

# Primo Lanzoni, ovvero l'economia come antitesi all'ambientalismo nel pensiero geografico ottocentesco

Gabriele Zanetto

Università Ca' Foscari Venezia, Italia

**Abstract** The evolution of economic geography in the past century has been very complex. The older conception of commercial geography, as mere description of the distribution of economic factors, was substituted by a scientific interpretation of the natural conditions of economic activities. The later school, called environmental determinism, produced an estrangement of economics and economic geography, which was removed only very recently. The paper examines the thought of an Italian geographer, working in Venice around the turn of the century, whose work now appears as a forerunning example of a modern conception of geography, anti-determinist and related to the logic of economics.

**Keywords** Economy handbooks. Geography. Economic geography. Lanzoni. Venice.

**Sommario** 1 Primo Lanzoni e la Geografia Commerciale cafoscarina agli inizi del Novecento, nelle parole di Gabriele Zanetto. – 2 Storia del pensiero e identità. – 3 La tradizione geografica in Italia e a Venezia nel secondo Ottocento. – 4 L'opera del Lanzoni e il suo pensiero. – 5 L'opera sistematica: i manuali. – 6 Le opere applicative e l'impegno sociale. – 7 In forma d'epilogo.

---

Il presente contributo è stato precedentemente pubblicato nel volume *Le discipline economiche e aziendali nei 150 anni di storia di Ca' Foscari* a cura di Monica Billio, Stefano Coronella, Chiara Mio e Ugo Sostero. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 2018. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-255-0/004>.

## **1 Primo Lanzoni e la Geografia Commerciale cafoscarina agli inizi del Novecento, nelle parole di Gabriele Zanetto**

Primo Lanzoni nasce a Cremona l'8 novembre 1862.<sup>1</sup> Arriva a Ca' Foscari come studente nel 1880, dove si laurea nel 1884. Dal 1889 è titolare dell'insegnamento di Geografia Commerciale, come allora veniva chiamata la geografia economica, in coerenza con la tradizione enciclopedica ed enumerativa-statistica che costituiva un importante filone del pensiero geografico ottocentesco. Ottiene la cattedra nel 1905, che manterrà fino alla scomparsa, avvenuta a Venezia il 14 settembre 1921 (Zanetto 2004).

Lontano dalla matrice culturale del determinismo ambientale che iniziava a dominare la geografia italiana in quel periodo, fu appassionato studioso delle relazioni commerciali e dei traffici verso 'l'oltresuez', in ciò confermando la forte vocazione internazionale di Ca' Foscari. Ebbe anche un ruolo di rilievo nel dibattito sul futuro del porto di Venezia, facendo proprie le ragioni di chi si opponeva alla realizzazione del 'nuovo porto' in terraferma, considerato prodromo del ridimensionamento funzionale della città lagunare nel processo di modernizzazione dell'economia italiana del periodo. Per inquadrarne correttamente il profilo, si ripropone di seguito e si commenta un pezzo scritto da Gabriele Zanetto più di trent'anni fa e pubblicato in *Ricerche Economiche* nel 1985 (Zanetto 1985).

Zanetto ricostruisce mirabilmente sia la statura scientifica di questo geografo 'anticonformista' e 'isolato', rispetto all'atmosfera accademica del periodo (Zanetto 1985, 71-4), sia il suo importante ruolo per lo sviluppo della geografia economica moderna. In un contesto culturale nel quale alla geografia economica si chiedeva di spiegare la localizzazione delle attività economiche in relazione alle determinanti ambientali e morfologiche, centrale nell'opera di Lanzoni fu invece la grande attenzione al ruolo che traffici e commerci, innovazioni tecnologiche nell'industria e nei trasporti ed evoluzione degli 'istituti commerciali' (soprattutto in materia doganale, fiscale e monetaria) possono giocare nel plasmare le dinamiche geografiche e l'organizzazione del territorio. È un approccio alla geografia, quello del Lanzoni, che privilegia l'analisi delle così dette 'relazioni orizzontali' e di come la loro evoluzione possa scandire la dinamica delle specializzazioni funzionali e l'organizzazione stessa dei territori; un approccio, in sostanza, che ha alla base una «rappresentazione del mondo come sistema complesso di interrelazioni commerciali, produzioni e traffici» (Zanetto 2004). Ne deriva quindi una geografia

---

<sup>1</sup> Questo paragrafo introduttivo è di Stefano Soriani, Università Ca' Foscari Venezia.

attenta alla complessità delle reti di relazioni più che ai singoli luoghi, animata dalla capacità di spiegare attraverso una logica economica, privilegiata rispetto a quella naturalistica. (Zanetto 2004)

Nel lavoro di Lanzoni è l'opera sociale ed economica dell'uomo, nelle sue diverse declinazioni geografiche e territoriali, a occupare la scena centrale; e implicita, anche se non ancora organizzata in riflessione epistemologica compiuta, è la sua richiesta di maggiore autonomia della geografia economica rispetto alle impostazioni teoriche e metodologiche allora in auge, che vedevano in essa 'l'ultimo piano' della 'casa comune' (la geografia *tout-court*) e a cui si riteneva spettasse semplicemente il compito di inquadrare e spiegare i fatti economici dentro a un impianto unitario e integrale - un impianto, quindi, che continuava a vedere nella geografia fisica e generale le sue irrinunciabili fondamenta (Zanetto 1985, 80-1).

I suoi studi empirici, sempre sostenuti da una grande attenzione ai dati statistici e all'evoluzione storica dei contesti geografici analizzati, non erano mai fine a sé stessi, né perseguivano un semplice obiettivo enumerativo o classificatorio; essi, piuttosto, erano i tasselli di un approccio di ricerca che, pur non ponendosi mai in aperta opposizione al determinismo (Zanetto 1985, 82-3), apriva lo sguardo alla natura dinamica e 'mutevole' (oggi diremmo complessa e incerta) dell'organizzazione degli spazi geografici, alle diverse scale.

Le sue indagini sulle interazioni tra sviluppo industriale, trasformazioni dell'agricoltura, innovazioni tecnologiche nel sistema delle comunicazioni e azioni dei governi e delle istituzioni economiche rendevano ragione di un mondo economico in rapida trasformazione e non più ingessabile nelle categorie del determinismo ambientalista.

Allo stesso modo, l'enfasi sulla natura dinamica dell'organizzazione geografica dell'economia consentiva a Lanzoni sia di sottolineare l'importanza della 'potenzialità economica', intesa come insieme di risorse naturali, economiche ma anche istituzionali che possono attivare e sostenere processi di sviluppo, sia di riaffermare come i possibili esiti dell'incontro tra ambiente e società siano necessariamente plurimi e mai prefigurabili a priori, aprendo così la riflessione a temi e approcci che diventeranno compiuti dal punto di vista epistemologico a partire dagli anni Venti e Trenta, con lo sviluppo della scuola possibilista (Zanetto 1985, 73, 80).

In questa prospettiva alcuni passaggi del lavoro di Lanzoni, evidenziati da Zanetto, richiamano temi di un'attualità sorprendente: per esempio, la sottolineatura di come il XX secolo si presenti come «un secolo di lotta per l'esistenza nel campo commerciale» (Zanetto 1985, 79); l'importanza che le infrastrutture di trasporto possono avere non solo come leva per nuove rotte e traffici ma anche come possibili motori di nuove polarità urbane e industriali (87); la natura dinamica e stadiale dei processi di organizzazione regionale, con la

sottolineatura di come la crisi di un assetto geografico e territoriale - indotto dall'introduzione di nuove tecnologie o dal cambiamento nel sistema dei prezzi delle materie prime - possa al tempo stesso aprire nuove potenzialità e sviluppi (86, 89); oppure la considerazione di come cambiamenti di natura politica («l'elezione di un nuovo presidente») o interventi negli istituti commerciali (la scelta di un governo di apporre nuovi dazi o di cambiare la politica monetaria e fiscale) possano sconvolgere assetti geo-economici ben consolidati (81-2).

Il contributo di Zanetto richiama poi anche un altro importante aspetto del modo in cui Lanzoni interpretava la Geografia Commerciale: nel quadro della «lotta per l'esistenza nel campo commerciale», alla nascente geografia economica Lanzoni attribuiva il ruolo di «arma modesta ma efficace», rivendicando a essa una funzione politica e civile, per il suo possibile contributo allo sviluppo economico e sociale di un Paese, o di una regione, grazie alla conoscenza «operativa» e «predittiva» di cui essa era portatrice (Zanetto 1985, 82-3).

In questa prospettiva, non stupisce l'importante ruolo che Lanzoni, così attento alle vicende veneziane e adriatiche, ebbe nel dibattito sulla questione dell'ampliamento del porto agli inizi del secolo scorso. Come Zanetto ricorda, Lanzoni difese strenuamente le ragioni di quel ceto commerciale e mercantile che pretendeva di mantenere, anche attraverso profondi interventi sulla struttura urbanistica, il porto in città, opponendosi al progetto della «grande Venezia», che aveva nella realizzazione di Porto Marghera il suo tassello fondamentale (Zanetto 1985, 95).

Non avrebbe senso interrogarsi oggi sulle conseguenze ambientali e urbanistiche che l'opzione del mantenimento del porto in città (nelle sue diverse declinazioni progettuali) avrebbe implicato. Né merita soffermarsi sull'impossibilità per Lanzoni - e gli interessi dei ceti economici e sociali di cui egli era interprete - di resistere alla forza (non solo materiale, in termini di potere economico e politico, ma anche 'visionaria', in termini di capacità di definire all'alba del nuovo secolo un nuovo 'discorso' sullo sviluppo territoriale, in grado di riorientare azioni, politiche e atteggiamenti pubblici) del poderoso progetto di modernizzazione territoriale legato a Porto Marghera, che ri-funzionalizzava Venezia e la nascente conurbazione veneziana in chiave industriale, nel contesto del più ampio processo di ri-articolazione nazionale e capitalistica dell'economia del Nord Italia e coerentemente con dinamiche geo-economiche di grande respiro, che vedevano in tutta Europa i porti aprirsi al gigantismo infrastrutturale e all'industria di prima trasformazione (Soriani, Zanetto 2002).

Piuttosto, merita qui ricordare come un tassello fondamentale della riflessione di Lanzoni fosse proprio la preoccupazione per le sorti economiche e politiche di Venezia, già segnate dal profondo ridimensionamento delle sue funzioni commerciali e marittime, e che lo spostamento del baricentro economico verso la terraferma poteva fatal-

mente amplificare. Lanzoni, in sostanza, vedeva i rischi del declino funzionale e della perdita di centralità economica e politica, associati al progetto della «grande Venezia». E anche in questo, il pensiero di Lanzoni è di sorprendente attualità, anticipando, come Zanetto sottolinea, temi che diventeranno espliciti solo qualche decennio più tardi. Tra questi, quello dell'impovertimento funzionale indotto dal turismo: è nel 1904 che Lanzoni scrive

Venezia non può continuare ad essere [...] un museo ed un albergo. (Zanetto 1985, 97)

Zanetto chiude il suo articolo sottolineando come la scomparsa di Primo Lanzoni interrompa bruscamente la corrente anti-determinista della geografia cafoscarina, così ancora poco radicata nel contesto accademico italiano di quel periodo. Bisognerà attendere, continua Zanetto, l'insediamento nel 1954 di Luigi Candida come ordinario di geografia economica per rivedere tale tradizione rifiorire:

Con lui [Luigi Candida], temi e metodi lanzoniani torneranno, nutriti di studi economici, pragmatismo ed amore per la città, a dominare la geografia a Ca' Foscari. (98)

Una geografia che avrà più tardi proprio in Zanetto, suo allievo, un altro importante interprete.

## 2 Storia del pensiero e identità

Ricostruire le linee di svolgimento del pensiero disciplinare è già in sé un'operazione di considerevole valore scientifico. Essa tuttavia svolge anche una rilevante funzione di stimolo all'autoriflessione e alla definizione dell'identità attuale della disciplina, concepita come frutto di una catena ininterrotta i cui singoli anelli tutti preludono e annunciano la sua forma contemporanea. Ne consegue che i percorsi evolutivi del pensiero scientifico possono essere illustrati, in parte almeno, distinti e intrecciati, tentando i singoli cultori di lumeggiare particolarmente quelle figure, quei nessi, quelle fasi di maturazione che gli paiano più rilevanti e che, alla fin fine, meglio concorrono a rappresentare l'odierna essenza del suo operare o, almeno, della sua concezione della ricerca. La polemica tra Quaini (1975) e Claval (1972) sull'epoca di avvio di un pensiero specificamente geografico - sospinta dal primo dall'Ottocento fin agli albori del Rinascimento - ne è da noi il miglior esempio.

Ogni storia del pensiero, e non solo geografico, mi pare allora la costruzione di una galleria di ritratti degli antenati, in cui ognuno può far posto o escludere i singoli personaggi o dar loro diverso rilievo.

vo. Chi si accinga a far luce su qualche tratto del passato disciplinare della geografia non può ignorare che autori diversi le assegnano genealogie assai disparate, cosicché l'opera sua si fa, che lo voglia o no, anche narrazione di sé e del senso del proprio operare scientifico.<sup>2</sup> Qualsiasi intervento sulla storia del pensiero è dunque autobiografia e a posteriori mi avvedo che con questo spirito ho tentato di togliere dall'oblio un geografo anticonformista di fine secolo, anello fondamentale di una genealogia che evita, con sommessi passaggi, la stagione ambientalista; un insegnamento il suo che mi appare ora comunque diffuso per mille rivoli – nonostante tutto ancora mal sondati – nella nostra cultura e nella nostra prassi, alleviandoci il peso dell'autodefinizione e identificazione. Un tentativo di violare uno schematismo omogeneizzante che definisce illusoriamente una volta per tutte lo specifico disciplinare, contrapponendogli una via per

creare terre nuove alle nostre spedizioni utopiche e trovare patrie ai nostri accidentati viaggi dentro la storia. (Mancini 1984)

### **3 La tradizione geografica in Italia e a Venezia nel secondo Ottocento**

Solo all'indomani dell'unificazione nazionale, nel 1859, la geografia italiana entra formalmente nelle università del nuovo regno. A giudicare con gli occhi dei posteri il panorama culturale di allora presenta tre nuclei di pensiero e di attività scientifica attorno a questioni che oggi intenderemmo di natura geografica (cf. Lusso 1979): il primo, il più tradizionale ed esplicito, persegue una sistematica informazione sulle diverse parti del mondo, collezionando dati di disparata natura su fatti naturali, economici, antropologici e politici. Sarà a questi eruditi (gli unici allora considerati 'geografi') che toccheranno le prime cattedre universitarie, sulla scorta di una tradizione enciclopedica ravvivata dalla esperienza statistica degli imperi napoleonico e asburgico e connessa al prestigio delle esplorazioni coloniali europee.

