

B. — LORENZO FERRER MALDONADO E IL PASSAGGIO N.-O.

per il prof. GIUSEPPE PENNESI (1).

« Esaminando i manoscritti della Biblioteca, e particolarmente quelli riguardanti le scienze naturali, per pubblicarne, secondo le sapienti intenzioni del fondatore Cardinale Federico Borromeo, quanto vi si sarebbe trovato di nuovo e d'istruttivo, la mia attenzione si fermò su di un breve libro, scritto in lingua spagnuola, sotto il titolo: *Relazione della scoperta dello Stretto di Anian, fatta dal capitano Lorenzo Ferrer Maldonado* — verso la fine del XVI secolo, nella quale trattasi della sua navigazione dall'Oceano Atlantico al Pacifico per il N.-O., attraverso il Mar Glaciale. »

Con queste parole comincia la prefazione che Carlo Amoretti, il dotto bibliotecario dell'Ambrosiana di Milano, pone innanzi alla traduzione e ai commenti della citata relazione, nella speranza di procurarle la favorevole accoglienza che gli studiosi avevano già fatta al « Viaggio di Pigafetta » rinvenuto nella stessa Biblioteca, e da lui commentato e pubblicato con sollecita cura (2).

Tuttavia egli stesso confessa di avere « a prima vista sospettato come questa relazione non fosse che un racconto fatto a piacere, simile a tanti altri venuti in luce nel medesimo secolo e nei successivi per divertire i curiosi ». « Avendolo però letto attentamente — soggiunge subito dopo — e riconosciutene i caratteri dell'autenticità e della veracità, io ho determinato di tradurlo e di aggiungervi, oltrechè parecchie note, un *Discorso* con degli schiarimenti e delle prove intorno alla veracità della relazione » (3).

Esaminiamo dunque anche noi questa relazione, che Lorenzo Ferrer Maldonado, nel 1588, indirizzava al Consiglio spagnuolo per le Indie per convincerlo della necessità di non doversi abbandonare la ricerca del Passaggio N.-O., e vediamo quali e quanti ne siano questi caratteri di vera-

(1) Vedi BOLLETTINO del luglio a. c., pag. 501.

(2) *Primo viaggio intorno al globo*, ecc., in 4^o — V. nella *Rivista Romana di scienze e lettere*, anno 1878, il mio articolo intitolato: « Antonio Pigafetta e il primo viaggio intorno al Globo. »

(3) *Voyage de la Mer Atlantique à l'Océan Pacifique par le N.-O. dans la Mer Glaciale par le capitaine Laurent Ferrer Maldonado l'an MDLXXXVIII, traduit d'un manuscrit espagnol et suivi d'un discours qui en démontre l'authenticité et la véracité par Charles Amoretti, chevalier de l'ordre de la Couronne de Fer, membre de l'Institut Royal, etc., un de XL de la Société Italienne des Sciences, des Académies de Turin, etc., etc. Plaisance. De l'Imprimerie del Maino, MDCCCXII.*

Esiste anche una traduzione italiana fatta dallo stesso Amoretti e pubblicata a Milano, ma noi abbiamo preferito la traduzione francese perchè posteriore.

cità, pur consentendo in tutto e per tutto intorno a ciò che l'Amoretti afferma relativamente all'autenticità.

— Si parte dalla Spagna, per esempio da Lisbona (1), e mettendo la prua a N.-O. (così dice la relazione), dopo un cammino di 450 leghe, si perverrà al 60° di latitudine boreale presso all'Isola di Frislanda (2). Riconosciuta quest'isola, deveasi volgere direttamente all'O., tenendosi sempre sul 60° per 130 leghe di cammino fino alla Terra del Labrador e precisamente fino al punto ove si apre lo stretto di questo nome (3). Qui si presentano due canali: l'uno, formato da alcune isole, corre a N.-E. e sbocca nuovamente nel Mar di Frislanda; l'altro si dirige al N.-O., ed è quello che bisogna seguire per 80 leghe sino al 64° parallelo o poco meno.

Di là lo stretto volge a tramontana, cosicchè bisogna navigare in questa direzione per 120 leghe sino al 72°, ove il canale piega nuovamente al N.-O. e permette nello spazio di 60 leghe di toccare pressochè il 75° parallelo (4). Indi si comincia a discendere verso più basse latitudini, dovendosi far rotta ad O. $\frac{1}{4}$ S.-O. per 350 leghe e raggiungere così il 70°, ovè si drizza ad O.-S.-O. per altre 440 leghe, percorse le quali, si perviene allo Stretto di Anian (5), che trovasi sotto la latitudine di 60°.

« Per tal modo, scrive il Maldonado, si eseguirà la navigazione medesima, che io ho fatto, almeno dalla Frislanda sino a questo punto Sono poi d'avviso che, quando si è usciti dallo Stretto del Labrador, la via più sicura è di mantenersi vicini alla controcosta della Nuova Spagna (6).

« Facendo dei calcoli intorno alla navigazione da me compiuta, sembra che dalla Spagna alla Frislanda sianvi 450 leghe; di qui al Labrador 180; dal Labrador sino al punto donde s'esce dallo stretto, 280: totale 920

(1) Lisbona e tutto il Portogallo erano allora sotto la dominazione spagnola.

(2) Maldonado dice che quest'isola è molto grande, ma non quanto l'Islanda e aggiunge che anticamente era denominata *Thyle*, mentre molti ravvisano l'antica *Thule* appunto nell'Islanda. Non mancano nemmeno quelli che vogliono ritrovarla in una parte della Scandinavia. Buache, che sostiene la Frislanda essere nelle *Færøe*, crede riconoscere *Thule* in *Diuto*, la piccola isola più settentrionale della carta degli Zeni.

(3) Secondo l'autore l'imboccatura dello Stretto del Labrador « a 30 lieues de largeur, et la terre du côté du Labrador, c'est-à-dire à gauche, est basse; mais de l'autre côté elle présente de montagnes fort hautes. »

(4) È a questo punto che termina, secondo il Maldonado, lo Stretto del Labrador « qui commence à 60° e finit à 75°; sa longueur étant de 240 lieues, et formant trois coudes ou bras de mer assez longs, dont le premier et le dernier ont la direction de S.-E. à N.-O., et celui du milieu du S. au N.. La largeur, dans les endroits, où il paraît le plus étroit, est de 20 lieues. On y trouve plusieurs ports, des cales et des baies qui peuvent au besoin être bien utiles. Jusqu'au 73° il y a des habitants puisque nous vîmes quelques fois des hommes sur ses côtes. » (V. la traduzione francese dell'Amoretti, pag. 5.)

● (5) Così Maldonado chiama lo Stretto di Bering. Noi dovremo ritornare su questa denominazione.

(6) Cioè della parte settentrionale dell'America.

leghe. Aggiungendovene altre 790, che bisogna percorrere dall'apertura settentrionale del canale sino allo Stretto di Anian, avremo la somma di 1710 leghe; chè tanta è la distanza dalla Spagna allo Stretto di Anian. »

Questo è in succinto quanto leggesi nella relazione pubblicata dall'Amoretti, e che noi ci siamo proposti di esaminare allo scopo di verificare quale fiducia essa meriti. E certo, a voler essere imparziali, dobbiamo innanzi tutto confessare coscienziosamente come la nostra impressione, al primo esame che ne abbiamo fatto, è stata diametralmente opposta a quella che il Bibliotecario ambrosiano dichiara di averne ricevuta. Infatti, mentre questi « a prima vista » fu preso da quella diffidenza, che poi un attento studio gli fece reputare ingiusta, noi invece fummo condotti allo estremo confine dell'incredulità quando parte a parte ci facemmo a controllare le principali asserzioni che da principio non ci sembrarono affatto insostenibili.

E valga il vero: ove si voglia fondare il proprio ragionamento sul solo itinerario che abbiamo brevemente riassunto, e giudicando altresì con una certa larghezza e con quella indulgenza cui giustizia reclama per alcuni errori e le molte inesattezze inevitabili a cagione degli insufficienti mezzi dei quali poteva disporre l'arte nautica nel sedicesimo secolo, basta gittare semplicemente uno sguardo su di una carta delle regioni artiche per persuadersi che il viaggio del Maldonado è abbastanza conforme a verità per non doverlo ritenere frutto d'immaginazione soltanto. Onde, a nostro avviso, mal s'apporrebbe chiunque volesse sostenere che tutto in esso debba essere fantasia, e come non vi si possa rinvenire asserzione alcuna che abbia fondamento in una qualunque prova di fatto.

Se non che, scorrendo attentamente la relazione, ci è occorso d'incontrarci qua e colà in certe altre asserzioni e in alquanti errori di una gravità tale da doverne concludere che essa è un ingegnoso intreccio di immaginazione e di realtà, di speranze e di desiderî, di studio e di facile credulità, una di quelle imposture insomma, sia pure perfezionata, che lo stesso Amoretti qualifica « contes faits à plaisir », come ve ne furono tanti a quei tempi e ne' successivi, sia per divertire i curiosi, sia per guadagnare una fama a buon mercato, sia fors'anco per sollecitare più efficacemente i mezzi necessari a intraprendere una nuova spedizione.

Come poi al Maldonado fosse possibile di scrivere, mantenendo un certo colore di verità a molte delle cose da lui esposte, ce lo dice il suo connazionale Nicolao Antonio, che nella *Bibliotheca Hispana* (1) asserisce: « Lorenzo Ferrer Maldonado, avendo intrapreso la carriera della milizia, si occupò di studî che erano propri di un militare e ben meritò dall'arte

(1) Pars II, vol. II, pag. 3.

nautica e dalla geografia. Egli compose un libro intitolato: *Imagen del Mundo sobre la Esfera, Cosmografia, Geografia y Arte de navegar*, ecc.. » Ora, a tracciare certe linee così all'ingrosso, e magari un itinerario, per quel tanto sospirato Passaggio di N.-O., non doveva essere troppo difficile per chi appunto la pretendeva a cosmografo, a geografo, a navigatore, e forse era tutte queste cose insieme. Non doveva essere difficile, perchè a quel tempo molto si era già scritto, molto si ragionava e più si andava fantasticando circa le plaghe poste a settentrione dell'America.

Già quasi un secolo prima, Caboto aveva osservato, nella relazione al Legato del Pontefice per la Spagna, che « per ragione della sfera, si comprende come facendo vela pel N.-O. si debba giungere con una via più breve nell'India » (1), e sarebbe senza dubbio superfluo il voler qui citare tutti i viaggi, tutti i tentativi, tutti gli sforzi per cui, anche nella prima metà del secolo XVI, si era venuto mano mano conoscendo la parte più orientale delle coste nord-americane, sia del continente, sia di alcune isole; onde non mancarono nemmeno cosmografi e geografi che o nei loro scritti o nelle loro mappe le registrarono più o meno inesattamente (2). Non sarà però affatto inopportuno il ricordare qui quel sir Humphrey Gibert, protettore di Frobisher, il quale pubblicò una memoria per dimostrare la possibilità di giungere al Catai e alle Indie Orientali pel N.-O.; come pure quel « Master » Richard Willis, che scrisse un' analoga dissertazione (3), fondandosi appunto sulle scoperte già fatte e sulle credenze più o meno erronee di cui si hanno segni tanto manifesti anche nel Maldonado (4).

Non ci mancherà certo l'occasione di tornare su questo argomento, per cui è facile dimostrare che il presunto navigatore spagnolo, lungi dal lavorare sempre di fantasia, dovette comodamente sfruttare le notizie positive raccolte da altri. E quanto alla sua credulità, comune d'altronde alla più parte dei suoi contemporanei, non possiamo trattenerci dal riportare le stesse osservazioni del professore Dalla Vedova (5), il quale così scrive in proposito: « Le coste settentrionali d'Europa erano allora molto mal note, e quelle dell'Asia e dell'America erano ignorate del tutto. Ma tale

(1) V. Ramusio e Hakluyt.

