

BOLLETTINO DEL C.I.R.V.I. 62



LUGLIO-DICEMBRE 2010 – ANNO XXXI – FASCICOLO II

Centro **I**nteruniversitario **d**i **R**icerche **s**ul **"V**iaggio **i**n **I**tal**ia"**
Centre Interuniversitaire de Recherche sur le Voyage en Italie

Rivista interdisciplinare di storia della civiltà comparata, di ricerche e d'informazione scientifica, redatta e pubblicata ogni sei mesi presso il Centro Interuniversitario di Ricerche sul Viaggio in Italia.

62 – LUGLIO-DICEMBRE 2010 – ANNO XXXI – FASCICOLO II

SOMMARIO

SUPPLEMENTO ISTITUZIONALE

- 329 Piero CAZZOLA, *Alessandra Barbanti Tizzi e gli studi e ricerche nel mondo germanico e slavo.*

Speciale Grand Tour, 2

EREDITÀ E ANALOGIE

ARTICOLI

- 343 Paolo L. BERNARDINI, *Venezia e Como secondo Lady Morgan Sydney. Considerazioni da un celebre viaggio ottocentesco (1821).*
365 Annunziata BERRINO, *Tra Grand Tour e turismo: il viaggio di diporto.*
393 Enzo Giorgio FAZIO, *Berlino nei viaggiatori italiani.*
423 Regina Célia PEREIRA DA SILVA, *Il mezzogiorno d'Italia visto da un lusitano alla fine dell'Ottocento.*

TESTI

- 445 Mario M. BOSINCU, *I diari sardi di Ernst Jünger.*

CONFRONTI E DISCUSSIONI

- 483 Raffaella CAVALIERI, *L'incipit del viaggio.*

NOTE D'ARCHIVIO

- 497 Rita SEVERI, *Note sui viaggiatori anglofoni durante la Belle Époque: scelte di viaggio e di vita.*

TACCUINO DELLA RICERCA

- 509 Emanuele KANCEFF, *"Venticinquemila viaggi in Italia". Schedari Tursi, Classe IV.*

SECONDA PARTE - SECONDE PARTIE - PART TWO

RASSEGNA BIBLIOGRAFICA

- 521 *Recensioni - Comptes Rendus - Reviews.*
543 *Riviste in cambio - Revues en échange - Reviews in exchange.*

INFORMAZIONI E COLLABORAZIONI

- 559 *Pubblicazioni recenti - Dernières parutions - Book reviews.*
561 *Libri ricevuti - Livres reçus - Books received.*
567 *Convegni e manifestazioni - Congrès et manifestations - Meetings and manifestations.*

BIBLIOTECA EUROPEA DI CULTURA*

- 573 *Nuove acquisizioni - Nouvelles acquisitions - New acquisitions.*

(*) Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Servizio Bibliotecario Nazionale: TO0487

BOLLETTINO DEL C.I.R.V.I.

2000

1

BOLLETTINO DEL
CENTRO INTERUNIVERSITARIO DI RICERCHE
SUL VIAGGIO IN ITALIA



1999

1

1

BOLLETTINO DEL C.I.R.V.I.

*Il Grand Tour
a proposito e a sproposito
2*

62



LUGLIO-DICEMBRE 2010 – ANNO XXXI – FASCICOLO II

Centro Interuniversitario di Ricerche sul "Viaggio in Italia"
Centre Interuniversitaire de Recherches sur le voyage en Italie

Tra Grand Tour e turismo: il viaggio di diporto

1. *Il viaggio nel primo Ottocento*

Nella storiografia disponibile le pratiche di viaggio e soggiorno in Italia nella prima metà dell'Ottocento hanno molto spesso una fisionomia incerta e soprattutto non hanno ancora ricevuto una lettura organica. Disponiamo di numerose ricerche dedicate alla villeggiatura italiana in campagna, ma ancora troppo poco sappiamo ad esempio del soggiorno climatico degli stranieri e soprattutto del soggiorno ai bagni e alle acque degli italiani. Eppure si tratta di pratiche molto diffuse fin dalla fine del Settecento e che si affiancano e si intrecciano a quella del viaggio.

Il viaggio in Italia del primo Ottocento ha ricevuto maggiore attenzione rispetto al soggiorno. Come fonti primarie vengono utilizzate spesso quelle letterarie, alle quali si attinge non solo per ricostruire gli aspetti culturali ed emotivi, ma anche per ricavare elementi che ricostruiscano i contesti sociali e talora i dati economici. Questi lavori sono in genere a firma di studiosi delle letterature straniere, considerato che la produzione letteraria sollecitata dall'esperienza del viaggio è vastissima (Pemble, 1998; Kanceff, 1993).

Tuttavia il tour nella penisola italiana nel primo Ottocento non ha ancora ricevuto una lettura organica dagli storici ed è probabilmente questo il motivo per cui, qualsiasi tipo di fonte si utilizzi, il fenomeno resta letto in maniera troppo semplificata: nella maggior parte dei casi è considerato come una forma tarda e ultima del grand tour classico, prossima a trasformarsi in turismo e questa trasformazione viene individuata e sostanzialmente motivata con la comparsa dei primi tour operator.

Ma cos'è realmente il viaggio in Italia e in Europa nei primi decenni dell'Ottocento? Davvero il grand tour classico si trasforma direttamente in viaggio turistico nel momento in cui compaiono gli agenti? E gli italiani?

In questo breve articolo cercherò di individuare i caratteri che a mio avviso rendono specifico il tour in Italia tra i primi anni dell'Ottocento e la metà del secolo. Propongo infatti di considerare questa come una fase autonoma, specifica, e che potremmo definire "viaggio di diporto". Questa è infatti l'espressione che ricorre nella corrispondenza epistolare privata del tempo, nella quale si parla di viaggiatori che visitano città e attrazioni naturalistiche per "proprio diporto".

2. Dal viaggio di conoscenza al viaggio romantico

Negli ultimi decenni del Settecento, in particolare per gli inglesi, il grand tour è già molto mutato nelle motivazioni, negli itinerari, nelle modalità. Infatti non ha avuto più come motivazione fondante la necessità di conoscere le politiche, gli ambienti, le culture, i sistemi economici e finanziari degli stati europei (Towner, 1985); esso si è piuttosto trasformato in una sorta di esplorazione fisica e cognitiva del mondo, in particolare dello spazio euromediterraneo; qui, con approccio scienziista, i viaggiatori hanno cercato, classificato, elencato, descritto e catalogato sia il mondo naturale, sia le testimonianze della cultura

classica, considerata fondamento della società occidentale. Definito genericamente come viaggio di conoscenza, molte guide inglesi lo hanno già definito *classic tour*: i *travellers* sono stati in particolare scienziati e antiquari, appartenenti a segmenti specifici dell'aristocrazia, che talora hanno ripetuto più volte il tour per accompagnare membri più giovani. Già sul finire del Settecento l'istanza cognitiva per alcuni aspetti si è allentata ed ha dato spazio a quella sensitiva. L'uomo europeo e moderno ha avviato un'altra fase di acquisizione della realtà al processo di civilizzazione, stavolta mediante i sensi.

Rivoluzioni e guerre interrompono queste esperienze sul continente e per tutti gli anni nei quali gli inglesi non possono viaggiare liberamente per l'Europa (dal 1795 al 1815) cercano di soddisfare il bisogno di viaggiare visitando luoghi come il Lake District, 16 laghi modellati dai ghiacciai e calati in un paesaggio di pascoli e fattorie, considerato uno dei più pittoreschi dell'Inghilterra, dipinto e descritto da artisti e letterati. Oppure imbarcandosi per l'Irlanda, che gli inglesi, già sul finire del Settecento, nel coinvolgerla nel loro sviluppo economico, scoprono di grande bellezza paesaggistica e naturalistica. Non potendo sbarcare in Europa, gli inglesi si recano dunque sull'isola vicina, dove viaggi ed escursioni non sono più motivati solo dall'interesse scientifico naturalistico, ma anche dalla ricerca di panorami pittoreschi: è la fortuna del *Giant's Causeway*, il sentiero dei giganti, e dunque della costa nord di Antrim, quasi sconosciuta fino al 1740 e che la circolazione di dipinti e incisioni negli ambienti scientifici porterà a una fama che raggiungerà tutta l'Europa.

