-industriale e post-moderno, della centralità geografica e storica del paesaggio e del territorio, da un punto di vista sia funzionale sia culturale. In effetti, l'evoluzione del concetto di urbanità e di geografia della città, legato anche ai bisogni e alle necessità delle comunità locali e delle componenti sociali che in un certo territorio metropolitano vivono, ha elaborato una referenza simbolico-percettiva e una rappresentazione spaziale e architettonica che la città tradizionale non aveva. Ecco perché il centro di Billancourt, oltre a essere un polo urbano, è il luogo della memoria della grande casa automobilistica della Renault, è il mito geografico del paesaggio industriale e operaio per eccellenza, è uno spazio intriso delle piccole storie sociali e familiari, della storia dei complessi metallurgici e automobilistici e delle rivolte e manifestazioni operaie, della progressione tecnica e scientifica e dell'innovazione tecnologica e informatica.

Differenti storie (tecnica, operaia, sociale, architettonica) convergono nella figura di un sito così complesso e conflittuale e mostrano, in definitiva, quale fu il ruolo dell'automobile nell'idea di concentrazione e di pianificazione del territorio e degli impianti in questi meandri degradati della Senna, dove il paesaggio urbano è stato ricostruito e riorganizzato. Boulogne-Billancourt è stato il centro della grande industria di Parigi, della grande metropoli che esigeva macchine e materiali per il proprio benessere, in tempo sia di pace sia

di guerra; nell'era contemporanea ha supportato con i numerosi impianti industriali dell'automobile, dell'aeronautica, delle commesse militari, lo sviluppo della più grande metropoli dell'Europa continentale. Proprio in occasione delle riflessioni che attualmente hanno sottolineato e analizzato il processo di deindustrializzazione e di terziarizzazione delle aree metropolitane, il centro di Boulogne è salito alla ribalta come un simbolo per tutte le periferie urbane, rappresentando un modello di trasformazione e di sviluppo conforme alle dinamiche che ogni sub-sistema urbano decentrato delle grandi città attraversa nel tessuto urbano periferico.

La chiusura e lo smantellamento delle fabbriche, la ridistribuzione delle risorse e dei gruppi sociali, l'innovazione del territorio, le nuove dimensioni del paesaggio già industriale sono alcuni dei problemi e delle questioni che sorgono in relazione a questo centro. La realtà fisica e simbolica del centro-Renault, accumulatrice di valori e di strutture materiali, implica per una sua trasformazione positiva che l'elaborazione del progetto urbano di riqualificazione sia costruito in rapporto al dato storico, cioè tenendo conto dell'esistente antropico e urbano. Non semplicemente conservando la tradizione per la sola anima nostalgica che vuole tutto salvaguardare, ma sottolineando i fattori dinamismo e innovazione come elementi determinanti nella costituzione delle nuove forme e delle nuove centralità dello spazio urbano boulognese. Niente in uno spazio urbano è un dato certo e sicuro, in quanto ogni comunità operante e agente in un centro tende, in virtù dei propri bisogni locali e per le dinamiche globali, a modificare e a trasformare ciò che è materiale e simbolico per potersi innovare e progredire.

La necessità è stata, ed è tuttora, stabilire e visualizzare dei poli di riqualificazione e di sviluppo nell'area comunale, dal punto di vista sia delle centralità urbane sia di quelle economiche; produrre, quindi, nuove aree di diffusione dell'innovazione e

dell'urbanità in modo da superare le forme di destrutturazione territoriale intervenute nel processo di decadenza industriale. Esaminare e focalizzare i terreni che possono essere resi disponibili rapidamente, i perimetri da proteggere, la creazione dei nuovi spazi pubblici e privati, la costruzione di nuove forme architettoniche e urbane, stabilire punti centrali sul territorio per coinvolgere le diverse capacità di sperimentazione e di innovazione della comunità locale: questi sono i punti nevralgici intorno ai quali discute l'analisi urbana ed economica. La strategia seguita è, dunque, quella di sviluppare dei poli tecnologici e culturali negli spazi urbani in via di rinnovamento, sia nel centro comunale periferico, ove la città esplosa produce nuove forme di urbanizzazione, sia nell'agglomerazione multicomunale, che va formandosi intorno a Boulogne-Billancourt. Fabbriche, industrie, ex collettività operaie, vecchie strutture metallurgiche e siderurgiche, isole urbane sono investite dal processo di mutazione e di innovazione di Billancourt: la logica è creare dei micro-paesaggi urbani coerenti e sostenibili all'interno di uno spazio urbano globale e aperto alle dinamiche esterne e regionali.

A lungo termine, invece, lo sguardo d'insieme si esplicita nella capacità progettuale e operativa di prevenire e anticipare o di ipotizzare e giustificare le possibili nuove rappresentazioni metropolitane e seguire, a livello globale, le mutazioni e i cambiamenti che intervengono sul territorio. In questo caso, sia il territorio del comune di Billancourt, sia la Val-de-Seine sono punti nevralgici per considerare queste dinamiche di cambiamento metropolitano delle *banlieues* francesi e spazi in cui la riflessione sull'avvenire industriale dei siti e dei luoghi prendono senso nel quadro storico di tradizione industriale e operaia, di mutazione e innovazione delle aree, di studio prospettico delle dinamiche culturali e delle vocazioni territoriali delle aree geografiche.