(2) Nel mappamondo aggiunto da Hakluyt ai viaggi di Frobisher si scorge, ad esempio, che al N. dell'America, tra questa e una *Terra Septentrionalis*, la quale a un dipresso comincia al circolo polare, si stende un *Frobushers Straighies* (Stretto di Frobisher) dall'Asia all'*Oceanus Occidentalis* (Atlantico). All'ingresso e dentro di esso sono segnate alla stessa lat. dell'Islanda parecchie isole colla scritta « *meta incognita* », cosicchè la costa del continente è disegnata molto più in basso di quanto le compete.

(3) V. Hellwald. *Al Polo N.*: trad. franc., pag. 259.

(4) Nel 1595 il geografo olandese Pietro Plancio propose addirittura di filar dritto attraverso il Polo settentrionale per riuscire, nell'emisfero opposto, all'estremità orientale dell'Asia, e ciò per evitare i ghiacci che, accumulati vicino alle terre, non dovevano rinvenirsi nell'aperto mare!

(5) Vedi la sua bella prefazione al volume intitolato: *In mezzo ai ghiacci - Viaggi celebri al Polo Nord*, ecc., ecc., *narrati dai viaggiatori stessi*. Milano, Treves, 1880.

ignoranza permetteva appunto di pensare che questi due continenti potessero forse stremarsi verso il N. in forme appuntite, non dissimili da quelle che s'andavano riconoscendo verso il S.; e che non si protendessero mai fino a quelle elevate latitudini, che in realtà si riconobbero in tempi molto posteriori. Tale supposizione pareva essere giustificata anche da una certa legge di simmetria geografica, a cui allora prestavasi ancor fede; nè mancava in taluni la presunzione e la fede che il Creatore nel configurare le terre avesse ben voluto provvedere un poco anche alle comodità dei commerci europei. »

Del resto, che il Maldonado si compiacesse qualche volta della sua fertilità inventiva, ce lo mostra anche questo ch'egli, secondo conferma Antonio di Leon nella sua *Bibliotheca indica*, si indirizzò anche una seconda volta al Consiglio per gli affari delle Indie, dando a sperare che avrebbe inventato una bussola, o un ago calamitato, il quale non sarebbe stato soggetto alle variazioni ordinarie; e che avrebbe inoltre scoperto un metodo per determinare col mezzo di certe misure e osservazioni i gradi di longitudine nella navigazione. « Le résultat (dice il citato Nicolao Antonio nella traduzione che ne fa l'Amoretti) ne repondit point aux peines qu'on s'est données, ni aux dépenses qu'on a faites »; e a noi, che reputiamo di non averci a trattenere intorno a siffatta questione, non resta che passare senz'altro ad esaminare per quali ragioni non si può aggiustar fede al viaggio del Maldonado, che il Bibliotecario milanese con un grande spreco di erudizione sostiene non essere nè supposto, nè favoloso.

Egli stesso però si ferma innanzi a questa prima e capitale obbiezione, che naturalmente vien fatta da chiunque rifletta anche per poco all'indole del viaggio in questione: tutte le nazioni marittime hanno cercato in ogni tempo il passaggio dall'Oceano Atlantico al Pacifico per il N., senza che alcuna sia mai potuta riuscire nell'intento, malgrado i grandi vantaggi che questa via sembra offrire

« Per rispondere a questa obbiezione, egli dice, io osserverò in primo luogo che non è ben dimostrato vi sia un vantaggio a navigare per il N. anzichè per il S., allo scopo di condursi da un mare all'altro. Le Gentil (1) ha provato invece il contrario mostrando che, a cagione dei venti, della oscurità, dei ghiacci, coloro i quali navigano pel settentrione sono costretti a ricoverarsi per più mesi nei porti e nelle baje; cosa che non avviene a quei che navigano verso il polo antartico, e che per conseguenza, secondo il medesimo autore, compiono in minor tempo il loro cammino, quantunque abbiano a percorrere una via più lunga. »

Ma, obietteremo noi di rimando, questa asserzione di Le Gentil è

1) V. Memorie dell'Accademia reale delle scienze per l'anno 1772.

appunto quella che par messa apposta in campo per iscuotere qualunque fiducia, non diciamo nella probabilità, ma persino nella possibilità del viaggio che si vuol sostenere ad ogni costo. Perchè dal momento che i venti, le nebbie, l'oscurità, i ghiacci e tanti altri paventati impedimenti avvertiti dalla teoria e pur troppo constatati anche dalla esperienza di mille e mille ardimentosi, non offrono (limitiamoci ad usare la sua stessa frase) vantaggio alcuno sulla via del S.-O., come mai il Maldonado può scrivere che per esperienza propria egli può dimostrare tutti i vantaggi che negano e Le Gentil e chiunque altro al presente abbia la più meschina cultura geografica? Ma se avesse davvero percorsa la via del N.-O., avrebbe egli stesso dovuto riconoscere che quella non poteva essere una via commerciale, e non avrebbe per necessaria conseguenza potuto avere il coraggio di presentare un progetto per ritentarla allo scopo di provare quali e quanti erano questi vantaggi cui rifiutano di prestar fede gli stessi suoi apologisti. Se avesse compiuto il viaggio, lungi dallo scrivere che ormai era inutile per la Spagna la via del S.-O., egli avrebbe piuttosto dovuto dichiarare e dimostrare, come più tardi fecero e Mac Clure e Nordenskjöld, i quali percorsero davvero la rotta del N.-O. e del N.-E., che non era in mezzo ai venti, alle nebbie, all'oscurità, ai ghiacci; che non era fra gli orrori della zona polare, insomma, dove la Spagna poteva trovare una nuova fortuna.

Ecco invece che cosa contiene quella parte della relazione la quale tratta dei vantaggi che verrebbero alla navigazione dal ritentare semplicemente la prova compiuta da lui:

« Questa via (oltre ad abbreviare il cammino) offre ancora un beneficio più grande; perchè, una volta imbarcati, si può andare (direttamente) dalla Spagna alle Filippine; il che non si ottiene punto colla rotta seguita presentemente, abbisognando scendere alla Nuova Spagna (1) e percorrere centocinquanta leghe; onde avviene che la più parte degli uomini, inviati a guarnigione e custodia delle colonie, vi si arrestano sia per aver troppo sofferto lungo il viaggio, sia perchè sedotti dalle delizie di quella regione.

« Sua Maestà avrà anche un altro profitto considerevolissimo facendovene per mare tutti gli aromi delle Isole Molucche, di tutto questo arcipelago meridionale e di altri luoghi; e per mezzo di questo stretto (2) si renderà padrone di tutte le spezierie. Ponendole poi nei magazzini di Siviglia, potrà ricavarne un profitto di cinque milioni annui, essendo costrette le altre nazioni di venire in Ispagna per acquistarle, e di portare

(1) Abbiamo già avvertito come con questa denominazione debbasi intendere l'America Settentrionale, che si disse anche *Colombia*; mentre col semplice nome di America si designò soltanto la Meridionale.

(2) Lo Stretto di Anian o di Bering.

in cambio abbondantemente tutto quanto è necessario a questi paesi; e si cesserà allora di lasciare uscire tutto l'argento che ciascun anno si ricava dalle Indie, onde avviene che il Reame ne è sempre in grave difetto.

« Aggiungete a ciò che, se si naviga per quello Stretto, si va a sventare tutto il traffico e il commercio che la Cina fa colle Indie (1); e questo commercio passerà alla Spagna e si stenderà anche alle Filippine e alle altre contrade di questa parte della terra. In effetti il traffico della Cina colle Indie è nocevolissimo alla Spagna, di modo che questa non fa più tutto quel traffico che altra volta vi faceva; e la prova ne è che Sua Maestà, per questa ragione, va presentemente restringendo il commercio che la Cina e le Filippine esercitano colle Indie; onde è impossibile di sostenersi in queste regioni, come si dovrebbe, per resistere ai nemici che sono numerosi; e per conseguenza la popolazione deve diminuire Al contrario, per mezzo della navigazione e della rotta da me proposta, queste popolazioni aumenteranno in ricchezza e in numero e si condurranno ad esse per questo cammino delle flotte così grandi come quelle che vanno alle Indie

« È anche necessario inviare della truppa per difendere quei paesi, e questo potrà farsi facilissimamente colla navigazione progettata

« Se piace a Dio che la spedizione suddetta possa aver luogo, si aprirà una nuova porta per la conversione degli Idolatri, di cui queste regioni sono popolate; e se questo vantaggio non è il maggiore di tutti, non è nemmeno il più piccolo. »

Il Maldonado scrive come potrebbe continuare l'enumerazione di parecchi altri benefici che si ricaverebbero dalla progettata esplorazione; ma poi dichiara che il più essenziale è di evitare e di prevenire il danno immenso che alla Spagna verrebbe, se non s'impossessasse e non si fortificasse nello Stretto di Anian. « Perchè, egli esclama, dal momento che questo stretto esiste, ed io medesimo l'ho veduto, noi avremmo un danno incalcolabile se fosse scoperto e fortificato dai nostri nemici, che si affannano per trovarlo Ove questi se ne impossessassero potrebbero più agevolmente di noi inviarvi un'armata su una flotta di trenta navigli, colla quale s'impadronirebbero di tutti i porti della Nuova Spagna e del Perù, ove, annunziando pubblicamente agl'Indiani che debbono essere rendenti dal servaggio e che avranno una piena libertà di coscienza, potrebbe capitare che molti, anzi tutti, si unissero ad essi. »

Abbiamo voluto riportare alquanto per esteso questa parte della relazione per dimostrare quanta diversità corra fra le asserzioni in essa contenute e i fatti che una lunga sequela di ricerche ha posto in sodo, e

(1) Intendasi coll'America.

che a' nostri giorni nessuno certamente ignora, circa le insormontabili difficoltà, le quali per quasi quattro secoli fecero disperare del successo anche i più pertinaci di coloro che le sfidarono, mentre il presunto navigatore spagnolo non dubita di poter concludere, che facendo attenzione alle istruzioni da lui date, « qualunque buon marinajo sarà in grado di seguire la stessa rotta ch'egli ha percorsa. »

Ma, soggiunge l'Amoretti — che sotto un certo punto di vista è scusabile, perchè al suo tempo non era ancora incominciata la serie delle numerosissime e più recenti odissee polari — ma quando anche vi accordassi che questo viaggio non si è più fatto, ne potreste forse concludere che non sia stato fatto giammai, e che sia di una esecuzione impossibile?

Al qual proposito egli non dubita di potersi trincerare per poco anche dietro il dubbio che i ghiacci, le terre trasportate dai fiumi o qualunque altro avvenimento abbiano potuto chiudere de' canali già aperti. E a provare queste ipotetiche trasformazioni, naturalmente ricorre alla opinione che il freddo vada crescendo di anno in anno nella regione settentrionale: così come, anche senza riferirsi alla teoria di Buffon, o alle osservazioni storiche del Bally, o geologiche del La Métherie, dimostrano le relazioni dei viaggiatori. Infatti, egli continua, i Normanni nel secolo XI poterono denominare *Vinland* (Terra del vino) il Labrador; la Groenlandia, secondo la comune opinione, si meritò un giorno la qualificazione di *Terra Verde*, ed ora è quasi da per tutto isterilita dal ghiaccio. Lo stesso Hearne, che nel 1770 visitò per terra la parte boreale dell'America, dalla Baja d'Hudson al Fiume della Miniera di rame, sulla fede degli indigeni, che lo accompagnavano, riportò che il ghiaccio si va estendendo verso mezzogiorno, e Müller nella *Storia Generale de' Viaggi*, e Kant nella sua *Geografia fisica* ricordano mari che, già liberi, non furono in seguito più navigabili. È dimostrato altresì che le profondità del mare sono variabili, sia perchè la quantità di acqua è diminuita, secondo opinione di Celsius; sia perchè, secondo crede Kant, le terre trasportate dai fiumi hanno sollevato il fondo del mare stesso. Dunque, ripete l'Amoretti, anche concedendovi che non si possa più navigare oggigiorno colla guida del Maldonado, voi non avete il diritto di negare che altra volta la navigazione sia stata fatta.

