

NAVIGAZIONI STORICHE E CARTOGRAFIA NELLA DIDATTICA DELLA GEOGRAFIA

HISTORICAL NAVIGATIONS AND CARTOGRAPHY IN THE GEOGRAPHICAL DIDACTICS

Riccardo Friolo (*)

(*) S.S.I.S.S. dell'Università degli Studi di Trieste.

Sommario

Mentre l'editoria per la scuola privilegia nei libri di testo e negli atlanti corredi fotografici di richiamo, un percorso di ricerca unito a una didattica che voglia essere veramente interdisciplinare evidenzia come la Geografia delle rotte storiche abbia bisogno di un nutrito concorso di fonti cartografiche per sostenere inquadramenti a scala oceanografica, analisi regionali e appunti di dettaglio in merito alle aree portuali che costituiscono i nodi privilegiati della rete di comunicazione e trasporto. Due casi significativi vengono proposti in merito all'utilizzazione coordinata di planisferi, immagini satellitari, foto aeree e produzioni tematiche opportunamente scelte per un approccio comparativo al campo d'indagine.

Abstract

Bibliographical sources, historical documents, travellers' reports, ancient cartography inventories, toponymy with place-names analyses, geographical maps, satellite images and aerial photos have been used in order to detail the role of the historical navigations, both in the research field and in the methods of illustrating the spatial subjects of study.

Il panorama economico-culturale dell'editoria per la scuola ha sempre più privilegiato in atlanti e manuali i corredi iconografici basati prevalentemente su materiale fotografico accattivante, a discapito delle rappresentazioni bi- e tridimensionali indispensabili per coltivare e sviluppare ogni forma di ragio-

namento spaziale. Si è costretti in tal modo ad assistere al desolante spettacolo di utili carte tematiche sempre più rimpicciolite nelle successive edizioni di un testo oppure all'assemblamento confuso e illeggibile di molteplici curve sullo sfondo di un medesimo ritaglio regionale-nazionale¹.

¹ L'operazione di miniaturizzazione è riscontrabile a partire dalle due valide produzioni didattiche: "Temperature medie di Gennaio" e "Temperature medie di Luglio" esibite in modo chiaro e analitico in DO.GE, 1988, p. 27. La perdita di qualità fino a completa sparizione si produce in DO.GE, 1998, pp. 26-

A fronte delle ragioni di mercato un percorso di ricerca e allo stesso tempo di didattica interdisciplinare evidenzia come lo studio delle navigazioni storiche abbia bisogno di un nutrito concorso di fonti cartografiche per sostenere inquadramenti a scala oceanografica, analisi regionali e appunti di dettaglio in merito alle aree portuali che costituiscono i nodi privilegiati della rete di comunicazione e trasporto.

Due significativi casi di studio vengono proposti in merito all'utilizzazione coordinata di planisferi, immagini satellitari, foto aeree, carte antiche, piante urbane e produzioni tematiche opportunamente scelte per un approccio comparativo al campo d'indagine. In un contesto di Geografia storica gli sviluppi geopolitici del Colonialismo e la grande progettualità delle esplorazioni polari hanno permesso di evidenziare un fascio di rotte strategiche e una navigazione di fortuna riferite al XIX° secolo. Queste sono state scelte grazie alle applicazioni di carattere didattico che sono in grado di richiamare.

Tre momenti operativi sono stati assunti per una specifica funzione di utile guida all'insegnamento:

- l'introduzione di fondamenti concettuali rigorosamente selezionati in base alla capacità di porsi al nucleo delle questioni e di far derivare ampie trattazioni e nutrite casistiche;
- l'utilizzo di stimoli e richiami emotivi in grado di suscitare l'interesse;
- l'attivazione di formule ispirate al viaggio di scoperta, tali da assimilare ricerca e didattica sia nell'impianto teorico che nella prassi operativa.