È viaggiando all'interno del loro paese che gli inglesi hanno avuto modo di maturare nuove istanze culturali e di assegnare nuovo senso al viaggio. La novità è data proprio dalle motivazioni profonde che sono alla base della loro partenza, vissuta come un momento di compensazione della fatica dell'attività umana e del disagio creato dalla civiltà.

Nel volume *Anecdotes of the English Language*, l'antiquario Samuel Pegge (1704-1796), tra le parole che indicano le occupazioni umane, formate con la desinenza *-ist*, (come ad esempio *organ-ist*, o *tobaccon-ist*), classifica la parola *tour-ist* e spiega: «*A Traveller is now-adays called a tourist*» (Pegge, 1803, p. 259).

L'esito di questo esercizio è che all'indomani della Restaurazione una parte degli inglesi si ripresenta all'Europa con un codice di viaggio tanto avanzato da essere incomprensibile ai continentali, che li trovano singolari e bizzarri. Sono i cosiddetti "*tourists*", o "*touristes*" in francese. Si aggirano in luoghi particolari, compiendo dei tour, cioè delle escursioni, talora anche a piedi; hanno un atteggiamento da spettatori rispetto alla realtà che visitano; percorrono, sostano e frequentano zone franche, dotate di servizi dedicati a loro spesso in maniera esclusiva, che consentono loro di muoversi in totale autonomia, in tempi rapidi e protetti da qualsiasi imprevisto o contaminazione con la realtà locale (Boyer, 2005).

3. Il ritorno in Europa: tra Svizzera e Italia

Ma dove vanno questi *tourists* inglesi? Essi riprendono gli ultimi itinerari tracciati nel secondo Settecento: vale a dire la Svizzera e l'Italia, ma li percorrono con uno sguardo diverso.

Prima di tutto è la fisionomia sociale di questi viaggiatori a essere diversa. Le trasformazioni economiche e sociali in atto nelle aree nord europee fanno sì che sulle strade le figure borghesi siano sempre più numerose. È questa diversa soggettività a elaborare la cultura del viaggio sensitivo e romantico. Questi viaggiatori, pur rispettando – in parte – i canoni di visita del *classic tour*, guardano in modo nuovo alle attrazioni naturalistiche e scientifiche che erano state individuate, esplorate, studiate e pubblicate nel secolo dell'Illuminismo. Essi percepisco-

no con una sensibilità più accesa e con un maggiore senso ludico le attrazioni naturalistiche e scientifiche, che talora riconducono alle categorie del curioso e del pittoresco.

La componente aristocratica, che aveva dato vita al grand tour e al viaggio di conoscenza settecentesco, è sostituita dunque da esponenti delle classi medie, in grado di sostenere i costi, comunque elevati, del viaggio: uomini di governo, professionisti, commercianti, scrittori, vedove della nobiltà, rentier. Già a partire da metà Settecento coloro che partono non sono più giovani, ma hanno tra i 30 e 40 anni: dai primi dell'Ottocento molti di loro non hanno più una formazione universitaria e si trattengono all'estero solo per pochi mesi (Towner, 1985, p. 306-307). Anche le motivazioni sono diverse: molti si spostano per lavoro, altri per inseguire gli affetti, oppure per politica o religione, molti per salute.

Per questi viaggiatori non sono più valide le reti di relazioni private che avevano procurato ospitalità e agevolato i viaggi alle aristocrazie. Alla domanda di nuovi servizi risponde un'imprenditoria che si perfeziona progressivamente sia nel fornire guide di viaggio, sia nell'organizzare la ricettività, i servizi di trasporto e di comunicazione.

In questi decenni si viaggia ancora in diligenza o in carrozza. Anche se l'attraversamento delle Alpi è migliorato grazie ai tracciati voluti da Napoleone, come quello del Sempione, o quello sul Moncenisio in direzione di Torino, si cerca di evitare le Alpi: chi viene dalla Francia scende fino a Marsiglia e di qui prosegue via terra lungo la Riviera. Solo dagli anni '40, grazie ai nuovi vapori, il viaggio via mare diviene più comodo, più economico e più breve: ci si imbarca su un piroscampo a Marsiglia e si sbarca direttamente a Genova, a Livorno, a Civitavecchia o a Napoli (Battilani, 2001, p. 86).

Vengono intanto allestite anche brevi tratte ferroviarie (Mariotti, 1958, p. 177), ma questi primi treni non sono più comodi delle diligenze; sono comunque oggetto di un'incessante evolu-

zione tecnologica, che a partire dalla metà del secolo li renderà più confortevoli, sicuri e veloci.

In linea generale sulle strade si avanza di posta in posta, e questo è anche il motivo per cui sostanzialmente gli itinerari dei viaggi di diporto del primo Ottocento sono simili a quelli di conoscenza nel secondo Settecento. Sono tuttavia più ricchi di escursioni, che sono rese possibili dai migliori servizi di trasporto e di ospitalità e che trovano motivazione nella curiosità della cultura romantica.

Ad ogni modo i flussi maggiori di viaggiatori disegnano una discesa dal nord Europa verso l'Italia con una deviazione verso le Alpi svizzere.

La penisola italiana e la Svizzera sono infatti le mete di questi decenni. Le continue notizie di ritrovamenti di testimonianze dell'antichità e di aperture alle visite di collezioni pubbliche sollecitano i viaggiatori più colti e socialmente elevati a scendere in Italia. La passione per i souvenir antichi, l'ammirazione per i monumenti romani, il Colosseo prima di tutti, la visita alle collezioni private si aggiungono all'ammirazione per le architetture e l'urbanistica, all'esaltazione per l'arte figurativa. In Italia l'artista trova ispirazione, il collezionista opere da acquistare. È ben noto che gli stranieri portano via di tutto dall'Italia: quadri, statue, ritratti, reperti (Boyer, 2005, p. 50); chiedono di essere raffigurati da artisti tra frammenti e scenari di antichità. Ciononostante nel viaggio di diporto nell'Italia di primo Ottocento, la visita alle testimonianze della classicità non è più guidata solo dall'erudizione, bensì anche dalle suggestioni paesaggistiche, dalle curiosità e dai divertimenti.

Prima di entrare in Italia, è quasi d'obbligo tuttavia una sosta sulle Alpi svizzere, che alla ripresa ottocentesca diventano una vera e propria destinazione alla moda.

Il successo delle Alpi svizzere va letto nel contesto della cosiddetta scoperta della montagna, avvenuta nel Settecento. I numerosissimi racconti di escursioni sulle vette e sui ghiacciai al-

pini e pirenaici pubblicati nel secolo dei lumi, diffusi e letti in tutta Europa, hanno liberato l'alta montagna da secoli di tristi stereotipi e di cupi luoghi comuni.

Alla ripresa dei flussi nel primo Ottocento ai viaggiatori naturalisti che si spingono in alta montagna si aggiungono letterati e artisti romantici. Il sentire romantico si alimenta della bellezza pittoresca dei laghi alpini, che ricordano i laghi inglesi, del paesaggio bucolico delle valli e delle zone prealpine, punteggiate da armenti al pascolo, di cui i viaggiatori più attempati godono, lasciando sullo sfondo le cime più alte. Altri elementi sono le gole, i picchi e i ghiacciai dove si sperimenta la duplice sensazione di dominare o essere dominati. Non va poi trascurato il mito della Svizzera libera e democratica; infine influisce l'attrazione per le virtù semplici che sembrano caratterizzare gli abitanti di queste regioni.

Se gli scienziati le esplorano e descrivono, i letterati, i filosofi, gli artisti le interpretano. Una vera e propria rivoluzione dello sguardo si poggia sulle montagne e sui montanari. La nuova sensibilità per il paesaggio alpino si diffonde rapidamente negli ambienti romantici. Gli scrittori George Gordon Byron (1788-1824), Percy Bysshe Shelley (1792-1822), William Wordsworth (1770-1850) e Samuel Taylor Coleridge (1772-1834) e i pittori William Turner (1775-1851) e John Ruskin (1819-1900) trasformano l'immaginario delle Alpi sostituendo la paura e l'orrore con l'emozione del sublime e del pittoresco.

