

# Il viaggio come scoperta e incontro

Gino De Vecchis\*

## 1. Premessa

Il viaggio ha un'accezione polisemica vastissima, che permane alta pur restringendo i suoi significati a contenuti più specificamente geografici<sup>1</sup>. Limitando il campo espressivo a quello squisitamente semantico, ovvero *all'atto di spostarsi da un luogo all'altro*, la riflessione è qui rivolta al precipuo significato spaziale del viaggio: alla mobilità riferita al territorio, come spazio concreto «costruito» dall'uomo.

Il viaggio racchiude molteplici chiavi di lettura, declinabili geograficamente, che possono leggersi in vari settori e livelli, tra loro in qualche modo relazionati: da quelli essenziali e tradizionali nella ricerca geografica, quali sono la distanza e l'orientamento-direzione, fino a quelli più complessi che entrano in ambiti di maggiore problematicità, legandosi con diverse modalità ai fenomeni della globalizzazione e dell'accelerazione progressiva nei cambiamenti.

Nel grande tema della mobilità umana s'intende qui riferirsi in particolare ai concetti di scoperta e d'incontro, ovvero a esiti significativi del viaggio che coinvolgono sfere di interesse prevalentemente, anche se non soltanto, sociale e culturale. Nella dimensione spaziale, più geografica, le relazioni tra viaggio, scoperta e incontro risultano di vasta portata, grazie pure alla molteplicità di chiavi interpretative proponibili. L'uomo, peraltro, ha sempre cercato di conoscere meglio il suo spazio di vita e di ampliare le sue informazioni ad altri orizzonti. La scoperta del mondo si collega direttamente al viaggio (con le sue plurime manifestazioni) e all'esplorazione.

L'incontro, nella sua accezione più diffusa, può costituire propizia occasione di colloquio e di conoscenza che si crea quando più persone o gruppi, presenti nello stesso luogo contemporaneamente, costruiscono e sviluppano

---

\* Roma, Dipartimento di Scienze documentarie, linguistico-filologiche e geografiche, Sapienza Università di Roma.

<sup>1</sup> Le tipologie degli spostamenti, peraltro, sono tante e tali da coinvolgere numerosi settori geografici. Nella sua accezione più comune il viaggio può essere turistico o d'istruzione o d'affari, ma anche lo spostamento che rappresenta il momento iniziale (e in molti casi non solo quello) della migrazione è una forma di viaggio. Vi è poi il viaggio virtuale della navigazione digitale, che esplora il cyberspazio con le sue reti informatiche; è questo un nuovo territorio delle relazioni umane, perché consente interazioni dirette, partecipazione, valorizzazione delle soggettività degli utenti-fruitori. Il viaggio inoltre interessa tante altre forme della creatività umana, come quella letteraria e pittorica ad esempio. A questo proposito si può ricordare anche un altro gruppo di significati, quali lo spostamento *immaginario* e il percorso *fantastico*. Tuttavia la sequela di specificazioni e attribuzioni sarebbe lunghissima.

relazioni nel tempo e sullo spazio terrestre. Il movimento dà sostanza a queste relazioni, determinando e sviluppando reti e nodi. Le tipologie del viaggio sono numerose come le varietà degli incontri (ad esempio quelli del viaggiatore-turista o del viaggiatore-pellegrino o, ancora del viaggiatore-migrante) e le prospettive delle scoperte (ad esempio l'ampliamento della conoscenza di ciò che prima era ignorato).

«Andare alla scoperta di terre e popoli sconosciuti» (o, come si preferisce oggi, andare alla scoperta dell'*altro* e dell'*altrove*) è espressione diffusa, che bene si allaccia a itinerari dai significati diversissimi, ma accomunati dal tema dell'incontro (De Vecchis, 2005). Certo gli incontri del viaggiatore-turista o del viaggiatore-pellegrino si differenziano molto da quelli del viaggiatore migrante; cambiano le scale spazio-temporali dove queste figure di nomadi moderni si collocano, cambiano soprattutto le motivazioni e gli scopi, ma i problemi del confronto, dell'accoglienza, dell'integrazione aprono spazi di comune interesse.

È il genio dell'incontro (*genius occursus*): quello che segna il confronto del viaggiatore (*genius viatoris, peregrini, hospitis*, in cammino) con la gente del luogo (*genius loci*, alloggiato e protetto nel sito) (Gnisci, 1995, p. 9). Ma sono essenziali le risultanze di questi incontri (del turista, del pellegrino, del migrante...), anche per le implicazioni socio-culturali e politiche che comportano. Gli incontri vanno governati in maniera corretta, tanto più che lo sviluppo straordinario della mobilità nello *spazio reale* si aggiunge e integra a quella altrettanto straordinaria e rivoluzionaria dello spostamento nel *cyber-spazio*. Nuove interpretazioni e nuovi interrogativi si pongono, così come diversi approcci alla scoperta e all'incontro danno diverse espressioni a fenomeni tipici della mobilità, come sono quelli del turismo e delle migrazioni.

## 2. La mobilità degli uomini

La mobilità, la dinamicità nelle relazioni, la progressiva accelerazione nei cambiamenti (socio-culturali, economici, territoriali) costituiscono fattori essenziali che segnano e caratterizzano profondamente la società. I trasporti, in continua rivoluzione tecnologica, facilitano i viaggi e la mobilità, proponendo sempre nuovi modi e opportunità di spostamenti, inimmaginabili alcuni decenni orsono. Non soltanto, infatti, si sviluppano forme di viaggio più rapide, ma queste sono capaci di coinvolgere masse sempre più consistenti di popolazione. Pur se la mobilità nella sua evoluzione coinvolge in primo luogo i Paesi economicamente forti, interessando quasi tutte le fasce sociali della popolazione, non è però assente in quelli più poveri, dove forme innovative coesistono accanto a quelle più arcaiche.