1. The Steam Route to the Colonies

Il Colonialismo, inteso quale progettualità e prassi di organizzazione territoriale diretta da soggetti politici esterni allo scenario continentale interessato (Lyons e Papadopoulos, 2002, pp. 1-2), trova forza ed alimento nei comprensori dove si sono affermati sviluppi geografico-conoscitivi capaci di sostenere manovre coordinate di sfruttamento energetico, raccolta di materie prime e potenziamento dei sistemi di interconnessione. L'applicazione di tali presupposti e le necessità espansive intimamente collegate mettono in moto un meccanismo capace di produrre le basi dei sistemi di potere egemonici articolate in una serie multiforme di termini che interagiscono e si rafforzano mutuamente:

- il primato scientifico-tecnologico;
- la supercapacità economico-produttiva;
- il predominio mercantile;
- la centralità monetario-finanziaria;
- la supremazia militare;
- la fascinazione esercitata dal modello culturale, inseguito dalle masse e da tutti coloro che intendono adottarlo od imitarlo.

Con riferimento particolare a quest'ultimo pilastro funzionale al processo di affermazione di una manovra espansiva imperiale si rende quindi oltremodo necessaria la coagulazione del consenso fornito da parte di quei ceti imprenditoriali e lavorativi che sono chiamati a fare parte integrante dello sforzo organizzativo. Propaganda politica, esaltazione di valori culturali, documentazione librario-giornalistica e rappresentazioni cartografiche opportunamente centrate, orientate e dimensionate divengono tasselli fondamentali di

27 e poi nell'edizione 2001, p. 34. Per il secondo aspetto, vedasi la cartina: "Le precipitazioni annue e le temperature" affollata di isoiete, isochimene e isotere in *Progetto Terra...*, 1995, p. 30. Sulla medesima falsariga si muove la *Carta delle precipitazioni medie annue in Europa*, presentata in GREGOLI, LANZA DEMATTEIS e NANO, 1998, p. 32.

una azione che intende promuovere la convergenza collettiva sulla visione progettuale e sui modelli di civiltà da promuovere.

Nella prima metà dell'Ottocento è il leone britannico che, forte della spinta impressa dalla rivoluzione industriale, stende la rete mondiale dei caposaldi strategici necessari per l'edificazione stabile e il mantenimento organico dell'impero coloniale.

Si inserisce in questo solco strumentale una fortunata iniziativa editoriale prodotta in Gran Bretagna attorno agli anni Cinquanta del XIX° secolo, quando la nazione aveva già fondato da Hong Kong alle Falkland, dal Canada al Sub-continente indiano la propria talassocrazia estesa a scala globale. Un atlante pubblicato nella capitale illustra la strategica "Rotta britannica dei vapori", lanciata fra Londra e l'Australia, rimandando a un esempio di cartografia coloniale enciclopedica nella quale si stabilisce una comunicazione interattiva fra rappresentazione spaziale, immagini panoramiche di corredo e testo esplicativo. Per ogni tavola, secondo una successione che parte dall'Europa per investire tutti gli altri continenti, le immagini sottolineano i nodi centrali del teatro spaziale di

operazione, mentre il testo celebra il punto di vista "anglocentrico" della trattazione.

Gibilterra e Malta aprono la rassegna delle basi erette a fondamento del dispositivo militare, navale e territoriale². Dell'arcipelago maltese si ricorda come fosse stato inserito dalla tradizione geografica entro il continente africano, prima che una legge del Parlamento britannico, emanata dopo l'occupazione del 1800, finisse con l'inserirlo nelle terre dichiarate di pertinenza europea³.

In Estremo Oriente assume la massima rilevanza la localizzazione dell'isola e delle dipendenze di Hong Kong, poste a breve distanza dal porto di Canton che in una primissima fase ricoprì il ruolo di porta d'accesso del commercio europeo in Cina⁴.

La raccolta orienta quindi da parte del pubblico inglese la percezione della grandezza del disegno imperiale e intende aggregare il popolo britannico attorno alla progettualità espansiva nella misura in cui ne stimola la partecipazione incondizionata, l'adesione entusiasta e il rafforzamento dell'orgoglio patriottico nazionale.

