

RICHARD CHANCELLOR: ALLA SCOPERTA DELLA MOSCOVIA

Giuseppe D'Amato

Verso la seconda metà del XVI secolo apparve nel panorama mondiale una nuova potenza: l'Inghilterra. Era l'epoca delle grandi scoperte geografiche, dell'apertura di vie commerciali e di imponenti cambiamenti politici e sociali. Nel corso dei due secoli successivi l'Inghilterra prese il sopravvento ad Ovest, in America, malgrado, in un primo tempo, si interessasse attivamente anche alla esplorazione delle terre a nord-est, nella ricerca di un passaggio verso le Indie e la Cina. Ad Oriente si arrivò all'incontro con popolazioni lontane con cui gli inglesi non avevano avuto in precedenza rapporti e all'instaurazione di stabili attività commerciali, con la creazione di una compagnia, la "Russia Company", altresì chiamata "Muscovy Company".

Il primo inglese ad approdare in Moscovia fu Richard Chancellor nel 1553. Il suo viaggio determinò l'inizio di nuove relazioni diplomatiche e l'allargamento degli orizzonti politici del regno di Sua Maestà. Fu, soprattutto, rotto l'accerchiamento degli stati cattolici intorno all'isola. Sulle sue orme arrivarono in quelle regioni lontane altri inglesi, per lo più mercanti e diplomatici. I più conosciuti fra questi furono: Anthony Jenkinson, Thomas Randolph, Giles Fletcher e George Horsey.

Qui ci proponiamo di analizzare il significato dell'impresa di Chancellor e di inquadrare la sua opera nella letteratura di viaggio. I suoi resoconti *The Book of The Great and Mighty Emperour of Russia, and Duke of Moscovia, and of Dominions, Orders and Commodities there unto Belonging*, dedicati a Filippo e Maria di Inghilterra, sono per lo più descrittivi, ma rappresentano una pagina di alta letteratura. Furono redatti da uno scrittore di professione, Clement Adams e pubblicati per la prima volta a Londra nel 1589 da R. Hakluyt nella collana "Principall Navigations" (dopo successive rielaborazioni sono stati riediti nel 1598-1600 a Londra e nel 1903-1905 a Glasgow).

In Inghilterra la secolarizzazione e la distribuzione delle proprietà ecclesiastiche da parte di Enrico VIII portarono alla creazione di un nuovo ceto di possidenti, appartenenti alle più disparate classi sociali, che andarono ad affiancarsi ai nobili e ai proprietari terrieri. Ciò era rivoluzionario poiché, allora, prevalevano società rigide e basate sul privilegio ereditario come in Spagna ed in Portogallo. Si venne, in sostanza, a generare nel paese una classe imprenditoriale mercantile, giovane ed attiva, che non aveva riscontro in nessuno altro stato europeo del tempo. Il vero salto di qualità avvenne con l'arrivo a Londra di uomini valenti, come ad esempio i veneziani Giovanni e Sebastiano Caboto. Questi soprattutto trasmisero importanti esperienze fatte in Italia, dove, per primo in Europa, si era costituito un embrione di società pre-capitalista, mercantile. Vennero così create delle compagnie commerciali a capitali comuni e furono facilitati i progressi nell'arte nautica. I Caboto, in particolare, erano stati chiamati per dare un contributo alle esplorazioni geografiche inglesi e per la costruzione della Royal Navy. Dal 1550 in poi l'economia inglese entrò in crisi. La domanda di suoi prodotti era considerevolmente diminuita, mentre i prezzi e i beni di consumo stranieri erano costantemente aumentati. L'esportazione di tessuti si accrebbe del 150% durante la prima metà del XVI secolo, ma dopo il 1550 si contrasse. In quello stesso anno, i commercianti londinesi riuscirono a vendere all'estero 132.767 vestiti, mentre nel 1552 solo 84.969.¹ Nel 1554 le esportazioni di tessuti di nuovo ripresero a crescere, ma le fluttuazioni furono numerose e, nel complesso, fecero calare del 25% l'export inglese rispetto alla prima metà del secolo. Si andava, quindi, prospettando la necessità di scoprire nuovi mercati ed aprire vie commerciali non ancora utilizzate. Ma non era certamente una cosa semplice, poiché il Portogallo e la Spagna si erano assicurate l'egemonia coloniale del Nuovo Mondo, grazie all'appoggio del papa Alessandro VI nel 1493, con la definizione delle sfere di influenza del Trattato di Tordesillas. L'unica soluzione era ricercare un passaggio a nord-est o a nord-ovest verso le favolose ricchezze dell'Oriente, dell'India e del Catai.

