

**Il turismo nelle isole lontane.
La percezione diretta negli studi di un’instancabile viaggiatrice**

GIUSEPPE ROCCA*

Abstract

After having framed tourism in island microcosms and its chrono-spatial changes which have occurred from the 1930s to today, the author analyzes the perception of the phenomenon in the collective imagination, as well as the advantages and limits, with particular regard to those linked to environmental impact.

On the basis of these premises, is then considered the perception of island life and tourism in the studies of Maria Clotilde Giuliani and in her travel notes, starting from the closest ones, as in the case of Mallorca, to which she dedicated several studies in the sixties and seventies of the last century, to then focus on the numerous island realities visited in the following years and described in the essay “Dolce-amara terra. Il mio giro del mondo”, published in 2012.

Keywords: islands, tourism, kinds of lifes

1. *Il turismo insulare e i mutamenti crono-spaziali nel corso del Novecento*¹

Intorno alla metà degli anni Trenta del secolo scorso Aubert de La Rue, nella collana di Geografia umana diretta da Pierre Deffontaines, pubblicava

* Già professore ordinario di Geografia, giuseppe.rocca@unige.it, Università degli Studi di Genova

1. Molte realtà insulari – non soltanto quelle piuttosto vicine, come le Baleari, in particolare Maiorca, alla quale negli anni Sessanta-Settanta dedicò diversi studi e una monografia, frutto di ricerche dirette sul terreno, ma anche quelle più lontane – sono state visitate in prima persona da Maria Clotilde Giuliani nel corso della sua vita; e una sintesi di quelle in capo al mondo si può ricavare dalla lettura del saggio pubblicato al termine della sua carriera universitaria (M.C. Giuliani-Balestrino, 2012). Del mondo insulare a

la monografia *L'Homme et les Iles*, dove il capitolo XIII era interamente dedicato al turismo insulare. Ancor oggi quest'opera riveste un notevole interesse, in quanto permette di conoscere come già a quell'epoca si fosse manifestato uno sviluppo assai considerevole delle crociere marittime, le cui mete principali erano non soltanto le isole vicine al continente europeo come la Sicilia e le Baleari, ma anche microcosmi più lontani come Madera, le Bermuda e le Hawaii, assai ricercate per le loro spiagge, il loro sole e la dolcezza del clima. Altre isole come le Azzorre, le Antille, Ceylon, Giava, ecc. erano invece già allora frequentate dai croceristi per gli spettacoli naturali che erano in grado di offrire. A sua volta la memoria storica di Napoleone Bonaparte attirava ogni anno a Sant'Elena un notevole numero di visitatori (Royle, 2001, pp. 220-231), così come la letteratura influenzava un movimento turistico ancora di élite, al cui riguardo si può citare l'esempio offerto da Tahiti (Polinesia), decollata turisticamente proprio grazie ad alcune opere letterarie e ancor più per quelle pittoriche di Paul Gauguin. Sempre in quegli anni Madera, che gli Inglesi soprannominavano "Fiore dell'Oceano", era certamente una tra le isole di maggior richiamo turistico, seppure dotata di una organizzazione ricettiva di livello così elevato da indurre Aubert de La Rue a considerarla già allora come un luogo poco autentico, similmente a Ceylon, le Bermuda e le Hawaii. Ancora in quegli anni, invece, altre isole, anch'esse assai favorite della natura, come le Antille francesi, Réunion, Maurizio, le Canarie e Capo Verde² non attrae-

Lei tanto caro, in questa sede mi limito ad analizzare il fenomeno turistico, così come si è andato trasformando nella sua dinamica crono-spaziale e nell'immaginario collettivo, per concludere con alcune osservazioni sulla percezione della vita insulare nel pensiero della geografa genovese, alla quale dedico volentieri questo contributo. Infatti, dopo aver superato nel 1969 con lode l'esame di Geografia fisica, insegnamento che Lei ricopriva per incarico, da pochi anni libera docente, fu la prima figura del mondo universitario a propormi di collaborare allo svolgimento dei corsi di Geografia e di Geografia regionale, affidatigli dall'anno accademico 1969-70, prima come cultore della materia e addetto alle esercitazioni, poi come titolare di un contratto affidatomi in seguito ad un concorso per titoli ed esami, compito che svolsi fino al superamento delle prove d'esame per essere inquadrato come ricercatore confermato.

2. Nell'arcipelago di Capo Verde gli arrivi stranieri, 67.000 nel 1999 (tab. 1), sono aumentati da 111 a 336 mila (2000-10) (Rocca, 2013, p. 91), raggiungendo nel 2019 i 758 mila (tab. 1), alla vigilia del Covid, con una ripresa nel 2022 (785 mila).

vano turisti, a causa di una quasi totale mancanza di organizzazione; altre isole, come Guadalupa e Martinica, pur propagandando le loro bellezze di indiscutibile pregio, non effettuavano alcun minimo sforzo per accogliere adeguatamente i flussi turistici che avrebbero certamente contribuito ad incrementare i loro commerci (Aubert de La Rue, 1935, pp. 170-173). E, non a caso, a metà anni '30 lo stesso studioso considerava i contesti microinsulari del Pacifico meridionale come territori capaci di attrarre un *trafic des "curios"*, assai frequente soprattutto a Honolulu, Papeete, Raiatea, Suva, Numea ecc., che oggi non esiteremmo a definire "turismo etnico" (*ibidem*, p. 177).

Nell'arco di quasi un secolo la situazione è profondamente mutata, favorita da una vera e propria rivoluzione avvenuta nel trasporto aereo su lunga distanza, per il rapido diffondersi dei voli charter, seguiti dopo poco tempo da quelli *low cost*. Negli Stati Uniti, infatti, lo svilupparsi di un turismo di massa su lunghe distanze effettuato con il mezzo aereo iniziò già nei primi anni del Secondo Dopoguerra, e cioè dal 1945, anno in cui la compagnia aerea "Panam", su richiesta dello stesso governo americano, inaugurò la catena alberghiera internazionale "Intercontinental Hotels Corporation": da quel momento molte altre compagnie aeree hanno imitato questo modello di integrazione tra vettore aereo e impresa alberghiera e tra i primi esempi si possono ricordare i casi offerti da TWA-Hilton, KLM-Golden Tulip, Varig-Tropical, Swissair-Swissotel, JAL-Nikko, ecc. In seguito, anche Air France si è integrata al comparto turistico, ma attraverso la creazione di filiali specializzate in tale ambito, come la SOTAIR, la Méridien (nel comparto alberghiero) e la filiale charter "Air Charter", mentre alcuni stati, a volte piccoli, preoccupati di controllare e promuovere una politica di sviluppo del sistema turistico nazionale, hanno provveduto a dotarsi di loro compagnie aeree, come nel caso di Air Malta, Cyprus Airways, Air Seychelles, Air Mauritius, Air Gabon (Devailly - Flament, 1996, pp. 185-186).

A fine anni Cinquanta, anche in alcuni Paesi dell'Europa occidentale si sviluppa l'uso dell'aereo per il trasporto di turisti, che nel nostro conti-

nente avevano fino ad allora privilegiato le brevi e medie distanze, percorse sempre più in automobile, per i notevoli incrementi registrati dal reddito pro-capite, portando altresì al diffondersi dell'uso dell'aereo sulle lunghe distanze e al suo sopravvento sui trasporti marittimi ad ampio raggio³. In quegli anni i voli di linea iniziano così ad essere affiancati da voli disimpegnati da aerei personali da turismo, di piccole dimensioni, e soprattutto da aerei da noleggio (*charter*), con una propria clientela costituita da turisti, pellegrini, squadre sportive, sodalizi aziendali ecc. A differenza degli aerei di linea, costretti a seguire itinerari prestabiliti e a volare anche con un modesto numero di passeggeri a bordo, quelli charter si sono diffusi in breve tempo per le tariffe assai più ridotte rese possibili dalla garanzia di un pieno carico⁴ e dal vantaggio di potersi svincolare da orari e itinerari rigidi, utilizzando spesso aeroporti minori, purché vicini a centri ed aree turistiche di forte richiamo⁵.

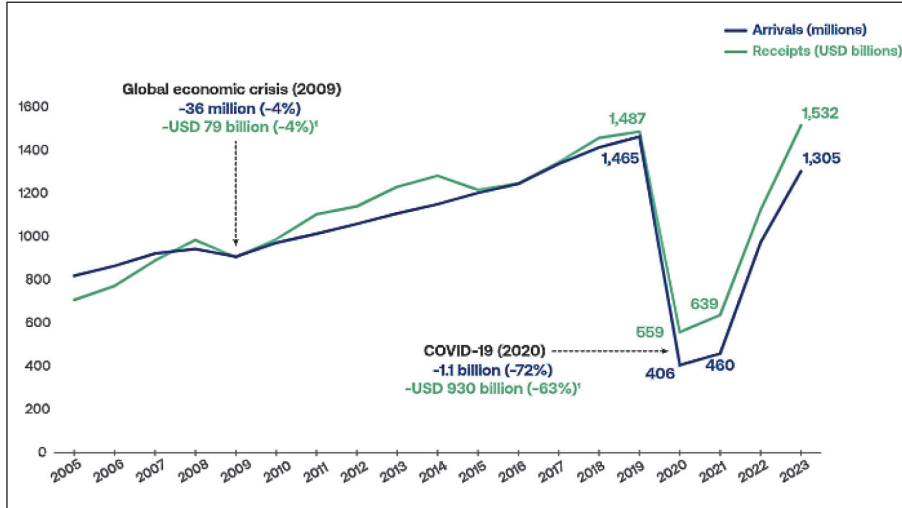
Dagli anni Cinquanta del secolo scorso al 2019 il movimento turistico internazionale risulta essersi moltiplicato di 56 volte, passando da 25 milioni a 1,4 miliardi di arrivi (*UNWTO International Tourism Highlights*), mentre il movimento passeggeri disimpegnato da voli aerei, sulla base dei dati ICAO (*International Civil Aviation Organization*), sarebbe addirittura aumentato di 70 volte nel periodo 1950-2023, passando da 31 milioni a 4,3 miliardi di passeggeri e con un forte incremento, soprattutto in questo ultimo ventennio (fig. 1). Infatti, pur circoscrivendo l'analisi ai flussi

3. Nel 1958, sulla rotta atlantica settentrionale, che costituiva da lungo tempo la relazione intercontinentale maggiormente frequentata, soprattutto per motivi legati al fenomeno migratorio, il flusso di passeggeri trasportati dal mezzo aereo viene a superare per la prima volta quello disimpegnato dal mezzo marittimo (Migliorini, 1973, p. 464).

4. Va infatti osservato che una copertura di posti pari al 70% può causare una perdita nella gestione di un volo, mentre una percentuale del 90% può permettere di realizzare profitti assai soddisfacenti (Battilani, 2009, p. 156).

5. Più esattamente l'uso di voli *charter* ha avuto il suo decollo nel Mediterraneo nei primi anni del Secondo dopoguerra, quando alcune società britanniche e scandinave avviarono questo genere di attività parallela a quella delle società che gestivano voli di linea, utilizzando velivoli di origine militare e impiegando gli ex-piloti di guerra rimasti disoccupati. In un secondo momento, la flotta aerea di queste piccole società venne rinnovata ricorrendo all'acquisto di velivoli già ammortizzati dalle compagnie di linea, ma di qualità decisamente superiore ai residui bellici utilizzati nei primi anni di quella nuova esperienza.