Non ci si poteva peraltro aspettare che il nuovo stato unitario facesse ricorso a quell'altro filone di pensiero che, attorno a Carlo Cattaneo, aveva elaborato una concezione storica dell'organizzazione del territorio, esplicitando così le valenze politiche della ricerca e della conoscenza geografica: intento a far rientrare e a frenare le forze più schiettamente rivoluzionarie suscitate dal Risorgimento na-

---

<sup>2</sup> Cf. l'illuminante saggio Robic 1982, che – riscoprendo un ignoto e ininfluyente predecessore del Christaller – tende alla legittimazione della 'nuova' geografia dimostrando la consonanza con la tradizione disciplinare francese.

zionale, il nuovo regime non poteva dimenticare la funzione svolta dal Cattaneo e dal suo *Politecnico* nella rivoluzione del 1848 a Milano (Muscarà 1971).

Il pensiero geografico tuttavia aveva già elaborato oltralpe una cospicua e appassionante concezione scientifica della disciplina, destinata a dominare il campo ben oltre la fine del secolo; ma l'influsso dei pensatori tedeschi quali Ritter e Humboldt sarà evidente in Italia solo più tardi, quando l'annessione del Veneto immetterà nel circuito culturale e accademico nazionale una generazione di geografi educati a Vienna e un'università, quella di Padova, rifiorita all'ombra di un cinquantennale dominio asburgico (Gambi 1973). Veneti (o friulani e trentini) sono infatti i veri fondatori della moderna geografia italiana, sulla scia dell'adesione del Dalla Vedova (vedine un profilo in Luzzana Caraci 1978) alle tesi ratzeliane, sostenute dalla concezione materialista di unificazione - sul piano biologico - delle scienze dell'uomo con le scienze della natura (cf. Quaini 1978, 115 ss.). L'adozione della geografia integrale tedesca significò, negli ultimi due decenni del secolo, sposare le istanze deterministe dell'ambientalismo, fino a sostenere apertamente lo sforzo espansionista del nuovo stato italiano: sia sul piano commerciale che su quello coloniale, fino a quello delle rivendicazioni nazionaliste sulle Alpi orientali, la Dalmazia, il Mediterraneo. Ma se per questi versi la geografia accademica ha un esplicito rapporto con l'azione politica, essa elude accuratamente una riflessione sui problemi della società contemporanea, perfino quelli più ampiamente discussi come lo sviluppo urbano, la costruzione della rete ferroviaria, l'ammodernamento dell'agricoltura, il disboscamento e l'erosione, finanche la sperequazione economica tra le diverse parti del regno o, più tardi, l'emigrazione.

Nell'ultimo quarto dell'Ottocento i geografi accademici italiani faranno prevalere una concezione della geografia centrata sullo studio dell'ambiente fisico, sentito come fonte necessaria della conoscenza geografica basata su 'osservazione, descrizione e ricomposizione sintetica', ripudiando quei temi che - non fondandosi su fenomeni immutabili nel tempo - venivano attribuiti ad altre, meno scientifiche, discipline. Lo sforzo di conferire alla geografia la dignità di scienza (nel senso di allora) accentuò il materialismo della scuola tedesca, in sintonia col pensiero del Peschel e la concezione unitaria della disciplina attorno alle leggi naturali (si vedano le illustrazioni dell'Almagià (1919) che vede già le cose con un certo distacco o quelle contemporanee di Porena 1901 o Dalla Vedova 1901); ogni altra impostazione venne mal tollerata, come lascia intendere il Gribaudo, quando si rammarica che

il progresso - della geografia italiana - sarebbe stato certamente maggiore se più presto e più universalmente si fosse adoperato anche nelle ricerche geografiche quel rigoroso metodo scientifico

---

che, specie per opera dei geografi tedeschi, ha raggiunto ormai la perfezione. (Gribaudi 1900, 217)

Infatti temi quali la geomorfologia glaciale, la tecnica cartografica e le esplorazioni coloniali o polari si fecero per decenni prevalenti, consolidando la centralità del metodo scientifico sperimentale anche per la spiegazione degli insediamenti umani e, di conseguenza, le attività economiche. Un atteggiamento che, appena temperato dal rilievo attribuito all'osservazione diretta e dalla centralità della descrizione dei luoghi, non avrà come alternativa che la storia della cartografia e delle esplorazioni, assiduamente coltivata con metodi umanistici (cf. Baldacci 1964). Nel frattempo, una simile impostazione, imperniata sul determinismo ambientale, aveva rinnovato anche la vecchia geografia commerciale, «a lungo considerata la parente povera fra i diversi rami della disciplina: essa infatti non si interessava alle forme più nobili della civiltà e sembrava limitarsi a enumerazioni fastidiose di prodotti e di correnti di scambio» (Claval 1972, 190).

L'illusione ambientalista di spiegare con leggi immutabili la distribuzione degli insediamenti e le loro caratteristiche trovava d'altra parte facile gioco in un mondo in cui l'agricoltura dipendeva ancora saldamente dalle condizioni climatiche e pedologiche e l'industria dalle ricchezze del sottosuolo. Partita anche questa dalla Germania, la trasformazione della descrittiva geografia commerciale in una geografia economica che vuole sottolineare col mutamento d'intitolazione le sue valenze esplicative, prende vigore soprattutto negli Stati Uniti, dove la si intenderà a lungo come «studio delle relazioni tra attività economiche e l'ambiente naturale» (Berry, Conkling, Ray 1976). In questo lungo periodo, che copre approssimativamente l'ultimo quarto del secolo scorso e il primo dell'attuale, la geografia economica assume la fisionomia di corollario dedotto dai teoremi deterministi, basati sulle qualità dell'ambiente naturale. La teoria economica ne viene quindi bandita e ogni spiegazione viene ricondotta alle leggi fisiche, le sole degne di cittadinanza nella scienza geografica e quindi di designare le concretizzazioni delle categorie generali su cui si muove la ricerca: regione, paesaggio, genere di vita.<sup>3</sup>

Sarà solo a partire dagli anni venti e trenta che la complessità dello spazio organizzato risulterà ineluttabilmente irriducibile nelle maglie strette del determinismo ambientale, imponendo una riconsiderazione più aperta dei rapporti tra uomo e ambiente. A ciò valsero forse in modo determinante gli stretti legami coltivati dalla

---

**3** Si vedano le ricostruzioni della transizione dalla vecchia alla nuova concezione di Nice 1964 e di Toschi 1939 artefici in modo diverso di una successiva riconversione epistemologica ed entrambi capaci di spendere, controcorrente, un giudizio positivo sul Nostro.



geografia francese con storici quali Lucien Febvre, cui si deve l'opera (1922) che costituirà il punto di riferimento di generazioni intere di geografi fino ai nostri giorni. Tale atteggiamento maturato dalla scuola del francese Paul Vidal de La Blache (cf., per tutti, Claval 1972) ammetterà la diversa natura del tempo della storia naturale e della storia umana, cosicché il rapporto tra uomo e natura verrà inteso come un incontro il cui esito non è predeterminabile, a causa della varietà culturale e tecnologica delle società umane. Gli esiti di tale incontro sono plurimi e quindi solo 'possibili', mai necessari: di qui l'epiteto fortunato di possibilismo con cui questa dottrina è consegnata alla storia del pensiero geografico, quale antitesi al primato della geografia fisica sviluppata in parziale parallelo all'americana geografia culturale. Per la geografia economica, d'altra parte, le tesi deterministiche non erano meglio difendibili, specie dopo la moderna industrializzazione slegata dal binomio ferro-carbone: riaprendo così - in termini peraltro assai vari e controversi (si veda il bel saggio di Pagnini 1979) - le relazioni tra geografia e teoria economica.<sup>4</sup>

Ma se il determinismo ambientale dominò la scena geografica dei cinquant'anni a cavallo del secolo, sarebbe tuttavia ingiusto ed erroneo ridurre la geografia italiana d'allora a quella sua impostazione prevalente: il pensiero ufficiale, benché rigidamente difeso e autoriprodotta nell'università (e perfino con frequenti vincoli di parentela tra gli accademici) non riuscì a spegnere altre feconde voci scientifiche, capaci di alimentare una concezione della geografia meno banalmente positivista (cf. per i necessari distinguo Lusso 1979), più attenta alla cultura e alla società sue contemporanee, meno compromessa con l'orientamento nazionalista e imperialista che diventerà dominante proprio sul finire del secolo e alimenterà poi, anche allora con espliciti coinvolgimenti, il ventennio fascista.

Alcune di queste venature alternative, oltre che nelle opere di Gambi (1973) e Quaini (1978), sono state sondate in un'accurata ricostruzione delle vicende di tutto il periodo (Luzzana Caraci 1982) incentrata sulle figure-chiave dei Marinelli e del Dalla Vedova, coronando una non abbondante bibliografia (cf. Almagià 1961; Baldacci 1964; Ferro, Luzzana Caraci 1979). Pur dedicata prevalentemente alla geografia ufficiale, l'opera della Luzzana Caraci ci consente di spaziare su un panorama composito e articolato e di evitare affrettati giudizi negativi sul periodo. In essa tuttavia non compare che di sfuggita (ma l'unica altra opera che lo fa è la rassegna del Nice 1964) un singolare personaggio che, pur titolare di cattedra universitaria, scrive e opera negli ultimi due decenni del secolo scorso e nei primi due dell'attuale restando assolutamente indenne da quell'impostazione

---

<sup>4</sup> Per un'analisi di più lungo respiro, cf. Claval 1972, cap. 9 e l'introduzione di Berry, Conkling, Ray (1976).

che con uguale metodologia d'indagine e una mera descrizione di condizioni visibili di rapporti elementari, mirava ad associare (a dimostrazione del loro coesistere) i fenomeni fisici ed umani agenti sulla superficie del globo e ad inquadrarli in prefigurate classi. (Gambi 1973, 18)

È del pensiero di questi, il cremonese Primo Lanzoni (1862-1921) che intendiamo dar conto: di questo anti-determinista attento alle vicende politiche e sociali del suo tempo che si pone, isolato, a ponte tra la vecchia scuola della geografia statistica e il nuovo atteggiamento che porterà la geografia del primo dopoguerra alla riconsiderazione dell'opera sociale dell'uomo quale oggetto principale della disciplina. Ma la sua figura è così intimamente legata alle vicende veneziane dell'epoca da obbligarci a completare il quadro italiano con qualche informazione su quello veneto.

Al momento dell'annessione al regno d'Italia, sul finire del 1866, Venezia è una città in avanzata decadenza. Il governo austriaco, pur conservandole il ruolo di capitale del regno veneto, le ha preferito (specie dopo la lunga rivolta del 1848-49) Trieste come emporio dei suoi traffici marittimi, e Pola come porto militare; inoltre Padova era rimasta la sede dell'unica università veneta, confermando una scelta di vecchia data della stessa Serenissima. L'annessione muta alquanto lo stato delle cose: il porto ritrova nella pianura padana il suo entroterra privilegiato e può - favorito dal nuovo governo sia con opere pubbliche che con interventi legislativi - porsi in attiva concorrenza con quello triestino; l'arsenale riprende in grande stile l'attività grazie alla marina militare, qualche notevole attività manifatturiera sbarca in laguna ai margini della città, la popolazione ritorna ad aumentare. In un clima di ripresa generale (cf. Toniolo 1972) la città vede riprendere quota i ceti mercantile, intellettuale e capitalista ormai ridotti allo stremo e che si metteranno presto in assonanza con la classe dirigente nazionale (Chinello 1979) anche grazie a una cospicua immigrazione.

Una delle figure più rappresentative di questa rinnovata classe dirigente fu quel Luigi Luzzatti che, animatore della vita politica ed economica della città, sarà largamente responsabile della rinascita del porto e dello sforzo di estensione e miglioramento dello spazio agricolo nelle pianure costiere, pilastri della borghesia veneziana dell'epoca. A lungo deputato, fu ministro e presidente del consiglio a Roma e proprio a lui si deve la scelta di Venezia come sede della Regia Scuola Superiore di Commercio (cioè di studi economici a livello universitario e nazionale) dopo un'aspra battaglia contro i fautori di Genova, porto tirrenico in concorrenza con Venezia per i traffici della nascente industria lombarda. L'ambiente culturale in cui la Scuola si trova collocata (Berengo 1977; Isnenghi 1984) può contare solo sulle vecchie accademie riordinate dal governo napoleonico, ma es-

sa saprà ugualmente farsi erede di una tradizione prestigiosa dando ai suoi stridi un'impronta marcatamente liberista e mercantilista.