Nel 1553 per iniziativa di Sebastiano Caboto venne fondata la "Merchant-Adventures of England for the Discoverie of Lands, Territories, Isles, Dominions and Seignories Unknōwen and not before

¹ T. S. Willan, *The Early History of the Russia Company 1553-1603*, Manchester 1956, p. 2.

that Late Adventure by Sea or Navigation commonly Frequented”, che aveva come scopo il raggiungimento del Catai da nord. La Compagnia venne registrata parecchio tempo più tardi, solo nel febbraio 1555, a causa della malattia e morte del re Edoardo VI. Essa radunava fin da principio un capitale di 6000 sterline (circa 25 sterline a testa come fetta azionaria).²

L'11 maggio tre bastimenti salparono dalle rive del Tamigi con sei mesi di provviste. Erano la “Bona Speranza” di 120 tonnellate con 38 uomini a bordo, al cui comando c'era il capo-spedizione, l'ammiraglio Sir Hugh Willoughby, la “Edward Bonaventura” di 160 tonnellate con 50 uomini con capopilota Richard Chancellor e la “Bona Confidentia” del capitano Cornelius Durforth di 90 tonnellate con 28 uomini.³ Erano fregate di basso tonnellaggio anche per l'epoca. Allora una nave media era di 300-400 tonnellate. Secondo I. I. Lubimenko all'impresa parteciparono 116 persone, mentre per Ju. Tolstoj 126.⁴ In ogni caso, solo 11 naviganti erano registrati come mercanti.⁵

La prevalenza di venti avversi costrinse la piccola squadra a restare in prossimità delle coste inglesi fino alla fine di giugno, quando fu stabilito di rinunciare a costeggiare la Scozia e di puntare direttamente verso est. Il 14 luglio le imbarcazioni raggiunsero l'isola di Heligoland e da lì, andando verso nord, il 2 agosto, arrivarono in vista di Wardhyus. I continui venti contrari impedirono loro di entrare in porto. L'ammiraglio Willoughby aveva saggiamente designato questo luogo come punto di incontro, poiché le burrasche, in quel periodo, non lasciavano ben sperare. Quando le tempeste finirono, Chancellor aveva perso di vista gli altri. Li aspettò invano per 7 lunghi giorni. Fu poi costretto a continuare da solo il viaggio. Le altre due fregate furono ritrovate molti mesi più tardi. Erano finite sulle coste occidentali del Mar Bianco, dove erano restate intrappolate dal ghiaccio. I loro occupanti morirono tutti per la fame e il freddo o, secondo alcuni, a causa del monossido di carbonio. Si ha notizia che sir Wil-

² T. S. Willan, *The Muscovy Merchants of 1555*, Manchester 1952, p. 6.

³ R. Hakluyt, *Principall Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, London 1903-1905, II, p. 234.

⁴ I. I. Lubimenko, *Les relations commerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre Le Grand*, Paris 1933, p. 23; Ju. Tolstoj, *The first Forty years of Intercourse between England and Russia 1553-1593*, Sankt Petersburg 1875, p. 7.

⁵ R. Hakluyt, *Principall Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, cit., II, pp. 212-224.

loughby sopravvisse fino al mese di gennaio. Queste disgrazie erano frequenti per gli equipaggi inglesi. Come ci riferisce Raffaello Barberini nel 1565, nei primi 12 anni di esplorazione di quei mari, gli inglesi persero dalle 8 alle 9 navi con uomini e merci.⁶

L'imbarcazione superstite arrivò il 24 agosto alla foce del Dvina, vicino al monastero di San Nicola (presso l'odierna Archangelsk). Qui, da alcuni pescatori, incontrati sulla propria rotta, gli uomini seppero di trovarsi nel regno dello Zar di Moscovia. Gli ufficiali, il granduca, i vecchi elettori di Cholmogory, Filippo Rodinov e Fofari Makarov, scrissero immediatamente allo Zar, dando notizia dell'arrivo di un inviato del re d'Inghilterra, Edoardo, di nome Riccardo e dei suoi compagni.⁷ L'apparizione improvvisa di questi stranieri colpì la fantasia della gente del luogo. Essi pensavano addirittura a qualcosa di divino. Alcuni di loro si prostrarono in segno di sottomissione e di ammirazione. Il capopilota rifiutò tutti gli onori.⁸ Di questa particolare accoglienza fu molto colpito l'esploratore inglese, che ne fece menzione nei suoi scritti.