Fig. 1 - L'andamento turistico mondiale nel periodo 2005-2023 ("arrivi internazionali in milioni", "entrate turistiche in bilioni di \$")



Fonte: WORLD TOURISM ORGANIZATION, *International Tourism Highlights*, Madrid, 2024, p. 6

alimentati dalla sola Europa occidentale, a partire dalla seconda metà degli anni Sessanta il modello “Baleari” si sarebbe diffuso e ben presto consolidato in altre aree geografiche, dapprima nei Paesi maghrebini e poi nei Caraibi per estendersi a microcosmi insulari sempre più lontani, dove l'esotismo offerto dall'ambiente e dal paesaggio, entrambi dominati dalle bellezze naturali, e dai curiosi generi di vita locali, è venuto a costituire un punto di forza e cioè un valore aggiunto di non poco conto nelle strategie di sfida adottate dalle mete turistiche emergenti (Lucia, 1997, p. 176; Rocca, 2013, pp. 83-95).

Circoscrivendo ora l'analisi al mondo insulare, nel caso delle Canarie nel solo periodo 1950-68 il numero totale di voli disimpegnati dai due aeroporti internazionali di Gando (Gran Canaria) e di Los Rodeos (Tenerife) è aumentato di sette volte, mentre quello dei passeggeri si è moltiplicato per ben sette volte, a causa dell'uso sempre più frequente di voli *charter*, iniziato a partire dal 1956 per interessamento di una compagnia turistica

di Amburgo. Inizialmente concentrato nel periodo ottobre-aprile, con una punta massima in gennaio a Gando e in marzo a Los Rodeos, il movimento annuo, valutato in termini di voli e di passeggeri, in breve tempo supera quello originato dai voli di linea, manifestando la tendenza al formarsi di una doppia stagionalità, in quanto nel giro di pochi anni al turismo climatico invernale si è venuto ad aggiungere un turismo balneare estivo, anche se praticato più che altro da Spagnoli proprietari di seconde case.

Sul finire degli anni Sessanta, sempre alle Canarie, si è innescato un processo di sviluppo tendente ad inglobare un bacino di utenza più ampio, ma sempre dominato dal Centro-Europa: infatti, considerando la struttura per Paese d'origine dei turisti che già in quegli anni sceglievano le Canarie per le loro vacanze, si osserva che nel 1968 a Las Palmas (Gran Canaria) il movimento turistico era alimentato soprattutto da persone provenienti da Svezia (24,5%), Spagna (19,3%), Danimarca (9,2%), Regno Unito (8,4%), Germania Occidentale (6%), mentre a Santa Cruz (Tenerife) prevalevano i turisti provenienti dalla Spagna (21,8%), seguiti da quelli tedeschi (18,7%), britannici (18,4%), svedesi (8,3%) e danesi (7%). E tutto ciò in quanto negli anni compresi tra il 1956 e il 1968, i voli charter avevano fatto aumentare di molto anche il numero di turisti intenzionati a visitare durante il loro soggiorno (della durata media di 11-14 giorni) le isole minori di Lanzarote (dove gli arrivi erano saliti da 8 a 91 mila) e Fuerteventura, anch'esse dotate di aeroporti asfaltati, che nello stesso periodo aveva registrato un aumento da 5.500 a 32 mila arrivi. Sempre alle Canarie, l'offerta e la domanda turistica – quest'ultima aumentata da 6 ad oltre 10 milioni di arrivi annui tra i primi anni Novanta e l'inizio del nuovo millennio – tenderà però a concentrarsi a Gran Canaria, Tenerife, Lanzarote e Fuerteventura (Dominguez Mujica, 2008).

A partire dagli anni Settanta un'altra meta lontana, rappresentata dalle Maldive, si è aperta al turista europeo. In questo arcipelago dell'Oceano Indiano, relativamente vicino allo Sri Lanka, a fine anni Sessanta il turismo era ancora quasi del tutto sconosciuto, ma nel 1975 il fenomeno era or-

mai presente in cinque isole, mentre nel 1995, a soli vent'anni di distanza, le isole "turistiche" dell'arcipelago erano ormai settanta, di cui 43 concentrate nei due atolli di Malé, per la vicinanza all'aeroporto di Hulule, e altre 23 all'interno dell'atollo di Ari. Anche questa periferica regione turistica, dove lo sviluppo è stato favorito dalla possibilità di impiegare voli *charter* intercontinentali, si è così trasformata in pochi anni in una delle principali mete caratterizzate dall'affluenza di turisti: da 196.000 arrivi nel 1991 (Varani, 1996, pp. 137-154), si è passati a 339.000 nel 1996, a oltre 600.000 nel 2006, a 1,7 milioni nel 2019, alla vigilia del Covid (tab. 1) e a 1,8 milioni nel 2023, provenienti soprattutto dall'Europa e in particolare da Germania, Italia, Francia e Paesi Bassi.

Negli anni Settanta e Ottanta il turista europeo, attratto dalla possibilità di effettuare viaggi con voli *charter*, poco costosi, ha privilegiato luoghi al di fuori del Mediterraneo, non solo quelli delle coste atlantiche del Marocco, soprattutto Agadir, ma anche e soprattutto i Caraibi, la nuova meta alla moda, le cui isole offrono acqua più trasparente e spiagge ancor più bianche di quelle mediterranee. E tutto ciò, nonostante il livello dei prezzi fosse in quegli anni più elevato rispetto alle mete appena citate, poiché l'ambiente turistico caraibico era, allora più che oggi, una creazione congegnata per turisti statunitensi, con soggiorni in *bed & breakfast*, cibo adatto ai loro gusti e bevande assai costose. Di conseguenza gli unici Europei che frequentavano maggiormente questa macroarea turistica erano i Britannici, seguiti a distanza dai Francesi, in quanto molte isole erano per tradizione loro ex colonie, ormai da tempo raggiungibili in aereo. È il caso delle Bahamas e delle Bermuda, che già nel 1968 registravano un flusso annuo di arrivi stranieri superiore a un milione (la prima) e a 331 mila arrivi annui (la seconda). Poco più di vent'anni dopo, sempre nel Nord America Britannico, le Bahamas e le Bermuda arriveranno a registrare un movimento turistico annuo pari a 3,6 milioni di arrivi la prima (1991) e 547 mila arrivi la seconda (1990), destinato a ridursi drasticamente negli anni successivi, se si considera che nel 2007 i turisti diretti alle Bahamas sono stati poco più di 1,5 milioni e quelli verso le Bermuda soltanto 306 mila

per poi risalire fortemente, rispettivamente a 7,3 milioni e 805 mila nel 2019 (tab. 1), poiché le mete turistiche, soprattutto quelle insulari, corrono il rischio di declinare velocemente a causa del fattore “moda”, che, a partire dagli anni Ottanta ha iniziato a privilegiare come meta di vacanza le isole minori poco note o quasi del tutto sconosciute. Ne sono esempi le isole Cayman (615.000 arrivi nel 1990, 292.000 nel 2007, aumentati a 2,3 milioni nel 2019), le Isole Vergini Britanniche (350.000 arrivi nel 1988, 332 mila turisti nel 2004, 895 mila nel 2019) e così Anguilla (90.000 turisti nel 1990, 73.000 nel 2006, 166.000 nel 2019 (tab. 1).

Tab. 1 - Gli arrivi turistici stranieri nelle macroregioni mondiali e nelle loro principali realtà insulari

| Macroregioni e loro arcipelaghi e isole | 1999 | | 2019 | | Δ % 1999-2019 |
|---|-------------------|--------------|-------------------|-------------|----------------|
| Mediterraneo: | | | | | |
| Baleari (Spagna) | 10.200.000 | | 13.700.000 | | |
| Malta | 1.402.000 | | 3.519.000 | | |
| Cipro | 2.578.000 | | 4.117.000 | | |
| | <i>14.180.000</i> | <i>11,5%</i> | <i>21.336.000</i> | <i>6,7%</i> | <i>+ 50,5%</i> |
| Atlantico settentrionale: | | | | | |
| Irlanda | 6.403.000 | | 10.951.000 | | |
| Islanda | 281.000 | | 2.202.000 | | |
| Azzorre (Portogallo) | 232.800 | | 971.800 | | |
| Madera (Portogallo) | 842.000 | | 1.383.000 | | |
| | <i>7.758.800</i> | <i>6,3%</i> | <i>15.507.800</i> | <i>4,8%</i> | <i>+ 99,9%</i> |
| Caraibi: | | | | | |
| Anguilla | 107.000 | | 166.000 | | |
| Antigua e Barbuda | 560.000 | | 1.035.000 | | |
| Aruba | 972.000 | | 1.951.000 | | |
| Bahamas | 3.648.000 | | 7.250.000 | | |
| Barbados | 947.000 | | 966.000 | | |
| Bermuda | 549.000 | | 805.000 | | |
| Cayman | 1.431.000 | | 2.334.000 | | |
| Cuba | 1.603.000 | | 4.276.000 | | |
| Curaçao | 433.000 | | 1.293.000 | | |
| Dominica | 280.000 | | 322.000 | | |

Il turismo nelle isole lontane...

| | | | | | |
|--------------------------|-------------------|--------------|-------------------|--------------|-----------------|
| Giamaica | 2.013.000 | | 4.234.000 | | |
| Grenada | 379.000 | | 526.000 | | |
| Guadalupa | 854.000 | | 1.166.000 | | |
| Haiti | 386.000 | | 938.000 | | |
| Martinica | 903.000 | | 919.000 | | |
| Montserrat | 13.000 | | 19.300 | | |
| Porto Rico | 4.221.000 | | 4.931.000 | | |
| Repubblica Dominicana | 2.932.000 | | 7.550.000 | | |
| San Cristoforo e Nevis | 226.000 | | 1.107.000 | | |
| Santa Lucia | 666.000 | | 1.220.000 | | |
| San Vincenzo e Grenadine | 223.000 | | 399.000 | | |
| Sint Maarten | 1.061.000 | | 1.952.000 | | |
| Trinidad e Tobago | 377.000 | | 482.000 | | |
| Turks e Caicos | 121.000 | | 1.599.000 | | |
| Vergini Americane | 1.964.000 | | 2.074.000 | | |
| Vergini Britanniche | 484.000 | | 895.000 | | |
| | <i>27.353.000</i> | <i>22,2%</i> | <i>50.409.300</i> | <i>15,8%</i> | <i>+ 84,3%</i> |
| Africa occidentale: | | | | | |
| Canarie (Spagna) | 9.885.000 | | 13.147.000 | | |
| Capoverde | 67.000 | | 758.000 | | |
| Sao Tomé e Principe | 5.800 | | 34.900 | | |
| | <i>9.957.800</i> | <i>8,1%</i> | <i>13.939.900</i> | <i>4,4%</i> | <i>+ 40,-%</i> |
| Africa orientale: | | | | | |
| Comore | 24.000 | | 45.000 | | |
| Madagascar | 138.000 | | 486.000 | | |
| Mauritius | 600.000 | | 1.418.000 | | |
| Riunione | 394.000 | | 601.000 | | |
| Seychelles | 130.000 | | 428.000 | | |
| | <i>1.286.000</i> | <i>1,1%</i> | <i>2.978.000</i> | <i>0,9%</i> | <i>+ 131,6%</i> |
| Oceano Indiano: | | | | | |
| Bahrein | 3.280.000 | | 11.061.000 | | |
| Maldive | 430.000 | | 1.703.000 | | |
| Sri Lanka (Ceylon) | 465.000 | | 2.027.000 | | |
| | <i>4.175.000</i> | <i>3,4%</i> | <i>14.791.000</i> | <i>4,6%</i> | <i>+ 254,3%</i> |
| Sud-est asiatico: | | | | | |
| Filippine | 2.171.000 | | 8.261.000 | | |
| Hong Kong | 11.328.000 | | 55.913.000 | | |