Concepita come unica fucina di un manipolo di economisti in grado di ammodernare le capacità mercantili d'Italia, la Scuola (antenata dell'attuale Università di Venezia) si dotò subito di un insegnamento di 'geografia commerciale', primo in Italia benché qualche attenzione a questo campo fosse stata riservata più o meno ai margini della geografia universitaria, almeno a giudicare dai manuali del Marmocchi (1857) e del Maestri (1870). La cattedra fu subito affidata - siamo nel 1868 - a un dinamico rappresentante di quella geografia statistica avvezza alla collaborazione con l'autorità statale, concepita come ricognitrice delle sue risorse territoriali al fine di consentirgliene l'organizzazione (cf. sulla geografia statistica Quaini 1975). Che Luigi Bodio - di lui si tratta - fosse immune dal nuovo pensiero geografico tedesco è da supporre dai suoi interessi e dalla sua carriera, che lo porterà presto a dirigere la statistica governativa; quanto invece egli sia stato influenzato dalla tradizione veneziana non è dato di conoscere dai suoi scarni scritti strettamente geografici. Certo che se egli poteva affermare che

per valutare le forze di un paese occorre conoscere la sua topografia, i suoi vantaggi naturali di pianure, di boschi, di fiumi navigabili, di sviluppo di coste, di clima, di struttura geologica del suolo. (Bodio 1869)

si è tentati di immaginare in lui (che continuerà a collaborare da statistico con i geografi) un erede di quelle *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato repubblicano* (Ventura 1976) che rappresentano uno dei filoni più illustri della geografia italiana, rinverdito nel primo Ottocento da quell'Adriano Balbi che, veneziano, occupò rilevanti cariche ufficiali come geografo statistico nelle capitali imperiali di Parigi e Vienna e che proprio alla vigilia della rivoluzione del '48 spese i suoi ultimi anni nella città natale, dove suo figlio continuò la sua opera (Balbi 1881).

Chiamato per tempo a Roma il Bodio, sulla cattedra di geografia commerciale veneziana gli succede nel 1872 Giuseppe Carraro, figura poco decifrabile per l'esiguità dei suoi scritti, nei quali tuttavia si rinviene l'eco della polemica che divide i seguaci di Ritter da quelli di Peschel sul ruolo della geografia fisica: semplice presupposto o determinante fattore di quella umana (cf. Carraro 1876). A ogni buon conto, egli non si discosta dalla tradizione geografico-statistica se ritiene che, accanto alla descrizione fisica del territorio, la geografia debba informare su

vie di comunicazione di ogni specie e le loro condizioni di concorrenza, il numero e lo stato dei porti, [...], i centri industriali e

commerciali [...] e soprattutto le cifre statistiche dimostranti il movimento della navigazione, il commercio interno ed esterno e alcuni fuggitivi cenni alle istituzioni di commercio e di credito. (cf. Carraro 1876)

È il Carraro che impartisce i corsi di geografia a Ca' Foscari (l'antico palazzo sul Canal Grande che il comune ha ceduto alla Scuola) quando nel 1880 vi approda da Cremona il diciottenne Primo Lanzoni, studente nella sezione di avviamento alla carriera consolare. L'atmosfera culturale vi è dominata da un mercantilismo che guarda con più simpatia all'Inghilterra che alla nascente potenza tedesca - destinata a farsi sempre più influente nei decenni successivi sull'economia e la cultura italiane; inoltre la Scuola gode di una certa autonomia nella scelta degli insegnanti, culturalmente omogenei per formazione e per il primato che tutti attribuiscono al carattere economico del loro insegnamento. Il Lanzoni sarà profondamente segnato dalla sua formazione universitaria, restando attaccato all'economia e al mercantilismo nonché al pragmatismo scientifico di una cultura alimentata assai più da letture inglesi e francesi che tedesche, come emergerà da tutta la sua produzione.

Quando, appena conclusi gli studi nel 1884, il pensionamento del Carraro gliene dà l'opportunità, il Lanzoni accetta l'incarico del corso di geografia commerciale, che terrà ininterrottamente (come titolare dal 1889 e infine come ordinario dal 1905) fino alla scomparsa, nel 1921. Queste vicende lo porteranno a immedesimare la sua vita con quella della Scuola, nella quale fonderà e presiederà a lungo un'attivissima associazione di ex allievi (nel 1918 contava più di mille aderenti tra professionisti, funzionari e imprenditori) che porterà poi il suo stesso nome. Gli studi del Lanzoni si porranno inoltre in perfetta assonanza con la vita della città di adozione, di cui dimostrerà una conoscenza diretta e appassionata: per la laguna e il porto in particolare; sarà proprio questa simbiosi che lo porterà a viaggiare alla ricerca di nuove prospettive mercantili per il suo porto: nel 1896 è a lungo in Egitto e in India (Lanzoni 1896a; 1986b), nel 1900 a Parigi per l'esposizione universale, nel 1914 in Tripolitania. La guerra sconvolgerà la sua immagine del mondo e anche la vita sociale ed economica di Venezia: dal canto suo, Lanzoni fu costretto a tenere il corso dell'ultimo anno di guerra a Pisa, dove era riparata la Scuola per allontanarsi dal fronte dopo l'avanzata che aveva portato gli Austriaci fino al bordo della laguna e le loro cannonate in città.

#### 4 L'opera del Lanzoni e il suo pensiero

Come ha giustamente osservato Luzzana Caraci (1982), la consuetudine accademica del tempo non spingeva gli studiosi a incentrare sulle pubblicazioni la loro attività, più largamente che oggigiorno dedicata all'insegnamento. Anche il nostro autore non presenta una vastissima produzione, per quanto essa sia a suo modo sistematica. La possiamo distinguere in due parti: i manuali di geografia commerciale anzitutto, le altre opere, generalmente dettate da eventi contingenti o da incarichi di ricerca, poi. L'immagine che ce ne viene è dunque quella di un docente impegnato a trasmettere la sua idea di mondo economico e di uno studioso che mette le sue capacità a disposizione del pubblico interesse. A voler considerare anche qualche articolo apparso su un quotidiano veneziano, quest'ultima caratterizzazione prelude già a quella di uomo pubblico, se non proprio politico, che segnerà il momento-chiave della sua produzione.

Al primo di questi filoni appartiene il *Compendio di Geografia commerciale dell'Italia* del 1887 (e rifatto con altro titolo due anni dopo), ma soprattutto la serie di edizioni continuamente rinnovata dal 1898 al 1920 della *Geografia commerciale economica universale*, concepita evidentemente come libro di testo del suo corso. Sarà tuttavia un'occasione contingente quale il cospicuo premio messo in palio dall'Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti, a indurlo a formalizzare più vastamente e rigorosamente la materia: ne uscirà - premiato - il *Manuale di geografia commerciale*, pubblicato poi nel 1902: un volume di ottocento densissime pagine con cui il pensiero del Lanzoni tocca il massimo di elaborazione e di esplicitazione. È un'opera complessa, con un'introduzione teorica e una trattazione sistematica, a scala mondiale, delle attività economiche (prodotti vegetali, agricoltura, prodotti animali e minerari, industrie, comunicazioni e trasporti, commercio, emigrazione e colonie) e degli stati e città. Con lo stesso schema vengono infine trattati i singoli stati del mondo.

L'impressione prima che si ricava da questo volume, di molto superiore agli altri consimili del Lanzoni, è che egli - capace di dare una immagine poderosamente efficace del mondo suo contemporaneo, delle sue tensioni evolutive, dei suoi problemi non solo economici - sia del tutto estraneo alla geografia italiana del suo tempo, ormai saldamente ratzeliana. Certo non vi è traccia di suoi interventi ai congressi nazionali, né sulle riviste 'ufficiali' dell'epoca. La Società Geografica Italiana lo contò per tempo tra i suoi soci, ma egli non vi ebbe praticamente mai un ruolo attivo, consono alla sua rara qualifica di titolare di cattedra,<sup>5</sup> non manca anzi qualche puntata polemi-

---

<sup>5</sup> Primo Lanzoni viene ammesso come socio ordinario alla Società Geografica Italiana nella seduta del dicembre 1886, dopo quindi l'assunzione dell'incarico d'insegna-

ca, come quando il Lanzoni (1902, 8) accusa la Società di usare per altri scopi le rendite di un lascito destinato allo sviluppo della geografia commerciale. Il suo stesso necrologio sul *Bollettino* della Società (1922, 143, siglato dal veneziano A.G.V.) è assai breve e modesto.

Ma per definire i rapporti tra il Nostro e i suoi colleghi non è neanche privo forse di significato l'apprezzamento (benché quanto condizionato!) che alla sua opera rivolge, durante i lavori del Congresso Nazionale proprio a Venezia nel 1907, il Ghisleri (di costui vedi uno schizzo in Muscarà 1970), suo conterraneo: un altro isolato cultore di una geografia non ortodossa e civilmente impegnata (Ghisleri 1907); e neanche il tributo che Lanzoni paga all'eterodossia del primo Ricchieri (1897) nell'introduzione del *Manuale*: unica sua citazione per comunanza d'idee di un collega italiano. Il contrasto tra lui e la geografia ufficiale restò pubblicamente assai velato, ma fu certo profondo - e non solo per quel suo richiamarsi al magistero del Carraro e quindi alla vecchia scuola statistica (Nice 1964), quanto per la natura e il metodo della sua geografia economica, che il Lanzoni non esita a individuare come parte più rilevante dell'intera geografia quando preconizza il nascente secolo ventesimo «come un secolo di lotta per l'esistenza nel campo commerciale» (Lanzoni 1902, 17), lotta cui la geografia commerciale sarà «arma modesta ma efficace»: ciò che la rende

utile a tutti indistintamente forse più e meglio della pura geografia fisica e politica. (Lanzoni 1902)

La posizione del Lanzoni sulla natura della geografia economica (come egli preferisce chiamarla, a dispetto del titolo del manuale, impostogli dal concorso: Lanzoni 1902, 14) è il punto di più esplicita polemica con la geografia determinista: pochi anni prima infatti, sul finire del secolo, si erano avuti almeno due interventi specifici sull'essenza di questa branca nascente della disciplina, in entrambi i quali si nota la preoccupazione di farla rientrare nella concezione ambientalista fondata sulla capacità esplicativa (e quindi la preminenza) della geografia fisica. Sia il Frescura (1896) che il Porena (1897a) avevano limitato il raggio di azione della geografia economica alla spiegazione deterministica della localizzazione delle attività economiche attraverso «i caratteri e condizioni naturali»,

---

mento. Fuori scena il suo predecessore, lo presentava il Berchet, noto erudito veneziano che si occupava anche di storia delle esplorazioni; accanto alla sua firma, secondo un costume assai diffuso, avalla il giovane studioso quella dell'allora presidente, il Dalla Vedova (1887). Quando poi la sua dignità di cattedratico lo fece membro di diritto di qualche comitato - come quello per i Congressi Geografici Italiani - non vi prese parte (*Società Geografica Italiana* 1902) né il suo nome figura spesso tra i votanti per le stesse cariche sociali.

informandosi dello stato di fatto sul quale versano tali singole regioni rispetto appunto alla produzione e al commercio; e stabilire così la misura in cui questi fenomeni si fondano sulla natura di quelle. (Porena 1897b)

per cui

la base, sulla quale deve sistematicamente elevarsi (la geografia economica) non può essere altro che la ragione scientifica naturale, cioè a dire la stessa geografia fisica generale. (Porena 1897a)

Un'impostazione che assume forma compiuta nel bando del 1908 della Società Geografica Italiana per un 'manuale di geografia economica' e del quale non può sfuggire la valenza polemica vista la diffusione di quello del Lanzoni. Il cospicuo premio di cinquemila lire non verrà comunque assegnato: né all'unico ignoto concorrente (non sarà stato proprio lui?), né dopo il rinnovo del bando nel 1911 (cf. alle diverse rubriche il *Bollettino della Società Geografica Italiana*: 40(1908), 422; 43(1911), 148-9, 937-8).

Per il Lanzoni l'accezione ambientalista della geografia è comunque inaccettabile e, benché convenga con entusiasmo sulla necessità di dare alla geografia una capacità esplicativa che la tragga dalle peste 'enumerative e nomenclative', egli si schiera apertamente con i ritteriani definendo l'*Erdkunde* «codice e vangelo del geografo» (Lanzoni 1902, 8) intendendo con ciò assegnare un ruolo meramente preliminare e non esplicativo alla geografia fisica, sulla scia - come s'è visto - del suo maestro:

cheché abbiano detto alcuni cultori di questa disciplina, [...], essa conosce, è vero, della superficie dei singoli paesi, della loro forma di governo, della loro popolazione, della loro configurazione fisica e del loro clima; ma ha per iscopo principale lo studio dei prodotti, delle industrie, delle comunicazioni, dei commerci e, infine, degli istituti commerciali che ne rappresentano e costituiscono la potenzialità economica. (Lanzoni 1902, 8)

Sul concetto lanzoniano di 'potenzialità', sorprendentemente simile alla vidaliana 'possibilità' torneremo più avanti, ma è già chiaro che, se le argomentazioni del Porena portano dritto all'estensione alla geografia economica del metodo naturalistico, Lanzoni ribatte che essa

ha bensì per base le nozioni di geografia politica e fisica, ma erige su di esse un edificio proprio e speciale di nozioni economiche. (Lanzoni 1902, 8)

E altrove: «le correnti necessarie del traffico sono assai più un prodotto artificiale che non un'immagine riflessa dell'ambiente» (Lanzoni 1912, ix).