Nel mese di ottobre la "Edward Bonaventura" fu portata agli ormeggi invernali alla foce del fiume Una ed il 23 novembre, per ordine dello Zar, la spedizione ricevette il permesso di andare a Mosca.

Chancellor arrivava in Moscovia in un buon periodo per lo Zar Ivan IV, che era appena ritornato vincitore da Kazan' e già intravedeva la possibilità di assoggettare altri territori come quelli di Astrachan e della Crimea. Il sovrano moscovita aveva però grossi problemi a Ovest. I polacco-lituani, gli svedesi e i cavalieri teutonici gli sbarraivano immancabilmente la strada e gli impedivano più strette relazioni diplomatiche con l'Europa Occidentale. I Gran Duchi di Moscovia, dal tempo di Ivan III, avevano cercato di avvicinarsi all'Occidente e di intrattenere rapporti commerciali, ma i precedenti tentativi erano stati infruttuosi. La via del Mar Baltico era gelosamente difesa da polacchi e svedesi. Non restava che quella del Nord. In realtà, la rotta scoperta dagli inglesi era conosciuta già da tempo in Russia. Ad esempio, nel 1496 e nel 1507 il russo Gregorio Istoma la percorse, andando dalla

⁶ R. Barberini, *Relatione di Moscovia scritta da Raffaello Barberino al conte Nubarola*, in A. Olearius, *Viaggi di Moscovia*, Viterbo 1658, p. 219.

⁷ R. Hakluyt, *Principall Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, cit., II, p. 274.

⁸ L'arrivo di Chancellor in Moscovia è raccontato anche dalle cronache russe. Cf. A. A. Titov, *Letopis' Dvinskaja*, Moskva 1889, pp. 10-13.

Danimarca in Moscovia. Lo stesso fece nel 1501 il greco Jurij Trachaniot. Ma erano viaggi episodici.

Quanto fu casuale questo incontro coi russi? Gli storici sono divisi. Tutte le ipotesi ruotano intorno alla mitica figura di Sebastiano Caboto.⁹ Nato a Venezia nel 1475, fin dalla gioventù Sebastiano seguì il padre Giovanni in Inghilterra. Nel 1496 esplorò le coste della Virginia, scoprì la Nuova Scozia (Terranova), quindi si interessò attivamente della ricerca di una via che da nord-est arrivasse in Cina o in India. Purchas lo considera una specie di “Cristoforo Colombo”.

Per quanto riguarda Willoughby e Chancellor, finora non è stato possibile accertare se prima della loro partenza avessero qualche conoscenza geografica del Mar Bianco e della zona del Dvina. Hamel afferma che gli inglesi avevano informazioni sulla costa della Norvegia, sulla Finlandia e su Wardhyus.¹⁰ In alcuni scritti di Alfredo, re di Inghilterra, sono tramandate le peripezie del normanno Other lungo la costa norvegese alla fine del IX secolo. Si conosceva fino a Murmansk Noss, chiamato dal 1553 capo Nord.

Caboto poteva, comunque, recuperare facilmente notizie preziose su quelle regioni in opere famosissime, come quelle dell'inviato imperiale Sigmund Von Herberstein e di Paolo Giovio. Non gli sarebbe stato difficile procurarsi in italiano gli scritti di von Herberstein, pubblicati a Venezia nel 1550. Lì si tramandava del viaggio del già citato Istoma e si descrivevano il mar Ghiacciato e le foci della Dvina. A questa edizione veneziana era annessa anche la mappa di Giacomo Gastaldi, disegnata nel 1548, in cui erano raffigurati il mar Ghiacciato e i vari fiumi che vi sfociavano. Alla loro destra vi era il grande lago Kithai, “dal quale il gran Cane di Chataia, il quale Moscoviti czar ky-taiski chiamano, ha il nome”.¹¹

Il messo russo Dmitrij Gerasimov, nella sua descrizione della Russia, riportata da Paolo Giovio nel 1525, affermò che se una nave an-

⁹ F. Adelung, *Kritiko-literaturnoe obozrenie putešestvennikov po Rossii do 1700 goda i ich sočinenij*, Moskva 1864, p. 137.

