

Direttori

Chiara TRIPODINA

Marco PUSTIANAZ

Vittorio TIGRINO

Comitato scientifico

Benjamin ACOSTA-HUGHES

Rocco ALBANESE

Giorgio BARBERIS

Alessandro BARBERO

Paola BIANCHI

Pierre BRUNET

Eugenio BRUTI LIBERATI

Domenico CARBONE

José Manuel CORTÉS MARTÍN

Matteo DI TULLIO

Stefania FERRARI

Paolo FONZI

Cecilia GIBELLINI

Elena GIOVANNINI

Elisabetta GRANDE

Maria Cristina IULI

Maria Antonietta LIGIOS

Saverio LOMARTIRE

Ludovica MACONI

Elisenda MALARET GARCIA

Erica Joy MANNUCCI

José Manuel MARTÍN MORÁN

Antonio MASTROPAOLO

Frédéric MEYER

Rodrigo MÍGUEZ NÚÑEZ

Roberta MOROSINI

Maria NAPOLI

Margherita PIERACCINI

Carla Pomarè DETTO MONTIN

Serena QUATTROCOLO

Stefano QUIRICO

Claudio ROSSO

Stefano SALUZZO

Davide SERVETTI

Stefania SINI

Laura TOMMASO

Dario TOSI

Marcella TRAMBAIOLI

Marcello VALENTE

Maartje VAN GELDER

Antonio VANNUGLI

Gabriella VANOTTI

Matthew VESTER

Massimo VOGLIOTTI

LINGUAGGI, DIRITTI, STORIE



Linguaggi, diritti, storie è una collana nata all'interno del dottorato in "Istituzioni pubbliche, sociali e culturali", e proseguita poi, a partire dal 2020, con l'istituzione del dottorato in "Ecologia dei sistemi culturali e istituzionali" sempre presso l'Università del Piemonte Orientale (<https://ecsis.uniupo.it>).

Il nuovo dottorato ha inteso confermare il carattere interdisciplinare, internazionale ed intersettoriale delle prospettive di ricerca, con un approccio critico teso a valorizzare l'integrazione delle competenze umanistiche di tipo linguistico, letterario, storico e giuridico. Esso intende dare spazio ai temi dell'ecologia – intesa come relazione complessa tra cultura e natura – e della sostenibilità – intesa come relazione etica e giuridica nei confronti di un passato, un presente e un futuro globali, sia all'interno delle scienze sociali e umanistiche, sia nelle loro intersezioni con i linguaggi delle scienze dure e della tecnologia. Il dottorato in "Ecologia dei sistemi culturali e istituzionali" si articola in tre curricula – Democrazia sostenibile e solidale: diritti, doveri e istituzioni (DeSS), Scienze storiche (SciSto) e Tradizioni linguistico-letterarie (LiLet) –, e promuove linee di ricerca tese ad approfondire la sostenibilità ambientale, sociale, istituzionale, economica, culturale, intergenerazionale; i temi della solidarietà, dei diritti e dei doveri; le implicazioni politiche, sociali e culturali della storia ambientale; la storia della gestione delle risorse ambientali e delle culture dell'ambiente, anche in relazione al tema del patrimonio culturale; l'ecocritica e l'ecolinguistica; i temi dell'interculturalità, del multilinguismo e degli approcci intersezionali alle identità.

La collana ospita i lavori che, collocandosi in queste linee di ricerca, contribuiscono al loro sviluppo e approfondimento. La peer review è interna o esterna, nel rispetto delle competenze rappresentate nel comitato scientifico, e comunque anonima, secondo regole e criteri prestabiliti dal comitato.



L'opera è stata pubblicata con il contributo dell'Università degli Studi del Piemonte Orientale – Dipartimento di Studi Umanistici

Classificazione Decimale Dewey:

910.902 (23.) GEOGRAFIA E VIAGGI. 500-1499

VIAGGI E VIAGGIATORI DAL MONDO ANTICO ALL'OTTOCENTO

a cura di

**VITTORIO TIGRINO
MATTEO MORO**

contributi di

**ALICE BOERI, GIULIA CÒ, PAOLO DI BENEDETTO
AGNES DÓBÉK, FEDERICA FIORINI
ELENA GRITTI, MATTEO MORO, EZIO CLAUDIO PIA
VITTORIO TIGRINO, DOMENICO UCCELLINI**