La grande stagione del sublime naturale, letterario e artistico, veicolato dal sentire romantico e destinato a protrarsi fin oltre la metà dell'Ottocento (Bodei, 2008, p. 145), induce dunque a visitare la Svizzera e la valle del Reno (Boyer, 1999, p. 23), ma la spinta non è più data dalla conoscenza botanica o mineralogica, bensì dalle istanze romantiche, tra le quali le più forti appaiono lo *spleen* e l'esotismo (Boyer, 2005). Per *spleen* si intende non solo la malinconia che connota il romanticismo, bensì anche una sorta di ansia melanconica senza motivo che, si dice, pren-

de i ricchi. In realtà nel Regno Unito i *rentier*, pressati dall'emergente borghesia industriale, sono depauperati continuamente di potere e sentirsi privati del proprio ruolo nella società di appartenenza porta a una condizione di alienazione. Nei primi decenni dell'Ottocento il viaggio è la terapia allo *spleen*.

Altro stimolo è la ricerca di esotismo: sulle basi della distinzione posta a fine Settecento tra società e natura, tra buon selvaggio e civilizzato, il viaggiatore di età romantica cerca ciò che è estraniante, esotico e curioso. E l'esotismo non è dato dalla distanza dei luoghi visitati, ma dall'intensità della sensazione di straniamento che essi sono capaci di provocare. Esotici dunque risultano ambienti e territori, che magari si ammantano di esotismo quando posti a confronto con le aree trasformate dal processo di industrializzazione.

Sono infatti soprattutto inglesi i visitatori della Svizzera e del Reno e assieme a loro si diffonde, inizialmente in Francia, il termine *tourist* usato prima come aggettivo e poi, dagli anni '30, come sostantivo. Sul continente i *tourists* sono per antonomasia inglesi, individui originali, strani non solo perché stranieri ma perché viaggiano per motivi incomprensibili. Tra gli anni '30 e '40 i *tourists* vengono acquisiti nel panorama umano, descritti, classificati e disegnati, spesso con una vena di umorismo per l'invincibile smania di partire che sembra li rapisca a ogni primavera, e per il loro andare incessante. La loro distinzione è comunemente accettata anche nella pratica: si identificano dall'ombrello e dalla guida sotto il braccio e occupano sempre i migliori posti nelle diligence.

La testimonianza più pregnante del veloce mutamento, che investe tutti gli aspetti del viaggio di diporto, è senz'altro data dall'editoria. Quando negli anni della Restaurazione i flussi riprendono, i viaggiatori chiedono guide a stampa che siano nuove. Fatto è che la base sociale del viaggio in Europa e verso il Mediterraneo si amplia (Lofgren, 2001, p. 164) e include l'alta borghesia; mentre nei secoli precedenti l'aristocrazia in viaggio

da una città all'altra aveva attivato un sistema di relazioni personali, le nuove borghesie non possono basarsi sull'aiuto di nessuno, se non talora su conoscenze familiari, comunitarie o professionali. Il viaggiatore di diporto non dispone dunque né di ospitalità privata né di precettori e accompagnatori. Inoltre non gode ancora dei vantaggi del viaggio organizzato, che si affermerà solo a partire dagli anni '60. Egli ha dunque bisogno di avere strumenti d'informazione che gli consentano di orientarsi sia nel corso del viaggio che del soggiorno. L'età napoleonica ha introdotto in molti paesi europei nuove norme in materia di pubblica sicurezza, di trasporto e di commercio e anche per questi motivi per tutta la prima metà del secolo le guide a stampa svolgono una funzione insostituibile. Centinaia di titoli, di edizioni e di traduzioni sono ormai a disposizione degli studiosi; un numero impressionante di libri in rapporto tra loro nelle più svariate relazioni: copie, derivazioni, aggiornamenti, ampliamenti tracciano vere e proprie genealogie nelle quali si riflettono le istanze culturali, le esigenze pratiche e l'immaginario della società del tempo, fino a giungere a vere e proprie bibliografie ragionate che lungo gli itinerari consigliano al viaggiatore – «ma anco all'amatore delle belle arti, al naturalista, allo storico, all'antiquario, e ad ogni classe di colte persone, desiderose di avere una precisa notizia de' tanti oggetti di cui l'Italia è sì ricca» – le opere da consultare per approfondire la conoscenza di regioni, città, monumenti e curiosità (Lichtenthal, 1844, p. IX).

Gli inglesi che hanno in programma un viaggio in Europa, appena giunti a Parigi, fanno tappa a rue de Rivoli. Qui, dal 1801, l'antico editore libraio Galignani, italiano di origini, ha aperto la prima libreria specializzata, dove si trovano guide redatte da inglesi per gentleman inglesi¹. Per visitare l'Italia gli stranieri, invece dei vecchi titoli del secondo Settecento – come *Voyage d'un Français en Italie* scritto nel 1769 e riedito più volte da Joseph-Jérôme de Lalande (1732-1807) matematico e

astronomo, direttore dell'Observatoire de Paris – acquistano la guida più diffusa e affidabile del momento, *Travels on the Continent: Written for the Use and Particular Information of Travellers* (Starke, 1820), pubblicata nel 1820 da un'autrice inglese di teatro, tale Mariana Starke (1762-1838). Con un linguaggio chiaro e semplice l'autrice descrive e segnala con minuzia tutto ciò che va visto e fornisce informazioni utili per orientarsi nella visita delle città e per effettuare escursioni nei dintorni. Basato sull'esperienza di due intensi anni di viaggio, il volume descrive gli itinerari che gli inglesi percorrono in questi anni; infatti una delle espressioni più frequenti nel testo è “*travellers usually...*”, vale a dire che Starke non fa che raccogliere e sistemare esperienze di viaggio già ben consolidate. D'altra parte l'autrice non si rivolge certo a quel gruppo ristretto di *tourists* che girano per le regioni svizzere e italiane meno esplorate, bensì a *travellers*, viaggiatori in gran parte di estrazione borghese, meno esigenti culturalmente e certamente meno facoltosi. La parola “*tourist*” non compare mai nel testo di Starke².

Ad ogni modo gli itinerari descritti includono le aree più frequentate del momento. L'escursione a Chamonix e al Monte Bianco, effettuata da Ginevra, porta alla vista spettacolare della *Mer de glace*, «*which can be compared to nothing but a narrow and tempestuous ocean, whose towering waves have been suddenly rendered motionless by an all-powerful hand*»³, un ghiacciaio la cui bellezza, come scrive la viaggiatrice, può essere comparata solo a quella dell'oceano in tempesta, che rappresenta un'altra importante attrazione in questi decenni.

Accanto alla Svizzera, il golfo di Napoli, la cui fama è un crescendo che dura dalla metà del Settecento. Il massimo interesse si concentra sugli scavi delle antiche città di Ercolano e di Pompei, sepolte dall'eruzione del Vesuvio del 79 dopo Cristo. Nel 1738 re Carlo di Borbone Farnese (1716-1788) ha infatti dato inizio alle esplorazioni di Ercolano e un decennio dopo di Pompei; dopo aver ridato autonomia al Regno di Napoli (1734),

nel 1738 ha sposato la giovanissima Maria Amalia di Sassonia (1724-1760), educata al gusto dell'architettura e dell'arredamento. Lo stesso anno delle nozze la coppia reale ha fatto costruire una residenza estiva della corte, a Portici, proprio ai piedi del Vesuvio, acquistando o espropriando aree verdi e ville preesistenti. Nel giro di pochi anni i lavori sono stati conclusi e statue, colonne, mosaici e marmi provenienti dai vicini scavi di Ercolano sono stati utilizzati come elementi costruttivi e di decoro della Reggia di Portici. In questa residenza i reali Carlo e Maria Amalia hanno fatto raccogliere gli oggetti più belli portati alla luce ad Ercolano, creando così l'*Herculanense Museum*, aperto, previo permesso del re, a visitatori di rango e studiosi.

Negli anni del governo francese, nel 1806, re Giuseppe Bonaparte ha dato impulso agli scavi, impiegando anche soldati, e nel 1808 il successore Gioacchino Murat e la moglie Carolina Bonaparte, sorella di Napoleone, hanno concentrato l'attenzione anche su Pompei, impiegando nello scavo 688 civili e 1.500 zappatori del Genio. Carolina Bonaparte ha infatti finanziato gli scavi con fondi personali, sposando l'idea di restituire a Pompei la completezza della visione urbana, facendone individuare l'estensione dell'abitato e seguire il circuito murario; la regina ha dato anche impulso alla divulgazione dei risultati delle esplorazioni, coinvolgendo studiosi di tutta Europa e favorendo la stampa di guide corredate da planimetrie⁴.