Angelo Battaglia

Il sistema di qualità turistica spagnola

La Spagna si attesta come paese *leader* nel settore del turismo, dopo essere riuscita a confermare le tendenze di crescita che l'hanno inserita al primo posto europeo e al secondo mondiale, dopo gli Stati Uniti, nella graduatoria dei paesi per entrate economiche turistiche (con 33 milioni di dollari nel 2002), e al secondo posto, dopo la Francia, per numero di arrivi internazionali (accogliendo pressoché il 13% del movimento internazionale).

La via del turismo spagnolo era stata intrapresa fin dagli anni Cinquanta, ma il successo inatteso, la crescita rapida, il desiderio di facili guadagni avevano creato un quadro di investimenti a breve termine, reealizzati cioè in un'ottica limitata che non teneva conto degli svantaggi ambientali e delle risultanze sociali. Ne era conseguita – a cavallo degli anni Novanta – una grave crisi di presenze e quindi di investimenti, che aveva costretto a un abbassamento dei prezzi, per poter dapprima mantenere i primati, poi anche solo un grado di frequentazione adeguato al mantenimento delle strutture esistenti. Il difficile percorso non fu in grado di sostenere il livello di offerta precedente, cosicché molti esercizi furono costretti alla chiusura o, nella migliore delle ipotesi, a una profonda riqualificazione.

La politica degli operatori non poteva fare a meno, inoltre, di tenere in considerazione la crescente concorrenza dei paesi emergenti nel mercato turistico internazionale, che offrivano un prodotto di base simile – sole e spiaggia – a prezzi decisamente inferiori. Fu intrapresa celermente la strada di un ulteriore abbassamento dei prezzi; ma occorre trovare in seguito altre alternative, per non imboccare una via senza uscita. La prima regione ad avviare un cammino differente fu la Comunità delle Baleari, che procedette all'abbattimento delle strutture inadeguate e fatiscenti o dall'impatto ambientale negativo, mirando a riconfigurare l'immagine

attrattiva delle isole. Tale strategia fu premiata dalla Unione Europea e fu seguita da azioni a livello nazionale, che riproposero un aggiornamento della «Ley de Costas» del 1969, al fine di frenare la *masificación* urbanistica sulle spiagge. Pietra miliare della riqualificazione ambientale è da considerare il documento programmatico ministeriale *FUTURES* che, per il 1995-2000, proponeva di investire in qualità, puntando a una migliore gestione, alla programmazione, alla ricerca e al *marketing*. Nell'attuazione di quel programma venne considerato pioniere il progetto *Tenerife Calidad*, che sviluppò il primo sistema di qualità per gli alberghi di Puerto de la Cruz nel 1996. Innovativa fu anche l'impostazione architettonico-paesaggistica ideata dall'architetto Manrique nel quadro delle iniziative per lo sviluppo turistico dell'isola di Lanzarote, fino a quel momento ben poco attrattiva.

Nel *Congresso nazionale sul turismo* del 1997, la certificazione di qualità si rivelò essere una finalità comune tanto al settore privato quanto a quello pubblico, al punto che furono sviluppati programmi di incremento qualitativo che confluirono, col tempo, nel «Sistema di qualità turistica spagnola» (SCTE), di portata nazionale, sulla base del quale è stato in seguito emanato il progetto ministeriale *Plano Integral de Calidad del Turismo Español* (*PICTE 2000-2006*), che veniva a sostituire il precedente *FUTURES*, decaduto nel 2000.

Il sistema spagnolo si configura come un caso unico al mondo: frutto dell'accordo tra il settore privato (che comprende una varietà di associazioni, amministrazioni, gestori, consulenti e certificatori) e l'amministrazione pubblica, implementato su iniziative del settore imprenditoriale, al quale la Secretaría General de Turismo (organo della Secretaría de Estado de Comercio y Turismo, a sua volta parte del Ministerio de Economía) offre il suo appoggio istituzionale, tecnico ed economico, ma connotato da opzioni totalmente volontarie che vanno incontro alle esigenze della

clientela. Il sistema, infatti, si basa sui concetti di consenso, integrazione, comunicazione, rigore, raggiungimento di economie di scala, trasferimento di tecnologia.

Nel secondo *Incontro nazionale sulla qualità*, svoltosi nel 1999, presero avvio le operazioni per creare l'ICTE (Istituto para la Calidad Turística Española) che fu costituito nell'aprile 2000. Esistevano certamente anche in precedenza certificazioni attestanti il raggiungimento di criteri di merito, come il marchio Confort e Gran Confort dell'associazione dei campeggi e delle città di vacanze. Per gli alberghi erano nate norme che hanno fornito il substrato per quelle attuali, ma la certificazione era un tempo ripartita in sei sottosectori – alberghi e appartamenti turistici, agenzie di viaggio, stazioni di sci e di montagna, ristoranti, camping e città turistiche, alloggi rurali – ciascuno dei quali aveva determinato i propri standard qualitativi, regolati e controllati da sei istituti corrispondenti (ICHE, ACTR, INCAVE, ATUDEM, ICCE, ICRE). Il quadro normativo e funzionale era per forza di cose frammentato e dispendioso, e i sei istituti di certificazione furono accorpati in un solo istituto, l'ICTE, al fine di ottenere un unico «marchio di qualità turistica spagnola», che è ritenuto oggi il fattore di più alto prestigio. Le attestazioni di qualità variano dal livello ISO 9000 all'EFQM (modello di eccellenza imprenditoriale). Al dicembre 2004 risultavano certificate 538 imprese, con la cooperazione di 223 associazioni di collaboratori, mentre altre 3.000 imprese stanno attualmente ricevendo assistenza tecnica individualizzata per migliorare i propri esercizi, allo scopo di ottenere a loro volta il marchio che attesta l'avvenuta certificazione.