ISBN
979-12-218-0881-0

PRIMA EDIZIONE
ROMA 4 AGOSTO 2023

INDICE

- 9 L'esperienza del viaggio dal mondo antico all'età moderna: temi e prospettive
di Vittorio Tigrino e Matteo Moro
- 31 Il viaggio degli Eoli nei racconti sulla migrazione eolica
di Paolo di Benedetto
- 51 *Per aspera ad astra?* Il viaggio di *Gerontius* da *Mediolanum* a *Constantinopolis* intorno all'anno 380
di Elena Gritti
- 63 Scortesie diplomatiche nel IX secolo: il viaggio come strumento di incontro e oggetto di scontro tra Occidente e Oriente
di Giulia Cò
- 79 *Mercaturam exercere*: reti, itinerari commerciali e operatori economici piemontesi nel carteggio dell'Archivio Datini (secoli XIV-XV)
di Matteo Moro
- 105 Mobilità di operatori economici: i finanziari "lombardi" in Europa tra Medioevo ed Età moderna (secoli XIII-XVII)
di Ezio Claudio Pia
- 123 «Sapidum namque mihi sempre fuit alienigenas regiones peragare»: l'immagine dell'Egitto mamelucco nella *Legatio Babylonica*
di Pietro Martire d'Anghiera
di Federica Fiorini

- 139 Storie di viaggio nel Seicento. Viaggiatori ungheresi in Italia
di Ágnes Dóbk
- 151 Memorie di viaggio dalla prima ambasciata inglese in Cina. Con-
siderazioni sulla condizione femminile
di Alice Boeri
- 173 Viaggio e fede: pellegrinaggi e strutture assistenziali nella Puglia
d'età moderna
di Domenico Uccellini
- 197 Gli autori

L'ESPERIENZA DEL VIAGGIO DAL MONDO ANTICO ALL'ETÀ MODERNA: TEMI E PROSPETTIVE

VITTORIO TIGRINO^(*) E MATTEO MORO^(**)

1.

Il tema del viaggio, con tutta evidenza, ha avuto un ampio successo anche recente nella riflessione storiografica, su una cronologia che va dal mondo antico all'età contemporanea, e appare quanto mai attuale in un'epoca caratterizzata da intensi fenomeni migratori e da una vera e propria rivoluzione destinata a incidere in modo profondo sui trasporti e sulla mobilità, così come per esteso sulle forme di comunicazione, aprendo scenari che fino a pochi decenni fa si potevano ancora definire avveniristici: si pensi, per fare alcuni esempi, al notevole sviluppo dei droni, dei servizi di navigazione satellitare e della tecnologia elettrica applicata alle automobili, agli studi sulla guida autonoma e al nuovo impulso ai viaggi spaziali, che hanno gettato le fondamenta del cosiddetto "turismo spaziale".

D'altro canto, gli spostamenti di gruppi più o meno ampi di persone e di singoli individui hanno da sempre rappresentato una costante per le società umane dalla preistoria a oggi, influenzandone lo sviluppo e contribuendo alla commistione di idee e di culture diverse.

(*) Università degli Studi del Piemonte Orientale, Dipartimento di Studi Umanistici: vittorio.tigrino@uniupo.it

(**) Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere e Culture Moderne: matteojacopomoro@gmail.com

Il contributo è frutto di un impegno comune, ma a Matteo Moro è da attribuirsi il par. 1 e a Vittorio Tigrino il par. 2.

Il viaggio costituisce dunque, in senso ampio, un tema trasversale che, ben più di altri, si presta a essere inquadrato sotto diverse prospettive e angolazioni, considerate le innumerevoli implicazioni storico-politiche, giuridiche, economiche, sociali e religiose a esso connesse.

Al viaggio come fenomeno concreto, reale e storicamente documentabile, si contrappone poi, specialmente in ambito letterario e artistico, un viaggio di carattere allegorico, metaforico, simbolico e metafisico, frutto dell'immaginazione di un autore o un'autrice, e in cui si condensano riflessioni di natura storico-politica o filosofico-esistenziale: il tema stesso del viaggio, dell'esplorazione e della scoperta costituisce il fulcro di molte opere, dall'*Odissea* al manifesto della letteratura della *beat generation*, ossia il romanzo cult *On the road* di Jack Kerouac.

A fronte della complessità dei viaggi più o meno immaginati, altrettanto sfaccettate e complesse sono le motivazioni che stanno dietro ai viaggi reali, che possono essere politiche, militari, diplomatiche, economico-commerciali, religiose, sociali, lavorative, formative, culturali o di svago. E complesse non possono che essere le strategie di ricostruzione e interpretazione di questi fenomeni. Gli interessi della storiografia si sono consolidati ad esempio, come vedremo, sull'esperienza dei *Grand tour* o sui viaggi diplomatici intrapresi in passato e ancora oggi dalle più diverse figure che hanno partecipato e partecipano alla vita politica "internazionale".