Tornati i Borbone nel 1816, viene inaugurato il Real Museo Borbonico, che raccoglie collezioni di privati, quella personale di Carolina Bonaparte e i reperti che provengono in flusso continuo dagli scavi. Nel 1822 il Museo accoglie tutti i restanti reperti provenienti dall'*Herculanense Museum*, vale a dire dalla Reggia di Portici, dove già avevano incantato i viaggiatori di tutta Europa. Tra il 1830 ed il 1840 giungono al Museo altri pezzi straordinari, provenienti dagli scavi di Pompei, come il *Mosaico di Alessandro*, composto di circa un milione di tessere, ritrovato nel 1831 nella Casa del Fauno e considerato il più im-

portante lavoro dell'antichità, e il magnifico *Vaso blu*.

Il Museo Borbonico è solo una delle attrazioni del momento, perché l'offerta di escursioni con partenza da Napoli è sempre più ricca e accattivante: la salita al vulcano attivo del Vesuvio, oggetto di infiniti studi di sismica, vulcanologia e mineralogia nel corso del Settecento, per i viaggiatori di diporto è un'emozione da non perdere, completata da una divertente discesa a capitolombolo tra la cenere, così come la visita alla solfatara fumante di Pozzuoli. Il particolare successo che sta vivendo la città alimenta una domanda di ospitalità e sollecita l'allestimento di servizi adatti ai bisogni di questi viaggiatori dalla fisionomia sociale e culturale sostanzialmente borghese. Non usufruendo di ospitalità privata, essi chiedono alberghi e locande con specifiche caratteristiche e ai primi dell'Ottocento muove i primi passi un'imprenditoria alberghiera che propone servizi di nuova concezione, vale a dire veri e propri alberghi, puntualmente registrati dalle guide, che riportano nomi, indirizzi, servizi, proprietari, gestori e prezzi. Nel 1814 viene costruito l'*Albergo Reale*, struttura lussuosa e dotata di ristorante, dirimpetto al Palazzo Reale. Nel 1823 apre l'*Albergo della Vittoria* (1823-1877) di Martino e Gaetano Zir, considerato dalle guide il più lussuoso, capace di ospitare sia viaggiatori singoli che intere famiglie; è il primo albergo napoletano di grandi dimensioni, con vista sul mare e sul passaggio mondano della Villa Reale. Entrambi gli alberghi hanno personale che parla inglese, e sono attrazioni per se stesse: l'*Albergo della Vittoria* ad esempio ha un'ambientazione unica, ricca di una vastissima collezione di quadri; accanto è l'*Hôtel des Empereurs* (1848-1860 circa). Insieme rappresentano la più grande struttura alberghiera a Napoli (Kawamura, 2009).

Intorno a queste imprese ritroviamo un movimento di affitti, di servizi e di consumi di notevole importanza. Tra gli anni '20 e '40 i documenti registrano forniture di polli e cacciagione, carne bovina, salumi, pesce, carbone, olio, pane e biada per i

cavalli. Gli ospiti sono artisti, architetti, diplomatici, bibliotecari, albergatori, principi, scrittori, che trovano tutti i servizi più richiesti del momento, tra cui le carrozze per le accattivanti escursioni nelle località del golfo.

4. Il viaggio di diporto degli italiani

Mentre l'esperienza inglese già esprime diversi sguardi e immaginari di viaggio, negli anni della restaurazione il viaggio degli italiani lungo la penisola italiana o oltre le Alpi si presenta con fisionomie diverse e spurie.

Prima di tutto va detto che nonostante il clima oppressivo della Restaurazione, anche nella cultura italiana il viaggio appare come una pratica acquisita e in veloce diffusione. Il fenomeno è particolarmente evidente a nord, nei centri più avanzati come Firenze e Milano, dove i nuovi viaggiatori giungono in sempre maggior numero e sempre più spesso disorientati, a causa del mutamento continuo di leggi e disposizioni vigenti nei diversi stati in cui si scompone e si ricomponde la penisola italiana tra l'epopea napoleonica e la Restaurazione. Privi come sono di accompagnatori, di lettere di presentazione e di referenti locali, chiedono ai mercanti di stampe e libri qualcosa che li aiuti a orientarsi nel viaggio e questa domanda specifica dà il via a un vero e proprio fenomeno editoriale.

Per loro nel 1800 a Firenze, presso il mercante di stampe Niccolò Pagni e presso la locanda *L'Aquila*, viene messa in vendita una guida dal titolo *Itinerario italiano* – ispirata all'*Itinéraire des routes* di Dutens – le cui copie vanno subito a ruba (*Itinerario italiano*, 1800). Leggiamo nell'*Avvertimento*: «Noi abbiamo molti libri di viaggi specialmente d'Italia, ma pochi se ne trovano, i quali contengano ciò, di che ha precisamente bisogno un viaggiatore» (*Itinerario italiano*, 1800, p. 3); sono libri intrasportabili perché voluminosi, adatti magari per essere letti

in uno studio, non certo in una carrozza o nei brevi momenti di riposo in una locanda. Altri poi sono semplici itinerari con poche aride avvertenze, che non possono soddisfare chi viaggia per curiosità e per istruirsi. «Si è per questo pensato di compilare un ITINERARIO ITALIANO, che fosse, per così dire, un manuale tascabile per i Viaggiatori (...)». La forma impersonale non è usata a caso, perché l'*Itinerario Italiano* inaugura anche il modello della guida a stampa frutto di un progetto editoriale e non della vena letteraria di un autore. Anche se resta anonimo, l'autore comunque c'è, e si presenta come fiorentino nella descrizione del primo itinerario, che egli fa partire proprio da Firenze (*Itinerario italiano*, 1800, p. 19). Da questo momento in poi per guida non si intende più un'opera erudita ma uno strumento agevole. La prima edizione dell'*Itinerario italiano* è di appena 166 pagine e descrive 31 itinerari, fornendo la numerazione delle poste, la distanza in miglia tra una località e l'altra, il tempo che richiede ciascun viaggio, la natura dei paesi, la qualità delle strade, il carattere delle diverse popolazioni, i nomi e la qualità degli alberghi. Non si pensi che l'*Itinerario* copra realmente l'intera penisola italiana, perché illustra una geografia che si ferma sostanzialmente a Napoli e dedica solo pochissime pagine alle regioni meridionali.

Il viaggio da Napoli a Bari è descritto in una pagina e mezza e sconsigliato per il disagio dell'attraversamento degli Appennini; quello da Bari a Taranto occupa mezza pagina: si citano il porto, la pesca, il commercio della lana e la Magna Grecia, senza omettere una lunga descrizione del tarantolismo. Anche il percorso definito «comodo e dilettevole», che conduce da Bari a Brindisi, passando per Mola, Monopoli, Fasano, Ostuni, San Vito e Mesagne, occupa mezza pagina.

Quello da Napoli a Messina, attraverso la Calabria, è descritto in una sola pagina. Alla Sicilia è dedicato un unico itinerario, da Messina a Palermo, risolto in poco più di tre pagine. La parzialità di questa geografia riflette le condizioni dei trasporti e

della viabilità delle regioni meridionali ai primi dell'Ottocento, dove anche brigantaggio e malaria – nella piana di Fondi, ad esempio, nel bacino del Sele, nel Vallo di Diano, nell'agro brindisino, nelle piane calabresi – rappresentano indubbi ostacoli a un ampliamento dei circuiti tradizionali. Dei resoconti dei viaggiatori più curiosi ed eruditi, che si spingono dove gli itinerari non giungono, rimangono impressi soprattutto i commenti alla desolazione dei luoghi: «Dentacane, Grottaminarda, Ariano, Ponte di Bovino: che cosa può dirsi di luoghi così tristi?» e le descrizioni delle locande «A Foggia gli alberghi sono cattivi assai. L'infelice viaggiatore che vi arriva è ricevuto alle soglie di essi da falange d'insetti che il clima prodigalmente genera e che il sudiciume delle stanze e de' mobili moltiplica» (Grimaldi, 1821, p. 13)⁵.

Senza dimenticare che l'attrazione di Napoli è talmente forte in questi anni da drenare tutti gli sforzi fisici, emotivi ed economici dei viaggiatori.