È vero che la mobilità, ampliando le relazioni tra uomo e spazio, diffonde su spazi progressivamente più estesi forme, stili e modelli standardizzati, e di conseguenza produce in qualche modo segni di omogeneità. Ancor più vero, però, è il fatto che la mobilità potenzia l'azione dell'uomo e, rendendo questa più incisiva ed energica, evidenzia nel territorio trasformazioni e differenze.

Non è quindi casuale che la geografia sia sempre più interessata e attenta alle diverse manifestazioni spaziali prodotte dalla mobilità. E proprio tali manifestazioni – importanti sotto l’aspetto economico, politico, sociale e culturale – riportano per molti versi il discorso geografico alle sue origini di scienza moderna. Sono a questo proposito esemplificative le riflessioni svolte da Friedrich Ratzel sulla mobilità, come si esplicita nel rapporto tra l’uomo e lo spazio, e sulle distanze, utili per studiare le modalità in cui gli spazi terrestri influenzano cultura e politica. Il geografo tedesco scriveva, ad esempio:

Come ogni altra vita, anche la vita dei popoli si manifesta per mezzo del movimento. La diffusione dei popoli è un sintomo di questo movimento, il quale d’altronde ne costituisce la sola spiegazione. La mobilità è una caratteristica essenziale della vita dei popoli, ed è propria di ciascuno di essi, anche di quelli che sono in apparenza immobili. Essa non è già rappresentata soltanto dalla capacità, che ha ciascun uomo, di trasferirsi da luogo a luogo, ma specialmente da tutto quel complesso di attitudini, fisiche ed intellettuali, di cui talune mirabilmente sviluppate e sempre più sviluppatesi, grazie a cui quella capacità diviene uno dei fatti fondamentali della storia dell’umanità (Ratzel, 1914, pp. 111-112).

Le considerazioni di Ratzel non trovarono adeguato seguito nei periodi successivi; furono anzi in gran parte respinte, essendo valutate come manifestazioni di determinismo. A parte le sue interpretazioni sullo Stato, da lui esaminato essenzialmente come un organismo biologico, Ratzel poneva con forza il problema della distanza e della mobilità, che, pur con una diversa valutazione, rimane di grande attualità. Non ha giovato, infatti, alla geografia un’analisi in prevalenza statica nella relazione tra l’uomo e l’ambiente; anche perché sono proprio i risultati della trasformazione e del cambiamento a costituire il nucleo fondante della disciplina, che non può trattare lo spazio come superficie fisica di supporto alla società, presentando forme di immobilismo che evidenziano la immutabilità delle strutture e la stabilità del mondo.

Una visione sbilanciata sull’osservazione della stabilità si prospetta quasi come un obbligo di blocco al presente, che in questo modo si interpreta in forme cristallizzate. La conseguenza prima – e non esaltante – di un simile approccio risulta una concezione di uno spazio umanizzato privo di progettualità, convogliando così la ricerca geografica al di fuori dello stesso spazio reale, che è invece fornito di visione prospettica. Un territorio immobile, fissato in un momento preciso della sua evoluzione, come in uno scatto fotografico, evidenzia la debolezza di una geografia che può spiegare il passato, analizzato per comprendere meglio l’oggi, ma – inglobando in qualche modo il futuro nell’esistente – non è in grado di entrare nella dinamica del presente per analizzare le potenzialità latenti e i suoi possibili sviluppi<sup>2</sup>. In altri termini

<sup>2</sup> Giuseppe Dematteis ha bene evidenziato la debolezza di un simile approccio: «Questa geografia, pur definendosi umana, lo era solo in parte, perché descriveva un mondo senza soggetti umani in azione. Essa non ignorava le componenti culturali, sociali, economiche e politiche, ma

alla geografia non può e non deve mancare l'attenzione rispetto al futuro, che rappresenta il programma da compiersi e una proiezione necessaria.

Lo stesso Ratzel, che vede un legame diretto tra lo sviluppo della società e la forza della mobilità umana, sottolinea il fatto che nemmeno i «popoli primitivi» siano immobili, pur se l'esigenza di mobilità cresce parallelamente allo sviluppo sociale ed economico:

Quello che, nella vita di ciascun popolo, appare a noi come un alternarsi di quiete e d'agitazione, di stabilità e d'irrequietezza non è in realtà se non il succedersi dei diversi gradi e forme di movimento. Anche quando il movimento esterno si riduce alla sua minima espressione, non si ha punto uno stato di quiete e tanto meno di morte nel senso storico (Ratzel, 1914, p. 119).

La mobilità degli uomini, nella sua espressione più concreta, si costruisce innanzi tutto su percorsi, effettivamente tracciati o virtuali (sentieri, piste, strade, autostrade, binari, rotte ecc.), oltre che su mezzi di trasporto (cavalli, autoveicoli, treni, navi, aerei ecc.). Tutti questi riferimenti sono variati – e continuano a mutare – nel tempo, con progressive accelerazioni nella loro evoluzione, generando nuove forme di mobilità, che si articolano alle varie scale geografiche: dalla locale alla planetaria. Pure le società che seguono antichi e tradizionali schemi di riferimento, appaiono così sostanzialmente più stabili, in realtà – come sottolineava Ratzel – non sono fisse o immobili; e oggi ancor meno di ieri.