Ma la mobilità e il viaggio in senso lato hanno attratto l'attenzione degli storici anche rispetto agli aspetti giuridici, politici e sociali delle migrazioni e degli scambi commerciali: basti pensare all'interesse che possono avere per gli studi sulla mobilità gli statuti sull'acquisto della cittadinanza da parte di forestieri emanati dai comuni medievali, l'elaborazione della *lex mercatoria* nel corso del basso Medioevo, i provvedimenti repressivi sul vagabondaggio tipici dell'età moderna, fino alla normativa sulla libera circolazione delle persone e delle merci elaborata nell'ambito del diritto dell'Unione Europea.

Per questo motivo è parso interessante offrire una rassegna di contributi inediti su questo tema a partire da un confronto tra giovani ricercatori e ricercatrici italiani e stranieri di formazione e attenzione cronologica eterogenee.⁽¹⁾

(1) Il volume raccoglie, in forma estesa e ampliata, i contributi discussi in occasione del Congresso Internazionale "Dibattiti Storici", sul tema «*Multas per gentes et multa per*

Queste brevi considerazioni iniziali non aspirano dunque a fornire neppure sinteticamente una rassegna completa sul tema, né a discutere in maniera organica gli orientamenti storiografici emersi nel tempo – non si hanno del resto le competenze per “navigare” un mare così vasto. Piuttosto, a partire dai contributi contenuti nel volume, si intendono segnalare alcune delle prospettive discusse dagli autori, e altre che hanno attraversato il dibattito anche interdisciplinare negli ultimi decenni, e che sono parse particolarmente suggestive.

Pur traendo origine da ambiti e presupposti differenti, i nove saggi inclusi all'interno del presente volume, che coprono complessivamente l'arco cronologico compreso tra l'XI secolo a.C. e il XIX secolo d.C., si ritrovano infatti a discutere in maniera ampia l'interesse crescente che ha suscitato negli ultimi anni in ambito storiografico il tema del viaggio, ponendone in evidenza le molteplici sfaccettature.

Il primo blocco di saggi si incentra, in particolare, sul periodo antico e medievale.

Il contributo di Paolo Di Benedetto affronta il tema della migrazione eolica verso l'Asia Minore, databile tra l'XI e il X secolo a.C. Dopo aver chiarito che non si trattò di una migrazione di massa e coordinata, ma di successive ondate numericamente circoscritte, alle quali presero parte componenti etniche greche eterogenee, l'autore si sofferma sull'analisi delle fonti letterarie relative a questa migrazione, analizzando due passi tratti dalla *Geografia* di Strabone e dalle *Historiae Romanae ad M. Vinicium libri duo* di Velleio Patercolo, che presentano contenuti lievemente divergenti, per poi prendere in esame le notizie fornite dalle tradizioni di fondazione relative alla città di Kyme e alle isole di Lesbo e di Tenedo.

aequora vectus». Viaggi e viaggiatori dal mondo antico all'età contemporanea, tenutosi nel 2018 a Vercelli su iniziativa dei dottorandi del *curriculum* in Scienze storiche del Dottorato in *Istituzioni pubbliche, sociali e culturali. Linguaggi, diritto, storia* dell'Università degli Studi del Piemonte Orientale, nel corso del quale si è promossa tra antichisti, medievisti, modernisti e contemporaneisti la possibilità di interagire su tematiche di interesse condiviso all'interno di uno spazio di discussione comune. Si rivolge un sentito ringraziamento per il sostegno del progetto a Claudio Rosso, coordinatore del *curriculum* del Dottorato fino al 2019-2020.

Elena Gritti descrive invece le ragioni politico-religiose che spinsero il diacono e medico *Gerontius* a intraprendere consapevolmente intorno al 380 d.C., su pressione del vescovo di Milano Ambrogio, un “viaggio forzato” da Milano a Costantinopoli. La scelta di tale destinazione, che non fu casuale, ma il frutto di un’attenta ponderazione, si rivelò vincente, poiché lo stesso *Gerontius* si rese protagonista di una rapida ascesa sociale presso la corte imperiale della “seconda o nuova Roma”, destinata a culminare proprio nel 380 nella sua elezione a vescovo di Nicomedia.

Come dimostrano entrambi i saggi, i geografi e gli storici greci e romani ci hanno tramandato importanti descrizioni di luoghi, di città, di viaggi e di itinerari terrestri e marittimi, attingendo a una pluralità di fonti documentarie e orali (quali ad esempio resoconti di esploratori, navigatori e militari) e, talvolta, a esperienze personali (come il viaggio compiuto da Erodoto in Egitto).