Qualche viaggiatore romantico si spinge verso l'Abruzzo e nell'area più prossima a Roma, quella interna della Marsica, dove è possibile ritrovare testimonianze del passato classico e medievale e paesaggi sublimi e pittoreschi, che qualcuno paragona a quelli della Savoia e del Tirolo; la stessa guida di Mariana Starke vi dedica una pagina, come una deviazione dal percorso Roma-Napoli. Uno sulle orme dell'altro i viaggiatori riconoscono paesaggio e antichità a poca distanza da Roma, tuttavia le condizioni di viaggio sono difficili, molti gli stereotipi e i testi dei pochi viaggiatori inglesi, che realmente esplorano la regione negli anni '40 con spirito da *tourists*, non vengono né tradotti né diffusi in Italia (Piccioni, 2001).

Lontana è anche la Sardegna. Qualche viaggiatore visita Alghero e ne apprezza il paesaggio agrario. Sull'onda della cultura romantica, l'attrazione naturalistica del momento è la grotta di Nettuno, una formazione carsica spettacolare, visitabile da mare, che si apre sul promontorio di Capo Caccia sulla costa nord oc-

cidentale dell'isola (Oliva, 1993, p. 180).

Pur con tali limiti, è importante ricordare che le guide di questi anni cominciano anche a essere illustrate. L'*Itinerario italiano* fin dalla prima edizione ha alcune "Carte dei Viaggi", che, come leggiamo nell'*Avvertimento*, sono «disegnate con la maggior esattezza da un abile geografo, e intagliate con la più grande nitidezza possibile. (...) Queste sole sarebbero di per se stesse bastanti a guidare il forestiero con sicurezza nelle principali strade d'Italia» (*Itinerario italiano*, 1800 p. 6).

D'altra parte questi libri hanno la natura di progetti editoriali e il successo commerciale che riscuotono consentirà ai proprietari di investire in prodotti più ricchi, pur conservando un basso prezzo di copertina. Nel 1805 l'*Itinerario* è alla sua quarta edizione⁶, e ad ogni uscita non solo è aggiornato su tutte le variazioni dell'assetto degli stati nella penisola, ma anche arricchito di tutto quello che «di più sostanziale un Viaggiatore studioso dell'Antichità, amatore delle Belle-Arti, filosofo, e negoziante ama di sapere per comodamente percorrere l'Italia con economia, e con piacere, e per raccogliere dal suo viaggio utili e dilettevoli cognizioni»⁷; immancabile è l'appello alle persone istruite locali, affinché contribuiscano all'opera fornendo correzioni e integrazioni al testo.

Il successo è tale che il titolo viene edito anche a Milano, dai mercanti di stampe e libri Pietro e Giuseppe Vallardi. È quest'ultimo ad aggiornare e ampliare il testo, tanto da essere talora indicato come autore. Nel 1815 l'*Itinerario* è alla sua sesta edizione milanese, ricca di 17 carte geografiche e accresciuta dei viaggi da Milano a Parigi e da Milano a Vienna. Quando l'edizione va in stampa, nei territori di Piemonte, Liguria, Toscana, Parma e Piacenza, nonostante che i governi dei napoleonidi siano stati rovesciati, vigono ancora regolamenti e tariffe francesi:

I prelodati Editori hanno messa ogni cura per riprodurre questo lavoro alla maggior perfezione; raccolsero da ben i-

strutti Viaggiatori, a loro noti, delle interessanti notizie e nuove osservazioni sopra i cangiamenti in questi ultimi tempi avvenuti, accennando altresì in que' Paesi restituiti alle antiche loro Case Sovrane le principali residenze, abbenchè il breve spazio, che trascorre da siffatti avvenimenti, ci privi in gran parte di altre vantaggiose cognizioni sulla loro sistematica organizzazione. Quindi è, che col raccozzamento di tutte le nuove disposizioni di que' Governi, che d'ora in poi avessero a veder la luce, risarciranno questa mancanza, e arricchiranno la susseguente Edizione di più schiarimenti e più estesi dettagli⁸.

Nel 1817 è la volta della nona edizione fiorentina, accresciuta di 40 viaggi alle città capitali d'Europa e con la tavola delle distanze delle principali piazze di commercio, utile sia ai mercanti, sia ai viaggiatori. Il volume è sempre in vendita presso Niccolò Pagni, che pubblicizza sulle pagine iniziali il proprio catalogo di stampe⁹.

Una guida agile come l'*Itinerario italiano*, rivolta a tutti coloro che per diversi motivi sono in viaggio, non può contenere le descrizioni che meritano le tante città italiane e alle quali Mrs Starke aveva dedicato decine e decine di pagine. Ecco allora che lo stesso *Itinerario* consiglia ai «curiosi» di procurarsi sul posto delle guide specifiche, delle quali fornisce talora i titoli, perché «così uno si trova dispensato dal porsi interamente sotto la direzione di un servitore di piazza, per lo più o ignorante o male informato»¹⁰. Gli stessi Vallardi acquistano i diritti di una guida di Venezia pubblicata per la prima volta nel 1813 da Giannantonio Moschini, di carattere erudito, che provvedono a rivedere e illustrare e che fanno stampare nella stessa Venezia da un mercante di stampe e libri¹¹. L'obiettivo è ancora quello di avere in catalogo uno strumento che con «brevità» ed «esattezza» consenta ai viaggiatori di orientarsi nella visita della città. Le prime informazioni sono quelle sugli alberghi e le locande, dove è ormai chiaro che il meglio dell'ospitalità è collocata in palazzi privati, capaci di offrire servizi «principeschi». Tra i

tanti, il palazzo Nani-Mocenigo sulla Riva degli Schiavoni, detto *Il Reale*, condotto da Giuseppe Danieli; il palazzo Grassi sul Canal Grande, detto *L'Imperatore d'Austria*, condotto da Antonio Barbese, capace di alloggiare un centinaio di persone in appartamenti dotati di servizi principeschi; il palazzo Giustiniani, detto *L'Europa*, gestito da A. Maseille e così via. Dunque prima ancora di ogni descrizione storico-artistica, vengono fornite al "forastiere" informazioni sulle strutture di ospitalità, l'elenco delle trattorie e dei restaurant, dei tanti caffè veneziani, dei servitori di piazza, che in ogni caso sono inaffidabili, consigli per la contrattazione con i gondolieri, l'elenco dei teatri e dei bagni in laguna, oltre ovviamente alle indicazioni sulle monete, sui consoli esteri, sui banchieri, sui principali artisti e i loro studi, sui negozianti di stampe, di libri, di oggetti d'arte e di antichità.

Operazione simile i Vallardi fanno a Napoli, acquisendo nel loro catalogo la più moderna guida agli scavi di Pompei, la *Descrizione delle ruine di Pompei* dell'architetto Gaspare Vinci, ex professore di topografia del Real Collegio Militare di Napoli. Si tratta di un altro titolo molto richiesto e continuamente aggiornato con gli esiti dei ritrovamenti dei nuovi scavi¹². Anche l'editoria locale coglie questo ulteriore bisogno del mercato e mette mano a nuovi titoli, che combinano le vecchie guide erudite più accreditate con quelle moderne. Nel 1826 esce una guida del genere a Napoli, definita ovviamente "nuova", e firmata da un professore di lingue, Giovan Battista De Ferrari¹³, che, come si legge già in copertina, combina la guida italiana erudita di fine Settecento, quella classica di Mariano Vasi, con quella straniera e moderna di Mariana Starke.

Per ciò che riguarda Pompei e Pesto – scrive il professore – abbiamo posta a profitto una relazione, che di ambi questi luoghi si trova nell'opera ben conosciuta fra gl'Inglesi, quantunque recentissima, di M.rs Starke, senza omettere però gli opportuni confronti, e le poche addizioni suggerite da una fresca visita locale¹⁴.

Il debito verso la Starke, e dunque verso la pubblicistica straniera, viene ribadito nel capitolo dedicato a Pompei: «Noi non potremmo darne miglior descrizione di quella che ne ha pubblicata la Signora Starke nell'opera sua intitolata *Information, and directions for Travellers on the Continent*. Ci limiteremo dunque a tradurla, aggiungendovi tuttavia per completarla alcuni brevi articoli (...)». Il lavoro di De Ferrari risulterà un volume di 671 pagine, a motivo del doppio testo inglese e italiano, e sarà ristampato più volte, fino al 1847.