Occorre precisare come funziona l'ICTE: prima di attribuire certificati e timbri, esso effettua un'analisi-diagnosi della situazione del settore, che parte dall'identificazione delle aspettative dei clienti – in rapporto alla percezione che i clienti stessi hanno della realtà ricettiva – per arrivare a determinare le norme di qualità attraverso

gruppi di lavoro e un processo di dibattito e di formazione del consenso.

Il sistema di accreditamento ICTE è volontario, autoregolante, aperto, neutrale nella certificazione, flessibile, compatibile con la normativa turistica, complementare con le politiche imprenditoriali. Il costo della certificazione è relativamente basso: l'adesione, con la fornitura del primo materiale informativo, costa 90 euro, più l'impiego e l'impegno del personale addetto; maggiore è il costo della fase di aggiudicazione, che si aggira sui 700 euro giornalieri per la durata dell'istruttoria, e del mantenimento del marchio che equivale al 25% annuo della spesa di assegnazione. Il marchio (una Q stilizzata) congloba però una serie di valori che qualificano in maniera certa l'immagine dell'azienda nei confronti sia della concorrenza sia dei clienti: esso conferisce un prestigio legato alla prestazione di un servizio eccellente, creando una differenziazione; risulta affidabile, essendo basato su meccanismi standardizzati e intersettoriali; appare rigoroso nel richiedere il rispetto di tutte le norme stabilite. Due sono gli organi tecnici dell'ICTE: il Comitato di certificazione e il Comitato tecnico normativo; il primo è incaricato del controllo delle attività di certificazione; il secondo veglia sull'uniformità e sulla coerenza delle attività di normazione settoriali, allineandone il coordinamento. L'ICTE è ripartito in delegazioni territoriali che possono essere locali, insulari, provinciali o di comunità autonoma. L'Istituto si occupa pure della diffusione pubblicitaria riguardante le imprese che hanno superato la certificazione, al fine di elevare l'immagine globale del paese. Per attrarre ulteriori aziende nel processo di certificazione, esso svolge poi azioni di informazione-sensibilizzazione, di formazione, di creazione di competenze. Ciò richiede il lancio del marchio con la comunicazione dei suoi vantaggi, sia tra gli operatori sia tra gli utilizzatori nazionali ed esteri, lancio che viene promosso attraverso fiere internazionali, congressi, conferenze stampa.

Il successo è stato assicurato anche dalle tendenze positive del movimento turistico, allorché contemporaneamente le vecchie destinazioni europee, tra cui l'Italia, hanno cominciato a registrare dati di affluenza negativa, entrando in una fase di «stanca», a favore delle mete dei paesi dell'Est europeo. Le alternative alla caduta di attrattive – nella fase di stagnazione delle mete consolidate – sono state individuate nella diversificazione dei prodotti turistici e nel miglioramento della qualità; quest'ultima ha sicuramente tratto vantaggio, nel caso della Spagna, dal generale andamento positivo della situazione economica del paese.

Non potrebbe rimanere esclusa dal sistema la certificazione ambientale, sia per i doveri di sostenibilità sia per la soddisfazione del turista, che vi presta una sempre maggiore attenzione.

Già nel 2000 era stato messo a punto un sistema di certificazione turistica ambientale (SCTA), ancora una volta per iniziativa del settore alberghiero. Ora si tratta di inserirlo nello SCTE, convergendo verso una metodologia comune. Il sistema ambientale è strutturato in modo che qualsiasi impresa possa valutare il suo impatto sull'ambiente, attraverso gli *outputs* che produce e gli *inputs* che consuma, così da giungere a una loro riduzione progressiva.

La certificazione si basa su modelli di gestione ambientali noti, quali ISO 14001 e EMAS. È stata sperimentata nel quadro di un gruppo di alberghi innovativi di sette destinazioni particolarmente rappresentative del turismo spagnolo: Asturie, Benidorm, Costa del Sol, Granada, Lanzarote, Minorca e Tenerife. Dopo la fase sperimentale, si procederà a un suo allargamento attraverso la Fundación Biodiversidad. Imprescindibile diviene una gestione della comunicazione efficace, che si realizzerà via Intranet e Internet (di cui i riferimenti sono www.ictes.es e www.calidad-turistica.info).

Adriana Galvani

ITALIA

Il centenario del traforo del Sempione

La città di Domodossola si è fatta promotrice, in accordo con la Provincia del Verbano-Cusio-Ossola, con l'alto patronato del presidente della Repubblica e il contributo della Regione Piemonte, del comitato denominato «I Cent'anni del Sempione» che collabora con l'omologo comitato svizzero «100eme anniversaire du Simplon» all'organizzazione della festa per il bicentenario dell'apertura della strada napoleonica del Sempione, che cade nel 2005, e della cerimonia per il centenario dell'inaugurazione della prima galleria del Sempione.

L'evento avrà luogo il 19 maggio 2006, quando ossolani e vallesani ricorderanno l'apertura della prima galleria del traforo ferroviario del Sempione che fu celebrato all'epoca come «vittoria dell'umanità» e fine delle barriere tra la gente del continente europeo.