Il filone degli studi medievistici sul viaggio, in cui si inseriscono i tre saggi successivi, si è tradizionalmente rivelato molto fecondo (anche grazie alla straordinaria diffusione di cronache, descrizioni e resoconti di viaggio, sia su breve che su ampia scala, il più noto dei quali è indubbiamente costituito da *Il Milione*, opera di straordinario valore in cui sono descritti i viaggi intrapresi in Asia tra il 1271 e il 1295 dai mercanti veneziani Marco, Niccolò e Matteo Polo) ed è stato ampiamente trattato dalla storiografia. Soprattutto nel corso del nuovo millennio si è cercato di offrire un tentativo di sintesi del fenomeno della mobilità – come dimostrano, ad esempio, i recenti saggi di Maria Serena Mazzi, *In viaggio nel Medioevo*,⁽²⁾ di Paolo Grillo, *Le porte del mondo. L’Europa e la globalizzazione medievale*,⁽³⁾ e di Ermanno Orlando, *Medioevo migratorio*⁽⁴⁾ – e di inquadrare quest’ultimo all’interno di una prospettiva “globale”. Esemplare, sotto questo profilo, si rivela ad esempio il volume *Viaggiare nel Medioevo*, curato da Sergio Gensini.⁽⁵⁾

(2) M.S. MAZZI, *In viaggio nel Medioevo*, il Mulino, Bologna 2016.

(3) P. GRILLO, *Le porte del mondo. L’Europa e la globalizzazione medievale*, Mondadori, Milano 2019.

(4) E. ORLANDO, *Medioevo migratorio*, il Mulino, Bologna 2022.

(5) *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. Gensini, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Ufficio Centrale per i Beni Archivistici-Pacini, Roma-Pisa, 2000.

D'altro canto, lo stesso Orlando ha giustamente rilevato che

Da qualche decennio l'interesse storiografico per le migrazioni del passato, anche medievale, è cresciuto in maniera esponenziale, sulla spinta emotiva delle preoccupazioni attuali verso un fenomeno così complesso e divisivo come lo spostamento di popoli e persone, capace come pochi altri di condizionare la politica, influenzare le economie, ma anche destabilizzare le coscienze.⁽⁶⁾

Ancora Orlando ha posto l'accento sulla necessità di spostare l'attenzione della ricerca storiografica, sotto l'impulso delle scienze sociali e antropologiche,

dagli aspetti più prettamente economici o giuridici della mobilità a quelli sociali e culturali, privilegiando l'analisi, in una prospettiva di lungo periodo, dei processi insediativi dei migranti e delle minoranze nei paesi di ricezione e rivolgendo l'interesse ad argomenti quali l'integrazione, le dinamiche di socializzazione, i problemi identitari, le strutture di assimilazione e acculturazione, gli istituti di mediazione o le interazioni culturali e religiose tra i singoli e i gruppi.⁽⁷⁾

Le tipologie di viaggio, in età medievale, furono innumerevoli e caratterizzate da molteplici sfaccettature. Si pensi alle corti itineranti di imperatori, principi e sovrani;⁽⁸⁾ ai movimenti degli eserciti;⁽⁹⁾ ai podestà, che si spostavano ogni sei o dodici mesi con il loro seguito di comune in comune per esercitare i loro uffici;⁽¹⁰⁾ ai contadini, che tendevano non di rado a

(6) ORLANDO, *op. cit.*, p. 11.

(7) Ivi, pp. 15-16.

(8) Per un inquadramento di questo tema e delle principali linee di ricerca storiografiche a esso riconducibili, si veda E. WIDDER, "I viaggi di imperatori, principi e sovrani nel tardo Medioevo", in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. Gensini, pp. 163-194.

(9) Sulle difficoltà riscontrate nel corso del tardo Medioevo nel trasferire milizie lungo percorsi di lunga durata, cfr. N. COVINI, "«Studiando el mappamondo»: trasferimenti di genti d'arme tra logiche statali e relazioni con le realtà locali", in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. Gensini, pp. 227-266 e relativa bibliografia.

(10) Si tratta di un tema cardine nell'ambito della storiografia giuridica che, sin dagli albori, ha ricollegato al rapporto tra città dominanti e città dominate e alla mobilità di

emigrare dalla campagna in città alla ricerca di migliori condizioni di vita e di nuove opportunità di lavoro;⁽¹¹⁾ ai frati dediti alla predicazione itinerante all'interno delle piazze dei maggiori centri urbani italiani ed europei;⁽¹²⁾ ai pellegrini, che intraprendevano lunghi e pericolosi viaggi verso Roma, la Terra Santa, Santiago di Compostela e altri centri devozionali;⁽¹³⁾ e, ancora, a seguito della nascita delle Università, al fenomeno tutt'altro che trascurabile delle migrazioni studentesche⁽¹⁴⁾ che, come rilevato da Giovanna Petti Balbi, era stato del tutto trascurato dal Peyer all'interno della pur fondamentale opera sul viaggio nel Medioevo edita nel 1987.⁽¹⁵⁾