Particolarmente espressive in tal senso sono le tavole a scala regionale che collocano

² Nella tavola *British possessions in the Mediterranean* le vignette valgono a indicare il profilo della rupe storica e la possente mole difensiva del porto della *Valetta*. Il testo di accompagnamento ricorda: "The conquest of Gibraltar by the English...accomplished in 1704..." , poi mantenuta senza interruzioni nonostante i "...frequent attempts to wrest it from them." (Martin, 1989, p. 73). Sono inoltre segnalate l'importanza strategica del luogo, la toponomastica e l'organizzazione funzionale che ruota attorno alla guarnigione e alle sue dotazioni belliche.

³ Una moderna versione in lingua spagnola del medesimo atlante (Potter, 1990), pubblicata successivamente alla riedizione inglese, omette nella traduzione il riferimento al ruolo decisivo svolto dalle truppe d'intervento britanniche nella vicenda appropriativa ed espresso dalla formula: "...as regards the service of our soldiery..." (Martin, 1989, p. 73).

⁴ La tavola: *China and Birmab* presenta due vignette significative degli accadimenti storici maturati nel settore in esame: nella prima sono illustrate le *British factories di Canton*; fa seguito Hong Kong, con la rada e il movimento dei vascelli. La parte esplicativa sotto la voce *Commerce and Industry* indica Canton come "...the chief seat of foreign commerce..." in contatto con località dell'oltremare in America, Inghilterra ed Estremo Oriente dove risiedono comunità di cinesi. I prodotti in uscita riguardano tè, sete, riso e mercurio. Per quanto riguarda l'esportazione del té verso l'Inghilterra si segnala il raggiungimento dei "50 million pounds" (Martin, 1989, p. 101).

i porti e i passaggi-chiave della rotta in rapporto diretto con le due funzioni di controllo del traffico marittimo internazionale e di portali d'accesso ai vasti retroterra continentali.

Il primo ruolo vede attivamente impegnate le isole Falkland, già Malvinas, divenute di fatto la *Gibilterra del Sud* fra Atlantico e Pacifico (Friolo, 2006, p. 209) dopo la conquista avvenuta sulla base di una spedizione navale d'attacco⁵.

La rilevanza strategica dell'*Isthmus of Panama* trova adeguata espressione nella tavola dello stesso nome che offre motivo per evidenziare la grandiosità degli sforzi ingegneristici incentrati sul ristretto corridoio terrestre e tesi a collegare il Mare delle Antille con l'oceano più vasto del pianeta (Friolo, 2005, p. 537). La ricerca di alleanze politiche, i motivi di contenzioso e gli elementi di frizione conflittuale coagulati nell'area non mancano di incontrare una base di esplicitazione in termini spaziali significanti (Potter, 1990, pp. 160-161).

A sua volta Sydney rappresenta l'insediamento che permette la penetrazione all'interno di ampi spazi continentali ricchi di risorse funzionali allo sviluppo industriale della madre patria. La tavola *New South Wales* ritrae in vignetta il *Sydney Cove* con il profilo urbano, le fortificazioni costiere e il movimento marittimo in rada. La carta evidenzia il popolamento della cimosa litorale e l'estrema rarefazione degli avamposti all'epoca attestati a Ovest della *Great Dividing Range*. Le note si

soffermano a descrivere le origini legate alla fondazione della colonia penale nel primo nucleo insediativo di Botany Bay. Resta sottolineata la splendida configurazione protetta del porto di Sidney, "...admirably situated to be the centre of a commercial empire." (Martin, 1989, p. 119).

Nella sua impostazione visivo-enciclopedica che guida l'impianto iconografico, scandisce i repertori toponomastici, traduce i sistemi cartografico-rappresentativi in modo obbediente a propri codici di strutturazione interna, l'opera monumentale realizza un progetto politico-culturale la cui semantica complessiva intende trasmettere ed esaltare i valori sociali propri del momento storico di un popolo che ha sempre più bisogno di sostenere le direttrici espansive, di arricchire le fonti di rifornimento di risorse, di reperire nuove aree di mercato. La stessa ricostruzione delle vicende storiche regionali e l'attenzione rivolta agli attributi etnografici introducono le basi di una ricerca mirata al perseguimento di fini economico-speculativi e amministrativo-gestionali.