Qui, lo si scopre di leggieri, l'erudito commentatore esce, come suol dirsi, di carreggiata. Perchè non basta asserire ciò che Celsius e Kant, a torto o a ragione, hanno sostenuto riguardo al sollevamento del letto di mari che non sono precisamente quelli al settentrione dell'America, e per conseguenza i percorsi dal navigatore spagnolo; perchè la logica più elementare insegna di non dover derivare ipotesi da ipotesi, specialmente nell

campo della geografia, dove le congetture meglio accertate spesso e presto vengono smentite dai fatti.

Quanto poi alla cedenza nella singolarissima trasformazione del clima groenlandese, forse non sarà qui fuor di proposito il ricordare come in questi ultimi tempi non sono mancati degli scrittori i quali hanno sostenuto essere essa non altro che un errore accreditato.

Il Dussieux (1), per esempio, sostiene, fra gli altri, assai giudiziosamente, che se si vuol provare questa trasformazione fondandosi sulla troppo decantata floridezza dell'antica Colonia Scandinava, non si sceglie una solida base al proprio ragionamento, giacchè i Danesi abitavano soltanto i luoghi pescosi della costa groenlandese. L'interno della regione, ripieno di montagne e di vallate coperte di nevi e di ghiaccio, non era meglio accessibile di quello che lo sia a' nostri giorni. Difatti avverte l'autorevole geografo francese che il numero dei coloni era poco considerevole, salendo esso appena a un terzo del numero che si riscontra in una grande parrocchia della Norvegia; e che, se loro fu dato un vescovo, la nomina di questo, lungi dal farci pensare a una popolazione relativamente considerevole, si deve soltanto ascrivere alla lontananza della colonia dalla madre patria.

La colonia stessa poi era divisa in due cantoni; l'uno occidentale avente quattro chiese, l'altro orientale, dove si trovavano le due città, o meglio le due borgate. Di qui l'errore geografico, per cui si è creduto il cantone orientale dell'antica Groenlandia occupasse la costa opposta alla Islanda; onde il Torfœus ed altri applicarono a questa parte ancora sconosciuta le descrizioni dell'*Austurbugd* o del Groenland orientale, segnando golfi e promontori affatto ipotetici.

Questa specie di geografia sistematica è stata però distrutta dall'Eggers (2), il quale, colla scorta de' primi navigatori, è riuscito a provare luminosamente come questi, partendo dall'Islanda per condursi alla colonia, governavano al S.-O., evitavano una sponda circondata dal ghiaccio e già riconosciuta da un certo Gunnbjörn (3), doppiavano la Punta di *Hvarf* e finalmenteolgevano a N.-O. per giungere al luogo designato. Se poi partivano da Bergen in Norvegia per andare a questa Punta di *Hvarf*,

(1) V. *Les Grand Faits dell'Histoire de la Géographie*, ecc., ecc..

(2) V. *Sulla vera posizione dell'antica Groenlandia orientale*, nelle Mem. della Soc. econom. di Copenhagen, IV, 239-320.

(3) Questo Gunnbjörn, figlio di Ulfr Kråka, spinto verso l'O. dell'Islanda, scoprì un gruppo d'isole che da lui si disse *Gunnbjarnarsker* (Arcipelago di Gunnbjörn): egli vide inoltre una terra molto più estesa che non può essere se non la Groenlandia. Si suole assegnare a questa scoperta la data dell'870 o 877; ma, secondo l'opinione ben fondata di Corrado Maurer, bisogna riportarla al principio del decimo secolo. (V. in proposito HELLMWALD — *Al Polo Nord* — trad. franc. pag. 128; e l'opera di CRISTIANO-RAFN, *Antiquitates Americanae*, 1845, pagg. 4, 421, 423 e 463.)

navigavano diritto a ponente, si tenevano in vista delle Shetland e delle Faeroe ed osservavano degli uccelli provenienti dall'Islanda. Ora, se si considerano queste due rotte su di una mappa geografica, non si può non rimaner persuasi come la Punta *Hvarf* sia quella stessa che oggi è conosciuta col nome di Farwell; e conseguentemente l'antica Groenlandia orientale non sarebbe che la porzione più orientale e più bassa della costa dell'O.. Infatti è là solo che durante il mese di giugno una bella verzura, alcuni boschetti di betulle e il profumo de' fiori giustificano anche oggi il nome di *Terra verde*, con cui gl'Islandesi designarono primamente questa regione. Più in su i ghiacci, accumulati pel doppio effetto della corrente polare e del *Gulfstream*, han dovuto in ogni tempo respingere anche i pirati più audaci. Le rovine delle antiche borgate, finalmente, e delle molteplici chiese costrutte dai Normanni, le quali sono state rinvenute lungo la costa S.-O., mettono il suggello a questa spiegazione, indicando chiaramente il luogo ove risiedevano le colonie scandinave.

Abbiamo riportato queste considerazioni del Dussieux anche perchè esse hanno ricevuto una splendida conferma dall'ultimo viaggio del Nordenskjöld, come giustamente osserva il visconte de Bizemont (1), che così conclude in proposito:

« Il dotto professore era convinto, come tanti altri, che l'antica colonia della Groenlandia doveva aver lasciato alcuni vestigi del suo passato splendore. Crèdeva inoltre che soltanto i contorni di quella vasta terra artica fossero impediti dai ghiacciai, ma che nell'interno si stendessero delle pianure e delle vallate sgombre di ghiaccio e perfettamente abitabili. Era là che, secondo lui, dovevano scoprirsi le rovine delle città scomparse. È noto invece che tutte le sue ricerche hanno approdato ad una completa disillusione, non avendo rinvenuto che un deserto caotico in cui l'uomo, ben lungi dal trovare di che sostentarsi, non si può avventurare se non a gran pena. Non è là, evidentemente, che han potuto prosperare le famose parrocchie del Groenland menzionate nella bolla del pontefice Nicolò V: non bisogna cercarle nemmeno sulla costa orientale, resa inaccessibile dai banchi di ghiaccio che vi son mantenuti tutto l'anno dalla corrente polare. L'esplorazione recente del Nordenskjöld prova dunque che gli stabilimenti degli antichi Normanni dovevano esser posti sulla costa occidentale e così è risoluto definitivamente uno dei più importanti problemi della geografia storica. »

Da quanto siamo venuti raccogliendo intorno a questa questione resta dunque dimostrato per lo meno che mal s'appongono coloro i quali ri-

(1) V. nell'*EXPLORATION* di Parigi, novembre 1883, l'articolo intitolato: *L'Antica Colonia Groenlandese*, dal quale abbiamo riportato anche quanto ne pensano l'EGGERS e il DUSSIEUX.

tengono sia avvenuto un troppo radicale cambiamento nelle condizioni climatologiche della Groenlandia, come anche di tutta la regione insulare nord-americana: e diciamo « troppo radicale », perchè, dato pure che un lento raffreddamento vi si possa constatare lungo il corso dei secoli, esso non può tuttavia essere tale da aver cagionato addirittura uno sconvolgimento quale dovrebbe essere quello invocato dall'Amoretti (1).

Del resto, pare che questi si ricreda completamente anch'esso in altro luogo della sua illustrazione, forse riflettendo che, se la supposta evoluzione climatica non erasi verificata dal tempo de' Normanni alla fine del secolo XVI, cioè a dire nel corso di quattro o cinque secoli, era troppo irragionevole pretendere fosse solo avvenuta subito dopo il viaggio del Maldonado. Onde immediatamente si domanda se è poi vero che i ghiacci e i bassifondi impediscano la navigazione del Mar Glaciale; e appoggiandosi a due memorie, che il Barrington (2) presentò alla Società Reale di Londra, tenta provare con dei fatti, raccolti (egli dice) dai giornali e dalle testimonianze di alcuni viaggiatori, come si possa nientemeno che navigare « sin quasi presso al polo boreale, per esempio sino all'89° di latitudine, ove nel 1786 venne fatto al Wiarth di scoprire alcune terre ed un vulcano in fiamme. » Dal che è agevole riconoscere come la buona fede del nostro commentatore non abbia proprio limiti, e come ci sia tanto da doverci persuadere che sotto un certo aspetto la sbrigliata fantasia di Giulio Verne ha avuto de' precursori invidiabili!

Nè giova citare altresì e un Phipps e Cook ed Ellis e Varenius; giacchè, se vuolsi davvero ricorrere a non sospette autorità, allora, senza neppur tener conto de' Caboto e di Cortereal, di Verazzani e di Cartier, che nel tentare la via del N.-O. forse oltrepassarono appena la prima linea de' ghiacci, a noi non resta che dimostrare colla scorta di documenti incontestabili quanto purtroppo si dovette riconoscere fin dalla seconda

(1) Non possiamo trattenerci dal riportare anche quanto scrisse il sommo Humboldt a proposito del decadimento della Colonia groenlandese:

« Gli stabilimenti sulla costa occidentale della Groenlandia (egli dice), che fino a mezzo il secolo XIV andarono lieti di prospera condizione, caddero poi per l'efficacia funesta del monopolio commerciale, per le invasioni degli Eschimali (Screlinghi), per la peste nera, la quale, secondo l'Hecker, spopolò il N. specialmente fra gli anni 1347 e 1351, e finalmente per l'impeto di una flotta ostile che non sappiamo donde sia venuta. Ai nostri giorni non si crede più al mito meteorologico di un improvviso mutamento di clima e della formazione di un banco di ghiacci che avrebbe totalmente disgiunte dalla metropoli le colonie fondate in Groenlandia. Dacchè queste colonie non si trovano se non nella parte temperata della costa O. di Groenlandia, non poteva certamente un vescovo di Skalholt nel 1540 vedere sulla costa orientale, oltre la diga di ghiacci « de' pastori che custodivano il gregge che pascolava ». L'ammonticchiarsi dei ghiacci sulla costa E. di Groenlandia che giace rimpetto all'Islanda è cagionato dalla conformazione del suolo, dalla prossimità di una catena di monti, che corre parallela alle spiagge e abbonda di ghiacciai, e dalla direzione della corrente marina. Questo stato di cose non appartiene soltanto al termine del secolo XIV o al principio del successivo, ecc., ecc., (V. *Cosmos*, vol. II, pag. 361.)

(2) *Philos. Transact. for year 1774.*

metà del sedicesimo secolo. Imperocchè, se anche dopo i primi tentativi seguiti da altrettanti insuccessi, in Inghilterra ed altrove non mancarono numerosi partigiani del Passaggio N.-O., bisogna tuttavia persuadersi che tale perseveranza fu semplicemente il risultato di speranze e di desiderî, o per lo meno di una di quelle credenze a base ipotetica che occorrono, direi quasi, ad ogni capitolo della storia della Geografia; seppure non si aggiungeva a mantenerne vivo il pensiero anche la falsa notizia di viaggi che certo, come quello del Maldonado, non furono mai compiuti, perchè forse non furono mai cominciati.

Chi infatti avrebbe il coraggio di non ascrivere a questa categoria il periplo di quell'Urdañeta che avendo accompagnato il grande quanto infelice Magellano nel paventato Mare del Sud, sarebbe nientemeno pervenuto in Alemagna dall'Oceano Pacifico per lo Stretto più tardi denominato da Bering e per il Mar Glaciale? (1). Eppure questa notizia indusse, a quanto pare, anche Martino Frobisher a ritentare nel 1576 la prova di navigare dall'Atlantico al Pacifico; però con una rotta più settentrionale di quella tenuta dal Caboto nel 1497 e 98. Ma per quanto abile marinajo egli fosse, per quanto zelo spiegasse nei tre viaggi intrapresi, riuscì solo a toccare il 63° 8' di latitudine; donde, circondato dal ghiaccio, sopraffatto dal rigore del clima, dovette retrocedere sconfortato innanzi agl'insormontabili impedimenti del settentrione (2), senza poter aggiungere alcuna importante scoperta e quelle compiute dal grande Italiano, che col suo zelo, colla maturità del senno, colla grande esperienza, siccome osserva l'autore delle *Scoperte Marittime e Continentali* (3), contribuì non poco ad eccitare e a dirigere quello spirito d'impresе marittime per cui l'Inghilterra si è innalzata al grado eminente che occupa nelle cose di mare.