Fatta questa precisazione, si può parlare di *spazi della stabilità* e di *spazi della mobilità*, anche se non in termini antinomici, proprio perché l'associazione dei primi alla ruralità e dei secondi all'urbanizzazione non appare del tutto esatta. E non lo è affatto per i Paesi economicamente sviluppati, dove queste due categorie hanno perso i caratteri distintivi tradizionali (Figg. 1 e 2).

In termini generali, ma semplificando molto, si può affermare che si assiste a un ampliamento degli spazi della mobilità, mentre quelli della stabilità, in contrazione, risentono in qualche modo (a volte in maniera profondissima) del cambiamento in atto, sempre più veloce. I ritmi urbani, con la permanente mobilità degli uomini, stanno prevalendo dovunque, in una commistione che rende sempre più difficile distinguere i confini tra città e campagna, così come rende più complessa la lettura e l'interpretazione degli spazi, anche perché in spazi diversi il tempo scorre con scansioni diverse. Ritmi lenti per secoli prendono accelerazioni impensabili in archi temporali brevi; tempi apparentemente fermi, quasi a stabilizzare lo spazio, disorien-

---

le trattava come «cose» che nel passato avevano interagito con altre cose (l'ambiente fisico) per produrre le forme rivelate appunto dal paesaggio visibile. In altre parole questa geografia «ecologica» era in grado di dirci ben poco, per non dire nulla, sui cambiamenti possibili. Non solo, ma, ignorando il cambiamento, suggeriva implicitamente l'immutabilità del mondo e così chi la praticava finiva, anche senza volerlo, di giustificare l'esistente e l'ordine stabilito su cui naturalmente questo si reggeva» (Dematteis, 2008, p. 5).

tano poi per la loro velocità. In un medesimo spazio, quindi, possono manifestarsi segni di tempi plurimi; infatti le stesse distanze, allungandosi o riducendosi, agiscono in profondità nello spazio e diventano sempre più flessibili come lo sono i tempi. L'alienazione spaziale, dovuta all'accelerazione dei ritmi, si riscontra un po' dovunque, ma in qualche parte del pianeta è veramente impressionante; e così non mancano spazi della mobilità in estrema accelerazione, che vanno ad affermarsi in aree fino a poco tempo fa caratterizzate da ritmi antichi, quasi irrigidite nel tempo.

Un riferimento particolare in questo senso va ad alcuni *piccoli* Paesi produttori di petrolio: il caso degli Emirati Arabi Uniti è paradigmatico, come ricorda Walter Siti:

A Dubai il petrolio fu scoperto addirittura nel 1966. In quarant'anni sono passati dal Medioevo al postmoderno, con una velocità di trasformazione che dev'essere apparsa miracolosa, o stregonesca; dalle baracche di foglie di palma ai grattacieli di vetrocemento, dai sette giorni di cammello attraverso le dune all'ora e mezzo sulla superstrada in Ferrari; qui il telefonino è arrivato prima dell'acqua potabile, l'aereo prima della ferrovia, il computer prima dell'uso della forchetta (Siti, 2009, p. 68) (Figg. 3 e 4).

### 3. *La scoperta e l'incontro: distanze e direzioni*

Una riflessione di base sul viaggio-scoperta-incontro non può prescindere dalla distanza, un concetto di base nella ricerca geografica, tale da produrre implicazioni consistenti nelle categorie spazio-temporali. La distanza, calcolabile in metri o in chilometri, ha effetti temporali in considerazione della velocità nello spostamento. È nell'uso comune misurare la distanza in funzione del tempo di percorrenza. Ma tante altre sono le aggettivazioni relazionate alla distanza: economica, affettiva, sociale, culturale, ecologica. E tutte queste tipologie di distanza, come è naturale, hanno conseguenze nelle stesse modalità di scoprire e d'incontrare. L'effetto della memoria, così come le varie forme di sensibilità ed emotività, influiscono fortemente sulle percezioni della distanza, anche per i riscontri che assumono nella vita. È noto quanto la percezione della distanza si carichi dei sentimenti di affettività o di indifferenza-distacco.

Un approfondimento per valutare come le distanze, nella realtà e nella percezione, siano mutate nel corso dei secoli sarebbe di certo utile per comprendere meglio i significati relativi al viaggio come scoperta e incontro, ma qui è sufficiente un solo cenno storico, riferito a una circostanza letteraria: *Il giro del mondo in 80 giorni* (*Le tour du monde en quatre-vingts jours*) dello scrittore francese Jules Verne, pubblicato per la prima volta nel 1873<sup>3</sup>. La fama del libro fu vastissima e suscitò una straordinaria e generale atten-

<sup>3</sup> Questo romanzo avventuroso, che è un compendio di realtà ben mescolata con la fantasia, potrebbe aver trovato ispirazione nelle gesta di George Francis Train, che compì quest'impresa nel 1870.

zione al rapporto tra distanza e tempo, tanto che gli ottanta giorni divennero per molti viaggiatori il limite temporale da battere e una vera e propria moda protrattasi per parecchi anni. Pochi anni dopo (nel novembre 1889), infatti, l'avventurosa giornalista e viaggiatrice statunitense Nellie Bly, pseudonimo di Elizabeth Jane Cochran, partì da New York per il suo viaggio di 40.000 chilometri, imitando in qualche modo il percorso descritto da Jules Verne. Questo tipo di imprese avventurose dipese però da un generale miglioramento e progresso tecnologico e organizzativo nei viaggi, oltre che dallo stesso contesto storico: in particolare l'affermazione del colonialismo e dell'imperialismo, con il relativo desiderio di conquista e di esplorazione geografica.