Le commissioni «eventi e cultura» e «expo e turismo» sono composte da esperti, consulenti e tecnici con il compito di formulare proposte per l'organizzazione e la realizzazione fattiva di eventi e attività riguardanti aree di interesse come il progetto Interreg, gli allestimenti di musei e mostre, le iniziative culturali in ambito turistico ed enogastronomico, l'expo italo-svizzera. Di stretta competenza del comitato promotore sono le cerimonie celebrative per il bicentenario della strada napoleonica e quelle per il centenario dell'inaugurazione del traforo, così come l'organizzazione di convegni, giornate di studio, pubblicazioni tecnico-scientifiche – tutte sul tema «la strada napoleonica del Sempione e il traforo ferroviario del Sempione».

Oltre alla mostra filatelica e a quella fotografica (*Il Sempione da Milano a Briga, paesaggi e architetture*), tenutesi nel mese di luglio 2005, tra gli eventi in programmazione per l'anno 2005-2006 si segnalano: la giornata di studio *Da Mila-*

no al Rodano. Duecento anni della strada napoleonica del Sempione; l'allestimento della mostra permanente presso la stazione internazionale di Domodossola, con esposizione della carrozza postale che percorreva il passo del Sempione e altri reperti legati al valico stesso; l'allestimento di una mostra fotografica con foto d'epoca e materiale legato alla costruzione e all'inaugurazione del traforo; iniziative didattiche e culturali; percorsi naturalistici lungo le aree di interesse del Sempione; eventi sportivi transfrontalieri; concerti e mostra delle attività produttive italo-svizzere.

Il primo passo del lavoro che coinvolgerà i territori italiano e svizzero è stato il Convegno internazionale *I Cent'anni del Sempione*, tenutosi nel 2004, con cui si sono inaugurati i festeggiamenti permettendo di avviare la riflessione su ciò che l'apertura del traforo del Sempione significò per la vita economica e sociale dei territori interessati e del paese intero, nonché sulle prospettive future del tunnel che si pone come effettiva «porta sull'Europa»; nell'occasione, si è anche svolta la cerimonia di gemellaggio tra le due città che si affacciano da una parte e dall'altra del Sempione, Domodossola e Briga.

Come si è ricordato, gli eventi di cui si vuole sottolineare l'importanza territoriale, storica e economica sono due, entrambi legati allo stesso valico del Sempione, anche se distanti fra loro un secolo: il 9 ottobre del 1805 la prima carrozza trainata da cavalli inaugurava la nuova strada del Sempione voluta da Napoleone I. Cento anni dopo, il 19 maggio del 1906, alla presenza del presidente della Confederazione Elvetica Forrer e del re d'Italia, Vittorio Emanuele III, veniva ufficialmente inaugurato il primo tunnel del Sempione.

La strada carrozzabile fu un'opera imponente che consentì di collegare direttamente Milano, allora capitale della Repubblica Cisalpina, con Ginevra e quindi con Parigi. I lavori, avviati nel 1801, comportarono l'impiego di cinquemila operai. L'importanza di questa via di

comunicazione attraverso le Alpi non è diminuita nel tempo, tanto che il Sempione continua a essere la via di accesso all'Italia che gli svizzeri, soprattutto, ma anche i tedeschi, gli olandesi e, più in generale, gli europei del Nord preferiscono utilizzare. Un'opera d'architettura straordinaria per quei tempi, che rappresentò un momento epocale, perché permise a due aree geografiche, quella dell'Europa settentrionale e quella del Mediterraneo, che da millenni avevano relazioni intense, ma perennemente ostacolate dalle difficoltà dei transiti alpini, di entrare più facilmente e saldamente in contatto; anche a livello locale, la carrozzabile consentì di moltiplicare gli scambi umani e commerciali, di rinsaldare e accrescere i legami tra vallesani e ossolani. La strada napoleonica del Sempione è lunga 63 chilometri, larga dai sette metri e venti centimetri agli otto metri e quaranta centimetri; sul suo percorso furono previsti dei rifugi e un ospizio al passo; benché fosse stata costruita per fini militari – sarebbe dovuta servire anche al transito dell'artiglieria – le sue caratteristiche tecniche ne fecero presto la via di comunicazione privilegiata per il passaggio e lo scambio pacifici.

Già al tempo dei romani quella del Sempione era un'importante via di comunicazione per il commercio e per le spedizioni militari tra la Pianura Padana e l'alto Rodano. Anche l'opera di colonizzazione degli alti pascoli da parte dei *walser* di lingua tedesca servì ad aumentare i rapporti della Val d'Ossola con le genti d'Oltalpe. Solo dopo la caduta dell'impero romano il valico del Sempione perse di interesse, fino all'XI secolo – quando ripresero i primi contatti tra vallesani e popolazioni dell'Ossola in epoca longobarda. Sono documentati un primo passaggio, che risale al 1254 (l'arcivescovo Odo di Rouen in viaggio per Roma); l'intervento del vescovo di Sion (1267) per la manutenzione della viabilità, a protezione dell'itinerario tra Milano e i mercati della Champagne; così come l'intervento del

barone di Stockalper che, nel XVII secolo, utilizzò questo passaggio tra le Alpi per i suoi traffici commerciali, contribuendo gradualmente alla realizzazione di opportune migliorie lungo la strada del Sempione: punti di appoggio che sarebbero stati in seguito utilizzati come magazzini, ospitali per pellegrini ed ecclesiastici eccetera.