¹⁰ J. Hamel, *England and Russia*, London 1968, p. 113.

¹¹ S. Herberstein, *Rerum moscovitarum commentarii*, Vienna 1549; *Comentari della Moscovia et parimenti della Russia .. tradotti di latino in lingua nostra vulgare italiana*, Gioan Battista Pedrezano, Venetia 1550, in Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, vol. II, Venetia 1574, f. 137v-192. I *Commentari* del Barone Von Herberstein sono editi anche in M. Milanese, *Navigazioni e viaggi*, Torino 1980, v. III, pp. 697-913 (cf. v. III, pp. 825, 870-873).

dasse dalla Dvina verso destra lungo le coste,"si possa arrivare al Cataio, perciòché li Cataini toccano l'ultima parte di levante, quasi al parallelo della Tracia".¹² La lettera di Giovio venne pubblicata più volte prima del 1553.

Sempre nel 1525, alcuni storici sostengono che il viaggiatore Paolo Centurione si sia recato in Inghilterra. Il genovese, che era stato per ben due volte in Moscovia, è famoso per un suo progetto di commercio con le Indie attraverso i fiumi della Russia. A noi pare che tutte queste coincidenze siano troppe per passare inosservate ad un esploratore così esperto come Caboto. Hamel, ad ogni modo, è scettico al riguardo. Secondo lui, l'italiano non ricevette la traduzione di Herberstein da Venezia né tantomeno la mappa. Per Got'e, anche se il veneziano fosse stato a conoscenza delle opere di Herberstein e di Giovio, le notizie in esse contenute erano troppo frammentarie e proprio per questo non furono utilizzate dai marinai inglesi per l'orientamento. I. I. Lubinenko non è di questa opinione e sottolinea che nelle lettere di presentazione del re Edoardo VI alla spedizione, una era scritta in greco. Non era, forse, destinata ad un sovrano occidentale?¹³ Anche Zamyslovskij la pensa così.¹⁴ Purtroppo, questa non è un'argomentazione sufficientemente valida. Il greco come il latino era allora una delle lingue maggiormente usate, soprattutto, in Oriente.

Sorge a questo punto un altro problema. Perché Chancellor non andò oltre alla ricerca del famoso passaggio, ma si fermò a Cholmogory? A parte gli insormontabili problemi politici (Ivan IV allora non avrebbe permesso a uno straniero di andare ad est) e logistici (la guerra coi tatarsi continuava) una risposta potrebbe essere questa. Chancellor si era reso conto dell'estrema difficoltà della rotta in un mare pieno di insidie e ghiacciato per la maggior parte dell'anno e delle enormi possibilità commerciali, che offriva la Moscovia. Nelle successive esplorazioni, forti delle sue esperienze, gli inglesi cerca-

¹² P. Giovio, *Pauli Iovii Novocomensis libellus de legatione Basilii magni Principis Moschoviae ad Clementem VII pont. F. Minitii Calvi*, Roma 1525. Operetta della Ambasceria de' Moscoviti, tradotta di latino. Vinegia 1545, 16f. Per la lettera di Paolo Giovio in edizione moderna cf. M. Milanesi, *Navigazioni e viaggi*, cit., III, pp. 671-695, 682.

¹³ I. I. Lubimenko, *Les relations commerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre Le Grand*, cit., p. 25.

¹⁴ E. Zamyslovskij, *Gerberštejn i ego istoriko-geografičeskie izvestija o Rossii*, Sankt-Peterburg 1884, p. 85.

rono di arrivare ai mercati orientali via terra, come fece Anthony Jenkinson nel 1561, andando in Persia e non via mare.

Ma torniamo alla nostra ambasceria in marcia per Mosca. Chancellor prese la situazione in mano e si assunse l'incarico di ambasciatore del re d'Inghilterra. Chiese allo Zar di potere utilizzare in futuro la nuova via commerciale che si stava aprendo. In una lettera di risposta alla Corona inglese nel febbraio 1554, Ivan IV espresse la sua volontà di accogliere le navi di Sua Maestà e di accordare privilegi nel commercio interno russo.¹⁵ E, con questa promessa, la spedizione se ne tornò a casa.