Ovvia conseguenza di questi spostamenti fu la circolazione di un ricco bagaglio di saperi, competenze e conoscenze professionali, che determinò, fra le altre cose, un arricchimento socio-culturale, la trasformazione degli spazi urbani e un certo ricambio all'interno dei ceti dirigenti cittadini (spesso ottenuto attraverso la sistematica irrogazione della pena dell'esilio), con la conseguente necessità di rivedere i meccanismi di rappresentanza all'interno degli organi deliberativi comunali,⁽¹⁶⁾ e che fu caratterizzata da

magistrati e notai in età comunale e signorile il fenomeno dell'imitazione, ossia della circolazione e traslazione di modelli e principi giuridici da una raccolta legislativa all'altra.

(11) Per un quadro generale di questo fenomeno e della relativa cornice storiografica, cfr. ORLANDO, *op. cit.*, pp. 115-140.

(12) Per una sintesi del fenomeno e dei principali indirizzi di ricerca storiografica su questo tema, si rimanda a M. SENSI, "Protagonisti di viaggi nel basso Medioevo. Religiosi e questuanti", in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. Gensini, pp. 339-367.

(13) Per un inquadramento del fenomeno, anche sotto il profilo storiografico, cfr. *I pellegrinaggi nell'età tardoantica e medievale. Atti del Convegno Ferentino 6-8 Dicembre 1999*, Centro di Studi Giuseppe Ermini, Ferentino 2005.

(14) Nel merito, si vedano G. PETTI BALBI, "*Qui causa studiorum peregrinantur*: studenti e maestri", in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. Gensini, pp. 299-316, e il capitolo "Migrazioni studentesche e cervelli in fuga" in ORLANDO, *op. cit.*, pp. 193-206, laddove l'autore fornisce un'ottima sintesi di questa peculiare forma di migrazione e delle relative linee di ricerca storiografiche. Su Peyer vedi oltre, nota 24.

(15) PETTI BALBI, *op. cit.*, pp. 299-300.

(16) La bibliografia su questi temi è sterminata e non può certo essere enunciata in questa sede nella sua interezza. Per un quadro delle linee fondamentali sull'impatto dei fenomeni di mobilità sulle rappresentanze politiche comunali, cfr. P. CAMMAROSANO, "Il ricambio e l'evoluzione dei ceti dirigenti nel corso del XIII secolo", in ID., *Studi di storia medievale. Economia, territorio, società*, CERM, Trieste 2009, pp. 207-228; C. LALIENA CORBERA, "Las transformaciones de las élites políticas de las ciudades mediterráneas hacia 1300: cambios internos y movilidad social", in *La mobilità sociale nel Medioevo*,

numerosi episodi di promozione e ascesa sociale, come nel caso dei servi approdati al salariato.⁽¹⁷⁾ Risulta pertanto evidente, rispetto a quanto indicato, la sussistenza di una connessione potenziale tra mobilità fisica e mobilità sociale.

Su una scala talvolta molto ampia, anche il viaggio diplomatico⁽¹⁸⁾ costituì uno strumento di ascesa sociale, oltre che di formazione personale e di confronto con popoli e culture diverse: non a caso in questa raccolta tale tipologia è oggetto di ben quattro saggi, a partire da quello di Giulia Cò, che si incentra in particolare su alcune ambascerie bizantine, papali e franche compiute nel corso della seconda metà del IX secolo. L'analisi delle fonti documenta la notevole complessità e ambiguità che caratterizzava le relazioni diplomatiche all'epoca intercorse fra i tre principali poli di potere del mondo occidentale: nel corso di dette ambascerie non mancarono, infatti, le incomprensioni e le scortesie. Secondo l'autrice, la ricostruzione della memoria del viaggio e, in particolare, dello scambio di ambascerie, permette di indagare un importante strumento di incontro e di scontro tra

a cura di S. Carocci, *École Française de Rome*, Roma 2010, pp. 147-185. Nel medesimo volume, si segnalano pure i saggi di S. MORELLI, "Le élites bureaucratiques nel Mezzogiorno angioino: mobilità sociale e processi identitari", pp. 187-207, di P. MARTÍNEZ SOPENA, "La movilidad de la nobleza (España ca. 1250-1350)", pp. 209-238 e, soprattutto, di J. DRENDEL, "La mobilité sociale dans l'historiographie française de la conjoncture de 1300: les manieurs d'argent", pp. 239-246. Cfr. pure il capitolo "La stagione del fuoruscitismo" in ORLANDO, *op. cit.*, pp. 207-220.