Ma la costruzione di una vera strada tra il Lago di Ginevra e il Lago Maggiore, attraverso la valle del Rodano ed il Sempione, lungo un percorso da Briga a Domodossola (la città di Glis, dove la Salina, affluente del Rodano, poteva essere superata in modo più semplice, rappresenta il punto d'inizio della strada progettata dall'ingegnere Céard) si deve a Napoleone. La sua idea, dopo la pace di Campoformio nel 1797 e gli accordi della Francia e della Repubblica Cisalpina con il Vallese, era di realizzare una strada militare che permettesse agli eserciti francesi di intervenire con rapidità nella pianura lombarda per proteggere la Lombardia conquistata, costituendo una minaccia sulla frontiera meridionale dell'impero austriaco. Milano venne così collegata direttamente, attraverso il Sempione, con Ginevra e quindi con Parigi qualificando Domodossola come ultima stazione di posta per le carrozze che dovevano affrontare la salita alpina dal versante italiano: un ruolo decisivo, insieme con quello di capoluogo di distretto.

I duecento anni della strada napoleonica del Sempione, dunque, sono stati un anniversario che non poteva passare inosservato: si è celebrato con un viaggio commemorativo in autobus che ha preso il via da Briga e con un festival dedicato al Sempione nella città di Domodossola: gli autobus del «Postale» svizzero hanno accompagnato le autorità italiane e svizzere in questo percorso della memoria sino al valico del Sempione, proseguendo per l'Italia attraverso Gondo e Iselle di Tasquera (dove si cambiavano i cavalli prima di iniziare la salita verso il Sempione).

Alessandra Francesca Tundo

L'ISPI di Milano ha 70 anni

Fondato nel 1934, l'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale di Milano opera in collaborazione con varie altre istituzioni, anche in corsi di formazione per operatori italiani e stranieri. Fulcro di idee e di decisioni, e sede di discussioni sulle tendenze geopolitiche e degli orientamenti del mercato, a volte a supporto della politica dello Stato italiano, attento alle strategie di collaborazione di istituzioni come la Camera di Commercio, la Regione Lombardia, l'editoria milanese, gli uffici studi delle banche e delle Camere di Commercio, l'ISPI fa appello ad attenti osservatori, rispettabili esperti e qualificati docenti universitari, a complemento di un nutrito gruppo di ricercatori, orientati su varie tematiche: relazioni geopolitiche, questioni dello sviluppo, energia, diritti umani, organizzazioni internazionali, dinamiche di paesi e di aree rilevanti come il Medio Oriente, l'Africa settentrionale, l'Europa, la Turchia, l'America Latina e il Mercosur.

Il prestigioso ente di Palazzo Clerici promuove anche discussioni, seminari, incontri di studio, organizzando specifici tavoli di discussione tra diversi attori, membri di governi o enti governativi, operatori economici, istituzioni internazionali e nazionali e così via, forte di un'intensa attività editoriale svolta sotto forma di monografie e di quaderni e note diffuse in rete (www.ispionline.it). Tra le ultime pubblicazioni si può segnalare quella curata da F. Zallio, *L'Europa e il Mediterraneo* (Milano, Egea, 2004, 217 pp.), con contributi su relazioni energetiche, partenariato euro-mediterraneo e processo di Barcellona, ruolo degli USA eccetera.

Non certo aperto a un vasto pubblico, e con un'attenzione tuttora scarsa per i geografi – presenti però nel *Mediterranean Advisory Board* – l'ISPI offre un punto di riferimento non solo per operatori o centri decisionali, ma anche per studiosi attenti a nuove tendenze e problemi del mondo.

René Georges Maury

Una via di Roma intitolata a Riccardo Riccardi

L'Assessorato alle Politiche della Cultura e l'Ufficio Toponomastico del Comune di Roma hanno comunicato alla Società Geografica che il 27 luglio 2005 è stata deliberata l'intitolazione a «Riccardo Riccardi geografo (1897-1981)» di una «nuova via» del quartiere VII, Prenestino-Labicano, compresa tra Via Gabrino Fondulo e Via Attilio Zuccagni Orlandini. In realtà non si tratta esattamente di una via del tutto nuova, ma della ridenominazione di un tratto stradale preesistente.

Dell'intitolazione di una strada romana al Riccardi si era interessato per primo Gastone Imbrighi; ma nell'occasione non era ancora maturato il periodo che deve trascorrere dalla scomparsa del personaggio cui si propone di intitolare una via. La domanda ora accolta era stata invece presentata per iniziativa del presidente della Società Geografica, F. Salvatori, e di alcuni allievi del Riccardi (A.M. Augugliaro, M.L. Gentileschi, I. Luzzana Caraci, G. Patrizi – autore di un articolo su Riccardi, pubblicato dal «Bollettino» nel 1997, che va qui specialmente ringraziato delle molte notizie fornite per la stesura di questa nota – e P. Persi).

Roma è stata la città natale e di formazione di Riccardo Riccardi. Nel 1917 vi conseguì la maturità classica, quindi partì per il fronte; a Roma nel 1920 si laureò in Lettere, vi svolse attività come assistente volontario alla cattedra di Geografia, poi lavorò all'*Enciclopedia Italiana* come redattore per la sezione geografica ed etnografica diretta da Roberto Almagià, di cui era allievo; e Renato Biasutti. Nel 1936 ottenne la cattedra di Geografia a Catania, e nel 1939 fu chiamato a Roma dalla Facoltà di Lettere e Filosofia dove svolse il resto della sua vita accademica, fino all'uscita di ruolo nel 1968. I suoi «legami» con la Società Geografica risalgono al 1922, quando pubblicò il primo lavoro sul «Bollettino» (*La distribuzione della popolazione*