La contrapposizione è netta, anche se deve passare per una rivendicazione di autonomia di un settore specialistico della disciplina, restando incapace il Lanzoni di attaccare a fondo il determinismo ambientale se non avocando alla geografia economica il ruolo di 'geografia che conta', socialmente utile e operativa. Visti però dalla parte di chi, come lui, è per formazione addentro alla logica economica e della dinamica storica e politica, gli insopportabili limiti logici dell'ambientalismo sono evidenti fin d'allora e a poco vale l'offensiva scatenata sulle pagine della prestigiosa *Rivista Geografica Italiana*, che vede in campo, oltre ai già citati Frescura (che rincara la dose in un intervento congressuale, 1899) e Porena, lo stesso Marinelli, figura allora dominante della corporazione. Benché il Lanzoni non sia mai chiamato direttamente in causa, le sue posizioni gli valgono indirettamente la sprezzante definizione di 'irregolare' (nel senso militare del termine) da parte del Marinelli (Roncali 1897), mentre il Porena (1897b) considera i suoi interessi estranei alla geografia. La polemica riprenderà qualche anno dopo, quando lo Jaja (1910) ri-esporrà gli stessi concetti con la metafora della casa comune (la geografia) in cui «l'ultimo piano (la geografia economica) è parte integrante ma distinta..., necessariamente basata su i piani sottostanti» cioè la geografia sociale, fisica e astronomica. Negli ultimi anni il Lanzoni vedrà sempre meglio consolidarsi questo atteggiamento così divergente dal suo, che gli varrà il seppur benevolo ma drasticamente riduttivo giudizio dell'Almagià (1919) mentre all'indomani della sua scomparsa il De Marchi (1922) pubblicherà un manuale di geografia commerciale che è in sostanza una rassegna naturalistica. Il suo successore sulla cattedra di Venezia aprirà le sue dispense affermando che

è appunto compito della geografia economica descrivere e spiegare scientificamente in rapporto con le varie condizioni naturali la diffusione dei fatti economici sulla superficie terrestre. (Lorenzi 1925, 1-2)

E, ancor più amaramente, l'ottava e ultima edizione (la seconda postuma) del suo manuale verrà integrata dall'Assereto con una cospicua esposizione dei fatti naturali che condizionano le attività economiche, quasi un ossequiante adeguamento alle indicazioni del bando della Società Geografica Italiana del 1908.

Ma le critiche e l'ostilità della compagine accademica non scoraggiavano il nostro Autore: è proprio sulla critica all'angustia scientifica del determinismo che egli fonda l'introduzione alla sua opera fondamentale (Lanzoni 1902). Il riferimento vi è costantemente diretto alla geografia *tout-court*, almeno così come oggi la si intende, dato il



profondo e costante disinteresse del Lanzoni per la geografia fisica o generale. Innanzitutto egli ha sotto gli occhi l'evidenza della dinamica dell'organizzazione del territorio, osannata e ben nota ai suoi contemporanei, ma lasciata accuratamente da parte dalla geografia determinista che la vede al più come effetto dell'azione dell'ambiente e non come oggetto di studio in sé. Eppure l'assetto del territorio evolve agli occhi del Lanzoni con delle sue regole, sollecitato dall'innovazione delle tecnologie e dalle possibilità che esse offrono:

salvo alcune variazioni di confine portate dalle ultime guerre, gli stati sono rimasti quali erano mezzo secolo fa; eppure quante modificazioni ha introdotto nei loro rapporti reciproci la scoperta e lo sfruttamento di nuove risorse naturali, lo sviluppo maggiore o minore delle industrie, l'apertura di ferrovie nuove e di nuovi canali, la trasformazione della marina mercantile, l'intensità e le direzioni della navigazione marittima, il mutamento dei sistemi monetari e doganali! (Lanzoni 1902, 10)

La definizione determinista del rapporto tra uomo e ambiente, con la sua immutabile regolazione è intollerabile: la geografia muta, evolve, è un divenire storico comprensibile in sé, il Lanzoni lo dice a chiare lettere:

non mai come per questa disciplina trovò giusta applicazione il celebre *werden* di Kant. La geografia commerciale, più che 'essere', 'diventa', e diventa continuamente. (Lanzoni 1902, 11)

Egli lo sapeva bene per la sua esperienza ormai lunga di raccogliitore e comparatore di statistiche, che ne fa uno stimato corrispondente del dottor H. Haack, curatore dei celebri *Geographen Kalender* editi a Gotha:

carattere spiccatissimo della geografia commerciale è la sua mutabilità [...] è per ciò che lo studioso deve star sempre coll'orecchio vigile e l'occhio attento, spalancato, per raccogliere e notare tutti i fatti che si vanno producendo nel campo economico. (Lanzoni 1902, 11)

Nel pensiero di Lanzoni l'opera umana è capace di mutare il volto del mondo, prosperità e sviluppo possono coinvolgere o abbandonare città e regioni (cf. Lanzoni 1902, 10). La geografia fisica ha ben altri oggetti di studio:

fissi e inalterabili di guisa che, una volta scoperte le leggi che li governano, la loro esposizione rimane immutata per secoli. (Lanzoni 1902, 10)

Od almeno «le modificazioni intervengono per lo più così lentamente che trascorre l'intera vita di un uomo prima che siano rilevate» (Lanzoni 1902, 10). Diremmo noi che fatti naturali e fatti umani hanno tempi storici diversi, che rendono incompatibile la loro considerazione alla luce dell'ambientalismo. Lanzoni ha ben chiara la radicale divisione tra geografia fisica e umana che lo porta a rifiutare con forza la sottomissione di questa al primato metodologico di quella:

Chicago è una meraviglia maggiore della cascata di Niagara. Se questa ha avuto bisogno di 40 mila anni per diventare quello che è, quella non ne ha impiegato che 40. (Lanzoni 1902, 6)

L'importanza dei fatti fisici certo non gli sfugge e vi fa spesso riferimento, ma l'oggetto delle sue attenzioni è un altro allorché egli cerca una spiegazione, che va semmai vista nelle intraprese economiche e nelle istituzioni sociali che possono mutare (come può una semplice tariffa doganale o ferroviaria) la geografia di un'intera regione, e non solo di quella direttamente interessata. Conseguentemente, un altro postulato teorico del Lanzoni definisce l'importanza essenziale delle relazioni tra luoghi e tra regioni, per cui dei mutamenti attuati in una producono effetti a catena in altre. L'assioma determinista dell'effetto locale dell'ambiente sugli insediamenti è reciprocamente contraddetto:

uno sciopero a Cardiff rincara il carbone in Australia, [...], la costruzione della transiberiana preoccupa il sericoltore lombardo, [...], l'esito di una elezione presidenziale nell'Unione Nord-Americana fa rialzare o abbassare le azioni industriali della Germania. (Lanzoni 1902, 6)

Ma al concetto di mutabilità storica dei fatti geografici e di autonomia della geografia umana, Lanzoni aggiunge un'altra sorprendente perorazione: la geografia è - e deve essere - un sapere operativo, utile a guidare i passi

al commerciante, all'industriale, al ferroviere, all'armatore, al banchiere: furono argomentazioni che ora si direbbero altrettanti postulati di geografia commerciale quelli che indussero i loro artefici a tentare il taglio dell'istmo di Suez, l'istituzione dello Stato Indipendente del Congo, la diffusione della coltura del tè a Ceylon e così via. (Lanzoni 1902, 5)

Non solo dunque la dinamica storica e le leggi economiche sono le uniche capaci di dare una spiegazione ai fatti geografici, ma da questa spiegazione è possibile trarre una conoscenza operativa e predittiva, formalizzata in 'postulati'. Scritte esattamente al trapasso del

secolo, come si evince da alcuni dettagli dell'opera, queste visioni della geografia - forse non del tutto acquisite ancor oggi - non cessano di sorprendere per la loro modernità.

## 5 L'opera sistematica: i manuali

Così impostata, la concezione epistemologica del Lanzoni è chiara abbastanza: senza attaccare esplicitamente le teorie deterministe, egli postula l'autonomia di metodo della geografia economica, cui rivendica però il ruolo di conoscenza operativa e socialmente utile, parte quindi principale della disciplina, impegnata a descrivere e spiegare l'assetto spaziale dell'uso umano delle risorse naturali: «esposizione sistematica e ragionata di tutte le manifestazioni della vita economica in rapporto alle condizioni fisiche e politiche dei vari paesi», secondo le sue stesse parole (Lanzoni 1902, 12-13). Tale assetto è per sua natura mutevole, cosicché spiegare, prevedere, sollecitare e guidare i suoi mutamenti è compito della geografia, scienza che deve superare la enumerazione statistica per dar conto razionalmente dei fatti attraverso i suoi postulati, autonomi da quelli fisico-naturalistici.

Oggetto dunque della geografia economica sono per il Lanzoni le situazioni (produzioni, traffici e istituzioni) ma anche e precipuamente i loro cambiamenti, che vanno spiegati come eventi razionalmente connessi: la considerazione dei nessi tra fatti economici nel tempo e nello spazio è fondamentale per rendere conto e prevedere le dinamiche di assetto del territorio. Lanzoni non evita così né l'incontro con la dimensione storica dei fatti geografici, né quella socio-politica, assegnando alla disciplina

l'ufficio principale di assurgere dallo studio sereno e coscienzioso dei fatti presenti all'intuito dei fenomeni avvenire, di cui sarà opera degli statisti e degli economisti di studiare e proporre l'avvento. (Lanzoni 1902, 10)

Va notato inoltre che fin d'ora la sua concezione organicista dello spazio geografico risulta in radicale dissidio con quella ambientalista, portandolo di conseguenza a organizzare l'esposizione che costituisce la maggior parte del suo manuale per prodotti e per paesi, facendo ricorso ben più che alle condizioni fisiche che consentono l'estrazione di un minerale, la coltura di una pianta o l'allevamento di una specie animale alla ricostruzione delle vicende che li hanno diffusi; la considerazione che lo sfruttamento della natura è solo 'possibile' a patto che si verifichino alcune condizioni umane è in Lanzoni ben presente, al punto da fargli ricostruire lo sviluppo dei paesi allora emergenti (come gli Stati Uniti, che egli vede chiaramente destinati a una posizione egemone mondiale) e, sempre in questa chiave, sot-



**Figura 1** Associazione degli antichi studenti della R. Scuola superiore di commercio di Venezia, Primo Lanzoni (Ritratto). Venezia. 1915, a cura dell'Associazione Antichi Studenti 287 c. di tav. : ritratti ; 24 cm. Testo a stampa (moderno), Monografia



**Figura 2** Associazione degli antichi studenti della R. Scuola superiore di commercio di Venezia, Primo Lanzoni (al centro), particolare da pagina 9 *Album 'Ad Antonio Fradeletto'*. Venezia : [a cura dell'Associazione], 1921 (ASCF, Rettorato, Varie)

tolineare le potenzialità di quelli allora arretrati ma suscettibili di grande sviluppo (come la Cina e la Russia, dotata la prima di capacità manifatturiere e di carbone, la seconda di una insperata contiguità tra madrepatria e impero coloniale).

Un'altra considerazione va infine notata per la sua maturità: nella sua disamina il Lanzoni distingue accuratamente tra produzioni di base e prodotti finiti (canna e zucchero, minerale e ferro, uva e vino), poiché, afferma ripetutamente, i loro luoghi sono sempre più divaricati, come lo sono quelli di produzione e consumo. L'attenzione per le relazioni commerciali lo porta a riconoscere nella specializzazione dei luoghi uno dei fattori primi dell'organizzazione dello spazio, cosicché attraverso le sue descrizioni possiamo evidenziare uno schema generale della sua trattazione logica dei fatti geografici.

Quanto dunque al metodo del Lanzoni, va detto subito che tutti i temi da lui trattati sono rigorosamente documentati e quantificati: fondandosi sullo studio di comparazioni e di relazioni, egli considera parte preminente del suo lavoro la raccolta di buone informazioni numeriche che diano basi sicure e non impressionistiche alle sue argomentazioni, al punto di fidarsi più di una accorta statistica (tanto meglio se raccolta personalmente sul posto, come egli fece per esempio per l'India: Lanzoni 1902, 448) che di una ricognizione priva di informazioni sull'evoluzione e lo svolgimento dei fatti: meglio «geografi di gabinetto» che esploratori disinformati, avrà modo di notare in velata polemica con una geografia esploratrice e alpinista allora così in voga (Lanzoni 1888, 26). Non per niente la polemica sulle pagine della *Rivista Geografica Italiana* cui si accennava e su cui tornerà Jaja (1924) ha già i toni di un affrontamento tra i seguaci del 'terreno' e del 'numero' che sarà più evidente con le schermaglie anti-quantitative dei nostri giorni (Lando, Oggiano, Zanetto 1981 e Turco, Zanetto 1983b).

Ogni volta poi che gli si para di fronte un fatto particolarmente importante, specie uno sviluppo recente e subitaneo, una delle meraviglie del suo secolo, Lanzoni sente necessaria una spiegazione scientifica: ma la scorciatoia ambientalista non lo attira affatto, né egli è incline a tentare delle teorizzazioni generali che non siano prudenti e articolate interpretazioni. Aprendo, è vero, il capitolo sull'industria in generale il Lanzoni si sentirà in obbligo di riferire la corrente opinione

secondo la quale l'influenza che il clima temperato esercita sull'energia del carattere [...] è in gran parte la causa per cui l'Europa è la regione più industriale del mondo. (Lanzoni 1902, 79)

Con un'immane citazione (anche questa di seconda mano) del Montesquieu (Lanzoni 1902, 79; per il ruolo del Montesquieu nell'elaborazione del pensiero ambientalista cf. Pecora 1977); ma di que-

sto allineamento così clamoroso non troviamo alcun effetto nel testo del capitolo. Ben altro è il tenore di numerose spiegazioni dello sviluppo industriale dei singoli paesi europei: per l'Inghilterra vi contribuiscono sì dei fattori naturali quali «la grande abbondanza di carbon fossile e la configurazione marittima», ma anche

la fiorente marina mercantile e l'attivissima navigazione, una borghesia e un'aristocrazia ricchissime, [...], le innumerevoli colonie, [...], il buon mercato e illuminato coraggio dei capitali, i progressi scientifici, soprattutto della meccanica, che ivi più che altrove si applicano con uno schietto sentimento della vita pratica allo sviluppo delle industrie, l'uso sempre più intenso ed esteso delle macchine e il moltiplicarsi all'infinito della divisione del lavoro (Lanzoni 1902, 215)

e, infine, abilità e tradizione operaia e un diffuso spirito industriale «cui oramai nessuna innovazione spaventa e nessun insuccesso scoraggia (Lanzoni 1902, 215).