| | | | | | |
|--|-------------|--------|-------------|--------|----------|
| Indonesia | 4.728.000 | | 16.107.000 | | |
| Macao | 7.444.000 | | 39.406.000 | | |
| Malesia | 13.910.000 | | 35.406.000 | | |
| Singapore | 6.958.000 | | 19.116.000 | | |
| Taiwan (Formosa) | 2.411.000 | | 11.864.000 | | |
| | 48.950.000 | 39,8% | 186.073.000 | 58,1% | + 280,1% |
| Oceania (Micronesia, Melanesia, Polinesia): | | | | | |
| Cook | 56.000 | | 172.000 | | |
| Figi | 544.000 | | 969.000 | | |
| Guam | 1.162.000 | | 1.667.000 | | |
| Kiribati | 20.000 | | 12.000 | | |
| Marianne settentrionali | 502.000 | | 487.000 | | |
| Marshall | 4.600.000 | | 6.100.000 | | |
| Micronesia (Stati federali) | 16.000 | | 18.000 | | |
| Niue | 1.900 | | 10.200 | | |
| Nuova Caledonia | 151.000 | | 474.000 | | |
| Nuova Zelanda | 1.607.000 | | 3.888.000 | | |
| Palau | 55.000 | | 94.000 | | |
| Papua Nuova Guinea | 67.000 | | 211.000 | | |
| Polinesia francese (Papeete) | 236.000 | | 282.000 | | |
| Salomone | 16.000 | | 28.000 | | |
| Samoa | 85.000 | | 181.000 | | |
| Samoa americane | 41.000 | | 58.600 | | |
| Tonga | 44.000 | | 94.000 | | |
| Tuvalu | 1.100 | | 3.700 | | |
| Vanuatu | 96.000 | | 256.000 | | |
| | 9.301.000 | 7,6% | 15.005.500 | 4,7% | + 61,3% |
| Totali | 122.961.600 | 100,0% | 320.040.500 | 100,0% | + 171,9% |

Fonte: Elaborazione dell'autore su dati desunti da <https://www.unwto.org/tourism-statistics/key-tourism-statistics>. Per le Baleari dati desunti da C. Polo - E. Valle, 2011, p. 738 e Instituto Nacional de Estadística, 2020; per le Canarie: Patronato de Turismo, Gran Canaria, 2000 e 2020; per Madera: Direção Regional de Estatística, 2001 e 2020; per le Azzorre: Serviço Regional de Estatística dos Açores, 2001, e Observatório do Turismo dos Açores, 2020.

Anche nel caso dei territori francesi caraibici, ancora alla fine degli anni Sessanta nessuno di essi aveva conosciuto un vero e proprio boom turistico. Ma dopo soli venti anni alcune isole, come la Martinica, Saint Pierre e Miquelon, erano ormai coinvolte in un forte processo di crescita: in particolare la prima, già nel 1990 registrava circa 422 mila arrivi stranieri, per superare i 500 mila nel 2005 e i 900 mila nel 2019 (tab. 1)! Uno sviluppo ancor più tardivo si osserva nelle isole caraibiche di cultura spagnola come la Repubblica Dominicana e Cuba, dove il turismo è venuto ad esplodere soltanto nel corso degli anni Ottanta: la Repubblica Dominicana nel 1990 aveva già raggiunto oltre 1,5 milioni di arrivi stranieri, destinati ad aumentare (3.980.000 nel 2007 e 7.550.000 nel 2019!) (tab. 1), seguita a distanza da Cuba, che dal 1989 incomincia a decollare con un flusso annuo di 324 mila turisti, aumentato a 2.119.000 nel 2007 e raggiungere 4.276.000 arrivi nel 2019 (tab. 1).

2. Il turismo insulare nell'immaginario collettivo: miti e realtà

Le isole, soprattutto quelle lontane appartenenti alle aree tropicali, hanno sempre esercitato ed esercitano tuttora un fascino sulle persone residenti nelle città continentali, in quanto sono percepite come spazi in cui il tempo sembra essersi fermato o comunque dar l'impressione di procedere lentamente in termini di effetti territoriali. Del resto, soggiornare in luoghi lontani dagli spazi abituali e ricorrenti delle relazioni quotidiane e al tempo stesso essere circondati dalle acque, costituisce per molte persone un modo di vita, che in termini metaforici e simbolici può offrire la sensazione di un'esistenza separata dal resto del mondo. E molto probabilmente in questi termini si spiega il successo registrato nell'immaginario collettivo da alcuni spazi insulari per essere circondati da un alone di miti e di leggende, come le isole utilizzate in passato come prigioni e quindi per lungo tempo simbolo dell'isolamento e della chiusura, ma trasformatesi in questi ultimi anni in luoghi capaci di esercitare una forte attrazione nei confronti di coloro che vanno alla ricerca dell'evasione, resa possibile dal soggiorno in spazi assai diversi da quelli della vita quotidiana e abituale.

Il fenomeno turistico ha quindi accresciuto la potenzialità di molte realtà insulari periferiche, soprattutto di quelle in cui l'isolamento e le difficoltà di comunicazione, considerati fattori negativi per altre forme di sviluppo economico, nella scelta di una meta di viaggio di piacere sono invece percepite come parte del fascino del luogo⁶. Ad esempio le isole della Salvezza (*îles du Salut*) in Guyana francese – che nell'immaginario collettivo sono spesso assimilate ancor oggi a luoghi penitenziari, quindi inospitali – hanno progressivamente perso questa loro connotazione negativa, poiché da alcuni anni l'arcipelago, ubicato al largo di Kourou, evoca un'immagine di luogo di pace, dal momento che gli edifici dell'isola Reale (*île Royale*), un tempo adibiti a funzioni carcerarie, sono stati riconvertiti in strutture ricettive alberghiere e in ristoranti. Quasi similmente, altre isole, che per antonomasia potrebbero essere prese a simbolo dell'insularità come *Rapa Nui* (Isola di Pasqua) situata a 3.760 km dal Cile e a 4.800 km da Tahiti, conoscono un successo che nessuno è in grado di smentire: infatti, essendo difficili da raggiungere esercitano una forte attrazione sul viaggiatore alla ricerca di luoghi originali. E così all'isola di Réunion (appartenente alle isole Mascarene, nell'Oceano Indiano, a E del Madagascar), i "circhi", costituiti da alte pianure abitate, cinte da baluardi di montagne, figurano anch'essi tra i principali luoghi di attrazione turistica in questo territorio francese d'oltremare.

Inoltre, la promozione turistica, specie se si tratta di isole tropicali, punta ormai da anni sul fatto che il turista, soprattutto quello che vive nelle aree urbane ad elevata latitudine, è sempre più alla ricerca di stereotipi ben confezionati, rappresentati da spazi geografici quasi utopici, da percepire come paradisi terrestri fatti di sabbie bianche, acque cristalline, palme e sole tutto l'anno. Tale immaginario ha trasformato i viaggi indi-

6. A tale riguardo si è osservato: "Le isole sono ricercate dai turisti per motivi diversi: per il clima, per le spiagge, per l'ambiente naturale. Alle volte compaiono, incidentali, rimandi alla cultura, all'ospitalità o al calore delle popolazioni locali, ma il richiamo più avvertito è racchiuso in quella che la letteratura anglosassone ha codificato come la formula delle "tre esse" (*sea, sun, sand*, dove si allude, più o meno implicitamente, alla quarta "esse" di *sex*)" (Cavallo, 2003, p. 509).

viduali d'élite, un tempo diretti verso una qualche *treasure island* in viaggi organizzati e collettivi incentrati su soggiorni in una determinata *pleasure island* (Lockhart, 1997, pp. 3-20). Ad esempio, la pubblicità di certi arcipelaghi della Polinesia francese punta sulla lontananza di questi luoghi, come nel caso di una *brochure d'appel* intitolata *Tabiti et ses îles*, in cui le isole della Società, ubicate nel cuore dell'Oceano Pacifico, sono pubblicizzate con lo slogan: *les îles dignes de ce nom savent garder leurs distances* (Gay, 1991, 2, pp. 140-157; Poirine, 1995). Similmente le isole Marchesi, ubicate a NE della Polinesia francese, si fregiano della loro marginalità ancestrale, quasi a voler certificare i notevoli vantaggi offerti dall'isolamento e dalla lontananza della destinazione turistica, poiché la pubblicità dichiara che *la route sauvage conduit aux îles les plus isolées du monde. Apprenez que nulle autre terre que vous nommez ainsi ne se trouve aussi loin du continent. Reine des îles, elles sont Marquises.*

Per coloro che vanno alla ricerca di mondi rimasti indenni dai mali della civiltà urbana, come già negli anni '90 aveva avuto modo di osservare Claudio Minca, tali microcosmi vengono ritenuti, spesso erroneamente, spazi "autentici" e quindi alternativi a quelli di vita, considerati invece stressanti e opprimenti. Quasi sempre si tratta di *nonluoghi*, come grandi alberghi, villaggi turistici, spiagge esclusive, separati dall'ambiente esterno, in cui il "turista" vive segregato dal mondo reale del Paese che invece dovrebbe di fatto visitare per cercare di conoscere non solo le bellezze esteriori, ma anche e soprattutto i generi di vita della popolazione locale, che invece viene osservata quasi come un oggetto esotico intrattenendo soltanto rapporti esteriori e mediati, visivi, oppure qualche relazione fondata su uno scambio artificiale, privo di qualunque autenticità. Il viaggio diretto verso luoghi esotici, ma vissuto all'interno di un microcosmo turistico che nulla ha a che fare con l'esotico autentico, è costituito da un insieme di atteggiamenti, che, sempre Claudio Minca, ha definito efficacemente come "Sindrome di Bali" (Minca, 1996, pp. 77-102).

L'epoca della quiete offerta dall'isola paradisiaca, appartenente ad un arcipelago dimenticato, ubicato possibilmente all'altro capo del mondo, è

ormai un ricordo o quasi, e a tal proposito il film *The Beach*, tratto dal romanzo di Garland (1996), mostra in maniera eloquente al grande pubblico come l'arcipelago thailandese delle isole Phi Phi (Mare delle isole Andamane, a SE del Golfo del Bengala) incarni questo fantasma che ha richiamato molti viaggiatori e turisti alla ricerca di spiagge, considerate di eccellenza, ma che oggi non sono più in grado di soddisfare i sogni di coloro che andavano alla ricerca di spazi "infiniti", poiché oggi le isole e le coste del mondo tropicale sono state tutte non soltanto identificate e censite, ma anche trasformate dal turismo di massa. In altre parole, non sono più i viaggiatori ad inventare i luoghi nel corso dei loro piacevoli vagabondaggi, in quanto in tali luoghi gli usi e le abitudini locali sono ormai regolamentati, mentre le risorse, contingentate e sfruttate a scopo turistico, danno origine a forme di negoziazione fra un potere centrale locale e gruppi economici transnazionali che le gestiscono e le controllano, causando un processo di standardizzazione delle caratteristiche dei luoghi (Knafou, 1992, pp. 851-864). Del resto, l'archetipo della spiaggia tropicale, dalla sabbia bianca, bordata di palme da cocco e bagnata da un mare dalle acque turchesi, ha favorito lo svilupparsi di imponenti complessi turistici conosciuti anche come *instant resorts*, assai diffusi nell'arcipelago delle Maldive, sulle coste dei Caraibi e in particolare nella Repubblica Dominicana e a Cuba, dove tali strutture si sono moltiplicate a partire dagli anni Ottanta e Novanta del Novecento (Meyer-Arendt - Sambrook, 1992, pp. 219-225; Pattullo, 1996). In queste *pleasure peripheries* i luoghi un tempo riservati ad un turismo di *élite* si sono aperti al turismo di massa che li ha "democratizzati" e pertanto i sostenitori di un turismo "esclusivo" sono andati alla ricerca di altri arcipelaghi "vergini", dove le prenotazioni dei luoghi di soggiorno possono essere effettuate soltanto al di sopra di determinate soglie finanziarie, come nel caso dell'isola di Saint-Barthélemy (Piccole Antille), dell'*île Moustique* (che fa parte delle isole Grenadine nelle Piccole Antille), ecc. e così anche in quelle isole in cui interventi di tutela ecologica cercano di contingentare il numero di visitatori nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile e responsabile.