in Sabina). Nell'ambito della Società ricoprì vari incarichi: per poco meno di quarant'anni fu membro del Consiglio Direttivo della Società, negli anni 1962-1969 ne fu presidente, per oltre vent'anni direttore del «Bollettino» («La direzione è stata una cattedra universitaria estesa a tutte le università d'Italia», ricordava O. Baldacci nel necrologio di Riccardi che il «Bollettino» pubblicò nel 1982), quindi socio d'onore. Fu socio nazionale dell'Accademia dei Lincei. Autore di oltre duecento pubblicazioni soprattutto di limnologia, geografia umana e cartografia, si occupò di quest'ultima in maniera particolare, trovando in Achille Dardano e nel fratello Mario Giuseppe Riccardi due abilissimi interpreti; nel 1936 la Hoepli pubblicò l'*Atlante d'Africa* di R. Riccardi e A. Dardano, che ebbe un notevole successo editoriale, e molti altri atlanti Riccardi realizzò nel dopoguerra. Un personaggio, dunque, di rilievo – comprensibilmente onorato dalla sua città.

La toponomastica urbana è un campo particolarmente interessante, benché sia forse troppo poco approfondito, quanto meno per l'impatto che essa ha sui cittadini stessi – insieme come spia e come fattore dell'importanza di persone, eventi, luoghi nell'immaginario collettivo. A suo modo interessante è lo specifico problema dell'origine e dell'evoluzione della toponomastica urbana, soprattutto in Italia. Non è sempre possibile trovare nessi precisi tra i nomi degli spazi urbani e la cronologia delle loro trasformazioni. Una nuova denominazione o un cambio di denominazione dovrebbe essere indizio di una precisa scelta, di una tendenza o di una volontà. In questo senso, secondo alcuni è opportuna una differenziazione tra toponomastica e odonomastica, considerando la prima come risultato di un processo spontaneo e la seconda come esito di decisioni «politiche». In Italia, verso la fine del sec. XVII e in particolare nelle grandi città, si cominciò ad avvertire l'urgenza di disciplinare le denominazioni stradali, per motivi amministrativi. Per universale rico-

noscimento, questo atteggiamento venne a configurarsi in maniera più netta a partire dalla rivoluzione francese (1789). Intorno a quel periodo, le amministrazioni cittadine iniziarono a fissare i nomi delle strade conservando o modificando le precedenti denominazioni o introducendone di nuove. La creatività nella denominazione delle strade, da allora, non è più spontanea. La distinzione tra toponomastica «storica» e odonomastica «amministrativa» vale ancora oggi, in quanto spesso accanto alle denominazioni ufficiali alcune strade e piazze possono essere chiamate dalla cittadinanza con un vecchio nome o anche con un nuovo nome, che però non viene riconosciuto dall'amministrazione.

I nomi delle strade dovrebbero avere una valenza storica, se non a livello nazionale, almeno localmente. Negli ultimi anni invece si sta assistendo a una «metastasi nomenclatoria» (come l'ha definita il linguista Carlo Alberto Mastrelli). Esempi ne troviamo, sempre nell'area romana, nel comune di Fiumicino, dove le vie sono intitolate a nomi di specie di pesci, in alcuni casi anche non presenti nel nostro mare: l'odonomastica diventa una «enciclopedica» denominazione priva di ogni funzione celebrativa o indicativa di un luogo. Le amministrazioni comunali dovrebbero comprendere che le denominazioni delle strade vanno al di là delle contingenze del momento, non se ne può trascurare il valore storico-linguistico e didattico. Proprio a proposito di strade dedicate a personaggi di rilievo negli studi geografici, ancora una via di Roma – che poi lo sviluppo urbano ha reso anche di una relativa importanza locale – sembra essere un esempio, al negativo, di questo aspetto: si tratta di Via Zenodossio, anch'essa nel quartiere Prenestino-Labicano, dedicata a un geografo del I secolo a.C. (così recita la tabella stradale). L'intitolazione, però, nella forma adottata, sembra non corrispondere ad alcun personaggio, sia pure poco noto... generando una comprensibile confusione e un effetto

controproducente, in primo luogo negli abitanti dell'area e poi in chiunque sia incuriosito dalla circostanza.

È probabile che in nessun'altra città italiana esista un'area dedicata – mediante le denominazioni stradali – ai geografi, sia pure in senso lato, specie se si considera la scarsa notorietà e popolarità della disciplina. A Roma invece ne esiste più d'una: presenza che sembra rivelare da parte dell'amministrazione comunale, forse per l'iniziativa di una *élite* cittadina, la volontà di fissare nell'odonomastica l'esistenza di un sapere di cui si riconosce funzione, importanza e consolidata presenza accademica.

L'area dedicata ai geografi nel più preciso senso è quella stessa in cui ora è stata intitolata una via a Riccardi: nella zona comunemente nota come «Il Pigneto» (toponomastica tradizionale conservata), nel quartiere VII Prenestino-Labicano, parte del municipio VI. Si tratta di una zona urbanizzata soprattutto a partire dagli anni Trenta del secolo XX, a tratti non molto gradevole dal punto di vista edilizio, ma per un ampio settore formata da graziosi villini con piccole aree verdi, «disordinata» urbanisticamente e a lungo afflitta da non pochi problemi di collegamento e traffico, nonché vittima, come altre parti recenti della città, di un incremento demografico accelerato, non accompagnato da un parallelo aumento dei servizi. Nacque come area a insediamento popolare, anzi più precisamente operaio; oggi, ormai, come molte aree pericentrali, sta vivendo un'intensa fase di rivalorizzazione fondiaria e infrastrutturale, in attesa dell'apertura della nuova linea della metropolitana, che la servirà per intero e che la renderà a tutti gli effetti «centrale» e appetibilissima. Qui, una piazza è dedicata ai geografi come «categoria» – mentre sono molte rare, a Roma, altre intitolazioni simili, dedicate a cultori di studi specifici (si può però ricordare Piazza dei Giureconsulti). Piazza dei Geografi occupa una posizione di chiaro riferimento topografico nell'area; e vi sorge la chiesa parrocchiale di San Barnaba.