La distanza geografica arricchita – come ricordato – di valenze plurime, va ben al di là del semplice calcolo matematico, espresso con misure lineari come intervallo spaziale (chilometrico) tra due luoghi. Non è necessario approfondire i singoli aspetti, peraltro ben noti, quanto ricordare come la loro concomitanza abbia prodotto evoluzioni e cambiamenti con conseguenze nella sfera economica, sociale e culturale.

Le innovazioni tecnologiche del XIX secolo avevano velocizzato gli spostamenti, aprendo nuove possibilità di scoperte e incontri, a prescindere dalla circumnavigazione del mondo, che assumeva gli aspetti spettacolari evidenziati nel romanzo di Verne. Occorre inoltre aggiungere, in un discorso complessivo sulle distanze, come l'invenzione del telefono e del radiotelegrafo, pur non agendo direttamente sullo spostamento concreto nello spazio, abbiano avuto risvolti materiali fortissimi, rivoluzionando, insieme agli effetti della memoria e alla efficacia delle emozioni, il senso stesso dello spazio vissuto.

Quando l'incremento della velocità ha accorciato i tempi del tragitto, si è resa necessaria una pianificazione del rapporto tra lo spazio percorso da un corpo in movimento e il tempo impiegato a percorrerlo. Sebbene i percorsi ferroviari si fossero aperti nella prima metà del XIX secolo, è nella seconda metà che avvenne la realizzazione di vere e proprie reti, che influenzarono in maniera sempre più forte la vita economica e politica delle società e degli Stati.

La determinazione precisa della longitudine, che per secoli ha rappresentato un problema, ha trovato soluzione con la codificazione del meridiano zero: risultato di una scelta condivisa, avvenuta grazie alla Conferenza internazionale dei meridiani, tenutasi a Washington nell'ottobre 1884<sup>4</sup>.

Si aggiunga, poi, come l'imperialismo, impostato sul colonialismo e sviluppatosi a partire dal 1870, abbia costituito un incentivo forte al viaggio come esplorazione e scoperta, ma con un incontro caratterizzato in termini antagonisti di conquista e di sopraffazione mascherata dietro una rivendi-

<sup>4</sup> Prima dell'istituzione dei fusi orari nelle varie zone della Terra si usava l'ora solare locale, che, però, produceva orari differenti da città a città: problema di scarso interesse prima dell'affermazione della ferrovia e dell'invenzione del telegrafo (con la necessità di individuare un sistema di coordinamento delle diverse ore locali).

cata superiorità culturale. Si ponevano così i presupposti della conflittualità e dello scontro. La ricerca geografica in questo contesto assumeva nella pubblica opinione un grande rilievo, perché lo spazio dominato da uno Stato era fattore importante nella *determinazione* della sua vita economica e politica. In questa ottica geografica, spesso asservita – soprattutto riguardo ai geografi-esploratori – agli interessi colonialistici delle potenze europee, era evidente l'associazione tra grandezza spaziale da una parte e potenza (politica) e prosperità (economica) dall'altra.

Il concetto di distanza è essenziale – come ricordato – nella riflessione sullo spazio e sul mondo, e oggi lo è in particolare in quella sui processi di globalizzazione, che hanno modificato il modo di vivere e agire nello spazio. Il mondo, più piccolo e più unitario, si frantuma sotto l'azione delle distanze culturali, con la costruzione di barriere immateriali che allontanano quello che è spazialmente vicino. Mentre i confini politici diventano, almeno nella maggioranza dei casi, sempre più permeabili e aperti, altri steccati sociali e culturali si formano all'interno di comunità e gruppi. Si strutturano, così, inediti confini, difficili e rischiosi, perché vanno a incidere negativamente sulla stessa convivenza e organizzazione del territorio: sono le nuove frontiere che segnano gli spazi della marginalità e del degrado.

Ma le distanze, attraverso cui si misurano viaggi e spostamenti, seguono un verso, una direzione. E sono proprio le direzioni del movimento che possono orientare e indirizzare scoperte e incontri, nuovi e diversi. Turisti, pellegrini, migranti si muovono quasi dovunque secondo vie note, suscitando e determinando così flussi, più o meno forti e consistenti. Ma spesso mutano, con l'evoluzione del contesto storico, anche percorsi e direzioni, invertendo in qualche caso il verso. Nuove mete attraggono, mentre altre perdono o vedono diminuire la loro capacità di richiamo. E d'altra parte le spinte espansive per controllare e dominare lo spazio nel corso dei secoli hanno seguito direzioni molteplici e mutevoli. Il colonialismo e l'imperialismo hanno provocato in passato spinte espansive ben determinate nello spazio, in funzione di orientamenti nazionali collegati alle dinamiche politiche, al commercio e allo sfruttamento di risorse naturali.

Ma un rilievo importante nel contesto politico ed economico lo hanno avuto le diverse forme e mezzi di viaggio. In un quadro spaziale dove distanze e direzioni si presentano in maniera profondamente diversa dal passato, l'aeroplano – soltanto per fare un esempio – ha consentito possibilità di movimento di molto ampie, rispetto ad altri mezzi di trasporto, più soggetti agli ostacoli derivanti dalla morfologia e dalla distribuzione delle terre e dei mari. La rettificazione delle distanze itinerarie, sviluppando direzioni libere anche da impedimenti antropici (come il superamento delle barriere costituite dai confini tra gli Stati) e moltiplicando i flussi con maglie progressivamente più strette e reticolari, ha avvicinato popoli e nazioni.