Ma per chiudere il discorso su Montesquieu e la scivolata determinista del Nostro, basterà vedere quanto egli dice dell'India, sulle cui condizioni arretrate si erano accanite le pseudo-spiegazioni deterministe dello stesso Montesquieu e di quella contemporanea americana del Lanzoni, la Churchill-Semple, che darà voce come allieva di Ratzel al più becero ambientalismo. Ebbene, sottolineando l'imponenza delle relazioni commerciali - del presente come del passato - intrattenuite dall'India, Lanzoni vi evidenzia il ruolo distruttivo esercitato dalla concorrenza inglese sulla manifattura e i successi folgoranti dei nuovi investimenti coloniali, effetti tutti della specializzazione reciproca della madrepatria e della colonia (Lanzoni 1902, 454-7).

Il procedimento di spiegazione è più complesso dunque e assai meno banale di quello proposto dal determinismo ambientale, cui Lanzoni si contrappone constatando la capacità di traffici e industria di rompere la relazione diretta tra le condizioni naturali dei luoghi e le attività che vi si possono esercitare (ad esempio la tessitura del cotone in paesi che, come l'Italia, non ne coltivano: Lanzoni 1902, 162-3), rottura che egli prevede sempre più radicale, come quando segue a più riprese i progressi del trasporto di energia elettrica, che renderà presto infatti ubiquitaria l'industria leggera. Così non gli sfugge la mutevolezza storica di qualsiasi fattore di localizzazione: il basso costo della manodopera, richiamo per l'industria italiana, può mutarsi in ostacolo allo sviluppo se - alla luce dell'esperienza americana - vi vediamo la causa dell'esiguità del mercato interno (Lanzoni 1902, 153). Infatti alla quantificazione il Lanzoni dà sempre una dimensione dinamica, che gli consente di avere una visione dell'evoluzione e dell'intreccio di produzioni e di relazioni che costituiscono il perno della sua descrizione del mondo. Un mondo che gli si mostra

dominato dalla maturità della rivoluzione industriale del carbone e del ferro, avvolto ormai da una rete di comunicazioni che, mobilitando le energie sopite nelle più remote contrade, ha toccato il massimo di una sua fase di sviluppo. Se al volgere del secolo l'Autore può con orgoglio proporre al suo lettore una minuziosa descrizione di come si possa compiere un giro del mondo su regolari linee ferroviarie e marittime in appena settanta giorni (Lanzoni 1902, 101), egli non manca di sottolineare con preoccupazione i toni virulenti assunti oramai dalla guerra commerciale, pronosticandone l'inasprimento come nodo centrale della politica internazionale a venire; gli è chiaro come l'Inghilterra sia sempre più insidiata nel suo ruolo di potenza direttiva dell'economia mondiale e come la sovrapproduzione stia inducendo un forte calo dei prezzi e un aumento vertiginoso quanto infecondo delle spese militari.

Fondata su una visione dinamica della geografia, la interpretazione del Lanzoni privilegia dunque le relazioni, il traffico, il commercio:

tra le più brillanti, più feconde e più poderose conquiste del secolo che sta per finire figurano le vie di comunicazione e i mezzi di trasporto. (Lanzoni 1902, 101)

poiché essi consentono la riorganizzazione dell'uso delle risorse sulla base di quella divisione del lavoro che ridisegna le regioni del globo. Questa concezione porta il Lanzoni a considerare la natura come un deposito di risorse che l'uomo, grazie alle sue più o meno efficaci organizzazioni sociali e alle relative capacità culturali, tecniche e militari, può riuscire a mettere a frutto sul filo delle ondate di espansione di diversi 'stadi di sviluppo' che egli individua nettamente. Nessun assetto regionale è visto come stazionario, definitivo o tanto meno ineluttabile; al contrario, ad esempio, la crisi cinese di quegli anni segna proprio un passaggio di stadio, visto come disgregazione del vecchio ordine per la ricostruzione di un altro più moderno e con una tale chiarezza da meritare al passo la citazione:

l'Impero Celeste, la 'gran mummia cinese' sta ora attraversando una doppia crisi politica ed economica, la quale sarà feconda per esso dei più grandi risultati. Mentre da una parte esso va rimpicciolendosi coll'estendersi delle occupazioni europee e minaccia di disgregarsi a cagione dei principi autonomistici che vanno serpeggiando nelle province con un'intensità proporzionata all'indebolirsi del potere centrale, dall'altra la operosità e l'esempio degli europei, degli americani e dei giapponesi, a cui venne concesso di penetrare nell'impero, la lavorazione delle miniere che furono loro accordate, l'impianto delle nuove industrie che essi vi hanno già incominciato, le costruzioni ferroviarie che procedono con un'insperata rapidità, [...], tutto ciò dimostra che sta per penetrar-



vi quel soffio di vita nuova che le è mancato fin ora e il quale permette di trasformarla economicamente coll'aiuto della popolazione fittissima, laboriosa, ingegnosa. (Lanzoni 1902, 472-3)

Il «soffio di vita» che stava riorganizzando la Cina di fine secolo è un concetto cui il Lanzoni fa spesso ricorso per esprimere la diffusione della rivoluzione industriale e dei mutamenti territoriali che essa induce:

l'agricoltura non cessa di essere la sorgente principale di ricchezza di una gran parte della Russia, di quella soprattutto dove non è ancora penetrato il soffio vigoroso e violento della nuova attività manifatturiera o mineraria. (Lanzoni 1902, 363)

Ma poiché quel «soffio di vita nuova che agita ora e va trasformando la Siberia economica, è in gran parte dovuto allo sviluppo vigoroso impressovi dalle comunicazioni» (419), esso si identifica chiaramente con l'avvio di uno stadio di sviluppo post-agricolo, capace di suscitare quel progresso che tanto entusiasmò il nostro Autore.<sup>6</sup> È così che se per i paesi già industrializzati la sua spiegazione dello sviluppo è alquanto generica, assai più efficace è quella che egli propone per i paesi nuovi. La Germania ad esempio ha saputo raggiungere l'industrializzazione grazie a una «lunga e sapiente preparazione filosofica e scientifica» che le ha permesso di «esplicare tutta la sua meravigliosa potenzialità», cosicché il fattore umano è sempre per lui il perno della spiegazione, il momento innescante di una messa a frutto solo possibile delle risorse. Ma se per l'Inghilterra, la Francia o la Svizzera esso è condensato in «ingegnosità» o «svegliatezza» dei rispettivi popoli, in altri casi lo sviluppo va addebitato esplicitamente alle strutture sociali, alla cultura e alla tecnologia. Se ad esempio l'Italia è «ricca per spontanea liberalità della natura» (Lanzoni 1902, 130), la scarsità di capitali, il predominio di quelli stranieri, la scarsità di ferrovie e comunicazioni marittime «le negano la possibile maggior prosperità». Così nell'agricoltura italiana è dannosa la struttura della proprietà fondiaria dove essa è dominata dai latifondi assenteisti (cf. 142-3).

La considerazione dinamica della geografia porta dunque il Nostro a ricorrere spesso al concetto di potenzialità, definito come le

<sup>6</sup> Un entusiasmo che qualche volta si fa esplicito e ci porta a intuire l'impostazione del pensiero lanzoniano, come in questa estrapolazione: «L'autore di questo manuale, il quale è passato due volte, or non è molto, per il canale di Suez, si è sentito trascinato sempre a pensare quello che diverrà nei secoli venturi quell'opera gigantesca quando le sue rive saranno percorse da due grandi strade laterali ed eventualmente da ferrovie elettriche, e orlate da stabilimenti industriali e commerciali, da ville signorili e da alberghi, così da formare una sola città dall'una all'altra estremità del canale divenuto il luogo più ricercato di ritrovo della buona società euro-asiatica» (Lanzoni 1902, 383).

risorse che l'uomo può mobilitare col suo lavoro (o col capitale, come nel caso messicano in cui proprio il capitale «ha permesso di sviluppare la grande potenzialità economica» di quel paese; Lanzoni 1902, 610). La stessa agricoltura, più facilmente riconducibile agli schemi ambientalisti, è vista come suscettibile di sviluppo:

noi (in Italia) abbiamo bisogno di sviluppare la coltura intensiva e di diffondere la pratica della specializzazione che è per l'agricoltura ciò che la divisione del lavoro è per l'industria; (Lanzoni 1902, 142)

né la distribuzione delle colture in Cina viene spiegata affidandola a facili determinismi climatici o pedologici, ma semmai con i tipi di proprietà fondiaria, l'uso di pratiche irrigue, l'uso dei concimi e delle pratiche di correzione dei suoli (Lanzoni 1902, 475-6). E ancora per l'Italia, l'industria vi è attratta dall'energia idroelettrica, dal basso costo della manodopera espulsa dall'agricoltura e dalle istituzioni doganali protezioniste, ma la ostacolano la scarsità di capitali e di carbone, nonché di capacità e mentalità imprenditoriali (152-3).

Questo metodo di ricerca verrà considerato dai contemporanei del Lanzoni assai meno scientifico e comunque meno moderno di quello ambientalista, perché apparentemente meno rigorosamente fondato su osservazioni positive. Valga per tutte l'opinione del Michieli (1921) che - ricordandolo sulla prestigiosa *Rivista* di Firenze - si sentiva in dovere di proclamare la sua propria adesione al metodo del Bruhnes (1900), capace di spiegare 'scientificamente' (cioè da ambientalista) la distribuzione delle attività economiche: una critica che egli ripeterà più esplicitamente recensendo la prima edizione postuma del manuale del 1898 (Michieli 1923). Curiosamente invece quando l'attenzione del Lanzoni si volge ai paesi di recente colonizzazione, egli è portato a formalizzare un vero e proprio modello di sviluppo, assai lontano dalla descrizione compilativa che affliggeva invece - a dispetto della conclamata scientificità del metodo - le opere enciclopediche di quegli stessi suoi colleghi che lo accusano di arretratezza (cf. l'opinione di Gambi 1973). In generale il Nostro ci propone una classificazione dei paesi del mondo in primitivi, agricoli e industriali (Lanzoni 1902, 51), ma considera subito l'assegnazione alle classi come un fatto storico soggetto a evoluzione. Ecco dunque che dal semplice sfruttamento delle risorse naturali si passa all'agricoltura estensiva che sfrutta le potenzialità di un suolo ancora vergine; grazie poi all'aumento di popolazione che questa comporta, all'accumulo di capitali che consente e all'apertura di comunicazioni che impone è possibile balzare a un terzo stadio, quello dell'agricoltura intensiva e poi a quello dell'industria.

È soprattutto a proposito degli Stati Uniti, del Brasile e dell'Argentina che questi processi sono accuratamente descritti, sottolinean-

---

do il ruolo che vi svolgono capitale e lavoro nel suscitare lo sviluppo:

in Argentina da quando [...] sorse la persuasione che la coltura del suolo era possibile e poteva diventare remuneratrice al pari dell'allevamento animale. (Lanzoni 1902, 735)

E ciò senza richiedere

forti capitali d'impianto, l'agricoltura andò lentamente ma continuamente estendendosi, finché non venne a darle un impulso vigoroso [...] la triplicata emigrazione attrattavi dalla conquistata sicurezza delle campagne. [...] e da quelle province, ormai diventate eminentemente agricole, l'agricoltura si è rivolta da qualche tempo anche alle province pastorali, e ogni anno che passa significa una nuova conquista dell'aratro sulla pampa. (Lanzoni 1902, 735)

Evidentemente la raccolta di statistiche non è più solo in Lanzoni una compilazione descrittiva, come forse egli stesso la concepiva nelle sue prime opere (cf. Nice 1964): su di esse è edificato un apparato interpretativo che consente una cospicua predizione dei fatti. Così in Russia

l'estendersi e l'intensificarsi dell'agricoltura, la scoperta e la lavorazione di nuove miniere, l'impianto continuo e quasi vertiginoso di nuove industrie, lo sviluppo inaudito delle comunicazioni [hanno assunto] tale importanza da far cangiare perfino aspetto al vecchio impero russo, che si direbbe, per opera di quei fatti, ringiovanito. (Lanzoni 1902, 358)

E ancora, negli Stati Uniti la frontiera agricola procede con le

grandi imprese, le quali assumono a vasti lotti il dissodamento delle terre nuove, usano sfruttarne per qualche anno la naturale fecondità con grandiosi processi e l'aiuto delle macchine e poi le rivendono in appezzamenti minori ai piccoli coloni. E le grandi imprese procedono poi sempre più avanti. Ma ormai si è quasi arrivati, almeno nel Far West, a quel limite delle praterie oltre il quale non è più possibile la coltura grandemente remunerativa che coll'aiuto dell'irrigazione. Per cui non è lontano il giorno nel quale, rallentata la furia di invasione, l'agricoltura dovrà ritornare sopra i suoi passi e diventare intensiva, restaurando coi concimi l'esauisto terreno e sottoponendolo all'opera intelligente della rotazione agraria, dell'irrigazione e delle bonifiche. Frattanto tutto ciò ha già cominciato a farsi su larga scala e con felicissimi risultati negli stati del nord-est. (Lanzoni 1902, 647)

È così che la Russia «prende ad esportare prodotti industriali oltre che agricoli» (Lanzoni 1902, 373), ma il passo più esplicito su questo tema riguarda di nuovo la Cina, in cui la civiltà rurale e manifatturiera è giunta - e più per tempo che in Europa - a maturazione, ma senza che vi si innestasse lo sviluppo industriale; descritta l'ammirevole perfezione delle manifatture cinesi e lo stato di soggezione che tuttavia quel paese conosce nei confronti di quelli occidentali, il Lanzoni constata che

quello che manca è il soffio di vita che ha rinnovato le industrie in Europa e in America dopo l'introduzione della macchina a vapore, l'istituzione dei grandi opifici e l'applicazione della divisione del lavoro. (Lanzoni 1902, 478-9)

Si tratta forse di un effetto perverso del clima, o dell'orografia? Proprio no:

Ma facciamo che tutte queste belle cose, rompendola con le tradizioni secolari [...] vengano introdotte, applicate e diffuse in Cina, e vedremo questo paese fare tali progressi rapidissimi e giganteschi nelle industrie da emanciparsi dalla dipendenza in cui si trova per molte di esse dall'estero, non solo, ma muovere a queste una concorrenza tanto più minacciosa quanto è più basso in Cina il prezzo della manodopera. (Lanzoni 1902, 479)

È in questa chiave che viene data al lettore la geografia urbana e regionale del paese, in cui Shanghai è già allora un cospicuo centro industriale. Lo sviluppo dunque significa integrazione di risorse e popolazione mediante quel «soffio vitale» impresso dall'uso di carbone e ferro, cosicché «nei paesi fertili ma deserti, governare significa popolare», come ben dimostra la politica seguita dal Brasile, cui faceva difetto «cultura, iniziativa, capitali, braccia» (Lanzoni 1902, 714).