Molti studiosi sono caduti nella trappola dell'*illusione insulare*, ammalati dalla potenza simbolica della trilogia “isola-insularità-isolamento” (Mallart, 1997, p. 97), poiché l'isola, come osserva Federica Cavallo è quasi sempre “assunta come paradigma del concetto di frontiera, mentre di fatto si tende ad ignorare che si tratta di una realtà essenzialmente transfrontaliera” (Cavallo, 2002, p. 288). L'insularità, come modello di isolamento, è infatti un concetto da demitizzare, poiché l'idea di isola, associata, quasi istintivamente ad uno stato di isolamento, vulnerabilità, fragilità, periferia, segregazione, tranquillità può permettere di identificare soltanto la realtà di alcune isole, ma non si coniuga affatto col dinamismo di altre. L'isolamento, associato spesso ai sistemi spaziali di tipo prevalentemente chiuso, non è quindi sinonimo di insularità, concetto del tutto relativo e variabile nel corso del tempo, essendo influenzato dalla produzione letteraria, dal turismo e dalle opinioni predominanti nel mondo accademico e politico (*ibidem*, pp. 288-290).

Del resto, a partire dagli scorsi anni Ottanta e Novanta i problemi legati allo sviluppo delle economie insulari sono divenuti sempre più emergenti e nella maggior parte dei casi gli studiosi li hanno ricondotti all'ambiguo significato assunto dal termine “insularità”, spesso interpretato in termini negativi, essendo considerato come un fattore capace di generare tutta una serie di condizionamenti difficili da superare. In quel periodo le isole, soprattutto quelle lontane, erano spesso considerate ambiti geografici penalizzati da diseconomie di scala, dovute non soltanto all'esiguità del territorio e alla dimensione altrettanto esigua della popolazione, ma ancor più alla loro lontananza e quindi alla distanza dalle terre continentali. In questi ultimi anni, invece, l'insularità è sempre meno considerata come un punto di debolezza di ogni tentativo di sviluppo endogeno di questi microcosmi lontani, in quanto il loro isolamento, estremo o relativo, se sostenuto da una situazione locale di indipendenza politica, permette loro di godere di nicchie privilegiate, sia nel mercato dei capitali, come dimostrano i centri bancari *offshore*, sempre più numerosi, sia nel mercato di determinati beni materiali, essendo scelte come “porti franchi”, sia perché

spesso godono di particolari e favorevoli posizioni economiche capaci di trasformarle in veri e propri “paradisi fiscali”, in cui gli operatori economici beneficiano di una maggior forza concorrenziale creata dall’abolizione o dalla riduzione delle imposte sui redditi e sugli scambi. Non a caso le Bahamas, da molto tempo simbolo di uno dei domini insulari *zero haven* (paradisi con imposte azzerate) da alcuni anni si caratterizzano per la loro prevalente funzione di *shipping centers* (poli marittimi), e situazioni simili si sono venute a creare in molti altri contesti insulari, non soltanto vicini alla costa, come nel caso delle Isole del Canale (Jersey e Guernsey) facilmente raggiungibili dalle coste inglesi e francesi, ma anche lontani, come nel caso delle isole Cayman e Vanuatu nel Pacifico meridionale, oppure nel caso delle Antille Olandesi ubicate nel Mar dei Caraibi (Nicolas, 2007).

3. *L’impatto ambientale, i vantaggi e i limiti del turismo nei microcosmi insulari*

Le coste del mondo tropicale e soprattutto quelle insulari hanno il loro principale punto di forza nell’ambiente biofisico (si pensi in particolare ai banchi corallini!), il cui stato di degrado, assai diverso da luogo a luogo, è dovuto in certe aree all’eccessivo carico turistico, come nel caso delle Canarie, che ospitano ogni anno circa 13 milioni di turisti, con un rapporto di circa 7 turisti ogni residente. L’arcipelago, infatti, meriterebbe nuove politiche di sviluppo e di gestione delle risorse attraverso l’istituzione di aree di particolare interesse ecologico (Dehoorne - Saffache, 2008), al fine di porre rimedio ai danni, talvolta irreparabili, causati dalle navi da crociera, dall’intensificarsi dell’ancoraggio di imbarcazioni da diporto sui banchi corallini e dalla gestione dei rifiuti, fenomeni che da tempo si stanno verificando anche nell’isola di Aruba (Antille Olandesi, in direzione della costa venezuelana) e a Giamaica, così come le acque reflue hanno degradato fortemente l’ambiente marino non soltanto ad Aruba, ma anche in altre isole del Mar dei Caraibi (Cayman, Grenada, Haiti, ecc.). A titolo di esempio, nell’area caraibica, che concentra oltre il 10%

dei banchi corallini presenti nel mondo, nel corso degli ultimi cinquant'anni l'80% della copertura corallina si è notevolmente ridotta, sia per il riscaldamento delle acque dovuto all'emissione di gas a effetto serra causato dalla pratica della pesca subacquea, che genera un volume d'affari pari a circa 5 miliardi di dollari l'anno, sia per l'eccessiva urbanizzazione costiera. Tuttavia, il turismo costituisce una componente fondamentale nella struttura delle economie microinsulari, in quanto le entrate legate a tale attività incidono su oltre la metà del prodotto interno lordo, con punte del 91% nelle isole turche, dell'82% nelle isole Vergini britanniche, del 74% ad Antigua e Barbuda, del 64% a Santa Lucia e così in molti altri ambiti insulari. Nel caso delle Maldive, il turismo ha permesso ai numerosi microterritori insulari presenti nell'arcipelago il passaggio da un'economia di sussistenza fondata essenzialmente sulla pesca ad un'economia capitalista a base consumistica, incentrata su forti investimenti di capitale straniero, da parte di imprese che controllano il 75% delle strutture ricettive presenti nelle Maldive ed anche il 60% di quelle caraibiche, così come in molti altri contesti microinsulari (Pattullo, 1996 e Dehoorne - Saffache, 2008, p. 5; Cavallo ed Altri, 2021, pp. 8-18; Cavallo, 2007; Basaglia ed Altri, 2021, pp. 55-65; Schmidt di Friedberg, 2021, pp. 66-76; Schmidt di Friedberg, 2019, pp. 105-132; Ruggieri - Magnani, 2021, pp. 91-100; dell'Agnese, 2018, pp. 27-39; Minca, 2009, pp. 88-108).

Oltre a manifestarsi come agente mitopoietico, per il suo impatto dirompente e degradante, il turismo è da ritenersi un agente mistificante, soprattutto nel contesto delle piccole isole lontane, dove esercita effetti diversi a seconda che esse abbiano raggiunto l'indipendenza politica oppure siano integrate all'interno di spazi nazionali più vasti. Per le isole indipendenti, infatti, le prospettive legate al turismo sono fondamentali, in quanto tali territori devono far fronte a gravi situazioni di disoccupazione e di occupazione giovanile *part time*, aggravate quasi sempre da una crisi della finanza pubblica; nel caso dei microsistemi insulari appartenenti a Stati più vasti, invece, ci si trova di fronte a condizioni migliori, poiché essi godono di protezione nazionale, pur dovendo sottostare a minori margini di li-

bertà nelle strategie locali di politica turistica. Del resto, come è stato sottolineato da molti studiosi e in particolare da Douglas Pearce sulla base di alcune riflessioni riferite alle isole Samoa, la ricerca di alternative capaci di coinvolgere le comunità locali, nell'intento di promuovere un turismo integrato, s'impone sia con riguardo alle forme di utilizzazione delle risorse turistiche, sia nel rinnovamento delle fonti di reddito.

Le piccole isole lontane rappresentano in ogni caso territori assai fragili sotto il profilo del loro sviluppo umano, essendo vulnerabili al manifestarsi di episodi naturali come i cicloni, oppure sociali come le mode che oggi tendono a mutare in tempi sempre più brevi, oppure politici come gli attentati terroristici. Considerazioni assai eloquenti, riferite alla piccola isola corallina di Anguilla ma generalizzabile a molti altri microcosmi insulari, sono quelle riportate in uno studio condotto da Alexandre Magnan. In questa realtà ubicata all'estremo settentrione delle Piccole Antille ed ancor oggi dipendente dal Regno Unito, vivono infatti circa 15.000 residenti che hanno incominciato a beneficiare del turismo a partire dalla fine degli anni Cinquanta, con un lento sviluppo negli anni successivi, mentre in precedenza la loro economia era legata esclusivamente alle limitate risorse locali offerte dalla pesca e da un'agricoltura di sussistenza (Magnan, 2008; Connell, 1998, pp. 165-171; d'Ercole, 2003, p. 37-42; Tagliani, 1995). Soltanto a partire dagli anni Ottanta si è dato corso ad una politica incentrata all'insegna dello slogan *Small and exclusive*, che ha permesso al turismo di svilupparsi, in quanto il flusso turistico annuo, pari a soli 250 arrivi a fine anni Sessanta, è aumentato a 8.000 arrivi circa nel 1980, per esplodere nel decennio successivo fino a superare 90.000 arrivi nel 1990, diventati 107 mila nel 1999 (tab. 1) e 143 mila arrivi nel 2005, purtroppo con bruschi cali nei periodi immediatamente successivi al verificarsi del ciclone *Luis* nel settembre 1995, meglio conosciuto come *Marilyn*, seguito dal ciclone *Lenny* (novembre 1999) e dall'attentato terroristico dell'11 settembre 2001 alle torri gemelle di New York. Questi fatti hanno avuto come ricaduta quasi immediata un parallelo ridimensionamento della capacità ricettiva, costituita da appartamenti, ville e strutture alberghiere,

con pesanti ricadute negative sul lavoro e sul reddito della popolazione locale, anche se in tempi più vicini non è mancata una ripresa, con 166 mila arrivi nel 2019 (tab. 1).