Ma una nuova trasformazione radicale è giunta con la stessa eliminazione della distanza metrica, attraverso la comunicazione fra computer e la costituzione di una rete globale di collegamento, in grado di avvolgere tutta la Ter-

ra<sup>5</sup>. Con la globalizzazione informatica le coordinate spazio-temporali hanno assunto accezioni diverse, derivanti da una serie di fattori, come la separazione del luogo dallo spazio e, per alcuni aspetti, dello spazio dal tempo, l'esistenza di non-luoghi (con una aspatialità diffusa) e di tempi simultanei. Queste due categorie hanno prodotto dimensioni nuove con effetti straordinari e non sempre facilmente valutabili, tanto che il luogo è leggibile secondo paradigmi spazio-temporali diversi da quelli considerati nel recente passato: è possibile comunicare senza spostamenti nello spazio fisico ed esercitare azioni indipendenti dalla condivisione dello stesso spazio. Nuovi sono i significati di spazio e di tempo, così come diversi, in un mondo in sostanza compresso, risultano i contenuti di centro e periferia, di localizzazione e distribuzione, di distanza e direzione.

Testimonianze significative di nuovi orientamenti e tendenze negli spostamenti si riscontrano in molti Paesi; originali modelli di organizzazione del trasporto aereo, con innovative esperienze nel valutare posizione dello spazio e spostamenti (distanza e direzione), si sono imposti negli ultimi tempi. Esempio, anche se non unico, è il caso del piccolissimo Stato del Qatar, che si è inserito a livelli superiori nella rete aerea internazionale. La Compagnia nazionale (*Qatar Airways*), avvantaggiata certamente dai bassi costi del carburante prodotto nel Paese, è riuscita a raggiungere traguardi eccellenti (Tab. 1); con una popolazione totale che non raggiunge i due milioni di abitanti<sup>6</sup>, infatti, ha superato i 21 milioni di passeggeri nel 2012 (contro 15,8 milioni nel 2010 e poco più di 18 milioni nel 2011). Il trend è in progressiva accelerazione, grazie anche all'entrata in funzione, nel 2013, del New Doha International Airport (NDIA), che, con una superficie di 22 kmq, costituisce uno dei più grandi progetti internazionali realizzati nelle comunicazioni aeree. Quando il nuovo aeroporto giungerà al pieno della sua funzionalità, dovrebbe essere in grado di gestire, secondo le aspettative della Compagnia, cinquanta milioni di passeggeri, due milioni di tonnellate di merci e 320.000 voli all'anno. Questo aeroporto, basato su un efficiente network del tipo *hub and spoke*, concentra su Doha una serie fittissima e in continuo ampliamento di collegamenti da altri aeroporti, i quali pertanto risultano uniti tra loro non in maniera diretta, ma attraverso questo aeroporto di riferimento, che si presenta come un nodo di scambio e di convergenza di rotte internazionali. È interessante osservare l'importanza della relazione spazio-temporale, impostata sulla creazione di flussi di voli a *onde* in arrivo (*inbound*) e in partenza (*outbound*), concentrati in fasce orarie coordinate, in modo tale che i voli in arrivo siano disposti nel tempo per servire in modo adeguato i voli in par-

<sup>5</sup> Franco Farinelli colloca nel 1969 il momento in cui lo spazio e il tempo della fisica classica, meridiani e paralleli sono entrati in crisi, segnando la «fine della modernità» (Farinelli, 2009, p. 159). Questo momento corrisponde alla nascita di Arpanet (acronimo di «Advanced Research Projects Agency NETwork», la prima forma delle Rete realizzata dall'agenzia del Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti responsabile per lo sviluppo di nuove tecnologie ad uso militare.

<sup>6</sup> La rivista della Compagnia aerea nazionale (*Qatar Airways* gennaio 2013), oltre a evidenziare che il Qatar è l'unico Paese al mondo interamente desertico, sottolinea il boom demografico: «dopo l'estrazione del petrolio 60 anni fa il Qatar è passato da 25.000 ab. a quasi 2 milioni».



tenza per altre destinazioni. L'aeroporto di Doha, *hub* fondamentale di un network di rotte, diviene un centro di connessione per passeggeri e merci lungo un asse prevalente est-ovest, che lo vede al centro di collegamenti tra l'Europa e la costa atlantica dell'America settentrionale da una parte e molti dei Paesi dell'Asia dall'altra. L'incremento progressivo è veramente straordinario, con un andamento sostenuto e piuttosto omogeneo in tutti i mesi dell'anno, pur con alcune accentuazione nei mesi estivi e a dicembre.

Tabella 1. Numero di passeggeri (per mese e totale), nel 2011 e nel 2012, nell'aeroporto di Doha.

	2011	2012
Gennaio	1.450.590	1.695.164
Febbraio	1.304.500	1.624.980
Marzo	1.405.467	1.773.637
Aprile	1.446.478	1.793.938
Maggio	1.402.347	1.706.345
Giugno	1.436.252	1.782.929
Luglio	1.719.607	1.866.218
Agosto	1.493.677	1.829.325
Settembre	1.587.511	1.801.558
Ottobre	1.602.474	1.791.882
Novembre	1.596.993	1.696.914
Dicembre	1.662.629	1.899.994
Totale	18.108.525	21.262.776

Fonte: Qatar Airways.