Al ritorno di Chancellor a Londra, la direzione della Compagnia fu affidata a Caboto. Essa consisteva di 2 governatori, 4 consoli e 24 assi-stenti con incarico annuale. W. R. Scott fa notare che la figura dei consoli era una cosa rara per l'Inghilterra, ma era normale per gli italiani.¹⁶ Proprio da questo fattore si può capire la grande influenza che esercitò il veneziano sui destini della Compagnia da lui diretta. Il 26 febbraio 1555, la "Merchant-Adventures" ricevette dalla Corona il diritto di scoprire territori in direzione nord-est e nord-ovest. I mercanti inglesi, che non le erano affiliati, non potevano commerciare con quelle terre.¹⁷

All'assemblea generale del 1 maggio 1555 fu deciso di inviare nuovamente Chancellor in Russia sulla "Bonaventura" insieme a Richard Grey e George Killingworth con l'ordine di stabilire contatti commerciali. John Brook, invece, fu mandato a bordo della "Philip and Mary" a Wardhuys per iniziare a scambiare merce con quella regione.

Grey e Killingworth avevano delle lettere per Ivan IV, datate 1 aprile 1555, scritte in greco, polacco ed italiano. All'arrivo alla foce della Dvina ebbero una spiacevole sorpresa: trovarono all'ancora dei bastimenti olandesi. Grey restò a Vologda, mentre Chancellor e Killingworth si recarono a Mosca dallo Zar e dopo 10 giorni di attesa, il 20 ottobre 1555, vennero ricevuti.

L'ambasceria ebbe successo anche questa volta. Venne garantito alla Compagnia inglese il commercio di ogni merce attraverso la Mo-

¹⁵ R. Hakluyt, *Principall Navigations, Voiages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, cit., II, p. 271-272.

¹⁶ W. R. Scott, *The Constitution and Finance of English, Scottish and Irish Joint-Stock Companies to 1720*, Cambridge 1910-1912, vol. I, p. 20.

¹⁷ T. S. Willan, *The Early History of the Russia Company 1553-1603*, cit., p. 9.

scovia, senza dover pagare alcun dazio doganale. Lo Zar, nello stesso tempo, mandò a Londra insieme alla ambasceria di Chancellor il governatore di Vologda, Osip Grigorevič Nepea. Malgrado si creda il contrario, questo non fu il primo contatto diplomatico tra i due stati nel XVI secolo. Nel 1524, una missione russa, dopo essere stata in Spagna, arrivò a Londra, ma allora non esistevano stabili relazioni politiche.¹⁸ Il 20 luglio si imbarcarono sulla "Bonaventura". A novembre, nella baia scozzese di Pitsligo, la nave naufragò e Chancellor morì.

Analizziamo ora i resoconti scritti dal comandante inglese, e redatti da Clement Adams tra la prima e la seconda esplorazione in Moscovia.¹⁹ Iniziamo col dire che questa collaborazione fu validissima. Il viaggiatore contribuì con le informazioni, mentre Adams con la sua perizia letteraria. La parte centrale dell'opera è il racconto completo di Chancellor. Adams, che, a quanto ci risulta, non visitò mai la Moscovia, aggiunse le sezioni introduttive sulla fondazione della Compagnia ed il corso della spedizione fino all'arrivo alle foci del Dvina.

The Book è un primo esempio di narrativa di viaggio all'inglese, basata su uno stile semplice, sulla cura del particolare e sulla precisione delle descrizioni. L'interesse primario è di tipo commerciale, quindi risulta fondamentale la conoscenza dei luoghi e delle abitudini

¹⁸ Ju. Lur'e, *Russko-anglijskie otnošenija i meždunarodnaja politika vtoroj poloviny XVI veka*, in *Meždunarodnye svjazi Rossii do XVII v.*, Moskva 1961, p. 427.