Se però la geografia è resoconto razionale di come le società umane, col lavoro e i capitali, sanno mettere a frutto le risorse naturali coprendo il mondo di una rete di relazioni tra regioni specializzate della cui evoluzione essa deve dare spiegazione, è per il Lanzoni inevitabile fare i conti con le valenze politiche delle scelte operate, veri nodi centrali di un divenire storico ricco a ogni angolo di alternative. Anche questo è un aspetto tutt'altro che trascurato dal Nostro, che connette con grande semplicità geografica e politica, concepita questa come guida della variabile storica per eccellenza (il progresso tecnologico) che è il vero artefice dell'assetto geografico del territorio. Tale progresso d'altra parte non basta da solo a spiegarlo, poiché esso è frutto anche di scelte e di antagonismi: non solo le aperture dei traffici o le oscillazioni del mercato internazionale possono cambiare l'assetto di intere regioni - come il Bengala specia-

lizzato nella juta (Lanzoni 1902, 42) o il Brasile nel caffè (35-6) -, ma anche in seguito a un semplice atto politico come la soppressione di un dazio doganale si producono mutamenti a volte radicali nell'uso del suolo, come l'abbandono dell'allevamento ovino in Europa (Lanzoni 1902, 55) o della stessa cerealicoltura in Inghilterra (207-8). Lo sviluppo d'altra parte non è indolore, ma esito di uno scontro tra vecchio e nuovo; come nell'Asia settentrionale in seguito alla costruzione determinante della ferrovia transiberiana:

dapprima la colossale ferrovia porterà forse più armi che merci, più soldati che mercanti; colle sue prime corse urterà e sposterà, facendoli gemere e dolere, vecchi pregiudizi e vecchi interessi. (Lanzoni 1902, 422)

E così pure sviluppo può significare dipendenza, e delle relazioni diseguali deve tener conto la geografia scientifica come il Nostro intende: «come capire il Portogallo senza conoscere le sue sudditanze commerciali nei confronti dell'Inghilterra?» (cf. Lanzoni 1902, 394).

Possiamo concludere che tratto forte della concezione epistemologica del Lanzoni è la dinamica dello sviluppo, concepito come progressiva specializzazione di regioni connesse da flussi di comunicazione, con un processo di diffusione spaziale di nuovi stadi di sviluppo originati dall'applicazione di nuove tecnologie e diretti da chi sa, col loro uso, orientare tali processi. È in tale chiave che lo sviluppo storico rende relativi i valori della natura e della geografia fisica: togliendo o ridando importanza a vie e mezzi di comunicazione (cf. Lanzoni 1902, 109), o diffondendo colture e popolazioni. L'uso in Lanzoni della metafora organicista (cf. Berdoulay 1978) è frequente, ma non si applica alla regione 'naturale', bensì all'uso delle risorse:

l'organismo economico ha subito un'evoluzione simile a quella che i naturalisti ammettono per l'organismo animale e vegetale. Di mano in mano che si sviluppa e progredisce la divisione del lavoro, incomincia a farsi vivo un movimento di scambi che differenzia la massa originariamente omogenea, e che sempre più moltiplicandosi, in modo analogo a quello con cui si sviluppano i filamenti nervosi, penetra e si diffonde nella massa. (Lanzoni 1902, 116)

Molti altri i riferimenti: quando Londra è vista dipinta come «una grande pompa aspirante e premente per tutto ciò che il mondo intero produce di scambiabile» (Lanzoni 1902, 233), o centro di direzione che richiama e controlla merci e informazioni (234). Così quando lo spazio viene riorganizzato in più ampi e consoni ambiti dall'innovazione tecnologica, lo sviluppo urbano e industriale vi trova «maggiori energie» da concentrare in Renania (274) o a Roma (201). E infine «può dirsi che i canali sono le vene dell'Olanda come l'acqua è il suo sangue» (340).

È qui il caso di sottolineare la fedeltà del Lanzoni a un criterio di ripartizione del mondo - nelle sue descrizioni e interpretazioni - in stati e consimili organismi economico-politici, senza mai cedere alla più in voga divisione in regioni 'naturali' dettate dalla morfologia. Si tratta certo anche di un retaggio e di un condizionamento del seguace della vecchia scuola geografico-statistica, per la quale il concetto su cui si fonda la definizione delle regioni non è altro che il potere del principe, concetto cui la moderna geografia tedesca aveva contrapposto quello di organicità biologica dell'ecosistema (ma Farinelli 1983 lumeggia magistralmente la non-neutralità di questa seconda proposizione). Ma qualche passo del nostro Autore ci fa intravedere un concetto di regione intesa come organismo politico-economico, assai più moderno in fondo di quello di regione naturale: a proposito della Finlandia e della Polonia (entrambe all'epoca domini russi), gli si poneva il problema di trattarle separatamente o di fondere i dati loro relativi in quelli generali dell'impero zarista. Ebbene: della Finlandia, che conserva dogane, moneta, flotta autonome e distinte egli tratterà a parte, della Polonia, parte indifesa dall'integrazione di un organismo più vasto, no (Lanzoni 1902, 378 ss).

Non sarà forse inutile, concludendo questa rivista del pensiero geografico-economico lanzoniano, notare che quando il Nostro scrive le sue opere più complesse quello che noi intendiamo per 'possibilismo' geografico era presente solo implicitamente negli scritti di alcuni geografi francesi e la critica severa del Febvre ancora lontana. Gli accenni numerosi alla potenzialità, sfruttata o meno dall'uomo, sono quindi tanto più notevoli quanto anticipatori di tendenze allora di là da venire e in quanto totalmente in contrasto con la geografia italiana contemporanea. A ribadirlo vale la pena di ricordare come il Lanzoni descriva e interpreti il declino delle piste transahariane (Lanzoni 1902, 105), esattamente con gli stessi argomenti con cui vent'anni più tardi questo stesso caso sarà usato in chiave esplicitamente anti-determinista. O come in un'operetta minore (Lanzoni 1914) egli dia un resoconto così vivido e intelligente degli insediamenti indigeni nelle oasi libiche e del rapporto ivi instaurato con le condizioni ambientali grazie alla fatica intelligente dell'uomo, da richiamare i lavori del più bel possibilismo dei decenni successivi (in generale vedi l'antologia di Pecora 1977).

## 6 Le opere applicative e l'impegno sociale

Abbiamo già detto che il testo dell'opera del Lanzoni è più il frutto di casi contingenti che di un sistematico impegno di studio, che egli preferì riservare al continuo aggiornamento del suo manuale (Lanzoni 1898). Questo stesso carattere consente però agli scritti minori di porre in evidenza il concetto, sempre presente in lui, di utilità della

geografia nella società civile: la sua scienza non pretende di essere pura o neutrale, non essendole consentito di estraniarsi dalle grandi scelte che il secolo dell'industrializzazione impone; ma sarà bene non dimenticare come altri geografi, sostenitori di una impostazione naturalistica, fossero poi nei fatti - e talvolta anche a parole - assai più inclini a un atteggiamento di compromissione col potere (si veda il severo giudizio sul Dalla Vedova, assai ben documentato, della Luzzana Caraci (1978) e, ancora, la critica del Farinelli (1983) al concetto di 'naturalità' nella geografia ottocentesca). Frutto dunque della sua interessenza con gli ambienti politico-economici veneziani sono una monografia sulle Alpi aostane e ossolane, intesa a studiare il miglior tracciato per la ferrovia che oggi diciamo del Sempione (Lanzoni 1885) e una bella descrizione del porto di Venezia (Lanzoni 1895), fondata su un'implicita distinzione tra sito e posizione e sulla considerazione dell'entroterra, col quale si introduce efficacemente il concetto di 'distanza economica' misurata in unità di costo di trasporto anziché in chilometri, «cosicché Venezia appare più vicina a Bombay che a Torino» e facendo sì che «Monaco di Baviera sia più vicina a Trieste che a Venezia» con la conseguente amputazione del retroterra veneto (Lanzoni 1902, 6).

Su questo stesso concetto si torna più accuratamente nei lavori sul commercio tra Venezia e le Indie, facendo ricorso a una distinzione nettamente anti-determinista tra fattori umani e fattori naturali del successo di un porto: «gli elementi variabili e contingenti delle potenzialità di un porto la vincono molto spesso sui coefficienti naturali» (Lanzoni 1901, 37), come a dire che cercare di capire i piani alti della casa che nella metafora citata dello Jaja rappresenta la geografia, lo studio dei piani bassi è piuttosto fuorviante che utile. Tali lavori, basati sulle esperienze di un lungo viaggio in India finanziato da enti pubblici locali, erano indirizzati alla formulazione di una politica portuale veneziana che mettesse meglio a frutto le opportunità offerte dall'apertura del canale di Suez, ancora poco proficua alla sperata rinascita mercantile della città. Di simili intendimenti fu la monografia sulla nuova ferrovia tra Roma e la costa adriatica (Lanzoni 1908), mentre più meramente divulgativo appare un volumetto sul nuovo stato indipendente del Congo (Lanzoni 1888).

Come quasi tutti questi lavori - eccetto quest'ultimo sul Congo - anche il già citato saggio sulla Tripolitania (Lanzoni 1914) è il frutto di un viaggio ufficiale di ricognizione della nuova colonia, sulle cui potenzialità economiche l'opinione pubblica nazionale si era così profondamente divisa. Oltre alla capacità narrativa dell'autore, vi emerge la sua sapienza interpretativa del rapporto tra natura e cultura negli insediamenti indigeni e la maturità di pensiero sulla natura e la funzione delle colonie in un'economia moderna: da esse si deve trarre profitto non tanto con la rapina finanziaria, bensì con i vantaggi derivanti dalla reciproca specializzazione.

In complesso, dalle opere minori del Lanzoni emerge un vivo interesse politico, confermato dai suoi interventi sul commercio estero contro il protezionismo (Lanzoni 1910), dal suo antimilitarismo che emerge confermato dalla considerazione dei guasti della guerra nell'ultimo suo aggiornamento del manuale del 1920 o dal suo anticolonialismo, davvero controcorrente nella geografia italiana dell'epoca e appena temperato dagli anni, o dal suo atteggiamento nei confronti dell'emigrazione imponente degli anni suoi, atteggiamento esente da mitologie così frequenti allora (cf. Lanzoni 1902, 113 ss.).<sup>7</sup> Trattandosi infine di lavori scaturiti tutti da incarichi di ricerca, se ne deduce l'adesione incondizionata del Lanzoni alla cerchia mercantile progressista legata agli interessi del porto e che trova voce nel filo-giolittiano *Adriatico*, lo stesso quotidiano che ospiterà qualche intervento del Nostro. Un ceto questo venato dalla determinante presenza ebraica, cui si dovrà tanta parte dello sviluppo regionale veneto fino alla svolta della Prima guerra mondiale, vera «classe dirigente di riserva» dopo la caduta dell'aristocrazia veneziana (Isnenghi 1984, 319).

Ma un evento particolare lega la figura del Lanzoni a una concezione della geografia come sapere operativo, legato alla società in cui si vive e utile a chiarire i termini delle alternative che le si pongono: la questione dell'ampliamento del porto di Venezia, questione della massima importanza per la città, che fu oggetto di un'asprissima lotta tra l'inizio del secolo e lo scoppio della Prima guerra mondiale. Nella polemica che la segnò emergono fin d'allora tutti i temi della 'questione di Venezia' degli anni sessanta e settanta, in cui razionalità e buona fede si mescoleranno a un uso sfrontato di miti e stereotipi, così facili e abbondanti su Venezia e la sua vicenda. Non è qui il caso di ricostruire l'intera vicenda, magistralmente riordinata dal Chinello (1979) né tanto meno la questione generale che le sta a fondamento: è un lavoro già fatto anche per i suoi risvolti geografici (cf. Zanetto 1983). Si tratta solo di sottolinearvi il ruolo che vi ebbe, come portavoce di un ceto e di una concezione dello sviluppo, il Nostro.