Alcune delle strade che convergono su Piazza dei Geografi, e altre nel quartiere, sono dedicate a geografi e a cartografi. Si va dai grandi nomi della Grecia classica (Anassimandro, Eratostene, Posidonio, Strabone, Tolomeo – e il misterioso Zenodossio), e da alcuni, più modesti, esponenti della cultura latina (Pomponio Mela, Giulio Solino), a un campionario, significativo anche se inevitabilmente lacunoso, dei geografi italiani moderni: R. Almagià, A. Balbi, M. Baratta, C. Bertacchi, G. Cora, G. Dalla Vedova, L.F. de Magistris, G. De Agostini, C. Errera, A. Ghisleri, B. Malfatti, G. Marinelli, F.C. Marmocchi, Att. Mori, F.M. Pasanisi, P. Sensini, A. Zuccagni Orlandini. A questi, è stato ora aggiunto R. Riccardi. Altri geografi accademici sono stati ricordati con intitolazione di vie in parti differenti di Roma: G. Caraci e C. Della Valle (nel quartiere Pietralata); G. Dainelli, insieme con un gruppo di geologi, nell'Agro Romano nord-orientale, zona della Bufalotta; F. Porena, curiosamente qualificato come «scrittore di cose romane» (cosa che pure fu, ma in quanto geografo che si occupò molto di Roma), pure nell'Agro, a Santa Maria di Galeria. Nell'area del Pigneto ai geografi sono associati anche vari cartografi, come C. Buondelmonti, Fra Mauro, V.M. Coronelli e altri.

I nomi di alcuni navigatori e viaggiatori, poi, hanno «colonizzato» l'area settentrionale del quartiere Ostiense e quella limitrofa di Testaccio. Anche in questo caso, l'evoluzione urbana e la frammistione dei nomi producono un effetto curioso e disomogeneo. Innanzi tutto, l'area denominata da viaggiatori è continua, ma topograficamente distinta in tre settori molto differenti tra loro; i nomi delle strade si rifanno invece a una impostazione comune ai tre settori, che sembra rimandare a una decisione unica e contemporanea, anche se non mancano «infiltrazioni» di nomi che seguono logiche del tutto differenti.

Un primo settore (a caratterizzazione edilizia solo residenziale e nettamente borghese) è quello immediatamente a ridosso

del tratto delle Mura Aureliane detto delle «Mura Ardeatine» – subito a est di Porta San Paolo, all'esterno delle mura e tra queste e Viale Marco Polo; Vi si trovano ricordati nomi come G. Chiarini, N. da Recco, C. Beltrami, G. Miani, L. Robecchi Bricchetti e altri: tutti esploratori e navigatori (e un missionario); ma, insieme, anche Tata Giovanni, popolare figura di filantropo romano del Settecento, che non risulta abbia mai viaggiato – ma sulla via prospetta un istituto a lui intitolato, che avrà proposto e ottenuto di ricordare il personaggio anche nella denominazione della strada. Ricordiamo, come altro esempio (geografico) di «attrazione» della denominazione, che all'interno di Villa Celimontana lo slargo su cui prospetta Palazzetto Mattei è stato diversi anni fa battezzato Piazzale della Società Geografica Italiana, ovviamente in onore della nostra Società, che vi ha la sede da quasi ottant'anni.

Al di là della Stazione Ostiense e della ferrovia, verso sud, si estende il quartiere Ostiense, che è un secondo settore con nomi di viaggiatori; edificato negli anni immediatamente precedenti all'ultima guerra fino a raggiungere gli antichi impianti industriali cittadini (centrale elettrica, gazometro) e i vecchi mercati generali, con una fisionomia sociale operaia e insieme impiegatizia. L'area con nomi «geografici» è piuttosto ampia e raggiunge, verso est, la Via Cristoforo Colombo, che di fatto la delimita. Qui, tuttavia, la mescolanza di nomi è consistente: accanto a toponimi spontanei (Via del Porto Fluviale, Via della Moletta e vari altri), alcuni richiamano la funzione produttiva post-unitaria dell'area (Via del Commercio, Piazza del Gazometro); e, accanto ai vari P. Matteucci, G. Bove, F. Negri, A. Pecile, G. Candeo o G. Caboto, A. Pigafetta, G. da Verrazzano, A. Usodimare (viaggiatori di varia età e soprattutto di diversissimo «calibro»), specie procedendo verso sud, in direzione della Garbatella, cominciano a comparire nomi di ammiragli (navigatori, sì, ma in un altro senso) di varie età; e di missionari

(anche viaggiatori, certo, però...), per cui troviamo vicinissime tra loro una Via G.B. Magnaghi (ammiraglio), una Via L.M. D'Albertis (viaggiatore) e una Via G.A. Cavazzi da Montecuccoli (missionario): se non sembrasse più effetto del caso che di un «progetto», verrebbe da pensare quasi che chi ha stabilito questi nomi abbia avuto a mente la difficoltà di una delimitazione epistemologica della geografia. Al di là di Via delle Sette Chiese, infine, l'orizzonte onomastico cambia radicalmente.