#### 4. Scoperta e incontro: turismo, migrazioni, pellegrinaggio

Se scoperta e incontro – come si è prima ricordato – rappresentano un aspetto significativo degli spostamenti e dei viaggi, l'assunzione di significati diversi, a loro ascrivibili, deriva dalle modalità e dalle motivazioni di coloro che effettuano il viaggio (Fig. 5). La geografia della scoperta e dell'incontro s'interroga sul perché, sul quando e sul come: quali siano i motivi per cui avviene lo spostamento e perché si viaggia; quali geografie soggettive muovano i moderni viaggiatori. I presupposti spesso si contrappongono; le ragioni s'intrecciano, magari confondendosi lungo un filo non sempre identificabile. Si viaggia per piacere o per costrizione, per motivi scientifici, culturali, didattici, economici, religiosi, politici, e per tanto altro ancora. Si moltiplicano, rispetto al passato, le espressioni e le classificazioni dei viaggiatori: turisti, pellegrini, migranti...

Una delle prime associazioni collegate al viaggio è costituita dal fenomeno turistico, il quale, se misurato e valutato in una scala spazio-temporale generale, presenta impatti assolutamente rilevanti<sup>7</sup>. Il turismo, infatti, pur

<sup>7</sup> Il viaggio classico, del singolo o di pochi ricchi e avventurosi, ha avuto il suo momento apicale con il periodo del Romanticismo per essere sostituito progressivamente tra Ottocento e Novecento, con lo sviluppo dei mezzi di trasporto e con la diffusione delle agenzie turistiche.

con significative differenziazioni e varianti al suo interno, coinvolge nel suo complesso un numero enorme di persone, attirando inoltre strati a mano a mano più ampi di popolazione. Come spostamento di massa trova il suo centro nevralgico nei *tour operator*, che creano e vendono pacchetti, in genere inclusivi di pernottamenti alberghieri e di trasferimenti. È a tutti noto come l'affermazione del turismo di massa abbia segnato un cambiamento straordinario nell'approccio al viaggio di piacere, oltre che un impatto territoriale formidabile, e purtroppo non sempre sostenibile.

Si aggiunga il ruolo che nel contesto dello spostamento spaziale svolge il turismo, che sta interessando Paesi fino a pochi anni fa coinvolti solo in maniera marginale. L'esempio più eclatante è forse rappresentato dalla Cina, il mercato turistico con i maggiori tassi di crescita nell'*outbound*, grazie anche alla forte urbanizzazione, all'aumento del reddito e a nuove e più favorevoli disposizioni per i viaggi all'estero (Dall'Ara, Dionisio, 2012).

Non va poi trascurato il fatto che la mobilità generata dal fenomeno turistico, nelle sue varie manifestazioni, attraversa ormai tutti gli spazi terrestri, compresi quelli considerati anecumenici, come lo stesso continente antartico<sup>8</sup> (Fig. 6).

In una prospettiva prevalentemente socio-culturale si possono valutare i mutamenti enormi che l'incremento dell'attività turistica ha comportato nel modo stesso di affrontare il viaggio, il quale, essendo programmato quasi sempre in maniera dettagliata, impoverisce necessariamente la natura e la qualità degli incontri con l'*altro* e con l'*altrove*, pur se, anche nello spostarsi in gruppo mediante un *tour operator*, si possono ricercare, nei limiti imposti da un'organizzazione che ha norme e orari da rispettare, motivi di arricchimento culturale. In ogni caso, però, le scoperte, e soprattutto gli incontri, nel viaggio del turista sono di natura episodica, anche perché la durata temporale del giro turistico è in genere ridotta. Le potenzialità, pure e comunque presenti, tendono tuttavia a scomparire allorché il turista richiede (o purtroppo è indotto a richiedere) quelle località che precludano il più possibile i contatti con l'esterno e che al contrario offrano – come evidenziano gli inserti pubblicitari – «una vacanza tranquilla, in un ambiente rilassante ed esclusivo». In molti casi il turista viene protetto da ogni contatto con la realtà del luogo, perdendo così la possibilità di arricchimento derivante dal *genius occursus*; in sostanza, in questa forma deteriorata di turismo, manca quasi del tutto l'incontro e la scoperta è contraffatta<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Il turismo in Antartide si è fortemente sviluppato negli ultimi decenni, anche se prime forme turistiche si possono far risalire alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso. Attualmente circa 20.000 turisti visitano l'Antartide ogni anno, il 90% dei passeggeri parte dall'Argentina, dal porto di Ushuaia nella Terra del Fuoco ed è diretto nella Penisola antartica. Percentuali minori partono da Hobart in Tasmania oppure da Lyttelton o da Bluff in Nuova Zelanda. Vi sono anche spedizioni in aereo.

<sup>9</sup> Nel web si possono trovare tantissime valutazioni di turisti che esaltano questo tipo di approccio al viaggio e alla vacanza. A solo titolo esemplificativo se ne propone una che riguarda la costa del Kenya: «Tra le località a nord di Mombasa, Malindi rappresenta uno dei luoghi più ambiti dal turismo internazionale, con numerosissimi turisti italiani che vengono a cercare il

Il turismo è una manifestazione degli spostamenti dell'uomo; alcune mobilità, pure tradizionali, si sono esaurite o sono in fase di forte contrazione, come il nomadismo (Fig. 7); mentre altre ancora, sempre tradizionali, si sono in parte rinnovate, acquisendo nuove caratteristiche. È il caso del pellegrinaggio, che rientra nella sfera della religiosità e spiritualità (Fig. 8). Questi spostamenti sono di certo differenti dal viaggio turistico, pur se molti aspetti concreti li accomunano. Anch'essi effettuati singolarmente o in massa, soprattutto in particolari e ben definite circostanze, i pellegrinaggi si distinguono proprio per l'incontro, ricercato con il sacro. Altre mobilità, poi, possono considerarsi quasi nuove, almeno nelle loro attuali manifestazioni, pur avendo origini assolutamente remote (ad esempio la migrazione). Nelle migrazioni spesso ai tour operator si sostituiscono organizzazioni criminali<sup>10</sup>, grandi e piccole, che riescono a gestire un numero enorme di persone, in gran parte disperate.