¹⁹ Si trovano anche in *Anglorum Navigatis ad Moscovitas, auctore Clemente Adams*, in "Wicheli, Rerum Moscovitorum Scriptorum", Frankfurt 1600, pp. 142-153; Samuel Purchas, *Purchas his Pilgrimes*, (4 vv., London 1625) e nella sua edizione moderna, Glasgow 1905-1907 (11 vv., pp. 615-621). La più recente pubblicazione è del 1968: L. Berry e R. Crummey (ed.), *Rude and Barbarous Kingdom*, University of Wisconsin Press, pp. 9-41. È stato tradotto in russo in: *Pervoe putešestvie angličan v Rossiju, opisannoe Klimentom Adamom, drugom Čanselera, Kapitana sei ekspedicii i posvjaščennoe Filippu, Korolju anglijskomu*, "Otečestvennye Zapiski" XXVII (1826): 369-95; I. Tarnava-Boričevskij (trad.), *Pervoe putešestvie angličan v Rossiju, v 1553 godu*, "Žurnal Ministerstva narodnago prosvješčenija" XX (1838): 35-64, basato su una variante in latino della versione del racconto di Adams; S. M. Seredonin, *Izvestija angličan o Rossii XVI veke*, Moskva 1884, pp. 1-12; Ju. V. Got'e (trad.), *Anglijskie putešestvenniki v Moskovskom gosudarstve v XVI veke*, Leningrad 1937, pp. 47-66 (qui sono unite la versione di Adams della formazione della "Russia Company" al viaggio di Chancellor in Russia). Gli scritti del viaggiatore inglese non sono stati tradotti in italiano.

della gente, nonché della geografia locale. Da Chancellor a Fletcher queste caratteristiche si ripropongono. In loro aiuto, inoltre, accorsero, anche qui, i *Commentarii* di von Herberstein, un'opera, che negli anni a seguire verrà da tutti utilizzata.

La sua influenza sul *The Book* è evidente. Vi sono elementi tratti da Herberstein come la leggenda sulla Vecchia Madre Dorata o alcune descrizioni geografiche.²⁰ Se fosse stato l'esploratore ad inserirli nella prima stesura dell'opera, si proporebbe un nuovo quesito. Quando l'esploratore inglese lesse gli scritti di Herberstein? Prima o dopo il suo viaggio in Moscovia? Si tornerebbe all'ipotesi, precedentemente formulata, di una missione che si sapeva già alla partenza, sarebbe finita in Moscovia, cercando il passaggio verso il Catai. Caboto apparirebbe ancor di più come una specie di "deus ex machina", che muove le sue pedine a piacimento.

A nostro parere non andò proprio così. Fu probabilmente Adams ad introdurre qualche tempo dopo tali particolari, per rendere l'opera più completa. Questo uso di aggiungere parti ad un corpo letterario già definito era abbastanza comune nel XVI secolo.

Gli scopi dell'opera di Chancellor sono facilmente definibili. Il capopilota voleva descrivere ai propri connazionali quelle terre lontane e porre in risalto quali difficoltà avrebbero incontrato gli inglesi nell'instaurare stabili contatti coi russi. Alcune notazioni sono importantissime sia dal punto di vista commerciale che storico-geografico. La Moscovia, tutto sommato, è prospera. Ogni regione ha una sua specialità, dal lino di Novgorod al grano di Jaroslav'. Il nord è invece impegnato nella produzione di pellicce, sale e pesce. Intorno al commercio ruotano tutte le attività della gente. Gli inglesi non avrebbero trovato di meglio per le proprie mercanzie. E poi grandi asperità nel territorio non ve ne erano. "The whole country is plain and champion, and few hills in it".²¹ Il messo di Edoardo VI presta particolare attenzione alle distanze tra le città principali del paese. Dice che tra Vologda, una delle future sedi della Compagnia e Jaroslav' ci sono 200 miglia, tante quante da quest'ultima a Mosca. La capitale è sempre al centro dell'interesse. "Our men say that in bigness it is as great as the city of London with the suburbs thereof".²² È una massa di

²⁰ L. Berry e R. Crummey (ed.), *Rude and Barbarous Kingdom*, cit., p. 39.

²¹ Ivi, p. 22. "Tutto il paese è pianeggiante e levigato e vi sono poche colline".

²² Ivi, p. 23. "I nostri uomini dicono che in grandezza è pari alla città di Londra, inclusi i sobborghi".

case in legno con relativo orticello e strade piene di vita. Il castello (il Cremlino), che la domina, è il cuore delle sue difese ed il centro della vita politica e religiosa. Il palazzo dello Zar non è così lussuoso come si pensa. Assomiglia molto ad una vecchia costruzione inglese. È proprio qui che Chancellor venne accolto da Ivan IV. Come si racconta in *The Book*, i russi si ubriacarono al banchetto, dato in onore degli inglesi, provocando il disgusto degli ospiti anglosassoni, che nell'Inghilterra del tempo, l'alzare il gomito era segno di debolezza e depravazione.