Si fa nel contempo sostenuta la produzione di cartografia nautica nei mari di tutto il mondo per rendere sempre più sicure e affidabili quelle rotte che ormai rivestono carattere sia mercantile che militare nella complessità di una serie di indirizzi estesi a scala globale⁶. Per la Gran Bretagna è l'Ammiragliato che guida il sistematico rilevamento

⁵ La tavola: *Falkland Islands and Patagonia* mostra in vignetta le isole viste dal mare con unità a vela che incrociano al largo. In carta il repertorio toponomastico è esclusivamente in lingua inglese. Il commento introduttivo tace del tutto sul colpo di mano militare del 3 gennaio 1833 che obbligò alla smobilitazione l'insediamento argentino presente *in loco* (Betts, 1998, p. 45) e guidato dalla figura di un governatore nel pieno esercizio delle sue funzioni. La particolare versione britannica delle vicende geopolitiche riguardanti le successive attestazioni di presenza antropico-istituzionale nell'arcipelago riporta quelli che vengono definiti "...attempts to occupy the islands..." da parte francese e spagnola, e si conclude in termini perentori con la creazione della "...colony of her Britannic Majesty in 1842." (Martin, 1989, p.171).

⁶ Nell'Oceano Indiano la prima elaborazione cartografica di sostegno logistico all'apertura dei nuovi corsi nautici si deve ai Portoghesi. Pregevole in merito per la cura del dettaglio informativo è la tavola *Las*

dei profili litorali lungo i distinti continenti.

Non manca un felice filone di narrativa letteraria ispirata alla storica rotta per le Indie Orientali e in grado di suggerire spunti degni di sviluppo in un contesto di didattica interdisciplinare. Gli spazi marini compresi fra il Borneo e il Sud-Est asiatico erano divenuti teatro di attività piratesche sin dal Settecento; l'acquisita vitalità mercantile della rotta collegata allo Stretto di Malacca non fece altro che stimolare ulteriormente le incursioni di rapina. Nel romanzo "Le tigri di Mompracem" Emilio Salgari descrive con toni e modi epici la lotta fra gli assaltatori che infestano le acque del Mar Cinese Meridionale e le autorità inglesi, impegnate a garantire la sicurezza della rotta marittima tesa fra i caposaldi portuali di Singapore e Hong Kong⁷.

2. L'Odissea dei naufraghi della *Polaris*

Una vicenda a carattere del tutto inedito contrassegna nella seconda metà dell'Ottocento la serie storica dei tentativi di raggiungere i novanta gradi di latitudine settentrionale a partire dalla Groenlandia, seguendo la cosiddetta "Via americana al Polo". L'unità navale statunitense *Polaris*, posta al comando di Charles Francis Hall, raggiunge nel mese di agosto del 1871 il primato degli 82° 11' Nord, ai margini del mare di Lincoln (Cape-lotti, 1999, p. XVI). Le vicende successive saranno però funestate all'inizio dalla morte del primo responsabile, avvenuta in circo-

stanze non del tutto chiarite, successivamente dalla morsa dei ghiacci che rinserra la nave senza possibilità alcuna di manovra indipendente per la fuga. Di fronte alla minaccia dello stritolamento vengono avviati in tutta fretta i preparativi per evacuare il mezzo prima del suo affondamento. Nella notte del 15 ottobre 1872 la lastra di ghiaccio su cui erano state scaraventate le dotazioni logistiche in grande numero si distacca con diciannove persone intrappolatevi al di sopra.

Inizia il movimento di deriva nella Baia di Baffin, secondo una traiettoria destinata a concludersi molto più a Sud nel Mare del Labrador, di fronte all'oceano aperto. I naufraghi dispongono di una base gelata subrottondeggiante abbastanza ampia con quattro miglia di circonferenza, pozze di acqua di fusione e accumuli spigolosi di blocchi di ghiaccio tesi verso l'alto.