Nè più fortunato fu il Davis che pochi anni dopo, e precisamente nel 1585, s'avventurò anch'esso nell'Oceano Boreale, e in tre prove successive, quantunque potesse raggiungere il 73° di latitudine, non riuscì tuttavia che ad esaminare la costa occidentale dello stretto, giustamente da lui denominato, fino al 67° parallelo. E si noti bene che il Davis fu contemporaneo del Maldonado; si noti ch'egli compì la sua terza navigazione alla distanza di pochi mesi dal presunto argonauta spagnolo. Ora come spiegarsi il fatto che mentre l'uno, per abilità e coraggio a nessuno secondo, rinuncia a lottare contro i grandi ostacoli fisici, contro quelle enormi e numerose montagne di ghiaccio, che si astiene persino dal de-

(1) HAKLUYT, vol. III, pag. 32; V. GREENHOW, *Hist. of Oregon and California*, pag. 78. Londra 1844; VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Histoire de la Géographie*, ecc., pag. 380.

(2) V. J. BARROW, *Storia delle scoperte artiche*, pag. 81; BECHER, *The voyages of Martin Frobisher* nel *Giorn. della Soc. Geogr. di Londra*, XII, 1842.

(3) V. la traduzione italiana di GAETANO DEMARCHI, Pomba e C^a, 1841, vol. II, pag. 182.

scrivere « per timore non si dubiti della sua veracità »; l'altro, invece, fa un viaggio di andata e un altro di ritorno, si noti anche questo, come se il fantasticato Genio del polo avesse per lui solo voluto sgombrare il mare e rendere più mite il clima di quelle desolate regioni?

Ma, si potrebbe osservare esaminando una mappa geografica, tutte queste spedizioni si fermarono, per così dire, all'imboccatura de' grandi bracci che menano ai mari interni, dello Stretto di Hudson, per esempio, che il Maldonado chiama del Labrador, e nel quale egli entrò risolutamente. Ebbene, andiamo pure innanzi in questi rapidi cenni di esplorazioni pel N.-O., che, interrotte per gl'insuccessi de' Frobisher, de' Davis e per politici sconvolgimenti, furono ben presto riprese con tanto maggiore alacrità, in quanto che il lucroso monopolio commerciale, di cui godevano gli Spagnoli, destando invidie e rivalità economiche e politiche, era diventato una tentazione troppo forte, troppo permanente. Andiamo pure innanzi, chè uno de' precursori di Davis (1), il fondatore delle colonie occidentali inglesi, uno dei primi ornamenti, come lo qualifica l'Hakluyt, dell'età più cavalleresca della storia d'Inghilterra, sprofondando negli abissi dell'oceano, aveva gridato a' suoi compagni: « Coraggio, miei figli! Si è vicini al cielo tanto per terra, quanto per mare ». E mille e mille ardimentosi obbedirono alle parole del naufrago, e Weymouth e Knight e Hudson dapprima cercarono invano di risolvere il tremendo problema (2). Ma, a non volere tener conto che de' principali, ricorderemo solo quest'ultimo, che per ben quattro volte, nel 1607, 1608, 1609 e 1610, corse ad assalire l'Oceano Artico, e nell'ultimo tentativo gli venne appunto fatto di penetrare nel canale e nella baja i quali conservano tuttora il suo nome (3). Quivi involto in un laberinto d'isole, poscia circondato dal ghiaccio, nel momento che s'accingeva a retrocedere, tradito, abbandonato dai suoi, non altro gli fu dato rinvenire che una morte angosciosa. Ingram, Button, Gibbons negli anni successivi penetrarono anch'essi entro al mediterraneo solcato dall'infelice Hudson e ne ritornarono disperando del successo, tanto che nel 1616 Guglielmo Baffin crede miglior via quella percorsa dal Davis, e giunge fino allo Stretto di Smith sotto il 78° parallelo; quindi ripiega a S.-O. e scopre i due canali di *Jones* e di *Lancaster*, ove, sebbene a mezzo il mese di luglio, è arrestato dal ghiaccio e non dubita di potere asserire come da

(1) Sir Onofrio Gilbert che navigò nel 1578.

(2) Per conoscere quali e quanti fossero gli sforzi e i tentativi della sola Inghilterra si consultino le grandi collezioni degli antichi viaggi di terra e di mare, particolarmente quella del PURCHAS, ove si trovano moltissime relazioni originali; non che la *Storia dei viaggi al Nord* del FORSTER e l'opera già citata del BARROW.

(3) BIDDLE (*Memoir of Seb. Cabot.*) sostiene che il primo a penetrare in questa baja fosse il nostro Caboto.

quella parte non sia possibile pervenire alle Indie (1). Nel 1619 il capitano Hawkrige, nello Stretto di Hudson, è arrestato innanzi all'Isola di Salisbury: il norvegiano Jans Munk si spinge poco più innanzi, ma si incontra in un inverno tremendo, e nel cuore dell'estate il ghiaccio presenta uno spessore da 70 a 100 metri (2). Fox, nel 1631, fa cadere sin l'ultima speranza di trovare un passaggio sulla costa occidentale della Baja d'Hudson, e pel canale, che porta ancora il suo nome, supera appena il circolo polare, donde retrocede fuggendo le nebbie, il freddo e le formidabili *mountainus ice* (montagne di ghiaccio). James, anche più sfortunato di lui, è costretto a rompere coll'ascia l'olio e il vino induriti, e metà del suo equipaggio cade intirizzito ad una latitudine molto più bassa di quella che il Maldonado asserisce di aver toccato così trionfalmente.

Tutte queste spedizioni, sebbene contribuissero grandemente ai progressi delle cognizioni geografiche relativamente al Nuovo Mondo, anzichè mantenere più e più sempre viva la speranza di aver a riuscire nella sovrumana intrapresa, dovettero naturalmente gittare lo sconforto anche nei meglio intenzionati; cosicchè per quasi due secoli non si ebbero che deboli tentativi, cui al caso nostro non giova nemmeno ricordare. Avrebbe però ben dovuto l'Amoretti far tesoro almeno delle incontestabili relazioni di quelli da noi testè citati, invece che affannarsi a voler dimostrare come vi debba essere una comunicazione pel settentrione fra l'Atlantico e il Pacifico per dedurne una prova a favore della veridicità del viaggio. Avrebbe dovuto, per lo meno, consultarle prima di scrivere che « si potrebbe dubitare

(1) Queste ed altre spedizioni furono allestite dalla Società delle Indie Orientali. Baffin che godeva della massima considerazione come navigatore era stato preso in qualità di pilota dal capitano Roberto Bylot e forse non sarà inopportuno l'osservare che, mentre più ferveva il desiderio e la speranza di questa scoperta, fu appunto il Baffin che si accinse a negarne la possibilità, mentre si era accostato all'ingresso del vero passaggio (lo Stretto di Lancaster). « Ciò fu causa (così scrive Hellwald, op. cit., pag. 298.) che per due secoli interi, cioè a dire fino al 1813, la Baja di Baffin non fosse più visitata. Il che attirò sul nostro viaggiatore i rancori di tutti i partigiani appassionati del Passaggio N.-O. a tal punto che la sua gloria e i suoi servigi non sono stati apprezzati al loro giusto valore che in tempi assai posteriori. Le scoperte di Baffin furono poco a poco messe in discussione e finalmente furono dichiarate assolutamente controverse. Quegli che mostrò più incredulo fu il celebre sir John Barrow, il quale attaccò acerbamente le asserzioni di Baffin. Barrow nella sua smodata parzialità non aggiustava fede che alle scoperte fatte dagli ufficiali della marina da guerra inglese, ed è assolutamente inescusabile per avere offuscata la memoria dei grandi risultati ottenuti da Baffin. Anche quando non fossero bastati i manoscritti di questo viaggiatore per far cadere le calunnie, sarebbe bastato un altro viaggio d'Inglese per restituire all'eroe dei mari la sua alta rinomanza. Questa spedizione fu quella di sir John Ross che constatò l'esattezza delle scoperte e dei rapporti di Baffin 202 anni dopo, e che fu cominciata precisamente l'anno in cui l'opera del Barrow fu pubblicata. I manoscritti di Baffin son rimasti fino ai nostri giorni nel *British Museum*. Disgraziatamente la carta che vi andava unita, a cui Baffin rinvia nella sua relazione, è andata smarrita per colpa del vecchio Purchas di modo che una esatta vista geografica delle sue corse e delle sue scoperte è impossibile. »

(2) Fu un vero miracolo se Munk e i suoi seguaci si salvarono dal freddo e dalla fame; tanto ebbero a soffrire! Hellwald riferisce che tornarono a Copenaghen più simiglianti a spettri che ad uomini. Munk poi divenne il consigliere del re per quanto concerneva le spedizioni marittime, e per la sua grande esperienza fu nominato direttore generale della Società Groenlandese.

del Maldonado, ove nessun altro prima o dopo di lui avesse fatta la stessa navigazione ». Perchè bisogna sapere che il Bibliotecario ambrosiano mette fuori anch'esso, un po' timidamente invero, e con frequenti *se*, con dei *pare, si dice*, una lista di viaggiatori, facendo ricorso persino ai Cinesi, che il Deguines (1) sostiene aver navigato durante il quinto e il sesto secolo fra l'arcipelago nord-americano, e agli Arabi che, secondo Beniamino di Tudela, scrittore del dodicesimo secolo, sarebbero pervenuti al mare *coagulato* (Nikpha). Or dunque il mare era *coagulato*, e fin d'allora doveva presentare più o meno le difficoltà che v'incontrarono e gli Hudson e i Baffin.

Lo stesso Duca d'Almadover, che fu uno dei più strenui sostenitori del Maldonado, trova soverchiamente difficile di fare accordare la relazione di questo coi giornali degli altri navigatori relativamente ai ghiacci, che lo Spagnuolo non ha incontrati lungo il viaggio, mentre essi furono la principale cagione per cui nè i viaggiatori da noi ricordati, nè più tardi Billing, Cook, Clerke e tanti e tanti altri poterono navigare attraverso il Mare Artico. Ma l'Amoretti, per tutta risposta, si meraviglia che lo storico degli Stabilimenti d'Oltremare non abbia cercato risolvere questa difficoltà, dal momento che, secondo lui, la soluzione ne è facile. Difatti egli dice che vi possono essere dei venti i quali allontanano i ghiacci accumulati durante l'inverno, che una nebbia può benissimo averli fusi e che il Pagés sostiene aver essi raramente uno spessore tale da impedire ad una nave di aprirvisi un varco rompendoli.

Noi crederemmo persino di peccare contro quella serietà che la scienza impone, se solo tentassimo di confutare queste strane supposizioni: e quanto all'argomento desunto dall'aver il Maldonado compiuto il viaggio di andata e ritorno nella stagione estiva, seppure ciò fosse possibile per la ragione del tempo, abbiamo già ricordato troppi navigatori che non furono tanto straordinariamente fortunati da abbattersi, come lui, in un mare così clemente. Riguardo finalmente all'altra ragione, che i ghiacci aumentano nel settentrione come il freddo, e che nel mare aperto ve ne ha minor quantità che in vicinanza delle spiagge, noi potremmo osservare di rimando che appunto il Maldonado, lungi dal tenersi al largo, avrebbe percorso semplicemente canali strettissimi, e come, per conseguenza, non era nelle brevi aperture che intercedono fra la Penisola di Melville e la Terra di Cokburn, fra la Boothia Felix, il Nord-Sommerset e la Terra del Principe di Galles, tra la Terra di Wollaston e il continente, tra la Terra del Principe Alberto e quella di Banks, tra questa e l'Isola di Melville o in

(1) *Ricerche sulla navigazione dei Cinesi*. — Mem. de l'Acad. des Inscrip. e Belles Lettres, vol. 28 per l'an. 1757.

qualunque altro braccio di quell'intricatissimo labirinto marittimo dove, secondo la teoria esposta, si poteva rinvenire un varco possibile.