L'ultimo settore che raccoglie qualche nome «geografico» è il rione di Testaccio, a nord-ovest di quello appena considerato, da cui è separato da una serie di aree non edificate, fra le quali il «monte» Testaccio e il cimitero «degli acattolici». A fare da cerniera fra Testaccio e Ostiense, tuttavia, sono proprio una Via G. Giulietti, una Via G. da Empoli e una Piazza V. Bottego (con altre dalla denominazione popolare). Verrebbe da pensare che quelle vie siano una prosecuzione del quartiere Ostiense, perché tra le vie di Testaccio, apparentemente, geografi e viaggiatori non avrebbero dovuto trovare posto: il rione, sorto per gli operai impiegati nella più antica area industriale della città, e tuttora caratterizzato socialmente in senso popolare, ha strade intitolate ad «artefici» (inventori, tecnologi): da A. Volta ad A. Manuzio a B. Franklin. Ma all'altra estremità del rione, lungo il Tevere, si susseguono un'inaspettata Via A. Vespucci, e alcune intitolate a viaggiatori dell'Ottocento come A. Cecchi, O. Antinori, R. Gessi, G. Bianchi – e, accanto, altre per gli armatori Rubattino e Florio, che viaggi ne hanno certo fatti fare molti, ma non risulta ne abbiano fatti in proprio.

Varrebbe la pena – non solo per il caso romano – approfondire un po' l'indagine, fare le necessarie ricerche e ricostruire la storia di queste intitolazioni: dalle proposte, che saranno state corredate da motivazioni appropriate, alla scelta dei luoghi in cui distribuire i nomi prescelti.

Gabriella Ferrara

VARIE

In ricordo di Giacomo Costantino Beltrami

Il viaggiatore che, negli anni 1820, percorse il territorio a ovest del Mississippi fino a raggiungerne le sorgenti, moriva a Filottrano (Ancona) nel 1855. Nato a Bergamo nel 1779, la sua «impresa» più rilevante, dal punto di vista geografico, era stata la scoperta, nel 1823, delle sorgenti del Mississippi (indagini ulteriori hanno peraltro accertato che non si trattava esattamente delle sorgenti) da un lago nell'attuale Stato di Minnesota. Come spesso accadeva, il merito della scoperta venne a lungo assegnato a un altro viaggiatore, anche in conseguenza di un duro contenzioso che aveva opposto il Beltrami ad altri viaggiatori, più «ufficiali», statunitensi: solo la diffusione della pubblicazione del resoconto di viaggio restituì a Beltrami il «primato», che in definitiva gli è stato poi riconosciuto – tanto che il Minnesota intitolò al bergamasco una contea.

Nell'occasione del 150° anniversario della morte, sono state assunte alcune iniziative, sia a Bergamo sia a Filottrano – dove, nel museo intitolato al viaggiatore e allestito nel palazzo in cui egli visse per una quarantina d'anni, sono conservati alcuni materiali etnografici riportati in Italia da Beltrami, insieme con l'archivio del viaggiatore; un'altra parte delle sue raccolte è conservata a Bergamo, al museo Caffi.

A Bergamo, in particolare, è stata allestita una mostra e si è tenuto un convegno di studi. Ma l'iniziativa forse più rilevante è la riedizione dell'opera principale di Beltrami, *A Pilgrimage in Europe and America, leading to the Discovery of the Sources of Mississippi and Bloody River. With a Description of the Whole Course of the Former, and of the Ohio*, che venne pubblicata a suo tempo nel 1828 a Londra in due volumi, e in precedenza in france-

se, in una versione leggermente più breve (a New Orleans, nel 1824: *La découverte des sources du Mississippi*); nessuna delle due versioni venne mai tradotta in italiano. Ora, la Leading Edizioni di Bergamo ha preso l'iniziativa di ripubblicare il testo inglese, che consiste in una serie di lunghe lettere che descrivono i viaggi nordamericani di Beltrami, affiancandolo a una traduzione in italiano (*Un esploratore bergamasco nel mondo. G.C. Beltrami alla scoperta delle sorgenti del Mississippi*), con una bella e corposa *Prefazione* di Cesare Marino, e per un complesso di quattro volumi. Anche la narrazione del viaggio effettuato in Messico è stata ora tradotta dal francese e pubblicata in italiano (con il titolo *Il Messico*, appunto) dall'editore marchigiano Paleani, con un'introduzione di Francesco Bonasera, sempre nell'occasione del 150°.

Beltrami fu, come molti altri viaggiatori ottocenteschi, un personaggio umanamente interessante – un po' eccentrico nei comportamenti, ribelle, poco allineato sul piano politico – e comunque autore di viaggi che non è scorretto, per l'epoca, definire eccezionali: in particolare, quello che lo avrebbe portato a verificare le origini del Mississippi, ma anche a prendere contatto in maniera pacifica e proficua con le popolazioni indiane dell'area attraversata. Di queste popolazioni, Beltrami fu, anche se in maniera occasionale, il primo osservatore occidentale che si sia preoccupato di documentare come possibile la cultura materiale, anche riportando in Italia quei reperti etnografici che oggi, come si diceva, si trovano a Bergamo e a Filottrano. Si tratta di oggetti di notevolissima rarità e di grande interesse intrinseco, soprattutto perché raccolti in un periodo in cui i contatti con gli europei erano del tutto sporadici, e le produzioni indigene ancora perfettamente non contaminate.

Katia B. Di Tommaso