Come si è detto, l'annessione all'Italia e - subito dopo - l'apertura di Suez portarono al porto di Venezia un grande aumento di traffico, cui si aggiunse più tardi un discreto sviluppo industriale. L'orizzonte economico era tuttavia in rapida evoluzione, poiché in generale i porti stavano perdendo la loro funzione di empori mercantili per di-

---

<sup>7</sup> Per una ricostruzione più dettagliata del clima culturale dell'epoca valgono gli scritti esemplari del 'patriarca' della geografia italiana, il Dalla Vedova (1880; 1901) e la ricostruzione, sempre 'dall'interno', che ne fa il Gribaudi (1900). Vero ponte tra quell'epoca e la contemporanea, è la figura dell'Almagià, che ce ne dà dei resoconti in epoche assai distanziate (1919; 1961). Oltre ai citati studi della Luzzana Caraci (1978; 1982), tra i contemporanei si vedano il Baldacci (1964) per un inquadramento bibliografico e Ferro e Caraci (1979, 166 ss.) per un inserimento del periodo nell'intero arco della storia del pensiero geografico.



ventare punto di immissione di grandi quantità di merci povere, come il carbone e i minerali metalliferi, nelle maglie delle nuove regioni industriali (Luzzatto 1923); essi si stavano cioè facendo, da luoghi ordinatori di traffici, meri esecutori sul mare delle direttive promanate dalle metropoli industriali: Milano nel caso nostro. Il tempestivo collegamento di Venezia (città isola nel mezzo della laguna, porto dal quale le merci tradizionalmente continuavano il loro percorso sui fiumi e canali della pianura padano-veneta) con la rete ferroviaria, le aveva consentito di parare il colpo dell'abbandono della navigazione interna, sopraffatta dalle strade ferrate, costringendola solo a spostare il suo porto dal cuore della città (il bacino di San Marco) a un nuovo e moderno approdo posto all'estremità occidentale della città, verso la terraferma, dove approda il ponte ferroviario translagunare.

Alla fine del secolo, l'aumento imponente del traffico rende angusta la banchina di tale 'stazione marittima', cosicché se ne progetta l'ampliamento: ben presto però ci si trova davanti all'esigenza di un mutamento radicale delle installazioni portuali, per l'esiguità dello spazio e per i limiti che pongono la città storica e il suo ambiente lagunare. È allora che, da parte di alcuni circoli industriali e finanziari veneziani, saldamente legati alla borghesia lombarda e in generale agli ambienti che di lì a poco sosterranno l'interventismo e lo stesso fascismo, viene la rivoluzionaria proposta di scavare un canale di alcuni chilometri che - attraverso la laguna - giunga da Venezia alla terraferma, aprendo colà, sul bordo lagunare ai piedi del ponte ferroviario, il nuovo porto di Marghera o, come si disse in un primo tempo, dei Bottenighi. La proposta è giustificata con la trasformazione della natura dei porti contemporanei, sempre più industriali che commerciali: le vaste aree che verranno a breve termine richieste per quello di Venezia sono facilmente reperibili in terraferma, dove sarà bene dirottare l'industria, il porto e anche le residenze destinate alla nuova popolazione.

La proposta prefigura esplicitamente una 'più grande Venezia' estesa alla terraferma, articolata conurbazione di centri specializzati tra i quali Venezia insulare resterebbe col ruolo di quartiere residenziale, direzionale e turistico sfolto dall'eccesso di popolazione e al riparo dalle trasformazioni necessarie allo sviluppo e alla modernizzazione. A favore di questa soluzione si invocano, esattamente come si farà settant'anni dopo, la salvaguardia della città d'arte e dell'ambiente lagunare, minacciati entrambi da un allargamento del porto in laguna.

La proposta allarma e inviperisce il ceto mercantile veneziano, soprattutto quando viene fatta apertamente sua dal conte Foscari, potente finanziere dalle vaste aderenze nazionali, e ottiene l'appoggio ufficiale del Magistrato alle Acque, agenzia governativa che sovrintende ai lavori lagunari. Sarà al Lanzoni che tale ceto chiederà di dar voce alla controffensiva.

Dai due lavori che escono dalla sua penna a breve distanza di tempo e intervallati da una risposta del Foscari (Lanzoni 1904; 1905), emerge con singolare maturità la sua concezione di sviluppo dell'organizzazione territoriale, che lo porta a caldeggiare una soluzione totalmente opposta. L'alternativa degli ambienti legati al porto e alla Camera di Commercio era infatti già formalizzata in un progetto di ampliamento del porto a ridosso della città usando allo scopo l'isola della Giudecca che la fronteggia verso sud, da collegarsi con un ponte - mai più costruito - alla stazione marittima e all'imboccatura più meridionale tra mare e laguna (a Malamocco) con un breve canale profondo (analogo a quello, assai più lungo, che corre oggi da Malamocco a Marghera). Lo scontro coinvolge personalmente e con asprezza Lanzoni da una parte e Foscari dall'altra, svolgendosi sui temi della salvaguardia della laguna, del ruolo residenziale, turistico ed economico della città, del destino del suo porto: fino a coinvolgere pian piano gli antagonisti in due espliciti progetti alternativi di sviluppo della città, ricchi di significato politico e scientifico.

Rimandando al lavoro citato del Chinello (1979) per l'insieme della vicenda, il Lanzoni prevede con impressionante lucidità gli effetti della soluzione da lui avversata (e che finirà, occorre dirlo?, per prevalere): senza contare le disastrose conseguenze sull'ecosistema lagunare - che d'altra parte il suo progetto produrrebbe ugualmente - egli ha chiaro come la 'più grande Venezia' si fondi sulla sottrazione alla città del dominio sulle sue principali attività economiche che, trasportate in terraferma risponderanno a una logica geografica che la vede perdente in partenza. Il porto a Marghera significa industrializzazione secondo i canoni dell'industria pesante, capace al più di portare all'economia locale posti di lavoro e popolazione, ma non profitti e sviluppo terziario guidata come essa sarà da centrali finanziarie esterne alla regione (cf. Vallega 1984). Il porto a Marghera, immagliato in una logica territoriale basata sulla ferrovia e sul ruolo metropolitano di Milano renderà di colpo Venezia una città periferica e devitalizzata, mentre il vantaggio locale dell'operazione ricadrebbe sulla cittadina di terraferma più prossima a Marghera: Mestre. E fu facile profezia (cf. Zanetto, Lando 1979; 1980).

Poco importa in questa sede immaginare cosa sarebbe accaduto di Venezia con un grande porto in Giudecca: il nodo di pensiero che la vicenda stimola in Lanzoni è proprio questa anticipazione del concetto di sviluppo autocentrato opposto a quello indotto e guidato dall'esterno, quello che Raffestin chiamerà la 'territorialità' (1978).

È proprio il processo di perdita delle capacità direttive dell'economia del suo territorio che Lanzoni denuncia, capendo bene come la città sia minacciata da una mummificazione funzionale solo al pur ricco e rilevante flusso turistico (e gli stessi artefici di Marghera saranno largamente implicati nel successo del turismo internazionale veneziano).

La reazione del ceto mercantile che trova voce in Lanzoni è certo una battaglia persa in partenza, così come l'intero progetto di sviluppo che ne esce, fondato sullo sviluppo portuale, industriale e urbano, interamente addosso e attorno alla città lagunare, senza temere o esitare a trasformarla purché resti viva. Una volta realizzato esso avrebbe sfasciato l'assetto storico di Venezia (vedi qualche cenno in Zanetto 1982), ma correttamente il Lanzoni considera questa trasformazione - così largamente praticata in Europa - come inevitabile conseguenza dello sviluppo autocentrato, fondato sul dominio di Venezia e della sua borghesia mercantile sul porto e le industrie, da scegliersi queste in funzione della città e delle sue potenzialità, evitando cioè quella pesante, funzionale allo sviluppo lombardo. In sintesi:

se Venezia si deve estendere, e lo deve senza dubbio, questa sua espansione non deve aver luogo che all'interno della laguna. (Lanzoni 1904, 38)

E ancora: i fautori di Marghera

vagheggiano una 'più grande Venezia' appoggiata alla terraferma; noi invece la vagheggiamo diffusa per ogni dove nell'estuario, fitta di popolazione, ricca di industrie, florida di traffici, ma pur sempre la Venezia unica e grande dell'arte, della poesia, delle memorie. (Lanzoni 1902, 38)

E che vi giungano pure, con i facchini, «la polvere dei loro abiti» e i loro modi «violenti e pericolosi» (30) come si paventa dall'opposto partito: «Venezia non può continuare ad essere [...] un museo ed un albergo» (36). Lo sviluppo insomma non deve sottrarre alla città il suo ruolo direttivo:

si aumentino bensì magari all'infinito i traffici e le industrie, ma che questo avvenga come altrove alla periferia pur restandone la direzione a Venezia. Sia questa come il motore di un meccanismo molto più vasto. (31)

La soluzione di Marghera impoverisce invece Venezia, la riduce a periferia:

e di questo il conte Foscari è persuaso al punto che sente il bisogno di invocare, a sostegno della sua tesi, i grandi interessi nazionali, di fronte agli angusti interessi locali del nostro maggior nucleo cittadino. (Lanzoni 1905)

Uno scontro dunque tra evoluzione autonoma e sottomissione alle finalità di un sistema geografico di scala diversa, tra l'accettazione del

mutamento come trasformazione (cf. la visione di Balestrieri 1978) e l'immobilità delle forme col mutamento delle funzioni, specializzandosi nella 'industria del forestiero' come la si chiama fin d'allora.

## 7 In forma d'epilogo

Il partito di Marghera avrà tutto sommato facile vittoria, per la sua rispondenza alle esigenze del momento e per la potenza dei suoi sostenitori; Venezia avrà il suo porto industriale in terraferma, in espansione fino a quando non sarà bloccato da un'analogo diatriba e da un'altra rivoluzione dei traffici marittimi. Una storia certo al di là di quanto il Nostro potesse prevedere, ma il suo timore di vedere a Marghera degli impianti spropositati e inattivi, a ottant'anni di distanza, ha per noi lo strano sapore della rivincita di un uomo coraggioso.

Persa la battaglia del porto - realizzato durante la guerra - e isolato sempre più nel quadro della geografia (già il congresso nazionale di Venezia del 1907 lo vede praticamente emarginato), il Lanzoni si limita ad aggiornare fedelmente il suo manuale, che esce nell'ultima edizione (prima di quelle postume aggiornate dall'Assereto) nel 1920, già pieno di informazioni sulle modifiche che la guerra ha apportato al panorama geo-economico mondiale. Ma il suo mondo, quello che egli ha conosciuto e tanto efficacemente interpretato e descritto, è ormai un 'mondo di ieri': poco dopo scompare, all'alba dell'avvento del fascismo, lasciando una parte della sua biblioteca alla Scuola (il resto, con il suo carteggio, andò purtroppo distrutto quando i nazisti devastarono la casa genovese di sua figlia, maritata colà a un Levi). Il suo avversario, il nazionalista conte Foscari, è intanto vice-presidente della Società Geografica Italiana, a segnare - se ce ne fosse bisogno - il distacco del Nostro dalla geografia ufficiale con cui pagò forse

il culto passionale della giustizia, che costantemente lo guidò alla rigida osservanza dei suoi doveri. (Armanni 1922, 17)

L'insegnamento della geografia a Ca' Foscari verrà affidato di anno in anno o al titolare locale di storia economica, Gino Luzzatto, per tanti versi affine culturalmente e socialmente al Lanzoni, o al titolare di geografia nell'ateneo padovano, il più ortodosso Arrigo Lorenzi, che fu così il primo direttore del neo-istituito Gabinetto di Geografia Economica (cf. le dispense dei loro corsi in Lorenzi (1925) e Luzzatto (1926; 1928). Ma stava intanto maturando la trasformazione della Regia Scuola di Commercio, ormai riprodotta in altre sedi come Genova e Bari, in facoltà universitaria di Economia e Commercio, che la sottoporrà nel 1936 a un nuovo regime. Il concorso bandito per la cattedra di geografia economica fu così gestito non da economisti

veneziani, bensì da geografi italiani; nel 1928 si insedierà un nuovo titolare: il naturalista e cartografo Leonardo Ricci (Candida 1967).

La tradizione anti-determinista ne veniva bruscamente interrotta, proprio mentre in Francia la scuola della *géographie humaine* definiva sempre meglio un'alternativa organica al determinismo ambientale. Ma poco dopo la Seconda guerra mondiale, l'esile filo si ricompone con l'insediamento di Luigi Candida: assistente del Ricci, egli era stato allievo del Luzzatto come studente e laureato cafoscarino e aveva saputo mettere a frutto il passaggio veneziano di quell'innovatore del pensiero geografico-economico italiano che fu Umberto Toschi (Candida 1966). Con lui (Candida 1983), temi e metodi lanzoniani torneranno, nutriti di studi economici, pragmatismo e amore per la città, a dominare la geografia a Ca' Foscari.

## Bibliografia

- Almagià, R. (1919). *La geografia*. Roma: Istituto per la Propaganda della Cultura Italiana.
- Almagià, R. (1961). «La geografia in Italia dal 1860 al 1960». *L'Universo*, 41, 419-32.
- Armani, L. (1922). «Relazione». *Annuario del R. Istituto Superiore di Studi Commerciali di Venezia per l'anno accademico 1921-1922*. Venezia: Istituto di Arti Grafiche, 9-23. <http://phaidra.cab.unipd.it/o:50450>.
- Balbi, E. (1881). «Adriano Balbi (1782-1848): ricordi biografici del figlio e discepolo». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 14, 528-32.
- Baldacci, O. (1964). «Storia della geografia». *Società Geografica Italiana*, 469-506.
- Balestrieri, L. (1978). *Venezia presente e passato, per un'interpretazione ideologica della storia*. Venezia: Universitaria.
- Bennett, R.J. (1981). *European Progress in Spatial Analysis*. London: Pion.
- Berdoulay, V. (1978). «La métaphore organiciste: contribution à l'étude du langage des géographes». *Annales de Géographie*, 87, 573-85.
- Berengo, M. (1977). «Venezia: università e centro di cultura». *Materiali per una facoltà umanistica = Atti della Conferenza della Facoltà di Lettere di San Sebastiano a Venezia* (Venezia, aprile 1977). Venezia: Neri Pozza, 19-23.
- Berry, B.J.L.; Conkling, E.C.; Ray, D.M. (1976). «The Changing Nature of Economic Geography». *The Geography of Economic Systems*. Englewood Cliffs (NJ): Prentice Hall, 3-11.
- Bodio, L. (1869). *Della statistica nei suoi rapporti con l'economia politica e colle altre scienze*. Milano: Treves.
- Bruhnes, J. (1900). «Différences psychologiques et pédagogiques entre la conception statistique et la conception géographique de la géographie économique». *Études Géographiques*, 1.
- Candida, L. (1966). «Umberto Toschi (1897-1966)». *Rivista Geografica Italiana*, 73, 472-6.
- Candida, L. (1967). «Ricordo di Leonardo Ricci». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 100, 525-30.
- Candida, L. (1983). *Scritti geografici (1936-1972)*. Venezia: Laboratorio di Geografia Economica dell'Università.