4. *La percezione della vita insulare e del turismo negli studi di Maria Clotilde Giuliani e nei suoi appunti di viaggio*

Come ben ricordo, a fine anni '60 Maria Clotilde Giuliani, la geografa con la quale iniziai la mia carriera universitaria, pubblicò una monografia interamente dedicata all'isola di Maiorca, frutto di una ricerca "eseguita dal luglio 1965 al luglio 1966 e in altre brevi successive permanenze nell'isola grazie a una borsa di studio" (Giuliani, 1968, p. 5) che Le era stata concessa dalla NATO. In quel corposo saggio, corredato di una carta dell'utilizzazione del suolo, frutto di verifiche dirette sul terreno e di una rielaborazione alla scala 1:200.000, l'intero ultimo capitolo era stato dedicato al turismo (*ibidem*, pp. 187-206), con un ampio paragrafo sulle trasformazioni del genere di vita e del paesaggio, di cui ancor oggi colpiscono alcune delle riflessioni, frutto di una meditata osservazione diretta, riguardanti l'area maggiormente coinvolta nel fenomeno turistico, che, a titolo di esempio, si ritiene opportuno riportare:

Negli ultimi anni l'area irrigua a est della città ha sofferto un improvviso e irreversibile mutamento: coperta di prati e di case sparse, tutte munite del caratteristico molino a pale per l'elevazione dell'acqua, ormai risulta divisa da nord a sud da una vasta cicatrice di circa 250 ettari su cui si svolgono le piste dell'aeroporto di Son San Juan. Nel 1967 è stata aperta un'altra superstrada che in pochi minuti mette in comunicazione la città con l'aeroporto, eliminando perciò gran parte dei mandorleti confinanti a sud con l'area irrigua. Queste opere – tutto un anello per qualche centinaio di ettari sta per essere espropriato intorno alle attuali piste di atterraggio – hanno cambiato e improvvisamente deruralizzato il panorama agrario della zona. Le ruspe hanno livellato e livellano il terreno per eliminare le dolci ondulazioni in cui si distendeva la pianura, le case coloniche e i molini vengono demoliti, riempiti i canali di irrigazione, perduta per sempre tutta la gamma di colori dovuta alle foraggere, agli ortaggi, ai mandorli. E i terreni ancora coltivati e limitrofi all'aeroporto risentono negativamente della sua vicinanza: il rumore assordante degli aerei in arrivo e in partenza disturba i piccoli coltivatori

diretti che abitano all'intorno; gli animali, specie i cavalli, frequentemente si imbizzarriscono durante i lavori agricoli, sempre per lo stesso motivo. Inoltre, il timore o anche soltanto la prospettiva di un esproprio ormai non tanto improbabile e lontano fa sì che il contadino si disamori della sua terra e la coltivi con minore cura, e non è raro che egli stesso chieda, tra gli indennizzi della sua proprietà perduta o mutilata, un impiego presso l'aeroporto stesso. [...]. Pure vasta è l'area a nord di Palma sottratta di recente alla coltura asciutta: oltre 230 ettari in prevalenza a mandorlo sono stati spiantati per creare il Poligono in cui si vanno concentrando vari insediamenti industriali. [...] Il paesaggio poi risulta parzialmente deruralizzato nelle aree della Sierra di Tramontana, fenomeno comune a molte terre italiane dove l'abbandono inizia da quelle più distanti dai centri: piccoli casali isolati, rafales, sono ormai chiusi causa i troppo magri cespiti offerti dalle aree intorno al podere, o per la scomodità di certe mulattiere di accesso, o per l'attrattiva economica esercitata dal turismo e dalle industrie. Ma non è soltanto la casa a essere abbandonata: i modesti campi strappati con tenacia al bosco nei decenni scorsi vengono di nuovo invasi prima dall'asfodelo e poi dalla macchia cespugliata. Gli enormi muri, non più sorvegliati dalla vigile assidua cura del contadino, a causa del dilavamento perdono ogni anno qualche masso che rotola lungo i versanti: gli olivi non più ben sostenuti da queste pareti a secco, vengono privati dell'orizzonte più superficiale del suolo, e le radici di questi millenari alberi, rimanendo scoperte, in breve tempo provocano la morte della pianta (ibidem, pp. 202-203).

L'isola di Maiorca, per svariati anni, fu anche il tema privilegiato da Maria Clotilde Giuliani per la parte monografica del corso di Geografia regionale, destinato agli studenti dell'allora Facoltà di Lettere, in particolare quelli dei corsi di laurea in Lettere e in Lingue, che lo sceglievano assai numerosi e sicuramente lo gradivano, privilegiando al termine dei loro studi tale disciplina come oggetto della tesi di laurea, di cui fui spesso secondo relatore in sede di discussione. Non a caso, per dare un taglio ancor più coerente con i fini didattici che il modulo d'insegnamento dedicato a Maiorca avrebbe dovuto raggiungere, non mancò di pubblicare un volume di orientamento geo-storico, proponendo alcuni tableaux antropici ed economici dell'isola, riferiti a fine Quattrocento, al Cinque-Seicento, al XVIII-XIX secolo – corredato dall'analisi della carta dedicata nel 1784 da Antonio Despuig – e anche ai primi settant'anni del Novecento (Giuliani, 1970).

Seguendo il principio geografico “dal vicino al lontano”, nella seconda metà degli anni '70 Maria Clotilde Giuliani si dedica a quello che qua-

rant'anni più tardi non esiterà e definire "il mio giro del mondo", compiuto visitando non soltanto la maggior parte dei paesi extraeuropei, ma anche molte delle isole più sperdute come testimoniano ancor oggi molte delle sue pubblicazioni. Infatti, il viaggio insulare che si ricava da quello che chiama "libro di viaggio dei miei ricordi" (Giuliani-Balestrino M.C., 2012, p. 201)⁷ parte dalla cilena *Rapa Nui* (in passato *Te Pito*, che significa "ombelico del Mondo") e giunge alle "Isole felici" ("alte" quelle di origine vulcanica e "basse" quelle di origine corallina, entrambe presenti nella Polinesia francese, dove spiccano Tahiti-Nui (Tahiti Grande, il cui capoluogo è Papeete) e Tahiti-iti (Tahiti Piccola). In quel quarantennio il tour prosegue con la visita dell'Arcipelago della Società, con le Isole Sottovento e del Vento, i cui toponimi sono dovuti all'aliseo, mentre quella di Bora Bora – isola di Sottovento, che fa parte dell'arcipelago delle Isole della Società – fu resa celebre dall'omonimo film che vide il suo debutto nel 1968. Non manca poi la visita alle Isole della Melanesia (Fiji, Nuova Caledonia), a quelle dell'Indonesia (Giava, Sumatra, Bali) e Singapore, porta dell'Estremo Oriente, posta a Sud della penisola di Malacca⁸ (fig. 2).

Recatasi in Africa raggiunge la grande isola del Madagascar, visitando anche il vicino arcipelago di Nosy-Be, toponimo assegnato ad una cinquantina di isole facendo riferimento al nome assunto da quella principale (Nosy-Be), denominata *Île aux parfums* dai Francesi (si veda anche Giuliani-Balestrino, 1987, pp. 145-171). Nel libro di viaggio appena citato mancano però alcuni territori insulari sicuramente visitati dalla instancabile viaggiatrice, che tuttavia Lei stessa non manca di indicare nella breve conclusione con queste parole:

7. Un saggio antesignano di quello appena citato fu pubblicato a metà anni '90 (Giuliani-Balestrino - Ruocco, 1995). In quel periodo, infatti, la maggior parte delle terre continentali e insulari erano state ormai visitate dalla geografa genovese, anche più volte, con inevitabili ricadute, nella fase conclusiva della sua carriera universitaria, sui programmi di insegnamento proposti agli studenti del corso di laurea in Lettere (Università degli Studi di Genova, A.A. 1998-99, p. 18).

8. Di quella città-stato insulare si occupò soprattutto della presenza italiana (Giuliani-Balestrino, 2001, pp. 113-177).

Fig. 2 - “Il mio giro del Mondo”



Fonte: Giuliani-Balestrino, 2012, p. 240

Rileggendo queste pagine vedo che avrei dovuto ricordare tanti altri siti cari al mio cuore e chi vi ho incontrato: tra essi ne cito solo alcuni, in Vietnam la sorprendente Baia di Halong dalle migliaia di isole a pan di zucchero coperte dalla vegetazione tropicale [...]; a Sri Lanka il grande spuntone roccioso di Sigirya; [...] nell'Atlantico la tristezza della vita nelle Falkland⁹ [...] in Ecuador la meravigliosa diversità delle Galápagos¹⁰ (ibidem, p. 201).

Come si è già detto, ripercorrendo il libro di viaggio dei suoi ricordi, l'itinerario insulare inizia considerando la cilena Isola di Pasqua, oggi *Rapa Nui*, analizzata privilegiando i mutamenti avvenuti nelle condizioni di vita nell'arco di un trentennio, con impressioni e riflessioni di questo tenore:

Quando ci sono arrivata io, alla fine degli anni Settanta, non c'era luce elettrica, l'aereo che legava Santiago a Tahiti passava ogni sei giorni, la pista di atterraggio era in terra battuta e due baracche di legno erano tutte le attrezzature aereo-

9. Su quell'arcipelago, due anni dopo il conflitto anglo-argentino, avvenuto nella primavera del 1982, apparve un suo saggio (Giuliani, 1984, pp. 1-38).

10. Anche su tale contesto insulare si veda un saggio, che fu l'oggetto di un modulo proposto agli studenti che seguivano l'insegnamento di Geografia regionale (Giuliani-Balestrino, 1978, pp. 115-147).

portuali: in una si visitavano i passaporti, nell'altra, dietro uno sgangherato banchone con un indigeno gentile, che fungeva da ufficio postale, c'era la cassetta per le lettere. [...] Rapa Nui non aveva strade asfaltate, ma si camminava sulla pomice soffice, il villaggio principale Hanga-roa aveva case in legno e lamiera ondulata, ognuna era cinta da qualche aiola e da qualche cespuglio verde che resistevano al vento implacabile: gli indigeni cercavano di vendere piccoli Moai e di accompagnare sul vulcano il turista a prezzi altissimi. [...] La prima impressione fu nettamente repulsiva, poi subentrarono meraviglia e curiosità, che si accentuavano sulle pendici del vulcano Rano-raraku, dove c'era la cava della lava utilizzata per queste sculture e dove pareva che la lavorazione fosse stata sospesa il giorno prima. Moai di tutte le dimensioni in piedi, allineati o isolati, distesi prima di essere staccati completamente dalla roccia, giganti dalle labbra serrate che non vogliono svelare il loro mistero [...] tra questi monoliti che guardano oltre il cielo è un po' come andare alla ricerca delle origini e del nostro tempo perduto. Oggi, 2012, anche Rapa Nui è cambiata. L'aeroporto è stato costruito dagli Americani circa 10 anni fa, vi atterra quotidianamente un aereo di 300 passeggeri, è dotato di impianto di illuminazione, le strade sono asfaltate e l'unico alberghetto francese dove ero stata la prima volta è affiancato da un grande moderno albergo a un piano (altri due sono in costruzione) e da vari esercizi ricettivi minori, le case sono in muratura, c'è un perfetto smaltimento rifiuti, i giovani emigrano verso Santiago, e proprio prospicienti la spiaggia sono stati eretti, non più con funi vegetali e con lo sforzo umano, come un tempo, ma con i moderni mezzi meccanici, 15 Moai imponenti sul mare che accolgono lo stupefatto viaggiatore, ma riaffermano anche nella loro disumana atarassia, la sovranità sull'isola e sullo sconfinato universo di cielo ed acqua, per il quale Rapa Nui continua ad essere "l'ombelico del Mondo" (ibidem, pp. 15-16).