(17) Per un quadro generale sulla storiografia e sulle prospettive di ricerca storiografica relative a questo tema, si vedano F. FRANCESCHI, "Il mondo dei salariati urbani", in *La mobilità sociale nel Medioevo*, a cura di S. Carocci, pp. 289-306; ID., "Mobilità sociale e manifatture urbane nell'Italia centro-settentrionale dei secoli XIII-XV", in *La mobilità sociale nel Medioevo italiano. Competenze, conoscenze e saperi tra professioni e ruoli sociali (secc. XII-XV)*, a cura di L. Tanzini e S. Tognetti, Viella, Roma 2016, pp. 77-101. Sui processi di ascesa sociale, si segnala pure G. PINTO, "Manifatture rurali, attività mercantili e mobilità sociale nei piccoli centri dell'Italia comunale (secoli XIV-XV)", in *La mobilità sociale nel Medioevo italiano. Competenze, conoscenze*, pp. 103-127.

(18) La bibliografia su questo tema è sterminata e non può certo essere riportata in questa sede nella sua interezza. Per una sintesi delle principali linee di ricerca storiografica, si rimanda a F. SENATORE, "I diplomatici e gli ambasciatori", in *Viaggiare nel Medioevo*, a cura di S. Gensini, pp. 267-298.

Occidente e Oriente, attraverso il quale era possibile promuovere la propria autocelebrazione e la contestuale denigrazione della controparte in chiave politico-istituzionale.

Ma come detto il periodo compreso tra la tarda antichità e l'alto Medioevo fu in generale caratterizzato da eterogenei modelli di mobilità, che si svilupparono su scale diverse. Dopo l'anno Mille si assistette in ambito europeo a una notevole ripresa economica che, destinata a sfociare in una vera e propria rivoluzione commerciale, si tradusse anche nello sviluppo di un'articolata rete di rotte commerciali terrestri e marittime. Le fonti mercantili tardomedievali, tra cui spiccano quelle provenienti dall'Archivio Datini di Prato, ci forniscono lo spaccato di un mondo estremamente dinamico e complesso, in cui gli itinerari terrestri e marittimi erano costantemente percorsi da persone e da merci di ogni sorta.⁽¹⁹⁾

D'altro canto, se già a partire dagli anni Ottanta del secolo scorso Luciana Frangioni utilizzava la corrispondenza del ricco mercante pratese per condurre più approfonditi studi sulla rete di comunicazioni terrestri⁽²⁰⁾ e per proporre un'innovativa ricerca sull'organizzazione del sistema postale,⁽²¹⁾ e dunque su aspetti strettamente connessi al viaggio, in tempi più recenti la storiografia ha evidenziato come la stessa documentazione mercantile offra importanti spunti per lo studio di ulteriori tematiche, che rientrano non soltanto nella sfera di carattere economico (come ad esempio la circolazione delle merci), ma anche – secondo l'auspicio formulato dall'Orlando – in quella di natura antropologica e sociale (ne sono un

(19) Cfr. F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale. Studi nell'Archivio Datini di Prato*, vol. I, prefazione di D. Verzili, Monte dei Paschi di Siena, Siena 1962, in cui l'autore offre una prima ricostruzione delle rotte commerciali terrestri e marittime utilizzate nell'ambito del "sistema Datini".

(20) L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade: costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Cappelli, Bologna 1983.

(21) EAD., *Organizzazione e costi del servizio postale alla fine del Trecento: un contributo dell'archivio Datini di Prato*, Istituto di Studi Storici Postali, Prato 1983. Su questa linea di ricerca storiografica, cfr. pure G. SOLDI RONDININI, "Organizzazione e costo dei trasporti nel Medio Evo", in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo. I Convegno internaz. di Storia del commercio in Italia, Reggio Emilia, 6-7 giugno 1984, Modena, 8-9 giugno 1984*, Bologna 1986, pp. 227-240.

esempio gli studi dedicati alle relazioni familiari e sociali e al gusto e alla moda dell'epoca).⁽²²⁾

Partendo dall'esame dei carteggi dell'Archivio di Francesco di Marco Datini (1335-1410), Matteo Moro traccia un quadro delle reti e delle rotte commerciali piemontesi utilizzate tra il XIV e il XV secolo dal noto mercante pratese, dai suoi *partners* d'affari e da alcuni operatori economici che interagirono con i medesimi. Vengono in particolare descritte le località che fungevano da mercati di approvvigionamento delle materie prime e di collocamento dei prodotti finiti o da punti di transito e di smistamento delle diverse spedizioni, le merci trattate, la marchiatura degli imballaggi, la necessità per il mercante di tutelarsi dai rischi connessi al trasporto di beni e materie prime e di procurarsi la moneta corrente sulle piazze locali, le modalità e tempistiche di consegna della corrispondenza e, *last but not least*, sotto il profilo sociale, le aspettative, le speranze e le preoccupazioni manifestate all'interno di quest'ultima dai mittenti, che erano talvolta legati ai destinatari da un sincero sentimento di amicizia.