La sopravvivenza del gruppo nel gelido ecosistema marittimo sarà assicurata dagli Inuit di appoggio a quello che era stato il precedente tentativo di raggiungere il punto di massima latitudine. La caccia alle foche fornisce cibo e antidoto allo scorbuto, mentre un piccolo villaggio di igloo offre riparo alle intemperie. Nella circostanza il complesso tecnico-culturale di cui gli occidentali (statunitensi ed europei immigrati) sono portatori appare del tutto inadeguato ad affrontare l'emergenza prodottasi.

Il sopraggiungere dell'equinozio di primavera comporta il disgelo e la frammentazione della coltre marina gelata. Sforzi disperati per

Indias Orientales di Lopo Homem e Pedro Reinel (1519), conservata presso la Biblioteca Nazionale di Parigi (Nebenzhal, 1990, pp. 67-71). Numerose vignette di vascelli marcano l'intensità dei traffici tesi fra l'*Ara-bia Felix* e le *Chinarum insule*.

⁷ L'acerrimo nemico dell'eroe Sandokan nella finzione letteraria, il *rajah* bianco James Brooke, è figura storicamente esistita. Amministratore della provincia Sarawak (all'epoca compresa entro il Sultanato di Brunei, sulle coste occidentali del Borneo), userà la strategia del *divide et impera* per combattere le diverse etnie rivali dedite alle scorrerie sui mari e provenienti dalle Filippine e dalle isole Sulu (Lawson Lucas, 2003, pp. XVI-XIX).

sopravvivere vengono effettuati con traslochi continui di blocco in blocco, mentre tempeste e ondate spazzano con violenza via via crescente la precaria superficie d'appoggio. Finalmente il 30 aprile 1873 i sopravvissuti vengono tratti in salvo ad opera del brigantino *Tigress* al largo delle coste del Labrador, dopo più di seimila chilometri di trascinato forzato. Una documentazione scritta dei fatti proviene dagli scritti superstiti di Hall e dalle note, successivamente raccolte e pubblicate, di George E. Tyson, rimasto al comando della minuscola comunità di dispersi (Nickerson, 2002, pp. 168-169).

La drammaticità dell'esperienza odeporea emerge da una appropriata selezione cartografica individuata per sottolineare i diversi aspetti del quadro ambientale, dei processi dinamici e delle fasi più critiche.

Le carte storiche legate all'epopea del Passaggio a Nord Ovest testimoniano il lento progredire delle conoscenze riguardanti l'impervia regione artica⁸. Nella misura in cui restano strettamente intrecciati al progresso delle esplorazioni polari costituiscono utili riferimenti esplicativi i repertori toponimici riscontrabili su atlanti e carte a scala geografica e corografica. Di particolare significatività risultano le designazioni derivate da personaggi che hanno operato in zona con viag-

gi e missioni nautiche. Nella carta toponomastico-itineraria acclusa sono riportati luoghi e spazi marcati dal nome di quanti hanno fornito il loro contributo finanziario o conoscitivo. La tabella 1 ne restituisce un inquadramento storico.

Con riferimento più stretto al teatro spaziale della vicenda narrata, una rappresentazione tematico-oceanografica è indispensabile per evidenziare la dinamica attivata nelle gelide acque che circondano la Groenlandia (Vialli, 1969, pp. 198-199) con il gioco combinato della *West Greenland Current*, in moto verso Nord, e della possente deriva legata alla *Baffin Island Current*, cui fa seguito la corrente fredda del Labrador che si inoltra in pieno Atlantico⁹.

La scansione mensile e stagionale di immagini satellitari riprese al di sopra della calotta polare artica illustra poi le variabili condizioni di continuità e compattezza dei ghiacci marini nei distinti periodi dell'anno, quelle stesse con cui i naufraghi furono costretti a confrontarsi nel corso della loro peculiare odissea. Ulteriori dettagli introdotti a distanza ravvicinata possono provenire dalla riprese aeree effettuate alla quota di volo¹⁰.