Merita forse maggiore attenzione, di quanta finora ne sia stata riservata dalla letteratura geografica sul tema, «il viaggio migratorio», proprio nei suoi aspetti con lo sradicamento che innesta e nelle sue possibilità d'incontro e scoperta. È un processo che inizia nella mente prima dell'effettivo spostamento dalla terra di origine e forse, una volta iniziato, non si conclude mai, accompagnandosi, peraltro, con significativi cambiamenti psicologici, che interagiscono con aspetti socio-politici. Nel fenomeno migratorio il momento del viaggio trova ampio spazio nelle cronache dei mass-media, anche perché altissimo è il numero dei migranti morti durante il loro spostamento; e il mare Mediterraneo ne è purtroppo triste testimonianza.

Ma la migrazione, e proprio nelle sue possibilità d'incontro e soprattutto negli esiti positivi che ne possono derivare, può assumere le sembianze e i caratteri di un pellegrinaggio. Tale aspetto, ad esempio, è stato evidenziato nella *Giornata Mondiale del Migrante e del Rifugiato 2013* dal Pontefice Benedetto XVI, che ha voluto dedicare questo appuntamento annuale al tema «Migrazioni: pellegrinaggio di fede e di speranza». La fiducia nell'accoglienza che segue all'incontro, la speranza nella solidarietà e nella condivisione, la forza del contatto e la sacralità dei valori portati dagli uomini sono altrettanti elementi di raccordo tra migrazione e pellegrinaggio, che procede del tutto al di là delle specifiche credenze religiose, e sperimentera, tra mille difficoltà che a volte possono apparire insormontabili, il cammino verso l'ecumenismo<sup>11</sup>.

---

massimo relax senza dimenticare il gusto della vita notturna e del divertimento. Questo è il fascino di Malindi, sentirsi un po' come a casa pur vivendo l'esperienza dell'Africa dei Safari, che molte agenzie di viaggio della città vi proporranno con destinazioni altisonanti: Masai Mara, Amboseli, Tsavo». Si aggiunga, a tale proposito, che spesso i safari vengono fatti portando direttamente i turisti in loco con piccoli aerei, che atterrano in minipiste realizzate all'interno degli stessi parchi nazionali.

<sup>10</sup> Un esempio di migrazione di massa è avvenuto nei primi giorni di marzo del 1991. Arrivarono allora (in particolare il 7 marzo) nel porto di Brindisi, a bordo di navi mercantili e di imbarcazioni di ogni tipo, 27.000 migranti, in fuga dalla crisi economica e politica in Albania.

<sup>11</sup> Nel messaggio si legge: «Coloro che emigrano portano con sé sentimenti di fiducia e di speranza che animano e confortano la ricerca di migliori opportunità di vita. Tuttavia, essi non

Questo breve excursus è partito dall'accezione più strettamente semantica del viaggio per giungere ad analizzare solo alcune delle sue molteplici implicazioni. Il discorso non si conclude se non con una nuova ipotesi di partenza, tutta da sviluppare in altra occasione, in cui il tema centrale dell'incontro, finora considerato obiettivo precipuo del viaggio, possa, in una società mondializzata e interculturale, in cui l'altro con-vive quotidianamente con noi, farsene imprescindibile presupposto, generando nuovi approcci a una mutata concezione dell'*altro* e dell'*altrove*.



Figura 1. Spazi della stabilità in Etiopia, dove la Trebbiatura del teff (nei pressi del Lago Tana) si svolge secondo ritmi antichi.

Foto: G. De Vecchis.

cercano solamente un miglioramento della loro condizione economica, sociale o politica. È vero che il viaggio migratorio spesso inizia con la paura, soprattutto quando persecuzioni e violenze costringono alla fuga, con il trauma dell'abbandono dei familiari e dei beni che, in qualche misura, assicuravano la sopravvivenza. Tuttavia, la sofferenza, l'enorme perdita e, a volte, un senso di alienazione di fronte al futuro incerto non distruggono il sogno di ricostruire, con speranza e coraggio, l'esistenza in un Paese straniero. In verità, coloro che migrano nutrono la fiducia di trovare accoglienza, di ottenere un aiuto solidale e di trovarsi a contatto con persone che, comprendendo il disagio e la tragedia dei propri simili, e anche riconoscendo i valori e le risorse di cui sono portatori, siano disposte a condividere umanità e risorse materiali con chi è bisognoso e svantaggiato».



Figura 2. Accelerazioni forti si sviluppano anche negli spazi della stabilità. La geografia dell'Etiopia cambia, grazie anche alla costruzione di nuove strade lungo le rotte del commercio e del turismo. La presenza di finanziamenti e personale tecnico specializzato cinese agevola, ad esempio, il fenomeno della mobilità.

Foto: G. De Vecchis.



Figura 3. Dubai è uno dei maggiori simboli internazionali del movimento. La città è in continua trasformazione per il pullulare di nuovi edifici e infrastrutture.

Foto: G. De Vecchis.





Figura 4. A Dubai, in piena città, sorge uno dei centri sciistici al coperto più grandi al mondo. Con i suoi 22.500 metri quadrati di piste completamente al coperto Ski Dubai fa parte del Mall of the Emirates, grandioso centro commerciale. Al suo interno si trovano 5 piste da sci di diversa difficoltà e lunghezza.