Nel filone del viaggio motivato da ragioni economiche si colloca anche il saggio di Ezio Claudio Pia, che si propone di analizzare il fenomeno delle migrazioni, fra XIII e XVII secolo, di alcuni gruppi di intraprendenti operatori economici "lombardi", provenienti soprattutto da Asti e da Chieri, verso i maggiori centri mercantili, portuali e fieristici europei, e il conseguente sviluppo, da parte dei medesimi, di una capillare e fiorente rete di attività commerciali e finanziarie, destinata a conoscere alterne fortune: l'accumulo di ricchezze, la concessione di ingenti prestiti di denaro a privati, a istituzioni e ad alcuni sovrani europei e il loro coinvolgimento diretto nella vita politica ostacolarono in talune circostanze l'integrazione dei cosiddetti "lombardi" che, specialmente nei primi decenni del Seicento, divennero oggetto di gelosie e di vere e proprie pratiche xenofobe, che si manifestarono in reiterate accuse di usura e di richieste di espulsione.

Va da ultimo rilevato che lo sviluppo di applicazioni digitali sempre più sofisticate ha nel frattempo fornito ai ricercatori strumenti innovativi per

(22) Si veda l'ampio spettro di indagini coperto dai saggi inclusi nel volume *Francesco di Marco Datini. L'uomo il mercante*, a cura di G. Nigro, Firenze University Press, Firenze 2010.

lo studio delle esperienze di viaggio. Ne è un esempio, restando nell'ambito della medievistica, il progetto di ricerca PRIN 2017 *LOC-GLOB. The local connectivity in an age of global intensification: infrastructural networks, production and trading areas in late-medieval Italy (1280-1500)*, che, grazie alla raccolta e all'analisi di dati desumibili da una pluralità di fonti scritte (daziari, registri di dogana, contabilità, ecc.) e all'utilizzo di *tools* informatici e della tecnologia GIS, permette di ricostruire la rete economica dell'Italia del tardo Medioevo e, in particolare, le rotte commerciali terrestri e marittime attraverso le quali le merci venivano smistate dai grandi mercati (Milano, Genova, Firenze, Venezia) verso i centri di distribuzione locale e dai mercati di approvvigionamento delle materie prime verso le città mercantili, e di analizzare in questo modo la filiera nel suo complesso, con i suoi costi e le eventuali forme di controllo pubblico e signorile della stessa rete viaria e delle infrastrutture e strutture ricettive a essa connesse (strade,⁽²³⁾ ponti, porti, ospizi, taverne⁽²⁴⁾ e annesse stazioni di posta, fondaci e magazzini di stoccaggio, ecc.).

2.

Anche per quel che riguarda il periodo successivo, e più in generale, la storiografia ha consolidato l'attenzione ad aspetti analoghi: alla dimensione materiale del viaggio ad esempio – le condizioni dell'ospitalità, gli aspetti pratici legati ai trasporti, la materialità delle strade –, a partire da quegli studi che già negli anni Settanta del secolo scorso hanno rinnovato l'interesse sul tema.⁽²⁵⁾ Negli anni più recenti hanno suscitato poi una attenzione

(23) Il tema della strade è stato affrontato dalla storiografia medievistica europea con tempistiche alquanto disomogenee, come si rileva in WIDDER, *op. cit.*, pp. 165-166.

(24) Sulle diverse forme di ospitalità e sulle connesse prospettive di ricerca storiografica, si veda, per il periodo medievale, specialmente H.C. PEYER, *Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter*, Hahnsche Buchhandlung, Hannover 1987, trad. it. *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Laterza, Roma-Bari 1990.

