

# Il viaggio del gesuita Benedetto Goes dall'India alla Cina

“**A**desso posso andarmene”: con queste parole, tratte dal cantico del vecchio Simeone, che morì felice dopo aver visto il bambino Gesù, spirava, 400 anni fa, anche Benedetto Goes (1561-1607), gesuita portoghese, felice di aver compiuto la missione che gli era stata affidata dai superiori.

Siamo alla fine del 1500 e, con grandi peripezie, alcuni gesuiti, fra cui Matteo Ricci (1552-1610), erano riusciti ad arrivare, per via mare, a Macao e quindi in Cina, per portare la conoscenza del Cristianesimo, ma anche per far arrivare in Occidente notizie su quello sterminato impero, chiuso agli stranieri, ad eccezione dei mercanti. Ricci chiamava quella terra “Cina” e la sua capitale “Pechino”, ma Marco Polo, due secoli prima, aveva raccontato di aver raggiunto, via terra, attraverso l'Asia, lo stesso paese che però chiamava “Catai” e la capitale “Canbaluc”.

La Cina e il Catai erano lo stesso paese? Probabilmente sì, ma occorre una riprova “sperimentale”; occorre, cioè, ripercorrere la via terrestre descritta da Marco Polo per raggiungere la capitale del lontano impero; se tale capitale era la Pechino dove si trovava Matteo Ricci il problema sarebbe stato risolto. Si trattava di percorrere cinquemila chilometri attraverso montagne, deserti, fiumi irruenti, al caldo e al freddo, e ci voleva una persona speciale, proprio quel Benedetto Goes che si era già rivelato ardito viaggiatore, abile ambasciatore

presso popoli stranieri e non cristiani e buon conoscitore delle lingue asiatiche.

Quando partì nel 1602, Benedetto aveva 41 anni; le terre da attraversare erano in gran parte abitate da musulmani e un occidentale doveva camuffarsi da mercante; Benedetto assunse il nome di Abdulla Isa, ottenne delle lettere di presentazione del Vicerè delle Indie e del sovrano mongolo Akbar e si procurò merci da barattare per finanziare il viaggio e i rifornimenti e

l'alloggio; lo accompagnò Isac, un cristiano armeno che non lo abbandonò mai e al cui racconto si deve in gran parte quello che conosciamo del viaggio di Benedetto, emozionante e pieno di avventure e disavventure, tanto che se ne potrebbe trarre un film; chi sa che qualcuno non ci pensi?

Benedetto partì da Goa, sull'Oceano indiano, e andò a Lahore, nell'attuale Pakistan. Qui, per attraversare terre infestate da ladroni, i mercanti organizzavano delle carovane di alcune centinaia di persone, con carri e animali. La prima tappa fu fatta a Peshawar, ultima città prima di affrontare il passo Kyber che separa il Pakistan dall'Afghanistan; la tappa successiva era Kabul (e adesso Benedetto passò attraverso paesi che abbiamo imparato a conoscere perché teatro delle operazioni militari in Afghanistan in cui sono presenti anche soldati italiani).

A Kabul – città importante della “via della Seta”, da cui erano passati i veneziani Polo, il fiorentino Pegolotti e altri mercanti e religiosi occidentali nel viaggio verso la Cina – Benedetto, che, per spirito missionario e per curiosità, attaccava discorso con tutti, incontrò la sorella del re di Kashgar di ritorno dal pellegrinaggio alla Mecca; Benedetto si offerse di prestarle dei soldi (la poveretta era stata derubata dai ladri) e di accompagnarla nella capitale del suo regno. Si trattava della parte più dura del viaggio: da Kabul si attraversavano le montagne del Pamir che si trovano nell'attuale Repubblica del Tagikistan, fino al confine con l'attuale Repubblica cinese; zone terribili, oggi strategicamente importanti e sedi di conflitti continui fra Cina, India, Pakistan e Afghanistan. Ai tempi di Benedetto le difficoltà del clima e la fatica del viaggio erano aggravate dalle aggressioni delle tribù locali; finalmente la carovana, ormai in Cina, raggiunse, nel novembre 1603, Yarkand (l'attuale Shache, nella regione autonoma del Xinjiang), altro nodo strategico. A Yarkand Benedetto si fermò un anno per organizzare un'altra carovana e ne approfittò per accompagnare la principessa di Kashgar a Khotan, dal figlio che rimborsò il generoso ospite per il prestito e gli regalò della giada, una pietra preziosa che era utilissima merce di scambio nel cammino per la Cina.

Il solito estroverso Benedetto nel suo girovagare parlava di Cristianesimo e si faceva amico dei governanti e della gente comune e di tutto prendeva nota e riferiva (una qualche forma di posta funzionava anche allora) ai suoi superiori a Goa e a padre Ricci a Pechino. Rimessosi

## Verso l'altro e l'altrove

La geografia di Marco Polo, oggi  
A cura di Gino De Vecchis





in viaggio da Yarkand, nel novembre 1604, Benedetto percorse la carovaniere a nord del grande deserto dal Taklamakan in un'alternanza di deserti torridi e di montagne ghiacciate, di

laghi salati e di fiumi impetuosi, terre abitate da tartari, uiguri, cinesi, mongoli, talvolta amichevoli, talvolta ostili. Una volta i predoni rubarono a Benedetto un cavallo (che per quei tempi equivaleva a un fuoristrada moderno), ma Benedetto riuscì a farselo restituire in cambio di due pezze di tela; un'altra volta per sfuggire ai ladri Benedetto lanciò lontano il suo turbante; i ladri corsero per prenderlo e Benedetto spronò il cavallo e fuggì; un'altra volta ancora Benedetto cadde da cavallo e rimase tramortito, fin che il fedele Isac non venne a salvarlo.