Foto: G. De Vecchis.



Figura 5. Il tradizionale mercato ecuadoregno di Zumbahua, uno dei più vecchi e caratteristici luoghi d'incontro del Paese.

Foto: G. De Vecchis.



Figura 6. La cittadina di Ushuaia (in Argentina), il più meridionale centro abitato dell'emisfero Australe. È importante luogo di partenza per le crociere in Antartide, meta in forte espansione del turismo internazionale.

Foto: G. De Vecchis.



Figura 7. È ancora sviluppato, pur se in contrazione, il nomadismo in Mongolia. Qui due pastori a cavallo presso il Lago Hovsgol.

Foto: G. De Vecchis.



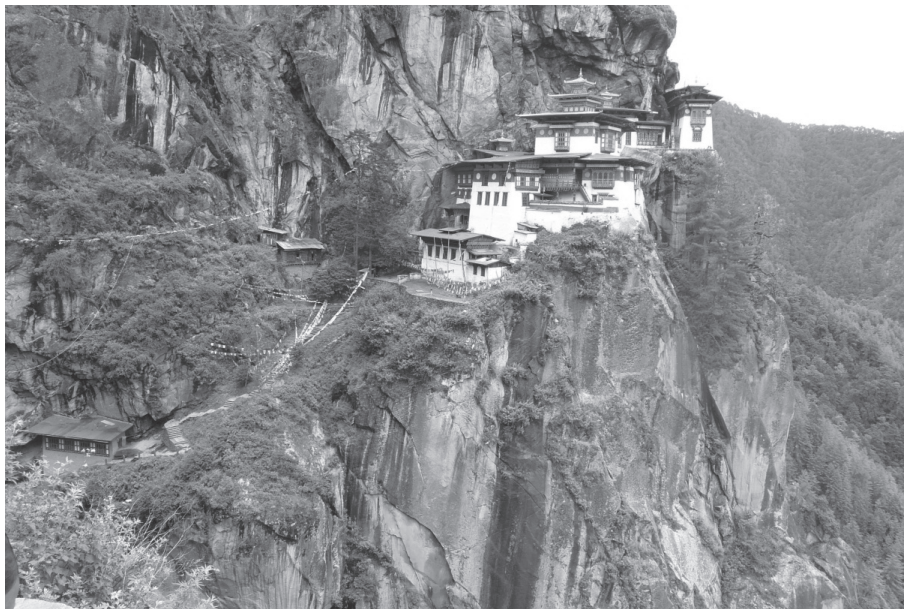


Figura 8. Il monastero buddista bhutaneese, il Takshang («nido di tigre»), costruito nel 1692, è importante meta di pellegrinaggi, oltre che di turisti. L'ascensione può avvenire esclusivamente a piedi, soprattutto nell'ultimo tratto.

Foto: G. De Vecchis.

GEOGRAFIA

SEMESTRALE DI STUDI E RICERCHE DI

### Bibliografia

- DALL'ARA G., DIONISIO P., *Come accogliere i turisti cinesi. Introduzione al mercato turistico più grande del mondo*, Milano, F. Angeli, 2012.
- DEMATTEIS G., *Le metafore della Terra. La geografia umana tra mito e scienza*, Milano, Feltrinelli, 1985.
- DE VECCHIS G. (a cura di), *Verso l'altro e l'altrove. La geografia di Marco Polo, oggi*, Roma, Carocci, 2005.
- FARINELLI F., *La crisi della ragione cartografica*, Torino, Einaudi, 2009.
- GNISCI A., *Genius occursus. Genio dell'incontro*, Roma, Bulzoni Ed., 1995.
- RATZEL F., *Geografia dell'uomo. Principi d'applicazione della scienza geografica alla storia* (trad. Cavallero U.), Torino, Fratelli Bocca Editori, 1914.
- SITI W., *Il canto del diavolo*, Milano, Rizzoli, 2009.
- VERNE J., *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, Paris, Pierre-Jules Hetzel, 1873.



### ***Abstract - The journey as discovery and meeting***

The journey has a vast polysemous meaning which remains strong even though narrowing its meanings to more specifically geographical contents. The «act of moving from one place to another» has a spatial value, which is founded in fundamental geographical terms like distance and orientation, to the more complex ones like globalisation. Change and complexity are strategic concepts of modern geography, which find considerable confirmation in the acceleration taking place in the mobility of people and goods. And mobility (tourism and the migratory phenomenon are significant expressions of this, despite their huge differences) produces new forms of discovery and meeting.

#### ***Keywords***

Mobility, distance, tourism, intercultural.

### ***Résumé - Le voyage en tant que découverte et rencontre***

Le voyage renvoie à la polysémie d'un vaste champ sémantique et tout cela est vrai même si l'on le regarde d'un point de vue géographique. L'acte de se déplacer d'un lieu à l'autre a une valeur intrinsèque qui est liée à l'espace, bien sûr, reposant sur des termes géographiques fondamentaux tels que la distance ou l'orientation jusqu'à ceux plus complexes, par exemple la mondialisation. La géographie contemporaine a choisi le changement et la complexité en tant que concepts stratégiques. La mobilité, chaque jour plus accélérée, des personnes et des marchandises en est la cause première. C'est donc la mobilité même qui crée à son tour de nouvelles formes de découverte et de rencontre (le tourisme et le phénomène migratoire peuvent en représenter, au-delà des différences, des expressions significatives et importantes).

#### ***Mots-clés***

Mobilité, distance, tourisme, interculturel.