Di certo l'utilità del viaggio per la crescita culturale, morale ed economica in Italia non sembra più essere messa in discussione. Michele Tenore (1780-1861), botanico di origine abruzzese, viaggiatore, realizzatore dell'Orto botanico di Napoli, presidente dell'Accademia nazionale delle scienze e più tardi senatore d'Italia, scrive nel 1828:

Se ci fu tempo in cui l'importanza del viaggiare fu più generalmente intesa, questo è senza dubbio il presente. Il genio di elevarsi che animar sembra tutte le classi della società; gl'interessi delle scienze, delle arti, della industria, del commercio, grandemente c'impegnano a far tesoro della istruzione e delle conoscenze molteplici, che collo scientifico ed illuminato viaggiare possono acquistarsi¹⁵.

Il viaggio di diporto attraverso la penisola contribuisce senza dubbio a rafforzare la coscienza di un'unità di cultura e di civiltà italiana, e dunque la potenzialità di un sentirsi nazione.

L'indiscusso successo commerciale dell'*Itinerario* e delle pubblicazioni locali che gli fanno da corollario non deve far pensare a un unico profilo di viaggiatore italiano. Sappiamo che chi parte ad esempio dalle province meridionali intorno agli anni '20 viaggia seguendo ancora il modello del viaggio d'istruzione, e si affida dunque ancora alle guide erudite italiane del secondo Settecento, aggiornate e riedite negli anni della Restaurazione. «Quella, che abbia maggiormente incontrato il pubblico

gradimento»¹⁶ è sicuramente la guida di Mariano Vasi (1744-1820) edita nel 1791: due volumi fitti di descrizioni e riferimenti alla cultura classica, riediti più volte e in uso fino alla metà dell'Ottocento (Vasi, 1791).

Considerate le difficoltà pratiche che richiede ancora un viaggio in questi anni, vediamo viaggiare soprattutto giovani maschi, talora in coppia, che vanno di posta in posta, creando spesso legami di solidarietà con gli stranieri, dai quali magari ricevono consigli e indicazioni. Questi giovani completano la loro formazione effettuando un viaggio di due o tre mesi nella stagione primaverile attraverso le città italiane e, se le condizioni economiche lo consentono, si spingono in Francia e magari in Germania e nel Regno Unito. Certamente, il viaggio è fattore di visibilità e di prestigio sociale per le famiglie di appartenenza; sono tra l'altro proprio le relazioni familiari e quelle comunitarie a facilitare gli spostamenti. Seguendo in ritardo il modello nordeuropeo, per i giovani italiani negli anni '20 viaggiare è dunque ancora un'esperienza sostanzialmente formativa, dettata da interessi letterari e scientifici e dall'amore per l'antichità, considerata paradigma di bellezza. L'itinerario è infatti ancora quello delle città italiane nelle quali si cercano le testimonianze storiche, la grandiosità dei monumenti e delle architetture, le collezioni antiche; poi l'interesse scientifico e dunque la visita alle università e ai gabinetti fisici, anatomici, mineralogici o zoologici a Firenze, a Bologna, a Pavia. Ancora l'attenzione per i luoghi che sono stati teatro della grande storia, cioè di scontri armati, di battaglie decisive. Infine l'interesse per i traffici e i commerci, specie a Genova e a Livorno. Rituali sono la tenuta della corrispondenza e la redazione di un itinerario di viaggio. Viaggiare per gli italiani dunque in questi anni non è ancora un'esperienza sensitiva e il paesaggio naturale non è elemento emozionante come per i nord europei (Meligrana, 2008).

In ogni caso l'accoglienza positiva riservata dal pubblico all'*Itinerario italiano* è indice del bisogno diffuso di avere uno

strumento di viaggio tutto italiano. Il successo provoca una concorrenza attuata senza esclusione di colpi. Nel 1831, ancora a Milano, gli editori Epimarco e Pasquale Artaria, negozianti di musica, di stampe e di carte geografiche con filiali a Manheim, a Firenze e a Vienna, mandano in stampa una guida totalmente nuova, che ovviamente intitolano *Nuovissima guida dei viaggiatori in Italia*. Ecco come essi stessi nel 1834 raccontano il progetto editoriale (*Nuovissima guida*, 1834)¹⁷:

Alle descrizioni ed ai viaggi in Italia più o meno lodevoli succedettero da trent'anni in qua le Guide e gli Itinerarj per maggior comodo de' Viaggiatori; e coteste Guide e cotesti Itinerarj destavano sempre (non diremo per colpa de' compilatori, ma per la natura stessa del lavoro, per le frequenti mutazioni politiche, e per i miglioramenti delle pubbliche strade) il desiderio di produrre nello stesso genere un'opera che presentasse il minor numero possibile di omissioni (*sic.*) e di errori. Allora fu che valendoci noi delle avvertenze e censure che udivamo apporsi a parecchie di esse Guide, comunque tra le più accreditate, prendemmo, ora sono tre anni, la più sollecita cura di farne redigere una nuova, la quale potesse giudicarsi meno d'ogni altra imperfetta, e la producemmo così in lingua francese col titolo di *Nouveau Guide des Voyageurs en Italie*, come nella italiana con quello di *Nuovissima Guida dei Viaggiatori in Italia*, ed entrambe le accompagnammo di un ricco corredo di Carte geografiche e di Piante topografiche delle città principali, né spese risparmiando né diligenze perché meritassero il pubblico aggradimento (*Nuovissima guida*, 1834, pp. V-VI).

Compilata da più mani di «scrittori» (*Nuovissima guida*, 1834, p. VI), che seguono le indicazioni date dagli stessi editori, nella prima edizione registra vendite che superano ogni aspettativa. Inizia così un lavoro di revisione, correzione e ampliamento continui degli itinerari e delle piante. Addirittura la terza edizione offre 9 incisioni, rappresentanti i monumenti e i dipinti che per esperienza si sa che sono «i più ricercati e pregiati da»

viaggiatori» (Nuovissima guida, 1834, p. VII): *La Cena*, dipinta da Leonardo e *Abramo che ripudia Agar* del Guercino possedute da Milano; *l'Assassinio di San Pietro Martire* del Tiziano a Venezia; il *San Gerolamo* del Correggio conservato a Parma; *Santa Cecilia* di Raffaello di Bologna; la *Madonna della seggiola* di Raffaello, e la *Venere de' Medici* di Firenze; la *Trasfigurazione* di Raffaello a Roma e la *Danae* del Tiziano a Napoli. Chi compra la *Nuovissima guida* risparmia dunque, evitando di acquistare immagini souvenir: un chiaro segno dell'ampliamento della pratica del viaggio a nuovi segmenti sociali. Anche la *Nuovissima guida* offre del sud un'idea vaga, nonostante che gli itinerari siano più ricchi di tappe.

Il sud sembra interessare solo stranieri eccentrici o italiani che guardano a queste regioni inesplorate con lo sguardo dei *tourists*, vale a dire con una curiosità naturalistica, che non è più o non più solo erudita. Esempio è il *Viaggio in alcuni luoghi della Basilicata e della Calabria citeriore effettuato nel 1826* e pubblicato da Michele Tenore nel 1827 a Napoli dalla Tipografia Francese, che ci offre uno sguardo proprio sulle due regioni – la Basilicata e la Calabria – che gli itinerari dei viaggi di diporto praticamente ignorano.

Pur con tutti i limiti, l'*Itinerario italiano* prima e la *Nuovissima guida* dopo tracciano in Italia un filone divulgativo, nazionale, che avvicina la nascente nazione a una pratica che sembrava appannaggio solo di ricchi stranieri ed eruditi.

5. Conclusioni

Il “viaggio di diporto”, pur avendo in sé componenti antiche, ha un suo profilo ben distinto: recepisce inedite modulazioni emotive dalla cultura romantica; coglie divertimenti e svaghi offerti dalla modernità e si spinge a conoscere le esperienze più avanzate del progresso industriale del paese, come fabbriche ed

esposizioni. Specchio del livello culturale più modesto dei nuovi viaggiatori, gli itinerari si semplificano e alternano momenti di conoscenza ad altri di evasione e di emozione. Maturato nei decenni che la storiografia definisce della Restaurazione, il viaggio di diporto, specie in Italia, ha un'importante componente politica: non ha più il respiro cosmopolita del *classic tour* e non ha ancora la taglia internazionale del tour organizzato; è piuttosto alla ricerca di una sua fisionomia nazionale. Nell'Europa delle nazioni, in questi decenni, il viaggio di diporto è fatto per conoscere le città, le abitudini, le ricchezze ambientali, per frequentare i luoghi nei quali si vanno elaborando le specifiche culture nazionali, cogliendo ogni occasione per porre a confronto popoli, culture, politiche e istituzioni. È viaggio di costruzione della soggettività borghese. Il desiderio di conoscenza del passato si collega al bisogno di identità e a una più generale esigenza di istruzione.