Nel caso delle "Isole felici", comprese nella Polinesia francese, Maria Clotilde Giuliani ebbe modo di visitare Tahiti-Nui (Tahiti Grande), dominata dal cono del vulcano Mont Orohena (2.241 m) e saldata dal breve istmo di Taravao a Tahiti-iti (Tahiti Piccola), a forma di goccia, anch'essa con un proprio vulcano. A Tahiti-Nui, "in una tiepida sera di luglio" (ibidem, p. 18) giunge a Papeete, la piccola città capoluogo della Polinesia francese e, anche a distanza di anni, impressionata dall'amenità di quel luogo, lo ricorda con queste parole:

... nonostante i danni del turismo, la bellezza dell'isola è tuttora sconvolgente, così come quella di tutte le altre dell'Arcipelago della Società, Morea, Raiatea, Hiva Oa, Ranua, Huahiné, Bora Bora ... Si capisce come Gauguin abbia lasciato Parigi, la famiglia, Pizarro, per andarvi a vivere, a lavorare e infine a morire

(1903), dividendosi tra Papeete e Atuana nelle isole Marchesi; qui trovò il Mondo intatto che cercava, traducendolo sulle sue tele nel colore ricco e affocato, nella sensualità profonda, nella felicità fatta di contemplazione assorta della bellezza (ibidem).

E dell'intera Polinesia, interessata soprattutto a comprendere il rapporto "uomo-ambiente", l'instancabile viaggiatrice non manca di osservare che

... il tramonto e l'alba sono brevissimi e in pochi attimi il cielo e il mare diventano una sinfonia d'oro vecchio che si muta subito nelle più accese tonalità dell'arancio per sfumare poi nella notte o nel mattino pieno di luce. Le notti sono brevi e mai silenziose: se si sta in ascolto ci si accorge che qualcuno suona, qualcuno canta, ride e batte le mani. I Polinesiani, cullati dal clima dolcissimo, favoriti dall'abbondanza di pesce, banane, papaie, noci di cocco, alberi del pane e cime di palma, popolo bambino, pigro, curioso, superficiale, ridanciano, desideroso soltanto di divertirsi in compagnia, non amano lavorare o per lo meno fare lavori faticosi. Ora che il turismo ha toccato le loro terre, non disdegnano di fare gli autisti, i camerieri, i barcaioli, i ballerini, attività compatibili con la loro aspirazione alla quiete. La pesca si può fare perché bisogna mangiare e si sta in compagnia sulle piroghe a bilanciere, antichissimo modello ancora in uso [...]. A Bora Bora un indigeno gentile mi avvertì che c'era a mia disposizione una canoa con il fondo di vetro, se avessi voluto vedere che cosa c'era sotto il mare. Diviso in scomparti quadrati di vetro, il fondo della canoa rivelò, in una sorprendente luce azzurra, le madrepora arborescenti e le gorgonie con tutte le gradazioni dal bianco, al grigio, al violetto; come grandi foglie aperte verso il cielo in cerca di luce, a vari ripiani era la selva pietrificata dei coralli, attraversata da pesci di ogni tipo che saettavano in tutte le direzioni, il sole penetrava in profondità, mettendo in evidenza i colori della sabbia, ora bianchissima ora nera di lava, e della fauna mobile e fissa [...] Quando ho lasciato la Polinesia all'aeroporto mi hanno regalato collane di conchiglie dai delicatissimi colori: 'Perché non mi date le collane di fiori come quando sono arrivata?', ho chiesto, 'Perché queste non appassiscono e ti potrai ricordare di noi'. Le collane mi sono carissime, ma anche se non me le avessero regalate, mai avrei potuto dimenticare questo lontano paradiso perduto (ibidem, pp. 18-20).

Dalla Polinesia francese, si trasferisce in Melanesia e più esattamente nelle Isole Fiji e nella Nuova Caledonia, dove Noumea, il capoluogo amministrativo, è la città che con circa centomila abitanti, concentra oltre un terzo della popolazione dell'isola. E nel visitare la *Grande Terre*, rimane as-

sai colpita dalle forti disparità di vita nel rapporto centro-periferia, con impressioni di questo tenore:

... aria di Francia si respira nell'estetizzante Noumea, [...] città ricca per eccellenza, sparsa lungo i rilievi digitatissimi aperti sul mare di ville e giardini, smaglianti per le inflorescenze che portano il nome del primo Europeo, scopritore dell'isola, conte di Bouganville, e campi di orchidee color malva a perdita d'occhio. Le insenature piene di yacht, i club estremamente riservati, i giornali francesi letti e discussi senza sosta, i frequenti viaggi a Parigi, i redditi elevati degli Europei (circa un terzo della popolazione), fanno contrasto stridente con la vita dei Canachi nei piccoli e poveri villaggi agricolo-pastorali sulla montagna, sparsa di boschi e di piccole caldere, e in quelli dei pescatori sulla costa (ibidem, p. 21).

Dalla principale isola della Nuova Caledonia si reca anche alla piccola isola di Kunie, che i Francesi hanno rinominato *Île des Pins*. Ma per raggiungerla utilizza un fragile aeroplano a sei posti, essendo difficile arrivarvi via mare, a causa dei numerosi atolli presenti nei cento chilometri occupati dal Canal de Havanach, che la divide dalla *Grande Terre*. E di quel micromondo osserva:

Un pulmino più che sgangherato mi portò a Vao, centro di qualche centinaio di persone (tutta l'isola ne conta appena un migliaio) [oggi circa duemila] e arrivai al mio alloggio, una capanna a tucul con il tetto conico in paglia sollevato dalla parete in legno in modo che l'aria potesse circolare; e come circolava l'aria! Il freddo vento che soffia da sud porta il respiro dell'Oceano australe; quasi congelata, mi incamminai all'insenatura dalla circonferenza quasi perfetta, [...] frangiata dai pini, che sono poi araucarie, alti, neri, solenni, nella notte che avanzava, i quali si innalzano per 10-15 m immobili sentinelle dell'isola (ibidem, p. 22).

Il giorno dopo, per rendersi conto dei generi di vita della popolazione locale, aveva visitato la costa della piccola isola, in cui si praticava la pesca, nonché il suo interno, rimanendo colpita dal fatto che

... i pescatori locali [...], su imbarcazioni a bilanciere rozzamente scavate, sembrano dei di un Olimpo australe che vagano tutto il giorno lungo la costa, armati di una lunga asta di legno, sulla cui cima è inserito un tridente di ferro molto appuntito, con il quale trafiggono i pesci con una velocità impressionante. Questi vengono poi eviscerati, cucinati o messi a seccare al sole dalle donne, che vivono con i molti figli in capanne rettangolari alle quali in genere manca uno

dei lati, fatti con foglie di palma intrecciate: il focolare è un buco nel terreno riparato da un breve rialzo dalla parte dove soffia il vento; i bambini non molto sani e ancor meno puliti, hanno spesso capelli rossicci per avitaminosi, che rendono ancor più patetici i loro visini neri. All'interno di Kunie si coltivano caffè e palma da cocco; gli agricoltori vivono in capanne di argilla e paglia, con il tetto in foglie di palma a due piovanti: ci sono anche una chiesa cattolica e la scuola missionaria (ibidem, pp. 22-23).

A nord dell'Australia Maria Clotilde Giuliani si dirige verso le isole indonesiane tagliate dall'Equatore (*ibidem*, p. 29), raggiungendo anche le Filippine, di cui visita e descrive l'abitato di Tondo, il più povero dei sobborghi di Manila (*ibidem*, p. 35). In Indonesia non manca di soggiornare a Sumatra, Giava e Bali: ma se di Sumatra si limita a ricordare le *grandi estensioni di Hevea brasiliensis che nel secolo scorso Ford, infastidito dal continuo aumento del prezzo del caucciù amazzonico da parte dei seringueiros, fece piantare qui avendo cercato un'area equatoriale con le stesse caratteristiche dell'Amazzonia per il rifornimento di gomma per la sua industria automobilistica (ibidem, p. 31)*, Giava e Bali sono quelle che colpiscono maggiormente la sua attenzione.

A proposito della prima, dopo averne descritto i caratteri etnici e le forme di sfruttamento economico, su sofferma minuziosamente su quanto ha potuto osservare sul comportamento degli abitanti, di cui meritano di essere riportate le personali impressioni che l'avevano colpita con riguardo alla divisione del lavoro tra i due sessi nella coltivazione e nella raccolta del riso:

I Giavanesi sono attivi come formiche e si affaccendano da mattina a sera nelle risaie, con le gambe immerse nel fango, diserbandando, arando ed erpicando con i bufali, seminando e trapiantando, occupandosi che gli sfiatatoi dei canaletti tra un ciglio e l'altro non si ostruiscano e lascino scendere l'acqua. È tutto perfetto: non un'erbaccia per chilometri e chilometri in mezzo alle risaie e il diserbo avviene tutto manualmente, così come si fa la mietitura da parte delle donne in teorie di 40-50, tutte allineate, che emergono dal campo soltanto con il cappello conico e cimano anche durante le ore calde le spiche con un semplicissimo attrezzo costituito da un manico di bambù di 10 cm e da una lametta trasversale tagliente e le infilano in un sacco di iuta legato a vita. Il taglio degli steli privati delle spighe, verrà fatto in un secondo tempo dagli uomini, che porteranno la paglia al vil-

laggio, intanto le spighe completeranno la loro essiccazione su stuoie lungo gli argini durante il giorno e saranno ritirate di notte sotto tettoie rialzate. La trebbiatura sempre manuale verrà eseguita con due pali legati tra loro con una correggia sia da uomini che da donne, infine, liberati i chicchi dalla pula con vagli di bambù, il riso rimarrà ad asciugare sull'asfalto delle strade o sui piazzali antistanti i templi o sulle aie e areato in continuazione con pale, ma più spesso con i piedi delle donne. Nelle risaie, statuette in legno dipinto, rappresentanti i loro dei, sono infisse nel terreno per proteggere il raccolto: ne ho chiesta una, me l'hanno data facendomi però promettere di tenerla in un luogo dove si lavora "perché continui a proteggere"; l'ho messa nel mio studio come mi hanno chiesto (ibidem, p. 30).

Con riguardo a Bali, invece, resta colpita dal fatto di aver potuto osservare direttamente che

... la popolazione per lo più agricola è accentrata in nuclei circondati da un alto muretto di terra, ricoperto alla sommità di paglia come protezione contro la pioggia. Qui vive un gruppo di famiglie imparentate tra loro che possiede cinque capanne in bambù, paglia e pavimento in terra battuta, una dove si dorme, una dove si fa da mangiare e si mangia, una dove si conserva il riso, una per i lari [gli spiriti protettori] e un'ultima per le cerimonie (nascite, morti ...). Dentro il recinto c'è sempre anche un appezzamento a banani, palme ed altre piante alimentari (ibidem, p. 35).