Nè per avvalorarsi dell'esempio di altri viaggiatori giova ricorrere a un Gualle, a un Jean da Fuca, a un Melguer, a un Cluny, ad un Uhlefeld che, invece di poter esser messi innanzi come autorità, hanno bisogno anch'essi di sostegno, ed anzi, per quanto spreco di erudizione e di furberia si possa fare a loro vantaggio, rimarranno eternamente nella categoria dei viaggiatori inattendibili (1). Nè meglio giova, in questo caso, stringersi all'autorità de' teorici che nei loro libri, nelle loro carte (2) hanno registrato cose che sono in aperta contraddizione co' fatti accertati dai pratici. Perchè quale autorità possiamo arrogarci noi quando nella quiete de' nostri gabinetti di studio, con una disinvoltura degna di miglior causa, ci permettiamo qualche volta sentenziare contro quelli che nel campo della geografia per la scienza e per la verità impavidi affrontarono disagi inenarrabili e spesso il martirio? Uno di cotali testimoni che affermano perchè hanno, come suol dirsi, toccato con mano, è ben più degno di fede che cento semi-testimoni i quali affermano per aver sentito dire, e che tutti gli altri non testimoni i quali o negano, o affermano senza aver veduto, senza aver toccato con mano.

Ma, ribatte l'Amoretti, colui che tra il 1530 e il 1570 ha dato il nome di Anian allo Stretto fra l'America e l'Asia, deve pure esservi passato.

(1) L'Amoretti ricorda appunto un Francesco Gualle che avrebbe compiuto il suo viaggio nel 1582; poi subito appresso scrive: « Je ne parlerai point ici de Jean de Fuca, dont la relation est suspecte; mais s'il a fait la traversée d'une mer à l'autre, il ne peut qu'être passé par la Mer Glaciale..... On dit aussi, quoique Engel en doute, que Melguer Portugais, en 1660, étant parti du Japon, côtoya la Tartarie; entra dans la Mer Glaciale par le Détroit d'Anian, s'éleva jusqu'à 84° (!) del lat. boréale, et qu'ayant passé entre le Groenland et les Spitzberg il retourna à Oporto sa patrie. » Ricorda inoltre il capitano Cluny che avrebbe presentato alla Compagnia delle Indie la relazione del suo viaggio, fatto nel 1745, asserendo che al di là di una baja (*du Refus*) « il a trouvé un canal étroit qui porte au N. jusqu'à 68° 30' de lat. boréale: ensuite on fait 200 milles à l'O. sur le même parallèle; après quoi l'on voit que la côte tourne au S.O. Persuadé d'avoir satisfait à la demande du gouvernement il sollicita le prix qui avait été promis, mais il ne put pas l'obtenir. » Così pure il capitano danese Uhlefeld nel 1774 avrebbe navigato « par le N. de la Baie d'Hudson à la Californie »; ma se, anche non volendo tener conto de' *se*, de' *si* *dica*, si dimandasse all'Amoretti una prova qualunque per sostenere la probabilità di questi viaggi, egli vi risponderebbe magari che una certa conferma la si può dedurre anche dal viaggio del Maldonado!..... Eppure fin da principio ha parlato di relazioni « faites à plaisir! »

(2) Il nostro commentatore cita fra gli altri il mappamondo del celebre Coronelli, il trattato di geografia di Urbano Monti (manoscritto) e una lettera di Agostino Santonino, professore all'Università di Padova (17 marzo 1598) nella quale è detto che una delle rotte per giungere alle Indie può essere benissimo quella del N.O. Così pure cita un'altra lettera di un missionario gesuita al generale del suo Ordine, in cui dopo una breve descrizione del suo viaggio da Roma all'America, alla Cina, alle Filippine, ecc., lo avverte che « le eresie setteentrionali (di Lutero, Calvino, ecc.) si propagano in quelle colonie, onde è a temere che i popoli del N. non iscoprano lo stretto pel quale dalla Terra del Labrador si passa al Pacifico e che offrirebbe un più breve cammino per andare al Giappone e alle Filippine. » Del resto noi abbiamo già ammesso che la credenza nella esistenza del canale in questione fosse pressochè universale nel sedicesimo secolo, nonostante che non si avesse nessuna prova positiva della sua presunta praticabilità.

E sia pure, rispondiamo noi: a patto però che per lo Stretto di Anian non debbasi intendere tutto il canale di comunicazione fra l'Atlantico e il Pacifico, siccome intendeva lo spagnolo Mendoza Coronada nel 1542 e tanti e tanti altri suoi contemporanei. Che se, come lo stesso Amoretti sostiene scrivendo e disegnando la sua carta illustrativa, lo Stretto di Anian e quello di Bering sono una medesima cosa (1), allora delle due l'una: o bisogna anche ritenere a quello stretto si pervenisse navigando dal Pacifico, cosa tutt'altro che impossibile, anzi probabilissima; ovvero ritornano in campo tutte le ragioni che il più elementare buon senso adopera per combattere i viaggi favolosi in genere e quello del Maldonado in specie.

Del resto, questi medesimo toglie qualunque dubbio a tal riguardo quando scrive che « lo stretto ha quindici leghe di lunghezza, e per conseguenza vi si passa e se ne esce nel periodo d'una marea, che dura sei ore e che in quel luogo è eccessivamente debole. In tutta la sua lunghezza esso forma sei rientramenti o angoli, e le due imboccature, per cui vi si entra e se ne esce, sono una in direzione dell'altra, N. e S.. L'imboccatura settentrionale ha meno di un mezzo quarto di lega in larghezza e le due sponde sono tagliate a perpendicolo; ma la roccia, che è dalla parte dell'Asia, è più alta ed è inclinata sul mare in modo che un corpo che cadesse dall'alto di essa non toccherebbe il piede della montagna. L'imboccatura che mette nel Mare del Sud è larga più di un quarto di lega,

(1) Questa è l'opinione sostenuta dall'Amoretti che si scaglia contro quelli i quali hanno asserito che « i Geografi del XV e del XVI secolo rimaneggiarono come poterono dei materiali incompleti; che Cortereal nel 1500 scopersse lo Stretto di Hudson e che lo chiamò di Anian, stretto di poi segnato alcune centinaia di leghe più all'O. » Il Bibliotecario milanese risponde essere per lui una novità (!) la denominazione data dal Cortereal, sebbene in un capitolo precedente accenni al fatto, soggiungendo che « si pretende il navigatore portoghese averlo così chiamato dal nome della famiglia di due fratelli che l'accompagnavano. » Quanto poi alla quistione dello spostamento egli dichiara che nessun geografo antico ha mai confuso lo Stretto di Hudson con quello di Anian: Mercatore e Hortelius, i quali chiamano *Terra di Cortereal* quella posta a settentrione del Labrador, segnano lo Stretto di Anian a 150° all'O., e tutte le carte del XVI secolo lo segnano a un dipresso dove è stato in seguito registrato. D'altra parte lo Sprengel, il quale ha pubblicata una carta disegnata nel 1529 da Diego Ribeiro geografo dell'imperatore Carlo V, non trovando in essa il nome di Stretto d'Anian, cui si rinvia però nel planisfero di Mercatore edito nel 1570, opina questa denominazione sia stata assegnata nei 40 anni che intercedono fra le due date. E siccome nelle mappe più antiche si legge « *El streto de Anian* » egli non ha dubitato di poter congetturare che tal nome è stato dato da un Italiano. Dello stesso avviso è l'Engel (*Viaggi al Nord*, pag. 87), epperò l'Amoretti sostiene colla scorta del prof. Hager, come esso sia di origine tartara o cinese, onde è probabile lo abbia messo in voga Marco Polo, tanto più che è del dialetto veneziano e non della lingua italiana. HELLWALD, VIVIEN DE SAINT-MARTIN ed altri fra i più recenti e autorevoli scrittori sostengono invece lo Stretto di Anian sia lo stesso che quello di Hudson e che fu proprio il Cortereal a denominarlo così. L'origine di questo nome, soggiunge il geografo francese in due note a p. 360 e 393 della sua *Histoire de la Géographie*, è sconosciuta; ma probabilmente è una denominazione indigena più o meno corrotta. Il prof. RUGE vi ha scritto su un opuscolo (*Das Verhältniss der Erdkunde zu den Verwandten Wissenschaften. Fretum Anian*,..... Dresda 1873) senza però giungere ad alcuna conclusione positiva. Del resto il soggetto non è così nuovo come egli ha creduto; chè, oltre all'Amoretti, ne trattarono il DE FLEURIEU nella sua introduzione al *Viaggio di Marchand* (p. VIII e seg.); il BURNEY nella *Stor. dei viag. nel Mar del Sud* (Vol. II, p. 108); e il GREENHOW, *Hist. of Oregon and California*, ecc.

e nel mezzo vi si scorge una grande roccia, o isolotto, che misura circa tre stadi; la sua forma arrotondata ha circa duecento passi di diametro. Questo isolotto trovasi a breve distanza dal continente asiatico, e lo spazio che intercede, a cagione dei bassi fondi e degli scogli, non è navigabile se non a qualche battello; ma lo spazio tra esso e la terraferma americana, sebbene tutto compreso non sia largo che un mezzo quarto di lega, presenta un profondo canale ove due o tre navi possono passare di fronte . . . »

Dopo questa descrizione, che non lascia dubbio alcuno intorno alla controversia di ciò che il Maldonado intenda per Stretto di Anian, questi passa immediatamente a sostenere che bisogna ad ogni costo fortificarlo per impedire alle altre nazioni di farvi transitare le loro navi, e l'Amoretti non trova neppure una parola per rilevare almeno tale ubbia del suo viaggiatore che d'altra parte, per quanto concerne la descrizione del passaggio, riferisce al solito cose più o meno dette anche da altri e non constatate di poi, come vedremo fra breve. Anzi a questo riguardo il dotto Bibliotecario teme persino che il sospetto intorno alla sincerità del Maldonado possa essere favorito anche dall'aver egli dichiarato d'essersi fermato nella Frislanda, mentre quest'isola non si trova delineata in alcuna delle carte moderne.

Tuttavia il suo timore par quasi tirato in campo allo scopo di ricordare anche i sospetti suscitati dal viaggio dei fratelli Zeni, i quali la videro nel secolo XIV e la disegnarono con due isolotti vicini, denominati *Ilof* e *Lodovo* (1), onde il Maldonado si troverebbe in buona compagnia. Ma ormai la questione intorno alla Frislanda può dirsi risolta. La videro anche Colombo, a quanto pare (2), e Frobisher; mentre non pochi altri viaggiatori e scrittori la ricordano, e si rinviene in parecchi portolani, ed è registrata in molte mappe geografiche antiche; cosicchè sarebbe un dare prova di troppo grande scetticismo se si volessero risollevare dei dubbi intorno all'attendibilità de' due Veneziani, essendo ancora appena lecito discutere che cosa debba intendersi per Frislanda e quale posizione venga assegnarle.

Della quale controversia si occuparono già e un Forster (3), che sostiene essersi chiamata con quel nome l'Isola di *Faira* nelle Orcadi, e un Buache (4) e un Eggers (5), che assai giudiziosamente ritengono la Frislanda degli Zeni non potersi ascrivere se non al gruppo delle Faeroe.

(1) V. *Relazione dello scoprimento dell' Isola Frislanda fatta dai due fratelli Zeni*, M. Nicolò il Cavaliere e M. Antonio, Venezia 1558. V. anche RAMUSIO, vol. II pag. 230.