È già nel viaggio di diporto che si delineano le due grandi categorie del turismo, definite dalla qualità diversa dello sguardo sul mondo. Da una parte matura lo sguardo romantico (*romantic gaze*), dall'altra quello collettivo (*collective gaze*) (Urry, 2000). Essi avanzano assieme ed hanno radice comune nel codice di viaggio borghese: sono destinati a divenire universali. Per questo aspetto il viaggio di diporto va considerato una fase preparatoria del turismo, in quanto ha già in sé le due grandi spinte provocate dalla modernità: quella conservatrice, che va alla ricerca dei paesaggi naturali e umani premoderni, e quella progressista, che attraverso il viaggio cerca di cogliere e partecipare collettivamente all'avanzamento della civiltà.

A partire dagli anni '60 non solo muteranno in meglio le condizioni del viaggio attraverso la penisola, ma l'apertura di tratte ferroviarie, che attraverseranno l'Europa da nord a sud, ne trasformeranno modalità e tempi e porteranno all'entrata in scena degli agenti. I nuovi operatori coglieranno la necessità di organizzare, e diremmo ottimizzare, tutto il complesso di servizi che

già esistono, fornendoli a gruppi di persone che chiedono di percorrere gli itinerari tracciati e resi noti dalle ormai diffusissime guide a stampa e dalle testimonianze dei viaggiatori individuali. Appare chiaro che il profondo radicamento nella società europea del viaggio di diporto agevolerà e accelererà la diffusione del viaggio organizzato.

Annunziata BERRINO

Questo articolo anticipa alcune parti del volume di prossima uscita: A. BERRINO, *Storia del turismo in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2011.

(1) La migliore è considerata quella di William Coxe – pseudonimo di John Milliand – dal titolo *The Gentleman's Guide* (1817), che conduce a visitare la Francia, l'Italia, la Svizzera, i Paesi Bassi, il Reno, senza trascurare le stazioni climatiche invernali di Nizza e Pau. La guida di Coxe domina il mercato fino a metà secolo assieme alle guide di Henry Mathews.

(2) Il volume nel 1833 è all'8° edizione: Mariana STARKE, *Travels in Europe for the use of Travellers on the Continent, and likewise in the Island of Sicily*, London, John Murray, 1833.

(3) Nella prima edizione la descrizione è a p. 64; nell'edizione del 1833 è a p. 39.

(4) Per volere di Carolina Bonaparte Charles François Mazois lavora a Pompei, tra il 1809 e il 1813, alla compilazione dell'opera che rappresenta la summa degli scavi effettuati nel primo periodo borbonico, *Les ruines de Pompéi*.

(5) Si tratta del resoconto erudito di un viaggio effettuato nella primavera, con osservazioni in presa diretta.

(6) *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle principali città d'Italia con carte geografiche. Si è indicato la distanza in poste, in miglia, in ore e minuti; sono notati gli oggetti più interessanti di Belle-Arti, Antiquaria e Storia Naturale, e le principali produzioni e manifatture dei diversi luoghi; sono accennati gli alberghi ec. Sonosi premesse alcune tavole esprimenti il prezzo dei cavalli di posta, il rapporto della moneta, quello delle misure itinerarie, ed altre utili osservazioni*, ed è in vendita presso il mercante di stampe Niccolò Pagni e presso la Locanda dell'Aquila nera, quarta edizione, 1805, Giuseppe Tofani e C., Firenze. Questa edizione è di 239 pagine.

(7) *Itinerario italiano*, quarta edizione, 1805, p. VII.

(8) *Itinerario italiano*, 1815 edizione milanese, p. 7.

(9) Vi compaiono la «Gran Cena dipinta da Leonardo da Vinci in Milano, ed incisa dal Sig Raffaele Morghen» venduta a 200 paoli, la «Madonna della Seggiola, dipinta da Raffaele da Urbino, e incisa da Giuseppe Calendi» a 6 paoli, e la versione a colore di prezzo doppio. Giusto per averne una misura, l'*Itinerario* costa 10 paoli fiorentini.

(10) *Itinerario italiano*, 1805, p. V.

(11) Giannantonio MOSCHINI, *Nuova guida di Venezia*, II edizione con emende ed aggiunte adorna d'intagli in rame, Venezia, Vincenzo Maisner ed a spese degli editori Pietro e Giuseppe Vallardi, 1847. Moschini, canonico della cattedrale di San Marco di Venezia, muore nel 1840. Il testo edito dai Vallardi è la revisione di Giannantonio Moschini, *Nuova guida per Venezia con XLV oggetti di arti incisi e un compendio della istoria veneziana*, Venezia, Tipografia di Alvisopoli, 1828.

(12) Nel 1840 è alla sua 6° edizione corretta ed «accresciuta de' nuovi scavi».

(13) Giovan Battista De Ferrari, *Nuova guida di Napoli, dei contorni, di Procida, Ischia e Capri, compilata su la Guida del Vasi ed altre opere più recenti e dietro una visita personale del compilatore alle chiese, monumenti, antichità ec. ec., ...*

(14) De Ferrari, 1826, p. 9.

(15) Michele TENORE, *Viaggio per diverse parti d'Italia, Svizzera, Francia, Inghilterra e Germania*, Napoli, Stamperia Francese, 1828, riedito negli anni '30 da Sonzogno.

(16) DE FERRARI, *Nuova guida di Napoli*, 1847.

(17) *Nuovissima guida dei viaggiatori in Italia arricchita di carte geografiche generali e postali, di 12 piante topografiche delle città principali e d'incisioni rappresentanti alcuni capi lavori di pittura, terza edizione notabilmente accresciuta e corretta*, Milano, Epimarco e Pasquale Artaria editori, 1834. La prima edizione è del 1831; nel 1834 pubblicano la 3ª edizione; nel 1939 la 4ª; nel 1845 l'8ª; nel 1852 la 10ª.

Come aveva già fatto Vallardi, anche Artaria realizza un titolo a parte per Pompei, *Descrizione di Pompei estratta dalla nuovissima guida dei viaggiatori in Italia*, Milano, Artaria 1839.

BIBLIOGRAFIA

Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia con carte geografiche. Si è indicata la distanza in poste, in miglia, in ore e minuti; sono notate le produzioni e manifatture dei dive (I ed.). (1800). Firenze: presso Niccolò Pagni mercante di stampe dall'Aquila.

Nuovissima guida dei viaggiatori in Italia arricchita di carte geografiche generali e postali, di 12 piante topografiche delle città principali e d'incisioni rappresentanti alcuni capi lavori di pittura, terza edizione notabilmente accresciuta e corretta. (1834). Milano: Epimarco e Pasquale Artaria editori.

BATTILANI, P. (2001). *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo.* Bologna: il Mulino.

BODEI, R. (2008). *Paesaggi sublimi. Gli uomini davanti alla natura selvaggia.* Milano: Bompiani.

BOYER, M. (1999). *Histoire du tourisme de masse.* Paris: Puf.

BOYER, M. (2005). *Histoire générale du tourisme. Du XVI^e au XXI^e siècle.* Paris: L'Harmattan.

CUAZ, M. (2005). *Le Alpi.* Bologna: il Mulino.

DI MAURO, L. (1982). *L'Italia e le guide turistiche dall'Unità ad oggi.* In C. de SETA (A cura di), *Storia d'Italia. Annali 5. Il paesaggio.* Torino: Einaudi.

DUTENS, L. (1786). *Itinéraire des routes les plus fréquentées, ou journal de plusieurs voyages aux villes principales de l'Europe depuis 1768 jusqu'en 1783, (V^e ed.).* Londres: W. Faden & P. Elmsly.

GRIMALDI, G. C. (1821). *Itinerario da Napoli a Lecce e nella provincia di Terra d'Otranto nell'anno 1818.* Napoli: Tipografia di Porcelli.

KANCEFF, E. (1993). *Les voyageurs étrangers et la Val d'Aoste.* (E. Kanceff, A cura di), Moncalieri, CIRVI, 1983.

KAWAMURA, E. (2009, maggio agosto). L'albergo della Vittoria a Napoli al tempo di Martino e Gaetano Zir (1823-1877). *Napoli nobilissima*, X, p. 107-136.