In questo ambito problematico un termopluiogramma si rende necessario per esplicitare gli estremi rigori climatici sofferti¹¹, spe-

⁸ Con riferimento al XVII° secolo la *Poli Arctici et circumiacentium terrarum descriptio novissima* di H. Hondius (estratta da Mercator e Hondius, 1638) esprime la massima incertezza riguardante gli estremi spazi settentrionali disposti attorno al *POLUS ARCTICUS*, dove nè terra nè mare vengono segnalati con chiarezza (Pagani, 1992, tav.36). Una analoga rappresentazione ricorre pochi decenni più tardi nella *A MAP of the NORTH-POLE and the PARTS ADJOINING* di M. Pitt (1680). Al passaggio fra Sei- e Settecento una generica annotazione di *TERRES ARCTIQUES* affianca la *MER GLACIALE* nel *Mappemonde dressée sur les observations de Mrs de l'Académie des sciences et quelques autres et sur les mémoires les plus recens* di Guillaume Delisle (Parigi, 1700).

⁹ Un dettagliato planisfero tematico contenente le correnti calde e fredde della circolazione oceanica mondiale è presentato in Leier, 2001, pp. 56-57. Non mancano le indicazioni in merito ai venti che maggiore influenza esercitano sui fenomeni di deriva.

¹⁰ Un sorvolo del braccio di mare compreso fra l'isola di Baffin e la Groenlandia sulla rotta aerea da Iqaluit a Søndre Strømfjord (con attraversamento del Circolo Polare Artico) è stato effettuato nel mese di luglio dell'anno 2000. Le fotografie oblique scattate permettono la lettura della forma, frammentazione e distribuzione estiva dei piastroni di ghiaccio trascinati alla deriva.

Luoghi e spazi	Personaggi storici	Epoca e ruolo
Stretto di Nares	Sir George Strong Nares	Esploratore scozzese (1831-1915)
Bacino di Kane	Elisha Kent Kane	Esploratore americano (1820-1857)
Terra di Rasmussen	Knud Rasmussen	Esploratore danese (1879-1933)
Stretto di Smith	Da uno dei finanziatori di Baffin, di nome Smith	XVI°-XVII° secolo
Baia e isola di Baffin	William Baffin	Navigatore inglese (1584-1622)
Lancaster Sound	Da uno dei patroni di Baffin, di nome Lancaster	XVI°-XVII° secolo
Baia di Frobisher	Sir Martin Frobisher	Navigatore inglese (1535-1594)
“Stretto” di Davis	John Davis	Navigatore inglese (1550 c.-1605)
Stretto e Baia di Hudson	Henry Hudson	Navigatore inglese (morto nel 1610)

TABELLA 1 – *Figure storiche presenti nella toponomastica dei luoghi scandita da Nord verso Sud (Fonte: Zavatti, 1979).*

cialmente nel corso dei lunghi mesi invernali privati della luce solare fino alla data del 19 gennaio (Nickerson, 2002, p. 87).

Un diagramma incentrato sul genere di vita degli Inuit si renderà utile per giustificare il profondo livello di conoscenza dell'ambiente polare che permise ai portatori di questa cultura presenti di garantire la salvezza di tutto il gruppo (*Las Razas...*, 1989, Vol. 4, pp. 603-619).

Lo storico viaggio di anteprima ha conosciuto tutta una serie di risvolti in chiave scientifica e militare nel corso del Novecento con particolare riferimento al periodo della Guerra Fredda che ha trasformato l'Artico in terreno di manovra aeronavale per le due superpotenze impegnate anche sul piano del confronto strategico missilistico (Calvert, 1962).

La necessità di uno stretto controllo delle unità avversarie dotate di armamento balistico intercontinentale favorì il lancio di una nutrita serie di stazioni di rilevamento sia sovietiche che statunitensi e canadesi, posate direttamente sulla banchisa e con questa sottoposte alla deriva oceanica (Giardini, Garrou, Masnari, 1998).

Bibliografia

- BETTS A.J., *Historia de las Islas Malvinas*, Córdoba, Ediciones de Córdoba en America Latina, 1998, 98 pp.
 CALVERT J., *Emersión en el polo*, Barcelona, Editorial Juventud, S.A., 1962, 224 pp.