(2) *Vita di C. Colombo* scritta da suo figlio ecc. Cap. IV.

(3) V. op. cit. I, pag. 319.

(4) *Mem. dell' Accadem. delle Scienze* per l'an. 1784.

(5) V. dissertazione, già citata, intorno all' antica posizione dell' Est-Groenland, Kiel 1794.

L'abate Zurla, invece, s'accinse a dimostrare che la vera Frislanda, ove i famosi viaggiatori veneziani si trattennero ventiquattro ore, non esiste più al presente, essendo stata sommersa per fisico sconvolgimento (1); e mentre non è mancato neppure chi ha voluto raffigurarla nella parte più meridionale della Groenlandia, il Vivien de Saint-Martin, ritornando alla opinione di Buache e di Eggers testè citati, e facendo tesoro anche di quanto ne scrissero Humboldt (2) e Peschel (3), nonchè altri autorevolissimi, dichiara francamente che basta guardare la carta degli Zeni e confrontarla con una moderna per convincersi a prima vista come si possa avere la più plausibile delle spiegazioni senza tutto lo sciupio di erudizione accademica fatto sinora (4). Non è dunque sulla questione zeniana che possono sorgere nuovi dubbi o timori, quasi perchè se ne dovesse avvantaggiare il presunto esploratore spagnolo: chè, seppure un sospetto può nascere in proposito, egli è che questi ha approfittato appunto delle notizie che intorno alla Frislanda già si avevano (5).

Del resto, ove si voglia far ricorso ad alcuna uniformità tra la relazione del Maldonado e i giornali dei viaggiatori che vennero dopo di lui, a noi non resta che ripetere quanto già abbiamo accennato, e cioè come sia facile poter dimostrare anche la uniformità della sua relazione colle relazioni di coloro che lo precedettero. Che giova difatti l'asserire, ad esempio, che la descrizione delle coste, le quali fiancheggiano lo Stretto di Anian, deve persuaderci in suo favore? « Je me flatte » scrive l'Amoretti « que l'examen de la même relation, par rapport à la partie la plus étroite du détroit, portera dans l'esprit des lecteurs une pleine conviction. » Ebbene, esaminiamo pure questo passo della relazione. Maldonado descrive un isolotto prossimo all'estremità dell'Asia e lo disegna persino nella sua carta come luogo opportuno per costruirvi una fortezza. Ora, continua il suo commentatore, io trovo quest'isola pressochè in tutte le carte dello Stretto. Cook, nella sua 53^a tavola, ha posta nel mezzo dello Stretto un'isola con un isolotto vicino e un altro un po' più a mezzogiorno Billing, nella sua tavola XV, ha disegnati diversamente, e più prossimi alla punta americana, i due isolotti appellati *Imaglina* e *Ocherachi*. Bellin ne ha disegnati quattro nella grande carta che precede il primo volume della *Storia*

(1) V. *Viaggi e scoperte de' Fratelli Zeni*, Venezia, 1808. Del resto l'opinione dello Zurla pare fosse già stata discussa e professata da altri. In una carta della Groenlandia, unita al XXV vol. della *Storia generale de' Viaggi*, trovasi disegnata una terra con questa scritta: « *Île de Bus de Frisland* » ed è in questi stessi paraggi che Delisle crede abbia esistito altra volta la Frislanda.

(2) *Examen crit. de la géog. du nouv. continent*, II, pag. 92.

(3) *Gesch. der Erdk.*, pag. 148.

(4) *Hist. de la Géog.*, pag. 388.

(5) Il Cardinale Zurla invece a sostegno de' Fratelli Zeni cita il Maldonado!

Generale dei Viaggi di Prévôt e in un'altra carta della parte settentrionale del globo, annessa al volume ventiduesimo. Nella carta dell'America Settentrionale, che fa parte dell'Atlante di Jeffery, impresso a Filadelfia nel 1753, lo stretto di cui è questione, sia per le isole, sia per le coste, ha molta rassomiglianza col disegno del Maldonado. Alle quali testimonianze noi potremmo aggiungerne non poche altre di navigatori, di geografi, di cartografi per concludere finalmente che infatti esistono delle isole nel bel mezzo dello Stretto di Bering e che il Petermann ve le disegna appunto chiamandole *Diomede*. Se non che queste citazioni e testimonianze non servirebbero proprio a nulla e tornerebbe più insistente che mai la solita domanda: Il Maldonado aveva proprio bisogno di vederla lui quell'isola per asserire che c'era? — Lo stesso Amoretti, in altro luogo del suo commento, scrive che lo Stretto di Anian o di Bering era stato esplorato circa mezzo secolo prima: nessuna meraviglia quindi che se ne potesse fare, sulla fede di que' che vi erano passati davvero, una descrizione qualunque. Lo stesso Maldonado confessa che il suo pilota, per giungere allo stretto, si sarebbe regolato secondo una eccellente (*muy buena*) relazione di Jean Martinez « *que era un portugues natural de Algarve; ombre muy viejo de mucha experiencia.* » Dunque nulla provano e le testimonianze de' successori e quella decantata uniformità che in questo caso non può essere invocata rigorosamente a proposito.

Eppoi è proprio vera questa uniformità? È proprio vero che gli altri viaggiatori riconobbero generalmente esatte e giustificabili tutte le asserzioni del Maldonado? Non si trovano nella sua relazione, come nella parte da noi riportata, per quanto concerne i vantaggi della scoperta da lui compiuta, tanti e tali errori da farla ritenere nient'altro che un'impostura?

Il Duca di Almadover, il quale, come abbiamo detto, ne è uno dei sostenitori, dichiara anch'esso che al solo leggerla si è persuaso della sua veridicità ed autenticità, sia per la schiettezza dello stile, sia perchè il viaggiatore non aveva interesse alcuno a mentire, sia infine per la conformità de' particolari analoghi a quelli degli altri navigatori polari. Ebbene, mettendo da parte i due primi argomenti, che a dir vero non ci sembrano di qualche peso, cominciamo innanzi tutto dal constatare come il Maldonado assegni allo Stretto di Anian la latitudine di 60°, mentre Cook l'ha invece trovato al 66° (65° 50') parallelo. — « Questo errore è comune a quasi tutti i geografi che l'hanno preceduto », ribatte l'Amoretti; e noi, senza neppure tener nuovamente conto di questa sua sospetta *uniformità* in un errore, che avrebbe potuto correggere benissimo se avesse fatto il viaggio, e che invece fu corretto da altri, aggiungiamo volentieri che infatti negli atlanti di Hortelius e di Mercatore, pubblicati nel 1570, nelle

carte di Urbano Monti (1590) e di Gerardo di Vera (1595), nel grande Atlante di Bleau, impresso nel 1647, e nel planisfero di Nolin, disegnato sulla proiezione del celebre Lahire nel 1767, lo stretto in questione è appunto situato a 60° di latitudine boreale. D'altra parte, anche il Meares (1) osserva che gli errori degli antichi esploratori relativamente alla latitudine si spiegano facilmente, considerando la diversità che passa fra un astrolabio, che fu l'istromento astronomico di Colombo, e il nostro quadrante.

Ma risoluta appena questa controversia, sorge tosto un'altra obbiezione relativa alla soverchia differenza tra le dimensioni, che allo Stretto di Anian assegna il Maldonado, e quelle da Cook determinate per lo Stretto di Bering. Secondo il primo, la larghezza ne è solo di un ottavo di lega al N. e di una mezza lega al S.; mentre pel coscienzioso esploratore inglese esso non è largo meno di tredici leghe. Ora parrebbe che dovesse bastare questa sola ed enorme differenza per non aver più a parlare di uniformità e di analogia; ma l'Almadover e l'Amoretti non dubitano di poter sostenere che tutto si concilia e si spiega immaginando un qualche straordinario sconvolgimento nella linea delle due sponde asiatica e americana, che avrebbe allargato il passaggio ne' due secoli scorsi tra l'uno e l'altro navigatore. Onde è che, sorvolando tante e tante altre considerazioni relative alle molteplici inesattezze, forse giustificabili, e ai gravi errori, cui nemmeno i più audaci creatori di ipotesi potrebbero giustificare, a noi non resta che gittare semplicemente uno sguardo sulla carta delle regioni artiche per persuaderci appunto della enorme discrepanza tra la via che dice di aver percorso il navigatore spagnolo e quella che avrebbe davvero dovuto percorrere se avesse compiuto il viaggio. Da siffatto paragone risulta chiaramente come egli abbia errato in modo straordinario nel calcolare le distanze, come accenni a rotte le quali gli avrebbero permesso nientemeno che di navigare in luoghi ove è constatata attualmente l'esistenza di terre molto vaste, come ignori che anche dopo il Canale del Labrador continua quell'intricatissimo labirinto di canali e di stretti, che pure avrebbe dovuto ricordare, se li avesse visitati davvero.

Che dire poi dell'altra asserzione, che cioè, appena fuori dello Stretto del Labrador, il quale, secondo lui, comincia a 60° e termina a 75° di latitudine, ha potuto navigare in un mare aperto? Dove si erano nascoste e la Terra del Principe di Galles e quella di Wollaston e quella del Principe Alberto e quella di Banks, scoperte in tempi a noi più vicini? Che le nebbie, l'oscurità, il freddo, i ghiacci abbiano voluto risparmiare l'argonauta spagnolo lo credano pure e il Duca d'Almadover e l'Amoretti

(1) *Viaggio dalla Cina al Nord dell'America*, vol. I, pag. 149.

e i loro ingenui seguaci; che per suo comodo siano potuti occorrere degli sconvolgimenti tellurici, come quello immaginato per lo Stretto di Anian, lo lasciamo anche sostenere; ma che per la estensione di quasi trenta gradi, dalla estrema punta settentrionale della terraferma americana all'estremo lembo occidentale dell'Isola di Banks, tutte le terre emerse sieno rientrate sott'acqua sullo scorcio del sedicesimo secolo, sfidiamo anche la più sbrigliata fantasia a immaginarlo.

Del resto il Duca d'Almadover sia perchè, come sospetta l'Amoretti, esaminasse un cattivo estratto della relazione, sia per evitare le troppe obiezioni circa quanto siamo venuti dicendo, preferisce credere che forse il Maldonado non è passato per lo Stretto di Bering, sibbene per un braccio di mare o per un fiume che dall'Oceano Glaciale avrebbe dovuto comunicare colla Baja di Norton o colla Riviera di Cook. Onde stiniamo, per così esprimerci, prezzo dell'opera il ricordare come anche la quistione di un canale interno pel Passaggio N.-O. fosse già stata sollevata fin da quando Jean da Fuca (1590) e Bartolomeo Fuente o Fonta (1640) pretendevano, benchè a differenti latitudini, di avervi navigato; cosicchè Delisle, Roberto di Vaugondy e molti altri dopo di essi (1) lo hanno persino designato nelle loro carte, nonostante che intorno alla metà del secolo scorso il Buache facesse delle assennatissime considerazioni allo scopo di mostrare che non vi era fondamento alcuno per ciò fare. Qual fede, egli diceva (2), può meritare la relazione del Fonte, che fa assegnamento su fisiche improbabilità, come quella per cui afferma di essere potuto andare sempre per acqua dalla spiaggia a settentrione della California sino alla Baja d'Hudson? Tuttavia non nega si possa giungere da un mare all'altro passando per fiumi e per laghi, a patto però che qua e colà vengano trasportati per terra i battelli, come appunto si sa praticarsi dai Canadesi. « La comunicazione attiva e passiva, così prosegue, del Mar Glaciale cogli altri mari devesi riguardare come un fatto costante; non così le comunicazioni che sino al presente sonosi ritenute praticabili entro terra per mezzo di molteplici fiumi, e devesi piuttosto concludere con me che a questo proposito è stato mal compreso il linguaggio di quelli (selvaggi) che hanno indicate siffatte comunicazioni o congiunzioni, supposte dai viaggiatori, senza che le riviere siano realmente congiunte. »

Eppure nè queste osservazioni del Buache, nè le progredite cognizioni geografiche valsero a far ricredere almeno il Governo spagnolo, il quale, per evitare una guerra, avendo dovuto cedere all'Inghilterra il porto di

(1) V. fra gli altri l'Atlante che Lamark, successore del Vaugondy pubblicò nel 1795, non che la carta illustrativa del viaggio di Meares già citato.