LEONARDI, A. (2007). *Turismo e sviluppo in area alpina. Una lettura storic-economica delle trasformazioni intervenute tra Ottocento e Novecento.* In A. BERRINO (A cura di), *Storia del turismo. Annale 2005* (Vol. 6,

p. 53-83). Milano: Franco Angeli.

LICHTENTHAL, P. (1844). *Manuale bibliografico del viaggiatore in Italia, concernente località, storia, arti, scienze, antiquaria e commercio* (III ed.). Milano: Giovanni Silvestri.

LOFGREN, O. (2001). *Storia delle vacanze*. Milano: Bruno Mondadori.

MARIOTTI, G. (1958). *Storia del turismo*. Roma: Saturnia.

MELIGRANA, L. (2008). *Il viaggio: la più bella ginnastica dello spirito. Esperienze di un turista nel 1820*. In A. BERRINO (A cura di), *Storia del turismo. Annale 2006-2008* (Vol. 7, p. 11-45). Milano: FrancoAngeli.

OLIVA, G. (1993). Luoghi di pena – Luoghi di svago. La villeggiatura ad Alghero. *Il Risorgimento* (2).

PEGGE, S. (1803). *Anecdotes of the English Language chiefly regarding the local dialect of London and its environs: whence it will appear that the natives of the metropolis, and its vicinities, have not corrupted the language of their ancestors*. London: J. Nichols and son.

PEMBLE, J. (1998). *La passione del sud. Viaggi mediterranei nell'Ottocento*. Bologna: il Mulino.

PICCIONI, L. (2001). *Da terra incognita a regione dei parchi. Le oscillazioni storiche del turismo abruzzese*. In A. BERRINO (A cura di), *Per una storia del turismo nel Mezzogiorno d'Italia. XIX-XX secolo. Secondo seminario* (Istituto per la storia del Risorgimento Italiano. Comitato di Napoli ed., p. 57-78). Napoli.

STARKE, M. (1820). *Travels on the Continent: Written for the Use and Particular Information of Travellers*. London: John Murray.

TAROZZI, F. (1993). "Far conoscere la montagna". *Alle origini del Cai tra escursionismo ed esplorazione scientifica*. *Il Risorgimento* (2).

TISSOT, L. (2000). *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*. Lausanne: Editions Payot.

TOWNER, J. (1985). *The Grand Tour. A Key Phase in the History of Tourism*. «Annals of Tourism Research», 12, 297-333.

URRY, J. (2000). *Lo sguardo del turista. Il tempo libero e il viaggio nelle società contemporanee*. Formello: Seam.

VASI, M. (1791). *Itinerario istruttivo di Roma o sia Descrizione generale delle opere più insigni di pittura scultura e architettura e di tutti i monumenti antichi, e moderni di quest'alma città, e parte delle sue adiacenze*. Roma: Luigi Perego Salvioni.

ZANOTTO, F. (1856). *Nuovissima guida di Venezia e delle isole della sua Laguna, nella quale si sono corretti da oltre 200 errori che s'incontrano nelle altre guide*. Venezia: Gio. Brizeghel.

Direttore:
Comitato scientifico:

Emanuele KANCEFF
Pierre BRUNEL (Univ. de Paris-Sorbonne)
Piero CAZZOLA (Univ. di Bologna)
Vittor Ivo COMPARATO (Univ. di Perugia)
Vincenzo DE CAPRIO (Univ. della Tuscia)
Cesare de SETA (Univ. di Napoli)
Ovidiu DRIMBA (Univ. di Bucarest)
PierFrancesco GASPARETTO (Univ. di Torino)
Claudio GORLIER (Univ. di Torino)
Emanuele KANCEFF (Univ. di Torino)
Giorgio PESTELLI (Univ. di Torino)
Gaetano PLATANIA (Univ. della Tuscia)
Annarosa POLI (Univ. di Verona)
Gaetano PRAMPOLINI (Univ. di Firenze)
Renato RISALITI (Univ. di Firenze)
Guglielmo SCARAMELLINI (Univ. di Milano)
Giovanna SCIANATICO (Univ. di Bari)
Gianni Carlo SCIOLLA (Univ. di Torino)
Rita SEVERI (Univ. di Verona)
Ferruccio TAMMARO (Univ. di Torino)

Comitato per la Seconda parte:

Piero CAZZOLA (Coordinatore),
Michelangelo ABRATE, Alessandro AJRES,
Elena ANGELELLI, Ljiljana BANJANIN,
Giulia BASELICA, Maria Elena CUZZOCREA,
Marisa DODERO, Enzo-Giorgio FAZIO,
Laura GRIVON, Krystyna JAWORSKA,
Jitka KRESALKOVA, Pino MENZIO,
Madeline MERLINI, Anastasia PASQUINELLI,
Renato RISALITI, Maurizia ROLFO, Rita SEVERI

*Dattiloscritti in esame per la pubblicazione (accompagnati da abstract in francese e inglese),
libri per recensione, riviste in cambio e tutta la corrispondenza vanno indirizzati al
C.I.R.V.I. - Redazione del «Bollettino» - Str. Revigliasco, 6 - 10024 MONCALIERI (TO) - Italia
fax (0039) 011.644355 - cirvi@cirvi.it*

I testi non accettati non potranno di regola essere restituiti.

I Collaboratori sono pregati di richiedere copia delle norme grafiche cui attenersi

ABBONAMENTO ANNUO	Italia	€ 60 (con invio raccomandato: € 70)
(netto - sans frais)	Esteri	€ 75 (par avion: € 85)
PREZZO DI UN FASCICOLO	Italia	€ 40
	Esteri	€ 50

Fascicoli arretrati in esaurimento: il doppio

Versamento sul c.c.p. n. **32881104**, intestato al C.I.R.V.I.

(a richiesta su fattura, o in contrassegno)

IBAN (coordinate bancarie internazionali): IT 52 Q 07601 01000 0000**32881104**

I Membri del Centro hanno diritto all'abbonamento gratuito e alla riduzione del 50% per tutte le pubblicazioni del C.I.R.V.I.

Il Bollettino del C.I.R.V.I., rivista interdisciplinare di storia della civiltà comparata, di ricerche e d'informazione scientifica, è organo ufficiale del Centro Interuniversitario di Ricerche sul Viaggio in Italia e si propone una funzione di collegamento, di confronto metodologico e di coordinamento degli studi che si conducono, a tutti i livelli e sotto ogni forma, nell'ambito della presenza storica degli stranieri in Italia e dei confronti culturali, artistici, ideali italo-stranieri.

Dati gli scopi molteplici d'informazione, di esplorazione scientifica, di sperimentazione metodologica, di configurazione critica che il Bollettino si propone, la sua formula editoriale, pur nel rispetto di una struttura e di una frequenza regolari, non può essere rigida. È prevista la varia alternanza di fascicoli miscelanei, strumentali e monografici.

Le Bulletin du C.I.R.V.I., revue interdisciplinaire d'histoire comparée de la civilisation, de recherches et d'information scientifique, est l'organe officiel du Centre Interuniversitaire de Recherche sur le Voyage en Italie et s'assigne une fonction de liaison, de confrontation méthodologique et de coordination des études qui sont menées, à quelque niveau et sous quelque forme que ce soit, dans le domaine de la présence historique des étrangers en Italie et des échanges culturels, artistiques, idéologiques italo-étrangers.

En raison de la multiplicité des buts que le Bulletin entend se donner – information, exploration scientifique, expérimentation méthodologique, configuration critique – sa publication, tout en respectant une structure et une cadence régulières, ne saurait être rigide.

The C.I.R.V.I. Bulletin, an inter-disciplinary review of the history of comparative cultures, of research and scientific information is the official organ of the Inter-University Centre of Research on Travels to Italy. Its function is to associate by means of a methodological confrontation and coordination of the studies at all levels and of varying forms concerning the historical presence of foreigners in Italy and the cultural, artistic and ideological exchanges between Italians and foreigners.

On account of the variety of information, of scientific investigation, of methodological experimentation and critical confrontations which are the aims of the Bulletin, which, respecting a regular structure and frequency, avoids any useless rigidity in order to diversify the issues which may be miscellaneous, instrumental or monographic.

In copertina: J. Philipp HACKERT, Forio d'Ischia, Caserta, Palazzo Reale