La potenza della Moscovia è espressa dalla grandezza dell'esercito. Chancellor la ingigantisce, affermando che Ivan IV può contare su 300.000 unità. In realtà, dovevano essere circa la metà. Le forze armate moscovite erano, comunque, note a tutti gli occidentali per la grande veemenza e la notevole capacità di sopravvivenza alla fame e al freddo. La parte più considerevole era costituita dal servizio dei nobili, a cui erano garantite delle proprietà, denominate *pomest'e*, come ricompensa ai propri servigi. C'era, però, una condizione. Il proprietario continuava il suo servizio, proporzionato alle dimensioni dei suoi averi, fino alla pensione. Se il nobile fosse stato ucciso in azione, la Corona si sarebbe ripresa tutto, eccetto una piccola quota garantita alla vedova. Durante tutto il XVI secolo, lo stato cercò di allargare queste condizioni di servizio anche alla *voičina*, ossia ai beni ereditari. L'inglese anche in questo caso esagera la manovra del governo per tentare di regolare i diritti ed i doveri dei proprietari ereditari. Andava dicendo che tutto quello che ha un uomo in Inghilterra dipende da Dio e da se stesso, in Russia da Dio e dalla misericordia dello Stato.

L'autore di *The Book* non vede solo la facciata feudale della Moscovia, ma si interessa anche della giustizia e della religione.²³ Le annotazioni sul sistema legale sono utili a comprendere le discrepanze tra la legislazione e l'applicazione delle leggi. Tutto era molto semplice e allo stesso tempo duro e rapido. Questo non impedì di porre un freno al triste malcostume dei debitori cronici di diventare schiavi dei creditori. Anzi, molta gente chiedeva prestiti per diventare schiava ed evitare tassazioni e forme di servizio. Questa pratica fu una delle cause che portò al collasso economico della fine del secolo. Per quanto riguarda la religione, Chancellor è come tutti critico verso l'ortodos-

²³ M. A. Alpatov, *Russkaja istoričeskaja mysl' i Zapadnaja Evropa XII-XVII vv.*, Moskva 1973, pp. 268-273.

sia. Cerca essenzialmente di descrivere le chiese e i riti. Parlando del popolo russo, taglia corto. Dà solo una caratteristica morale. "L'essere ubriachi è il vizio nazionale". Si apprende, poi, che i russi vivono in case di legno costruite con travi d'abete dalle finestre piccole e vicine l'una all'altra. Dormono per terra. Per strada la persona importante la si riconosce dal berretto più alto degli altri.

In conclusione l'opera di Chancellor è un quadro completo della vita in Moscovia. Nonostante non sia stata tenuta in grande considerazione dai critici, rappresenta un ottimo esempio di narrativa di viaggio e tra gli scritti inglesi è paragonabile per schematicità al testo di Fletcher *Of The Russe Commonwealth*. È stata, con ogni probabilità, la base di partenza su cui si è mosso Fletcher nella compilazione della migliore composizione enciclopedica sulla Russia del tempo, insieme ai *Commentari* di von Herberstein. Pur essendo per lo più descrittivo, *The Book* è stato una valida guida per i mercanti d'Oltremanica.

A questo punto ci preme fare un'ultima considerazione. Malgrado gli inglesi definiscano lo sbarco di Chancellor come la scoperta di un paese sconosciuto, ciò non corrisponde a verità storica. In Moscovia vi erano già stati numerosi viaggiatori italiani, tedeschi, austriaci. In sostanza, Chancellor e i suoi compagni riaprirono una via dimenticata (utilizzata in passato dai moscoviti, non conosciuta dagli occidentali) ed aiutarono i geografi ad una migliore definizione della latitudine del continente europeo. Ci sembra del tutto improbabile, che Sebastiano Caboto, il grande navigatore veneziano, un genio per l'epoca, non conoscesse e non avesse studiato a fondo gli scritti di Herberstein e Giovio, fondamentali per qualsiasi esplorazione dell'Oriente e del mondo allora conosciuto, scritti a quel tempo popolarissimi in tutta Europa. Questo perché il problema dell'esistenza di una via marittima settentrionale verso la Cina era trattato dai migliori geografi e navigatori del secolo. Anche se ancora lungi dal dimostrarlo su basi scientifiche, è nostra ferma convinzione che la spedizione di Willoughby, basata sulle conoscenze di Caboto, era conscia che, per arrivare in Cina o in India, si dovesse passare prima per la Moscovia.