- Canigiani, F.; Carazzi, M.; Grottanelli, E. (1981). *L'inchiesta sul terreno in geografia*. Torino: Giappichelli.
- Carraro, G. (1876). *La geografia fisica nelle sue relazioni col commercio. Prolusione letta in occasione dell'inaugurazione solenne dell'anno scolastico 1876-77 della Regia Scuola Superiore di Commercio in Venezia*. Venezia: Tipografia della Gazzetta.
- Chinello, C. (1979). *Porto Marghera 1902-1926: alle origini del 'problema' di Venezia*. Venezia: Marsilio.
- Claval, P. (1972). *L'evoluzione storica della geografia umana*. Milano: Franco-Angeli.
- Costa, P. (a cura di) (1972). «Il porto nell'economia veneziana». Num. speciale, *COSES Informazioni*, 2.
- Dalla Vedova, G. (1880). «Il concetto popolare ed il concetto scientifico della Geografia». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 13, 5-27.
- Dalla Vedova, G. (1887). «Atti della Società». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 19, 3.
- Dalla Vedova, G. (1901). «I progressi della geografia nel secolo XIX». *Bollettino della Società Geografica italiana*, 34, 615-56.
- De Marchi, L. (1922). *Fondamenti di geografia commerciale. Le condizioni fisiche e naturali dell'economia commerciale*. Padova: La Litotipo.
- Farinelli, F. (1983). «Alle origini della geografia politica 'borghese'». *Raffestini* 1983, 2-38.
- Febvre, L. (1922). *La terre et l'évolution humaine. Introduction géographique à l'histoire*. Paris: La Renaissance du Livre.
- Ferro, G.; Luzzana Caraci, I. (1979). *Ai confini dell'orizzonte. Storia delle esplorazioni e della geografia*. Milano: Mursia.
- Frescura, B. (1896). «Recensione a C. De Scherzer, La vita economica dei popoli». *Rivista Geografica Italiana*, 3, 345-7.
- Frescura, B. (1899). «Sul concetto di geografia economica e sulla opportunità di svolgere un programma di Geografia economica nella Sezione di Ragnoneria e commercio degli Istituti tecnici». *Atti del III Congresso Geografico Italiano* (Firenze, 12-17 aprile 1898), vol. 2. Firenze: Ricci, 271-9.
- Gambi, L. (1973). «Uno schizzo della storia della geografia in Italia». *Una geografia per la storia*. Torino: Einaudi, 3-37.
- Ghisleri, A. (1907). «Dell'insegnamento della geografia economica nelle scuole medie». *Atti del VI Congresso Geografico Italiano* (Venezia, 26-31 maggio 1907), vol. 1. Venezia: Ferrari, 305-22.
- Gribaudi, P. (1900). «La geografia nel secolo XIX specialmente in Italia». *Rivista di Fisica, Matematica e Scienze*, 197-229.
- Isnenghi, M. (1984). «I luoghi della cultura». *Il Veneto*. Vol. 2 di *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi*. A cura di Silvio Lanaro. Torino: Einaudi, 231-406.
- Jaja, G. (1910). «Sul concetto di geografia specialmente economica in recenti pubblicazioni». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 43, 4-19.
- Jaja, G. (1924). «Esiste in geografia economica commerciale una questione di metodo?». *Rivista di Geografia Didattica*, 3-4.
- Lando, F.; Oggiano, M.; Zanetto, G. (1981). «Fonti e quantificazione in geografia economica». Canigiani, Carazzi, Grottanelli 1981, 339-46.
- Lando, F.; Zanetto, G. (1979). «Venise; le milieu lagunaire dans la perception de ses habitants». *L'Espace Géographique*, 5, 153-5.
- Lanzoni, P. (1885). *Dal Monte Bianco al Sempione*. Venezia: Visentini.

- Lanzoni, P. (1887). *Compendio di geografia commerciale dell'Italia*. Brescia: Unione Tipografica Bresciana.
- Lanzoni, P. (1888). «Stato Indipendente del Congo: compendio di geografia fisica, politica, storica e commerciale». *Piccola Biblioteca del Popolo Italiano*. Firenze: Barbera.
- Lanzoni, P. (1889). *Geografia commerciale dell'Italia*. 2a ed. Milano: Vallardi.
- Lanzoni, P. (1895). *Il porto di Venezia, Verona e Padova*. Fratelli Drucker.
- Lanzoni, P. (1896a). *Relazione sul commercio dell'Italia coll'India*. Bologna: Ci-velli.
- Lanzoni, P. (1896b). *Venezia nell'India. Discorso letto in occasione dell'inaugurazione solenne degli studi per l'anno scolastico 1896-97 della Regia Scuola Superiore di Commercio di Venezia*. Venezia: Visentini. <http://phaidra.cab.unipd.it/o:51900>.
- Lanzoni, P. (1898). *Geografia commerciale economica universale*. Milano: Hoepli. Edizioni successive, riviste e ampliate, nel 1903, 1907, 1910, 1912, 1920 e (postume e riviste da G. Assereto) nel 1923 e 1926.
- Lanzoni, P. (1901). *Le comunicazioni di Venezia con le Indie e con l'estremo oriente*. Relazioni e proposte alla Commissione Comunale Permanente per i servizi marittimi e ferroviari del porto di Venezia. Venezia: Tipografica Commerciale.
- Lanzoni, P. (1902). *Manuale di Geografia commerciale*. Firenze: Barbera, 838.
- Lanzoni, P. (1904). *Sistemazione del porto di Venezia. Giudecca o Bottenighi?* Relazione per la Commissione Comunale Permanente per i servizi marittimi e ferroviari del porto di Venezia. Venezia: Ferrari, 89.
- Lanzoni, P. (1905). *Ampliamento e sistemazione del porto*. Relazione (pubblicata anonima e con la dicitura 'stamponi') della Commissione Comunale Permanente per i servizi marittimi e ferroviari del porto di Venezia. Venezia: Ferrari.
- Lanzoni, P. (1908). *La ferrovia adriatico-tiberina*. Relazione alla Commissione Comunale Permanente per i servizi marittimi e ferroviari del porto di Venezia. Venezia: Ferrari.
- Lanzoni, P. (1910). *Sul tema dei trattati di commercio. Risposta alla circolare di S.E. il ministro Luigi Luzzatti. R. Scuola superiore di commercio in Venezia*. Venezia: Tip. dell'Istit. Veneto di arti grafiche.
- Lanzoni, P. (1914). «In Tripolitania: ricordi e impressioni dell'escursione organizzata dal Touring Club Italiano, la Società Italiana degli Agricoltori e la nostra Associazione». *Bollettino dell'Associazione fra Antichi Studenti della Regia Scuola Superiore di Commercio di Venezia*, 53, estratto di 16.
- Lorenzi, A. (1925). *Lezioni di geografia economica*. Padova: La Litotipo.
- Lusso, G. (1979). *La ricerca sul terreno nella tradizione geografica italiana*. Torino: Giappichelli.
- Luzzana Caraci, I. (1978). *A sessant'anni dalla morte di Giuseppe Dalla Vedova*. Genova: Istituto di Scienze Geografiche della Facoltà di Magistero.
- Luzzana Caraci, I. (1982). *La geografia italiana tra '800 e '900 (dall'Unità a Olin-to Marinelli)*. Genova: Istituto di Scienze Geografiche della Facoltà di Magistero.
- Luzzatto, G. (1923). *La funzione del porto di Venezia e il suo avvenire*. Venezia: Ferrari.
- Luzzatto, G. (1926). *Lezioni di geografia economica. Le piante industriali*. Padova: La Litotipo.

- Luzzatto, G. (1928). *Lezioni di geografia economica. I trasporti marittimi ed i porti*. Padova: CEDAM.
- Maestri, P. (1870). *L'Italia economica nel 1869*. Firenze: Crivelli.
- Mancini, I. (1984). «Catastrofe e pensiero religioso». Meldini 1984, 67-90.
- Maranelli, C. (1903). *Lo stato attuale degli studi di geografia economica*. Roma: Sabucchi.
- Marmocchi, F. (1857). *Corso di geografia commerciale*. Genova: Rivara.
- Meldini, P. (1984). *Katastrofè, teoria delle catastrofi e modelli catastrofici*. Bologna: Cappelli.
- Michieli, A. (1921). «Primo Lanzoni». *Rivista Geografica Italiana*, 28, 117-19.
- Michieli, A. (1923). «Recensione a P. Lanzoni, Geografia economica commerciale. 7a edizione interamente rifatta da Guido Assereto». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 56, 374-6.
- Muscarà, C. (1970). «Arcangelo Ghisleri geografo anticonformista». *Città e Campagna*, 2(2-3) n.s., 38.
- Muscarà, C. (1971). «Il geografo illuminato». Battaglia, A. et al. (a cura di), *Carlo Cattaneo*. Roma: Edizioni della Voce, 46-9.
- Nice, B. (1964). «Geografia commerciale». Società Geografica Italiana 1964, 386-411.
- Pagnini, M.P. (1979). «Introduzione». Lloyd Peter; Dicken, Peter, *Spazio e localizzazione*. Milano: FrancoAngeli, 11-20.
- Pecora, A. (1977). *Ambiente geografico e società umane*. Torino: Loescher.
- Pinna, M. (a cura di) (1983). *Atti del convegno sul tema: la protezione dei laghi e delle zone umide in Italia*. Roma: Società Geografica Italiana. Memorie della Società Geografica Italiana 83.
- Porena, F. (1897a). «Recensione a G. Carerj, Basi scientifico naturali della geografia economica secondo il prof. Sigismondo Günther». *Rivista Geografica Italiana*, 4, 164-5.
- Porena, F. (1897b). «Sul concetto scientifico della geografia economica». *Rivista Geografica Italiana*, 4, 295-307.
- Porena, F. (1901). «La geografia nel secolo decimonono». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 34, 10-23.
- Quaini, M. (1975). *La costruzione della geografia umana*. Firenze: La Nuova Italia.
- Quaini, M. (1978). *Dopo la geografia*. Cuneo: Espresso Strumenti.
- Racine, J.B.; Raffestin, C.; Ruffy, V. (1978). *Territorialità e paradigma centro-periferia*. Milano: Unicopli.
- Racine, J.B.; Reymond, H. (1983). *L'analisi quantitativa in geografia*. Venezia: Marsilio.
- Raffestin, C. (1978). «L'evoluzione storica della territorialità in Svizzera». Racine, Raffestin, Ruffy 1978, 11-16.
- Raffestin, C. (a cura di) (1983). *Geografia politica: teorie per un progetto sociale*. Milano: Unicopli.
- Ricchieri, G. (1897). «Gli studi geografici nello sviluppo della civiltà e nell'educazione moderna». *Rivista Geografica Italiana*, 4, 145-68.
- Robic, M.C. (1982). «Cent ans avant Christaller... Une théorie des lieux centraux». *L'Espace Géographique*, 11, 5-12.
- Roncali, A. (1897). «A proposito d'un sottotitolo». Lettera pubblicata con un'introduzione del direttore Giovanni Marinelli. *Rivista Geografica Italiana*, 4, 164-5.
- Società Geografica Italiana (a cura di) (1902). «Notizie ed appunti». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 34, 450.



- Società Geografica Italiana (a cura di) (1964). «Un sessantennio di ricerca geografica italiana». *Memorie*, 26. Roma: Società Geografica Italiana.
- Soriani, S.; Zanetto, G. (2002). «Portualità e dinamiche sostenibili. Il caso veneziano». Soriani, S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero. Le dinamiche della sostenibilità*. Bologna: il Mulino, 255-85.
- Toniolo, G. (1972). «Cento anni di economia portuale a Venezia». *Costa* 1972, 33-73.
- Toschi, U. (1939). «Il contributo italiano agli studi della geografia economica negli ultimi cento anni». Silla, L. (a cura di), *Un secolo di progresso scientifico italiano: 1839-1939*. Roma: SIPS, 585-99.
- Turco, A.; Zanetto, G. (1983a). «Environnement, perception et action: le cas de Venise». *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 3, 395-405.
- Turco, A.; Zanetto, G. (1983b). «La transizione paradigmatica come impresa pedagogica nella geografia contemporanea». *Racine*, Reymond 1983, VII-XVII.
- Vallega, A. (1984). *Per una geografia del mare*. Milano: Mursia.
- Ventura, A. (a cura di) (1976). *Relazioni degli ambasciatori veneti al senato*. Bari: Laterza.
- Zanetto, G. (1981). «A Definition of Venice in a Metropolitan Context». *Bennett* 1981, 297-300.
- Zanetto, G. (1982). *L'uomo e l'acqua. Venezia e la laguna: ricerche sull'ambiente urbano*. Venezia: Ciedart.
- Zanetto, G. (1983). «Schema di interazione e compatibilità tra gli usi economici della laguna veneta». *Pinna* 1983, 199-220.
- Zanetto, G. (1985). «Primo Lanzoni, ovvero l'economia come antitesi all'ambientalismo nel pensiero geografico ottocentesco». *Ricerche Economiche*, 1, 70-103.
- Zanetto, G. (2004). s.v. «Primo Lanzoni». *Dizionario Bibliografico degli Italiani*. Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 63.
- Zanetto, G.; Lando, F. (1979). «La complexité urbaine de la terre ferme vénéitienne». *Revue d'Analyse Spatiale Quantitative et Appliquée*, 7, 1-14.
- Zanetto, G.; Lando, F. (1980). «Mestre: analisi tipologica di una struttura urbana». *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 113, 213-55.