(25) A. MAĆZAK, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*, Editori Laterza, Roma-Bari 2002 (ed. or. 1978).

sempre crescente le forme di organizzazione istituzionale, e, in particolare proprio per i secoli dell'età moderna, è stato messo in evidenza l'affinamento delle forme di controllo da parte delle istituzioni pubbliche nei confronti della mobilità (dalla sanità alla polizia, e dunque ai passaporti e all'identificazione).⁽²⁶⁾ Le strade come spazio di azione istituzionale e giurisdizionale, così come gli attori che le animano, sono diventate oggetto di attenzione sia di una storiografia dedicata all'espansione della rete dei trasporti come specchio del rafforzamento del controllo del potere pubblico (lo stato infrastrutturale),⁽²⁷⁾ sia di una analisi incentrata sulla scala locale, che ha messo in luce la ricchezza di protagonisti e di proiezioni giurisdizionali (formali e informali) che interessano le strade di età moderna, spesso in maniera concorrente e conflittuale, e che hanno a che fare con le forme di spostamento, la loro legittimazione (il contrabbando, le multe, le strade "proibite")⁽²⁸⁾ e anche la loro materialità – applicando in alcuni casi, con risultati di evidente interesse, l'uso di tecnologie digitali.⁽²⁹⁾

E a proposito di materialità e di commerci, poiché a viaggiare non sono stati ovviamente solo gli uomini, ma con loro anche gli oggetti (le merci, e non solo), la storiografia ha posto al centro dell'attenzione le stesse fonti materiali (nelle collezioni e nei musei; nei siti archeologici) come chiave

(26) La letteratura, anche solo rimanendo al caso italiano, è oramai fittissima. Si cita solo come esempio *Movimenti e confini. Spazi mobili nell'Italia preunitaria*, a cura di L. Di Fiore e M. Meriggi, Viella, Roma 2013.

(27) J. GULDI, *Roads to Power. Britain invents the Infrastructure State*, Harvard University Press, Cambridge (MA) and London 2012.

(28) M. BATTISTONI, *Franchigie. Dazi, transiti e territori negli stati sabaudi del secolo XVIII*, Edizioni Dell'Orso, Alessandria 2009; L. SCHOLZ, *Borders and Freedom of Movement in the Holy Roman Empire*, Oxford University Press, Oxford 2020; *Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nella società di Antico Regime*, a cura di A. Torre, Franco Angeli, Milano 2007; *Strade in età moderna*, a cura di V. Tigrino e A. Torre, fascicolo monografico, «Quaderni storici», 158, 2018.

(29) In *Strade in età moderna*, si veda ad es. il saggio di M. Gribaudi, *La carta di Cassini: strade e paesaggi francesi del XVIII secolo*, pp. 475-506, in cui si restituiscono i risultati di un progetto di "vettorializzazione collaborativa" per identificare e ricostruire l'evoluzione della rete stradale.

per rileggere la storia dei viaggi, e addirittura la storia del dislocamento/movimento – anche su ampia scala – dei materiali che costituiscono il paesaggio (*landscape*).⁽³⁰⁾

Anche ragionando sul rapporto con lo spostamento di particolari oggetti (quelli con specifico valore culturale) la storiografia sul viaggio e sulle esplorazioni si è confrontata poi con temi che riguardano il modo in cui la cultura occidentale ha costruito nel tempo il suo rapporto con l’“altro”.

Non stupisce dunque che il rapporto con culture extraeuropee sia al centro dell’attenzione di due saggi di questo volume, che a partire da un tema classico della storiografia cui si è già fatto cenno, quello del viaggio diplomatico, rimandano al più generale rapporto tra esperienze di mobilità e relazioni interculturali.

Nel saggio di Federica Fiorini, grazie all’analisi di un passo della *Legatio Babylonica* di Pietro Martire d’Anghiera, data alle stampe nel 1511, si descrive il viaggio diplomatico compiuto in Egitto dal suo autore agli inizi del XVI secolo presso il sultano mamelucco Qansuh al Gawri, come ambasciatore per conto dei sovrani cattolici Isabella di Castiglia e Ferdinando d’Aragona. Si tratta di una esperienza di viaggio che aspira a diventare uno strumento di conoscenza e di confronto con una cultura “altra”, tramite la quale l’ambasciatore mira a raccogliere informazioni il più possibile dirette, contrapponendo la sua pratica dei luoghi alla conoscenza mediata dai modelli letterari, ma che inevitabilmente deve confrontarsi con gli stereotipi occidentali rispetto alla società mamelucca.

Anche il saggio di Alice Boeri ha a che fare con il rapporto tra esperienza del viaggio e costruzione di stereotipi, in questo caso quelli nei confronti della cultura cinese. In particolare vengono presi in esame due resoconti usciti a stampa in seguito alla prima missione diplomatica inglese in Cina, nell’ultimo decennio del Settecento: uno, immediatamente successivo, che con una prospettiva personale e diretta sembra voler soprattutto soddisfare la curiosità dei lettori rispetto a un mondo lontano ed “esotico”; un altro, posteriore di una decina di anni alla fallimentare ambasciata, che con tutta evidenza mira invece a consolidare il giudizio di inferiorità e arretratezza

(30) J. HUTTON, *Reciprocal Landscapes. Stories of Material Movements*, Routledge, London and New York 2019.