Per farla breve, finalmente, alla fine del 1606, Benedetto, arrivò a Suchow (l'odierna Lanzhou, nel Gansu, ormai vicino alla grande muraglia della Cina), e qui cadde gravemente ammalato. Nel frattempo la

## "Il pianeta degli uomini"

notizia del viaggio di Benedetto verso Pechino era arrivata a Matteo Ricci che gli mandò incontro un cinese convertito al Cristianesimo, Giovanni Fernandes, il quale raggiunse Suchow nel marzo 1607, appena in tempo per ascoltare le ultime parole di Benedetto e vederlo spirare. Purtroppo, dopo la sua morte, alcuni briganti rubarono tutti i beni e il diario di Benedetto, il cui viaggio ha dovuto essere ricostruito a pezzi. Ai lettori curiosi raccomando il libro, pubblicato da Bompiani nel 1956, "Il saggio dell'Occidente", di Vincent Cronin (figlio del più noto A.J. Cronin, autore di "E le stelle stanno a guardare" e di molti altri romanzi).

Le avventure e le fatiche e le sofferenze di Benedetto Goes avevano permesso di confermare che la Cina di Matteo Ricci era davvero il Catai di Marco Polo: dal Portogallo alla Cina, l'Europa e l'Asia erano e sono un solo grande continente, pur nelle diversità di lingue, religioni, confini politici, governi; se si è mossi da voglia di conoscere e di avvicinarsi agli altri è facile vedere come "le persone" — latini o slavi, iraniani o indiani, afgani o pakistani, mongoli o cinesi — abbiano tutte bisogni e speranze comuni, al di là delle bombe atomiche e dei conflitti commerciali, appartengano tutti, in definitiva, ad una multinazionale del (cercare di) vivere in pace.

## Un significativo esempio di raccordo tra la geografia e la storia

**CAVALLERA M., *Lungo le antiche strade. Vie d'acqua e di terra tra Stati, giurisdizioni e confini nella cartografia dell'età moderna - Genova Stati sabaudi Feudi Imperiali Stati Farnesiani Monferrato Stato di Milano, Busto Arsizio, NOMOS, 2007***

Marina Cavallera, studiosa da sempre attenta ai problemi del territorio, è professore di Storia Moderna all'Università di Milano. Ha recentemente dato alle stampe un pregevolissimo volume, a sua cura, di particolare importanza anche per chi si interessa della nostra disciplina.

Il ricco apparato cartografico per buona parte è costituito da opere manoscritte, rimaste fino ad oggi inedite, che hanno conservato, al di là di un primo accattivante approccio meramente estetico, tutta la loro forza comunicativa nel presentare le problematiche del tempo in cui furono redatte.

Accanto alla qualità delle immagini che fedelmente riproducono le tecniche del disegno e del colore, offrendoci le chiavi di accesso ad una molteplicità di letture, la maggiore novità del volume appare legata soprattutto alle metodologie mediante le quali è stata qui condotta l'indagine. Al centro stanno gli interrogativi attorno ai fattori di sviluppo del territorio e della persistenza di quelle che gli economisti definiscono "aree forti", ma anche le "aree deboli" che permangono accanto ad esse.

Gli autori hanno studiato una vasta area caratterizzata dalla presenza di una molteplicità di

strade importanti e di sempre intenso traffico. Nel lavoro viene evidenziata una delle grandi "vocazioni" della Penisola Italiana, quella di essere testa di ponte fra l'Europa e le altre realtà continentali che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo, di collegamento tra aree e culture diverse: una vocazione strategica, dunque, nella politica come nell'economia. In tale prospettiva presente e passato sono collegati da un persistente *fil rouge* del quale a volte viviamo le conseguenze senza tuttavia ricordarci le ragioni e le modalità che ne sono state causa.

Gli autori dei contributi sono tutti storici di professione che, nel loro percorso di ricerca, hanno elaborato un forte e significativo raccordo tra storia e geografia, senza dimenticare diritto, politica ed economia.

Partendo dai porti liguri si ricostruiscono le ragioni che nel tempo hanno determinato l'affermazione di talune strade rispetto ad altre, valorizzando in modo diversificato l'entroterra, le aree della Pianura Padana, contribuendo al potenziamento delle sue città. Si analizza il ruolo avuto dai corsi d'acqua e l'impatto della loro valorizzazione sul sistema di trasporto delle merci, prima di risalire verso la dorsale alpina per affrontarne i valichi.

Quest'opera - che si presta a molti e diversi piani di lettura - offre ottimi elementi interdisciplinari a supporto del lavoro dell'insegnante, fornendogli gli strumenti necessari per una didattica interdisciplinare del territorio.

C. B.