A sua volta, sempre con riguardo a Bali, non manca di riconoscere che la sua bellezza supera quella di tutte le altre isole indonesiane, sparsa di vulcani, foreste di larici e bambù, coltivata a risaie su terrazze costruite dalla secolare sapienza dei contadini, che come un pizzo scandiscono le dolci colline: il clima mitissimo, le spiagge dalla sabbia finissima, il mare trasparente ricco di pesci, la barriera corallina, i templi a più piani che bucano il cielo, le feste e le danze coloratissime – straordinaria quella delle scimmie – fanno sì che i tour operator di tutto il Mondo la proponano come un soggiorno da sogno (ibidem). Ma nel completare il quadro offerto dall'isola, non si esime dal denunciare gli effetti negativi del turismo, osservando che

Bali come quasi tutte le isole è sovrappopolata e chi non ha un pezzo di terra, anche piccolo, o una barca fa fatica a sopravvivere. Con il turismo si è sviluppata una sfrenata prostituzione anche infantile e molte famiglie risolvono così la propria sussistenza; altre inventano mestieri impensabili. Una notte mi è capitato di

sentire verso le tre sotto le finestre dell'albergo dove alloggiavo, lo scalpiccio di molti piedi; mi sono affacciata e ho visto una teoria di varie famiglie con cesti e zappe che si dirigeva alla spiaggia, l'ho seguita e l'ho vista entrare nell'acque e raggiungere la barriera corallina. Mentre gli adulti la demolivano zappando sotto il mare, i ragazzi si immergevano raccogliendo i frammenti delle grandi foglie madreporiche, li mettevano nei cesti sulle canoe e li andavano a scaricare in monticoli sotto le palme sulla spiaggia: ogni famiglia aveva il suo. Alle dieci, quando il sole era cocente e le mani e i piedi degli zappatori erano macerati per la lunga permanenza in mare, sono risaliti e all'ombra delle palme hanno iniziato a pestare i frammenti raccolti, riducendoli in polvere; al tramonto sono andati a venderla ai costruttori che la utilizzano come calce, avendo in cambio circa un chilo di riso a testa. A Bali, in questo paradiso terrestre per gli Occidentali, si sopravvive con tanta fatica anche così (ibidem, p. 36).

L'instancabile viaggiatrice, assai attenta nelle sue visite, si recò ben due volte nell'isola città-stato di Singapore, di fatto un arcipelago di 58 isole situato all'estremità meridionale della Penisola di Malacca, per comprendere le trasformazioni avvenute nell'arco di qualche decennio: la prima volta a inizio anni '70, quando aveva da poco tempo (1965) ottenuto l'indipendenza; la seconda a distanza di trent'anni, per rendersi conto, com'era sua abitudine, delle trasformazioni avvenute nei generi di vita e nel paesaggio. A questa città-stato, il cui toponimo *Singa-Pura* (Città dei Leoni) sta a significare “*veramente la porta dell'Oriente, tappa obbligatoria per ogni traffico tra l'Oceano Indiano e il Pacifico, tra l'Europa e le estreme terre asiatiche*” (ibidem, p. 37), è dedicato un intero capitolo, ma i drastici mutamenti avvenuti nel corso di soli tre decenni si possono cogliere nei seguenti passi, un primo riferito agli anni Settanta, quando Singapore

... risultava divisa in quattro settori distinti: China-town, mondo coloratissimo di piccolissimi negozi straordinariamente pieni di merci di ogni tipo, con le shop houses di Upper Cross Street ingombre di bancarelle e di riscio; Little India con la comunità indiana raccolta intorno al tempio indù di Sri Marianman a piramide tronca di sei piani, piena di centinaia di variopinte statue del suo Olimpo; il quartiere malese caratterizzato dalla Sultan Mosque dalle cupole dorate in Arab Street; infine il quartiere inglese con la Corte Suprema, la stazione ferroviaria e le due Cattedrali, la protestante di St. Andrew (costruita dai galeotti indiani nel 1863) e quella cattolica del Good Shepard [Buon Pastore] (1843-1846). Quando Singapore diventò indipendente nel 1965, i gruppi cinese, malese, indiano e in-

glese erano pressoché impenetrabili tra loro, spesso in conflitti sanguinosi, in quanto l'istruzione non era obbligatoria e perciò molti rimanevano analfabeti, era basata su quattro tipi di scuola cinese, malese, tamil e inglese, senza alcun coordinamento, ciascuna con le caratteristiche della propria cultura ... (ibidem, pp. 38-39).

Quando invece Maria Clotilde Giuliani ebbe modo di ritornarvi nei primi anni del nuovo millennio, ecco le sue impressioni sulla città-stato completamente rinnovata:

L'ho trovata cambiata economicamente e civilmente: strade grandi e poco trafficate, aeroporto nuovissimo e monumentale, grattacieli tra i più belli esistenti, molto diversi da quelli brutti della non lontana Kuala Lumpur, il porto più frequentato del Mondo, il Singapore River senza un sampan [imbarcazione di legno cinese], ma con una teoria di ristoranti dai tetti rossi sulla riva sinistra, parchi fioriti ovunque, il quartiere cinese pressoché scomparso con le shop houses ristrutturate e riconvertite in appartamenti. Non un mozzicone di sigaretta o un pezzetto di carta per terra, non residui di gomma da masticare perché se ne è vietata la fabbricazione sull'isola e l'importazione, né prostitute o travestiti per le strade, dove si affaccenda una popolazione attiva e giovane, straordinari riempimenti di mare e soprattutto la creazione del popolo singaporeano, con forti legami tra le tre etnie nel passato divise, che convivono e collaborano pacificamente, basandosi su valori comuni, instaurati nelle scuole, nello sport, nel lavoro, senza mortificare l'identità di nessuno (ibidem, pp. 41-42).

Le visite insulari non hanno tralasciato neppure l'Africa nera: infatti, attraversando l'Oceano Indiano Maria Clotilde Giuliani aveva privilegiato la costa sud-orientale di quel continente, dominata dalla grande isola del Madagascar, la *Grande Terre* africana, dove aveva visitato Tulear (Toliara), ubicata nell'area steppica, per spostarsi poi più a nord e raggiungere Antananarivo (*Tananarive*), la capitale e anche la città più popolata, con oltre tre milioni di abitanti, situata sull'altopiano centrale, fresco e verde, in forte contrasto non soltanto con il versante orientale, battuto dall'aliseo di sud-est, portatore di umidità dall'Oceano Indiano e quindi dominato dalle foreste pluviali, ma ancor più con il versante occidentale, caratterizzato da coste basse, il cui paesaggio agrario è caratterizzato da risaie e piantagioni di canna da zucchero. Ma ciò che rimase maggiormente nei suoi ricordi di quel mondo insulare africano fu sicuramente il soggiorno

a Nosy-Be, la principale isola dell'omonimo arcipelago, non molto distante dalla costa nord-occidentale: una cinquantina di isole, dove quella principale (Nosy-Be), già citata, è conosciuta nel mondo turistico soprattutto come l'*Île aux parfums*.

Ecco alcune delle impressioni che colpiscono la nostra geografa al momento del suo arrivo in quella località, in un pomeriggio della calda estate:

Ero un po' stanca e decisi di andare per qualche giorno [a Nosy-Be], la quale è un susseguirsi di crateri, caldere laviche che arrivano fino al mare, originando spiagge dalla sabbia nera brillante alternate ad altre bianchissime per il disfacimento di madrepora e conchiglie. Il mio albergo si apriva sul mare e in particolare la mia camera aveva una porta-finestra che dava direttamente sulla spiaggia, uscii subito e rimasi allibita: davanti a me a circa 100 m dalla battigia, dal mare emergeva l'enorme chioma verdi di un albero; non potevo credere ai miei occhi, non si trattava di mangrovie che nascono sulla costa e poi si sporgono sul mare, quello che vedevo io aveva le radici e il tronco proprio immersi. Mi avvicinai ed ecco la seconda sorpresa, mentre mi immergevo mi accorsi che l'acqua aveva una temperatura superiore a quella del mio corpo; era come entrare in una vasca da bagno calda o in una piscina termale. Non mi raccapezzavo, anche perché si trattava dell'Oceano Indiano e non di un laghetto. Dei due enigmi ebbi la spiegazione il giorno dopo: in questa fascia tra l'Equatore e il Tropico del Capricorno si verifica un'amplissima marea [...] tra 3 e 4 m e siccome intorno a Nosy-Be il mare è poco profondo, durante la bassa marea emergono vari chilometri quadrati di fondo marino, tanto che alcuni isolotti si saldano tra loro. In questo intervallo ci sono semi che riescono a germogliare e nell'alternanza del flusso marino possono crescere e svilupparsi, cosicché quando si verifica l'alta marea il tronco viene sommerso ed emerge solo la chioma. Allo stesso fenomeno è legata la temperatura dell'acqua: quando questa risale e si riappropria del suo sito, va a ricoprire una grande estensione di sabbia emersa, che durante la giornata si è surriscaldata con il sole, per cui l'acqua già calda per la stagione estiva aumenta la sua temperatura per il calore che le viene ceduto dal fondo marino (ibidem, pp. 131-132).

E nel descrivere i generi di vita della popolazione locale, incentrati sulla pesca e su alcune colture locali simili a quelle di altri territori (riso, manioca, canna da zucchero, pepe, caffè, chiodi di garofano, agave sisalana e cacao) rimane colpita dalla presenza di una pianta spontanea – l'*ylang-ylang* – della quale gli abitanti raccolgono abitualmente i profumatissimi fiori gialli, utilizzati per ricavarne l'essenza che costituisce la base di altri profumi. Proprio con riguardo a tale pianta, che spiega l'origine della de-

nominazione *Île aux parfums* attribuita a quell'isola, la nostra attenta osservatrice così si esprime:

Per questo i Francesi ne fecero sistematiche piantagioni e mandarono l'estratto dei fiori a Grasse, la capitale francese dei profumi: da 100 kg di fiori se ne ricavano 2,4 di essenza, che ancora oggi viene esportata nella cittadina delle Alpi Maritime. I profumi inebrianti di questi fiori permeano e caratterizzano l'aria di Nosy-Be dandole un incanto particolare; né mancano i tipici fiori di flamboyant, bouganville, geranio, ibiscus, vaniglia, frangipani, orchidee che tutti insieme danno una straordinaria fragranza, per cui a buon diritto viene chiamata Île aux parfums (ibidem, p. 133).

Ma nel concludere il capitolo dedicato a quest'isola a Lei tanto cara, in un momento in cui non era più autosufficiente nemmeno nella produzione agricola e il turismo non si era ancora sviluppato, molti giovani erano costretti all'esodo verso il Madagascar e da lì verso altri continenti, mentre oggi è raggiungibile persino con voli diretti dall'Italia, la nostra geografa non manca di osservare: *“Anche la vocazione turistica potrebbe essere potenziata se ci fossero adeguate infrastrutture, in quel caso Nosy-Be potrebbe portare a buon diritto l'appellativo che le è stato dato da qualche operatore turistico di Perla dell'Oceano Indiano o di Tahiti del Madagascar” (ibidem, p. 134).* Tuttavia, nelle isole lontane il turismo non deve affatto essere considerato un mito, nel significato di unica attività economica in grado di risolvere i problemi economici del territorio, ma semmai come una componente importante da contingentare e da integrare con le altre risorse locali, rappresentate dalla pesca, dall'artigianato e dall'agricoltura locale, che pur sempre costituiscono attività da sostenere al fine di tutelare, almeno in parte, l'identità culturale di questi luoghi!

Bibliografia

- AUBERT DE LA RUE E., *L'homme et les îles*, Paris, Gallimard, 1935.
BASAGLIA L. ED ALTRI, “Luxury Tourism and Environmental Awareness: A Case Study in Alifu Dhaalu Atoll, Maldives”, *Geotema*, 25(2021), 67, pp. 55-65.
BATTILANI P., *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, il Mulino, 2009.
BIAGINI E. - HOYLE B., *Insularity and development. International perspectives on islands*, Londra, Pinter, 1999.