(2) V. *Memor. dell'Accadem.* ecc. per l'anno 1754.

Nootka, risollevò a un tratto la questione del canale interno, per cui sperava di far transitare le navi, evitando così da quella parte ogni pericolo, ogni ingerenza straniera ne' suoi rapporti commerciali.

A dir vero, l'Amoretti sembra meravigliarsi di questa fisima governativa, ma soprattutto si rammarica che anche Alessandro di Humboldt abbia voluto affermare come essa fosse originata dalla relazione del Maldonado (1). Certo, nel far ciò, il sommo geografo prussiano si riferiva all'accennata ipotesi del Duca d'Almadover, seguita poi anche da altri: ad ogni modo, siamo noi i primi a riconoscere che l'Amoretti ha ragione da vendere quando sostiene non trovarsi nella relazione da lui pubblicata cenno alcuno riguardante il presunto canale interno. E diciamo « nella relazione da lui pubblicata », perchè non siamo lontani dal credere anche noi che per lo innanzi se ne conoscesse qualche altro estratto (2), ove appunto non si parlava del « mare aperto » tra lo Stretto del Labrador e quello di Anian. Non si saprebbe altrimenti spiegare come mai il Governo spagnolo allestisse una spedizione allo scopo di certificare l'esistenza del *Canale di Maldonado* fra il 58° e il 60° di latitudine, spedizione composta delle due corvette « Descubieta » e « Atravida », il comando delle quali venne affidato all'italiano Alessandro Malaspina, tanto illustre, quanto infelice, quanto ingiustamente dimenticato.

Nato nel castello di Mulazzo (Massa-Carrara) il 5 novembre del 1754, anch'egli, come tanti altri nobili italiani di quel tempo, era corso fuori della patria a spiegare la sua operosità, il suo valore, in cerca di gloria e di fortuna (3). Il suo potente prozio Fogliani, vicerè di Sicilia, lo fece entrare come ufficiale nella flotta spagnola, dove ben presto il suo ardimento, il suo ingegno e la sua dottrina dovevano procacciargli una carriera splendida così che a soli trentadue anni era preposto al comando della spedizione testè ricordata, e cui gli annali marittimi e la storia della geografia dovrebbero consacrare una delle loro pagine più belle. L'Inghilterra, la Russia, la Francia avevano già promosso una serie di esplorazioni scientifiche; e per ciò che Carlo III era riuscito a risollevare le condizioni della marina

(1) « En 1789 (così scrive Humboldt) la Cour de Madrid fixa de nouveau son attention sur un objet qui avait été debattu au commencement du XVII^e siècle, sur le prétendu détroit par lequel Lorenzo Ferrer Maldonado disait être passé en 1588 des côtes du Labrador au Grand Océan. »

(2) L'Amoretti sostiene che questo estratto doveva essere apocriefo.

(3) V. LITTA, *Famiglie celebri Ital.*, tavol. VIII; CAMPORI GIUSEPPE, *Della Vita e delle Avventure del march. Malaspina* (Nelle Mem. della R. Accad. di Scienze, lett. ed arti, in Modena, pag. 15 e seg.); non che G. BRANCA, *Storia de' Viag. Ital.* pag. 310; AMAT DI S. FILIPPO, *Biog. de' viag. ital.* pag. 526, Roma 1881; gli *Anales Idrograficos* di Madrid an. 1871. GERINI, *Memorie storiche di Lunigiana*, vol. II, Massa 1829; JIMENEZ DE LA ESPADA, *Una causa de estado* (nella *Rivista contemporanea di Madrid*, feb., ap., giug. 1881; GREPPI, *Un italiano alla Corte di Spagna nel secolo XVIII* (nella *Nuova Antologia*, marzo 1883).

spagnola, anche questa volle entrare nel glorioso arringo, in cui seppero segnalarsi e Perez de Ayala e Quadra e Canizano e Arteaga e da ultimo il nostro Italiano.

La « Descubierta » e l'« Atravida », (cui più tardi, al Messico, si unirono altri legni) bene armate e vettovagliate per due anni, oltre al comandante Malaspina, ebbero a bordo esperti marinai quali il Bustamente, il de Bauza, che fu poi direttore dell'ufficio idrografico, il Galliano, il Viana, il Valdez; abili disegnatori come Brambilla e Cordero; non che valenti naturalisti quali il Pineda, il Nee, l'Hänke, perchè nessun mezzo dovesse mancare al progresso degli studi nautici, geografici, etnografici, e si potessero raccogliere con discernimento numerosi saggi riguardanti la mineralogia, la flora, la fauna dei paesi che si sarebbero visitati (1). Il principale incarico ricevuto aveva però riferimento ad una nuova esplorazione delle immense coste americane, di cui dovevansi determinare astronomicamente con tutta esattezza molte delle particolarità più considerevoli per la navigazione; non che alla ricognizione di quel canale interno, di cui testè abbiamo tenuto parola, e che l'Amoretti sostiene non doversi imputare al Maldonado, mentre anche il Branca, nella sua *Storia dei Viaggiatori Italiani*, e l'Amat di San Filippo, ne' suoi *Studi Biografici*, sulla falsariga di Humboldt, persistono a rimproverarglielo, e certo senza soverchia ragione.

Ad ogni modo, le due corvette salparono da Cadice il 30 giugno del 1789, e toccate le coste orientali del Nuovo Mondo, le corsero fino all'estremo punto della Patagonia, che venne accuratamente esplorata. Indi, esaminato lo Stretto di Magellano, risalirono verso tramontana fino alle coste del N.-O. e al Mare di Bering (59° 34') visitando lo Stretto di Fuca, ricercando tutte le insenature, determinando, secondo le istruzioni ricevute, i punti più importanti, senza per altro poter rinvenire traccia alcuna del desiderato passaggio. Tuttavia abbandonando quelle acque, il Malaspina vi lasciò il Galliano ed il Valdes per continuare a rilevarne la costa la cui determinazione geografica era pressochè tutta compiuta quando vi giunse l'inglese Vancouver cui la fortuna assegnava l'onore di dare i nomi alle varie località e di pubblicarne una descrizione, sebbene egli stesso riconoscesse lealmente la priorità

(1) « Malaspina, nell'apparecchiarsi al viaggio, non trascurava alcun mezzo di consultarsi per renderlo più utile al progresso della scienza. Già videro la luce alcuni documenti attestanti queste sue premure: una lettera di tutto pugno di Spallanzani scritta appositamente per la spedizione e riguardante i di lei futuri lavori di geologia, di mineralogia e di zoologia, pubblicata dalla Società spagnuola di storia naturale nei suoi annali del 1872; non che alcune scambiate sullo stesso oggetto fra Malaspina, l'Accademia delle scienze di Torino ed il marchese Rangoni, riprodotte nella monografia del Campori, nelle quali diceva: più che all'onore di nuove scoperte aspirare a quello di servire la scienza » (V. E. GREPPI. *Un Italiano alla Corte di Spagna nel secolo XVIII — Nuova Antologia*, fascicolo V, 1 marzo 1883, pagina 35).

della spedizione comandata del nostro connazionale (1). Il quale nel frattempo corse per l'Oceano Equinoziale, visitò successivamente le Marianne, le Filippine, la Nuova Zelanda, l'Australia, scoprì qualche nuovo gruppo di isole, adunò preziose collezioni scientifiche (2), soddisfecce, insomma, nella più splendida maniera all'arduo incarico affidatogli, e soprattutto alle istruzioni di raccogliere quella ricca serie di osservazioni che tanto giovarono alla costruzione delle pregevolissime carte marine più tardi pubblicate dalla Direzione Idrografica spagnola (3).

Egli non rivede la sua patria adottiva se non dopo oltre quattro anni (21 settembre 1794) di quella fortunata navigazione, che così degnamente precorse ai viaggi del « Lightning », del « Porcupine », del « Challenger », e a Madrid, ove fu festeggiatissimo anche dalla Corte, crebbe tosto in tanta fama, che mentre la nazione gloriavasi di avere in lui il suo Cook, la stessa Regina lo ebbe in grande predilezione. « Se non che i tentativi fatti con essa (così accenna il Branca) per atterrare il Godoy, principe della Pace, lo esposero alla vendetta di questo potente ministro di Carlo IV. Fu dipinto al Re come eretico, franco muratore, giacobino ed ardente fautore delle idee rivoluzionarie, che allora dalla Francia agitata invadevano i limitrofi paesi » (4). Ciò solo bastò perchè anche questo grande Italiano venisse immediatamente gittato a languire per lunghi anni in una prigione di quella stessa Spagna che già aveva pagato colle catene più esecrabili, cui ricordi la storia, il genio di Cristoforo Colombo! (5).

« Fra le carte, scrive Amat di San Filippo, che vennergli sequestrate

(1) Esiste veramente anche la relazione del viaggio spagnolo col titolo: *Relacion del viaje echo por las goletas Sutil y Mexicana en el año 1792 para reconocer el estrecho de Fuca* — Madrid, 1802; ma prevenuta dalla inglese restò quasi ignorata. Un largo estratto fu riportato dal Ferrario nell'opera: *Il costume antico e moderno* (V. GREPPI, loc. cit., pag. 38).

(2) Le raccolte relative alle scienze naturali conservansi tuttora nel Museo di Praga.

(3) « Per quanto esteso fosse il programma tracciato, Malaspina lo aveva di molto superato sia nella estensione del viaggio, sia nell'importanza dei lavori intrapresi. Aveva visitato le coste della Nuova Olanda e molte isole dell'Arcipelago che non facevan parte dei domini spagnuoli: non si era accontentato di esaminare le coste, ma per mezzo dei suoi subalterni erasi spinto più volte nell'interno. Hânke era penetrato nella valle del Guanaco affluente del Rio delle Amazzoni, Pineda visitava il Chimborazo, ufficiali e scienziati avevano fatte ripetute corse alle più ricche miniere del Messico e del Perù, studiosamente paragonandone le forze produttive e i metodi di estrazione.... Mentre i pittori disegnavano piante, istrumenti, vedute di porti, ritratti di cacicchi, gli ufficiali di marina avevano perfettamente tracciata la costa occidentale dell'America, avevano data una carta esatta delle Filippine, e riconosciuti gl'istmi e le lagune di Nicaragua, determinatovi il livello dei due mari per gettare le fondamenta di quei lavori che oggi solo dovevano condurre alla titanica impresa del Canale fra gli Oceani » (V. GREPPI, loc. cit. pag. 38).

(4) V. loc. cit. pag. 311.

(5) « Melzi d'Eril, vicepresidente della repubblica italiana, valendosi delle sue strette relazioni colle famiglie spagnole degli Eril e dei Palafox, chiese ed ottenne nel 1802 la liberazione dell'amico ch'egli aveva conosciuto in Madrid e del quale divideva le opinioni. Venuto a Milano, Malaspina rifiutò il posto di Ministro della guerra offertogli da Melzi, e ritirossi nelle avite terre di Pontremoli, ove morì nell'aprile 1809. » (V. BRANCA, pag. cit. e seg.).

al momento della carcerazione, erano quelle concernenti la relazione del suo viaggio, che doveva fare testimonianza ai posteri dell'importante navigazione da lui compiuta e dei risultati scientifici ottenuti. Esse vennero dal Governo affidate al colonnello Bausani per ordinarle e pubblicarle, ma le tempestose vicende, che in quei giorni travagliarono la Spagna, fecero sparire (se non fu arte de' suoi nemici) la più parte degli indicati documenti » (1). Cui soggiunge Humboldt, che fa un abilissimo elogio del nostro viaggiatore: « Les travaux de M. de Malaspina sont restés ensevelis dans les archives, parceque le nom de cet intrépide navigateur devait être livré à un oubli éternel. Heureusement la Direction hydrographique a fait jouir le public des principaux résultats des observations astronomiques faites pendant le cours de l'expédition de Malaspina. Les cartes marines qui ont paru à Madrid, depuis 1799, se fondent en grande partie sur ces résultats importants, mais au lieu du nom du chef, on y trouve seulement celui des corvettes que Malaspina a commandées » (2).