¹¹ Posta a 76° 31' Nord in comunicazione con la Baia di Baffin la località di Thule è interessata da una temperatura media annuale di -11,5° Celsius. Le temperature medie mensili superano lo zero soltanto in giugno, luglio e agosto. Questi valori raggiungono il minimo con i -25° C registrati in gennaio. Le precipitazioni anche nevose sono scarse a causa della bassa umidità assoluta dell'aria e toccano un totale di 117 millimetri annuali (G.R.E.H.G., 1983, p. 166).

- CAPELOTTI P.J., *By Airship to the North Pole. An Archaeology of Human Exploration*, New Brunswick/New Jersey/London, Rutgers University Press, 1999, 211 pp.
- DO. GE., *Terra ed economia in Europa*, Milano, Markes Editore s.r.l., 1988, 383 pp.
- DO.GE., *Geografia dell'Italia e dell'Europa*, Milano, Markes Editore, 1998, 431.
- FRIOLO R., *L'evoluzione geostorica dei raccordi interoceanici fra l'Atlantico ed il Pacifico*, Firenze, Istituto Geografico Militare, 2005, 175 pp.
- FRIOLO R., *Lo sviluppo storico-geografico della presenza spagnola-argentina nell'arcipelago <<Falkland-Malvinas>>*, in CONTI S. (a cura di), *Atti del Convegno Internazionale di Studi: Profumi di terre lontane. L'Europa e le "cose nove" (Portogruaro, 24-26 settembre 2001)*, Genova, Brigati, 2006, pp. 205-231.
- GIARDINI F., GARROU E. e MASNARI F., *Isole di ghiaccio alla deriva. Storia postale e vita delle stazioni flottanti sovietiche nell'Oceano Glaciale Artico*, Cavallermaggiore, Gribaudo, 1998, 312 pp.
- GREGOLI F., LANZA DEMATTEIS C. e NANO F., *L'Italia nell'Europa*, Milano, R.C.S. Libri S.p.A., 1998, 466 pp.
- G.R.E.H.G. (GROUPE DE RECHERCHE POUR L'ENSEIGNEMENT DE L'HISTOIRE ET DE LA GEOGRAPHIE), *La Geografia del nostro tempo*, Bologna, Nicola Zanichelli Editore S.p.A., 1983, 321 pp.
- Las Razas Umanas*, Barcellona, Instituto Gallach de Librería y Ediciones, 1989, 8 voll.
- LAWSON LUCAS A., *Introduzione*, in SALGARI (2003), pp. XV-XXVIII.
- LEIER M. (a cura di), *World Atlas of the Oceans. With the General Bathymetric Chart of the Oceans (GEBCO) published by the Canadian Hydrographic Service*, Buffalo (New York), Firefly Books (U.S.) Inc., 2001, 264 pp.
- LYONS C.L. e PAPADOPOULOS J.K. (a cura di), *The Archaeology of Colonialism*, Los Angeles, Getty Research Institute, 2002, 284 pp.
- MARTIN M. (a cura di), *The illustrated atlas of the nineteenth century world*, Londra, Studio editions, 1989, 179 pp.
- NEBENZHAL K., *Atlas de Colón y los grandes Descubrimientos*, Madrid, Editorial Magisterio Español, S.A., 1990, 167 pp.
- NICKERSON S., *Midnight to the North*, New York, J.P. Tarcher/Putnam, 2002, 188 pp.
- PAGANI L. (introduzione e schede di), *Cartografia del Nuovo Mondo*, Bergamo, Orsa Maggiore Editrice-Lucchetti Editore, 1992, 49 tavv.
- POTTER J. (introduzione di), *Atlas Ilustrado del Mundo. Siglo Diecinueve*, Madrid, Editorial LIBSA, 1990, 179 pp.
- Progetto Terra. Sistema Europa*, Milano, Markes Editore s.r.l., 1995, 457 pp.
- SALGARI E., *Le Tigri di Mompracem* (a cura di A. LAWSON LUCAS), Torino, Giulio Einaudi editore s.p.a., 2003, 286 pp.
- VIALLI V., *Elementi di Geografia*, Bologna, Casa Editrice Prof. Riccardo Pàtron, 1969, 391 pp.
- ZAVATTI S., *Uomini verso l'ignoto*, Ancona, Gilberto Bagaloni Editore, 1979, 579 pp.