- BONNEMAISON J., "Vivre dans l'île", *L'Espace Géographique*, 18(1990), 2, pp. 119-125.
- CAVALLO F.L., *Isole al Bivio. Minorca tra balearizzazione e valore territoriale*, Milano, Unicopli, 2007.
- CAVALLO F.L., "Ecoturismo e turismo d'avventura nell'Isola del Sud della Nuova Zelanda", G. SCARAMELLINI, *Città Regione Territorio. Studi in memoria di Roberto Mairardi*, Milano, Cisalpino, 2003, pp. 509-532.
- CAVALLO F.L., "L'insularità tra teoria geografica e archetipo culturale", *RGI*, 109(2002), pp. 281-313.
- CAVALLO F.L. ED ALTRI, "Movimenti ecologisti ed ecoturismo: sinergie e ambivalenze alle Isole Baleari", CARDILLO M. C. ED ALTRI, "Isole, turismo e ambiente: tra conflitti, modelli e opportunità", *Geotema*, 25(2021), 67, pp. 8-18.
- CHAUDENSON R., *Des îles, des hommes, des langues*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- CONNELL J., "Tourism in Anguilla", BAKER D. - NEWBY MORRISEY C. (ed.), *A reader in Caribbean geography*, Kingston (Jamaica), s. a. (1998), pp. 165-171.
- DEHOORNE O. - SAFFACHE P., "Le tourisme dans les îles et rivages tropicaux: enjeux, menaces et perspectives", DOI: <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1413>.
- DEPRAETERE C., "Le phénomène insulaire à l'échelle du globe: tailles, hiérarchies et formes des îles océanes", *L'Espace Géographique*, 19(1990-1991), 2, pp. 126-134.
- D'ERCOLE R., "Catastrophes et disparités de développement dans le bassin caraïbe", *Mappe monde*, 72(2003), 4, p. 37-42.
- DEL'AGNESE E., "One island, one resort. Il turismo enclave alle Maldive come eterotopia pianificata", DOI: <https://doi: 10.13128/bsgi.v1i1.87>.
- DEVAILLY J.M. - FLAMENT E., *Geografia del turismo e delle attività ricreative*, Bologna, Clueb, 1996.
- DIREÇÃO REGIONAL DE ESTATÍSTICA, *Estatísticas do Turismo Año 2019*, [02].
- DIREÇÃO REGIONAL DE ESTATÍSTICA, *Estatísticas do Turismo Año 2001*, [02].
- DOMINGUEZ MUJICA J., "El modelo turístico de Canarias", DOI: <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1413>.
- DOMMEN E. - HEIN P., *States, Microstates and Islands*, Oxford, Pergamon Press, 1980.
- DOUMENGE F., "Les îles et les micro-Etats insulaires", *Hérodote*, 37-38(1985), 37-38, pp. 297-327.
- GAY J.C., "La distance et la promotion d'un produit touristique insulaire: Tahiti et ses îles", *L'Espace Géographique*, 19(1990-1991), 2, pp. 140-157.
- GIULIANI M.C., *L'isola di Maiorca. Studio antropogeografico*, Napoli, Istituti di Geografia e Geografia economica dell'Università, 1968.
- GIULIANI M.C., *Maiorca attraverso il tempo*, Genova, Bozzi, 1970.
- GIULIANI M.C., "Le Falkland-Malvine", *Studi e Ricerche di Geografia*, 7(1984), 1, pp. 1-38.
- GIULIANI-BALESTRINO M.C., "Il mondo remoto delle Galapagos", *Studi e Ricerche di Geografia*, 1(1978), 1, pp. 115-147.
- GIULIANI-BALESTRINO M.C., "Nosy-Be. L'isola dei profumi", *Studi e Ricerche di Geografia*, 10(1987), 2, pp. 145-171.
- GIULIANI-BALESTRINO M.C., "L'Italia fuori dall'Italia. Gli Italiani a Singapore: dai primi viaggiatori agli imprenditori odierni", *Studi e Ricerche di Geografia*, 14(2001), 2, pp. 113-177.
- GIULIANI-BALESTRINO M.C., *Dolce-amara terra. Il mio giro del mondo*, Bologna, Pàtron Editore, 2012.
- GIULIANI-BALESTRINO M.C. - RUOCCO D., *Dal Mediterraneo all'Antartide*, Napoli, Geocart Edit, 1995.
- KNAFOU R., "L'invention du tourisme", BAILLY A. - FERRAS R. (a cura di), *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, 1992, pp. 851-864.

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, *Estadística de movimientos turísticos en mfrontera*, Madrid, Administración General del Estado, 2020.
- LEED E.J., *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Bologna, il Mulino, 1992.
- LOCKHART D.G., "Islands and Tourism: An Overview", LOCKHART D.G. (ed.), *Islands Tourism Trend and Prospects*, Londra, Pinter, 1997, pp. 3-20.
- LUCIA M.G., "La risorsa mare per le Isole Baleari. Il caso di Maiorca", *Atti del Convegno su "Il mare per le grandi isole del Mediterraneo nord-occidentale"*, Bastia, 11-13 giugno 1996, Genova, Istituto di Scienze Geografiche, 1997, pp. 171-197.
- MAGNAN A., "Originalité et vulnérabilité du tourisme dans l'île d'Anguille (Petites Antilles)", DOI: <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1413>.
- MALLART L., "Micro-etats et localisation comme expression d'internationalité: la demy-tification de l'insularité comme modèle d'isolement", SANGUIN A.L. (a cura di), *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, 1997, pp. 95-101.
- MARIMOTOU J. - RACAULT J. (a cura di), *L'insularité. Thématique et représentations*, Paris, L'Harmattan, 1995.
- MEYER-ARENDT K.J. - SAMBROOK R.A., "Seaside resort in the Dominican Republic: a ti-pology", *Journal of Geography*, 91(1992), 5, pp. 219-225.
- MIGLIORINI E., "Trasporto aereo: voli charter e sviluppo del turismo", *Atti della LII Riunione della SIPs*, Padova, 28/9 - 2/10 1973, Roma, SIPs, pp. 463-468.
- MINCA C., "The Island: Work, Tourism and the Biopolitical", DOI: <https://doi.org/10.1177/1468797609360599>.
- MINCA C., *Spazi effimeri. Geografia e turismo tra moderno e postmoderno*, Padova, Cedam, 1996.
- NICOLAS T., "L'insularité aujourd'hui: entre mythes et réalités", DOI: <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.509>.
- NUNN P., *Oceanic Islands*, Oxford, Blackwell, 1994.
- OBSERVATÓRIO DO TURISMO DOS AÇORES, *Estatísticas dos Açores*, [01].
- PATRONATO DE TURISMO, *Situación del Sector turístico año 1999*, Gran Canaria, Aena, 2000.
- PATRONATO DE TURISMO, *Situación del Sector turístico año 2019*, Gran Canaria, Aena, 2020.
- PATTULLO P., *Last Resorts: the Cost of Tourism in the Caribbean*, Londra, Castell, 1996.
- PÉRON F., *Des îles et des hommes. L'insularité aujourd'hui*, Rennes, Éditions de la Cité - Éditions Ouest-France, 1993.
- POIRINE B., *Les petites économies insulaires. Théories et stratégies de développement*, Paris, L'Harmattan, 1995.
- POLO A. - VALLE E., "The Weight of Tourism in the Balearic Islands: 1983-1997-2004", *Estudios de Economía aplicada*, 29(2011), 3, pp. 737-754.
- ROCCA G., *Dal prototurismo al turismo globale. Momenti, percorsi di ricerca, casi di studio*, Torino, Giappichelli, 2013.
- ROYLE S.A., *A Geography of Islands. Small island insularity*, Londra - New York, Routledge, 2001.
- RUGGIERI B. - MAGNANI E., "Turismo, piccole isole e cambiamenti climatici: le politiche della Repubblica di Fiji tra mitigazione e adattamento, Isole, turismo e ambiente: tra conflitti, modelli e opportunità", *Geotema*, 25(2021), 67, pp. 91-100.
- SANGUIN A.L. (a cura di), *Vivre dans une île. Une géopolitique des insularités*, Paris, L'Harmattan, 1997.
- SCHMIDT DI FRIEDBERG M., "Heritage e biodiversità alle Maldive tra scomparsa e commercializzazione nel nome del turismo sostenibile. I thundu kunaa (stuoie artigia-

- nali) dell'atollo di Huvadho", *Isole, turismo e ambiente: tra conflitti, modelli e opportunità*, *Geotema*, 25(2021), 67, pp. 66-76.
- SCHMIDT DI FRIEDBERG M., "History of the Landscape Gaze: the Image of Tourism in the Maldives", MARTÍNEZ DE PISÓN E. - ORTEGA CANTERO N. (a cura di), *Paisaje y Turismo*, Madrid, UAM, 2019, pp. 105-132.
- SERVIÇO REGIONAL DE ESTATÍSTICA DOS AÇORES, *Estatísticas do Turismo*, Tarceira, SREA, 2001.
- TAGLIONI F., *Géopolitique des Petites Antilles: influences européenne et nord-américaine*, Paris, Karthala, 1995.
- TURCO A., *Insularità e modello centro-periferia. L'isola di Creta nelle sue relazioni con l'esterno*, Milano, Unicopli, 1980.
- UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA, *Facoltà di Lettere e Filosofia. Programmi d'insegnamento*, Genova, CLU, Anno accademico 1998-99.
- VARANI N., "Lo sviluppo sostenibile dei piccoli stati insulari. Il caso delle Maldive", *RGI*, 103(1996), 2, pp. 137-154.

Sitografia

- [01] <https://otsacores.com/estatistica/> (Accesso del 30.1.25).
- [02] <https://estatistica.madeira.gov.pt/download-now/economica/turismo-pt/turismo-publicacoes-pt/category/40-turismo-publicacoes.html>. (Accesso del 30.1.25).

Résumé

Après avoir encadré le tourisme dans les microcosmes insulaires et ses évolutions chrono-spatiales survenues des années 1930 à nos jours, l'auteur analyse la perception du phénomène dans l'imaginaire collectif, ainsi que ses avantages et ses limites, en s'intéressant notamment à ceux liés à l'impact environnemental.

Sur la base de ces prémisses, nous considérons ensuite la perception de la vie insulaire et du tourisme dans les études de Maria Clotilde Giuliani et dans ses notes de voyage, en commençant par les plus proches, comme à Majorque, à laquelle elle a dédié plusieurs études dans les années soixante et soixante-dix du siècle dernier, pour ensuite se concentrer sur les nombreuses réalités insulaires visitées dans les années suivantes et décrites dans l'essai "Dolce-amara terra. Il mio giro del mondo", publié en 2012.

Mots-clés: îles, tourisme, genres de vie.

Resumen

Después de haber enmarcado el turismo en los microcosmos insulares y en los cambios cronoespaciales ocurridos desde los años 30 hasta la actualidad, el autor analiza la percepción del fenómeno en el imaginario colectivo, así como sus ventajas y límites, con especial atención a los vinculados a el impacto ambiental.

A partir de estas premisas, consideramos a continuación la percepción de la vida insular y del turismo en los estudios de Maria Clotilde Giuliani y en sus notas de viaje, partiendo de las más cercanas, como es el caso de Mallorca, a la que dedicó varios estudios en los años sesenta y setenta del siglo pasado, para luego centrarnos en las numerosas realidades insulares visitadas en los años siguientes y descritas en el ensayo "Dolce-amara terra. Il mio giro del mundo", publicado en 2012.

Palabras clave: islas, turismo, tipos de vida.