Tuttavia è debito d'imparzialità ricordare che verso il 1868, dopo molte sollecitazioni e ricerche, essendosi avuta notizia che le carte dell'infelice Italiano serbavansi a Madrid, sepolte nell'archivio di quell'ufficio idrografico, parve a un tratto che il suo nome dovesse essere vendicato dell'ingiusta e troppo lunga dimenticanza; onde, nel 1871, la bella relazione, quasi tutta di mano dell'autore, venne finalmente stampata negli *Anales Hydrograficos* della Spagna, che così in parte emendavasi della sua ingratitudine. Fra noi però, per quest'ultimo rappresentante de' grandi Italiani, cui sino dal secolo XV si era sempre ricorso per compiere delle scoperte marittime — giacchè, siccome scrive anche il Forster, nessuna nazione poteva con essi competere per le conoscenze che esige la nautica — tra noi non si è ancor fatto nulla che rivendichi degnamente la fama della sua dottrina, della sua operosità, delle sue esplorazioni, della sua fortuna, delle sue stesse sventure. In tempi per noi calamitosi, egli seppe mostrare agli estranei che se la nostra patria agonizzava politicamente, non era però spento il genio italiano; e l'Italia risorta sarebbe grandemente colpevole se lasciasse ancora per lungo tempo nell'oblio il nome e le opere di questo suo figlio glorioso (3).

(1) V. loc. cit. pag. 529.

(2) *Voyage aux régions équinoxiales du Nouveau Continent*, lib. III, cap. 8. pag. 338.

(3) Per quante ricerche io abbia fatto nelle pubbliche e private biblioteche d'Italia non mi è riuscito di rinvenirvi nemmeno una copia della relazione a stampa del Malaspina!!!

Il già citato Greppi asserisce che la relazione del viaggio era stata ideata in proporzioni grandiose prima della partenza e che fu preparata con grande amore durante la spedizione. « L'invio della prima relazione (così egli continua) spedita al Governo da Lima, ci fa supporre un'opera molto estesa e molto bene ideata. Essa componevasi di quattro libri, comprendenti ciascuno una determinata zona geografica e distribuiti tutti per materia con ordine identico nei seguenti capitoli: 1. Navigazione, 2. Occorrenze nei

Ma ritornando più vicini al nostro argomento, se da una parte, come abbiamo testè avvertito, non si può ragionevolmente accompagnare in nessun modo il nome del Maldonado a quello del Malaspina, di cui non è parola nella relazione da noi esaminata, dall'altra non è senza una certa meraviglia che possiamo leggere la critica che il suo commentatore fa seguire al passo dell'Humboldt, ove è detto: « Malaspina, au lieu du Canal de Maldonado, n'avait trouvé que des cul-de-sac ou des impasses. » — « Comme il ne pouvait pas ignorer » risponde l'Amoretti « que ce détroit était à 66° de latitude, ou du moins à 65° 50' , Malaspina aurait été bien peu sensé de le chercher entre 58° et 60°; et il aurait bien mal raisonné, quand, ne l'ayant pas trouvé à cette latitude, il en eut conclu que le détroit n'existait pas, et que la relation de Maldonado n'était qu'un conte fabuleux. »

Queste osservazioni non possono davvero sembrarci opportune, dal momento che l'Amoretti stesso ammette l'esistenza di un'altra relazione diversa da quella da lui pubblicata, e che egli dichiara apocrifa. Ma la nostra meraviglia si fa anche maggiore, quando, poco dopo l'inopportuno commento, vediamo ch'egli medesimo pubblica una lettera di uno degli amici, anzi de' compagni dell'esploratore italiano, nella quale è detto: « Il nostro obbietto in tutta la campagna che abbiamo fatta era non solo di esaminare diligentemente in una grande distesa le coste dell'America Settentrionale e di determinare con precisione ed esattezza molti punti importanti per la navigazione nazionale, ma ancora di verificare se veramente Ferrer Maldonado avesse percorso il famoso passaggio dal Pacifico all'Atlantico. Il giornale di questo celebre viaggiatore è nelle mani del Duca dell'Infantado, ed è citato dal Duca d'Almadover al tomo quarto della sua *Storia degli Stabilimenti d'Oltremare*. Non essendosi trovato questo passaggio nella posizione ove, secondo era stato indicato, noi l'avremmo dovuto rinvenire, quell'illustre scrittore ama meglio immaginare sia rimasto chiuso per qualche fisica rivoluzione, piuttosto che condannare come apocrifa la relazione del Maldonado. »

Qui, per verità, sarebbe il luogo di avvertire finalmente che l'Almadover fa assegnamento su troppi sconvolgimenti tellurici per favorire il suo

porti, 3. Lavori per la carta geografica, 4. Descrizione del tratto di costa, 5. Descrizione fisica del suolo, dei prodotti e degli abitanti, 6. Memoria politica intorno ai domini adiacenti alla costa. Vi univa poi un atlante colle carte delle coste e dei porti, le risultanze delle osservazioni astronomiche e degli scandagli marini, la descrizione degli istrumenti adoperati e la indicazione delle loro variazioni a seconda delle variazioni del termometro. — Pel rimanente del viaggio non aveva avuto tempo di dettare una relazione ugualmente completa, ma vi supplivano altrettante speciali memorie, delle quali una intorno alla colonia inglese di Botany Bay è ricordata da Gil, non che il diario della navigazione che sembra già fosse per sè stesso una buona storia come molte se ne conoscono in questa forma di altri viaggiatori. — Giunto a Madrid doveva però rifondere il già fatto, e compire quanto era soltanto abbozzato.... »

connazionale; ma a noi preme soltanto di rilevare gl'ingiusti appunti che l'Amoretti da principio sembra in certo qual modo voler fare al Malaspina. E poichè egli stesso riconosce che l'obbiettivo della spedizione era la ricognizione del canale interno sotto determinata latitudine, basterà soltanto notare come il viaggiatore italiano doveva attenersi scrupolosamente alle istruzioni ricevute, e quindi non poteva, nè doveva andare a cercare il passaggio sette od otto gradi più al settentrione, e cioè allo Stretto di Bering, dove molto probabilmente avrebbe suscitato proteste e recriminazioni da parte degl'Inglesi. Che dunque il Bibliotecario ambrosiano voglia ricercare le cause dell'equivoco relativo al canale interno imputato al suo difeso, sta bene; ch'egli ne possa far ricadere la colpa sulla facile credulità di coloro che avevano consultato soltanto una relazione *apocrifa*, e magari sullo stesso Governo spagnolo, siamo disposti ad accordarglielo; ma che anche il Malaspina debba avere in proposito la sua parte di responsabilità, non possiamo riconoscerlo, lo ripetiamo ancora una volta, nè opportuno, nè giusto.

E d'altronde a che cosa potrebbe giovare una concessione qualunque a questo riguardo? Forsechè il Malaspina, pervenendo allo stretto che intercede tra l'Asia e l'America, e che senza dubbio gli era noto, avrebbe aggiunto un qualche grado di credibilità alla relazione del Maldonado? Lo aveva di già toccato Bering, e, fra gli altri, vi erano passati Cook e Clerke; ma dal potersi constatare una volta di più che quello stretto esiste, al voler ritenere che fin dal secolo XVI vi si navigasse almeno una volta per comunicare dall'Atlantico al Pacifico e viceversa, la distanza è troppo grande.

E tale distanza si fa viemaggiore, ove si considerino anche per poco i sovrumani conati che per due secoli e mezzo ancora, dopo il 1588, furono fatti per risolvere il problema del Passaggio N.-O.. Non affrettiamo dunque questa soluzione, sollecitati forse da un puntiglio nazionale, e magari anche dal desiderio di mostrare una erudizione che spesso è fuor di proposito e non sempre è basata sui fatti accertati. Non affrettiamola, perchè a compiere un viaggio di tanta difficoltà lungi dal bastare gli scarsi mezzi, di cui potevano disporre i navigatori del sedicesimo secolo, non basterà per molto tempo ancora tutta quanta la indomabile energia che può spiegare l'uomo alle prese colla natura. In pieno secolo decimotavo il Parlamento Britannico bandirà persino un premio di mezzo milione per chi toccherà l'ardua meta; e il solo tentativo di Moore Smith, fallito nel 1746, gitterà nuovamente lo sconforto anche ne' più ardimentosi. Poi, ripreso il titanico lavoro, dal 1818 al 1860, l'Inghilterra, essa sola, spenderà più che trenta milioni di lire, nè invierà meno di quaranta spedizioni

nell'agghiacciato arcipelago nord-americano. Ross, Parry, Back, Franklin, per non citare che i più noti, dopo una serie di prove formidabili, dovranno retrocedere scoraggiati. Tuttavia, nel 1845, quest'ultimo si accingerà nuovamente all'ardua intrapresa. Passeranno due, tre anni senza che in Europa giunga notizia alcuna intorno alla sua sorte; e quando non sarà più lecito neppure il dubbio di una catastrofe, il cruccio della più grande potenza navale, il grido di commiserazione di tutto il mondo civile, l'amore profondo di una vedova derelitta, ma non abbattuta dal disastro, non scoraggiata dagli ostacoli, faranno seguire spedizioni a spedizioni, ufficiali e private, per terra e per mare, collo scopo di soccorrere ai naufraghi o di ricondurne in patria i funebri avanzi. Co' potenti mezzi del vapore e degli istrumenti perfezionati si frugherà per ogni angolo, per ogni isola del paventato labirinto polare, facendo un'esatta ricognizione di tutte le terre, di tutti gli stretti posti al S.-O.; e in mezzo a tanta profusione di denaro e di vite umane, sarà finalmente dato all'intrepido Mac Clure di compiere, nel 1850, l'intero periplo dall'Atlantico al Pacifico con mille pericoli e sacrifici, tra cui la perdita della sua nave, rimasta prigioniera dei ghiacci: periplo che riassumerà le più solenni smentite contro coloro i quali sostengono la praticabilità del Passaggio N.-O., e specialmente contro il Maldonado, che aveva scritto di averlo percorso due volte tanto agevolmente da doverlo proclamare una via eminentemente vantaggiosa agl'interessi commerciali della Spagna.

Dopo le quali ultime considerazioni, a noi non resta che scagionarci in qualche modo dell'accusa che alcuno ci potrebbe rivolgere per esserci occupati fors'anco troppo lungamente della sincerità e della veridicità di una relazione che, seppure s'ebbe de' sostenitori, quali il Duca d'Almodover, l'Amoretti e non pochi altri, non mancò tuttavia di suscitare a più riprese una invincibile incredulità presso alcuni scrittori; onde ci si potrebbe anche rimproverare di aver voluto uccidere un uomo morto. Al che dovremmo rispondere, come sia bensì vero che il viaggiatore spagnolo si ebbe in ogni tempo e increduli e difensori; ma gli uni e gli altri non si mostrarono contro o in favore di esso ugualmente efficaci, perchè, mentre i secondi hanno cercato di sostenerlo come meglio per loro si poteva con argomenti più o meno opportunamente desunti dalla teoria e dalla pratica, i primi generalmente si sono accontentati di negare soltanto. E negare non è dimostrare; onde ci parve per lo meno opportuno di avere a combattere soprattutto gli sforzi di coloro che il Maldonado vogliono mantener vivo ad ogni costo.
