



Viaggiatori per “diporto” nella Napoli di antico regime

Leisure Travellers in “Old Regime” Naples

Paola Avallone

Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo - ISSM
Consiglio Nazionale delle Ricerche - CNR
e-mail: avallone@issm.cnr.it; web: www.issm.cnr.it

Arrivare nel Regno

Per il periodo preunitario siamo ancora lontani dall'idea di turismo nell'accezione attuale e ancor di più non si può parlare di turismo di massa. Operatori turistici come Thomas Cook (Dawes 2003) arriveranno in Italia solo nella seconda metà dell'800 quando ormai è in declino il *Grand Tour*. Diffusosi a partire dal XVII, il *Grand Tour* era inteso come quel lungo viaggio nell'Europa continentale effettuato dai ricchi giovani dell'aristocrazia britannica e destinato a perfezionare la loro educazione con partenza ed arrivo in una medesima città.

Questo viaggio poteva durare dai pochi mesi fino a 8 anni. Le destinazioni principali erano la Francia, l'Olanda, la Germania, ma aveva come obiettivo privilegiato l'Italia e Roma, e di norma includeva le tappe di Venezia, Firenze, Bologna, Pisa e Napoli. Durante il *Tour*, i giovani imparavano a conoscere la politica, la cultura, l'arte e le antichità dei paesi europei. Passavano il loro tempo facendo giri turistici, studiando e facendo acquisti. L'Italia con la sua eredità della Roma antica, con i suoi monumenti, divenne uno dei posti più popolari da visitare. Oltre alla conoscenza del mondo antico gli Inglesi vennero così a contatto con le opere di Palladio e con il Neoclassicismo.

Napoli, soprattutto quando divenne Capitale con l'arrivo della dinastia borbonica sul trono, era tra le mete finali dei *grandtouristi*. Oltre alle bellezze naturali e al tepore del clima mite durante tutto l'anno, l'élite culturale europea era interessata alla storia e all'arte del sud della penisola. L'Italia meridionale raccoglieva l'eredità della Magna Grecia e le suggestioni dell'Impero Romano, che si potevano ammirare sia a est che a ovest della città. Ma c'erano anche il Vesuvio, la Solfatara, i Campi Flegrei, luoghi legati ad eventi impressionanti e scientificamente ancora non provati, e che sollecitavano la curiosità di naturalisti, studiosi di flora e fauna ma anche di pittori e artisti in generale.

For the pre-unification period, we are still far from the current idea of tourism and, even more, we cannot speak of mass tourism. Tour operators like Thomas Cook arrived in Italy only in the second half of the nineteenth century when the 'Grand Tour' was declining.

The 'Grand Tour', starting from the 17th century, was considered as a long journey across continental Europe made by the wealthy young aristocrats of Britain who intended to complete their education by visiting major cities and sites, with start and finish in the same city. This trip could last from a few months to 8 years.

The main destinations were France, Holland, Germany, but it had as a special stage Italy and Rome, and normally included stops in Venice, Florence, Bologna, Pisa and Naples. During the Tour, young people learned about the politics, culture, art and antiquities of European countries. They spent their time sightseeing, studying and making purchases. Italy, with its legacy of ancient Rome, and with its monuments, became one of the most popular places to visit. In addition to knowledge of the ancient world, the British were in contact with the works of Palladio and Neoclassicism. Naples, particularly when it became the capital of Southern Italy with the ascendance of the Bourbon dynasty to the throne, was among the final stages of the 'Grand Tour'.

Besides the natural beauty and the warmth of the mild climate throughout the year, the European cultural elite was interested in the history and art of the southern peninsula. Southern Italy continued the legacy of the Magna Graecia and the influences of the Roman Empire, which could be seen both east and west of the city. But there were also the Vesuvius, the Solfatara, the Campi Flegrei, places related to impressive events and not understood scientifically, which aroused the curiosity of naturalists, scholars of flora and fauna, but also painters and artists. You could come to Naples by land or sea although both routes of communication had its drawbacks.

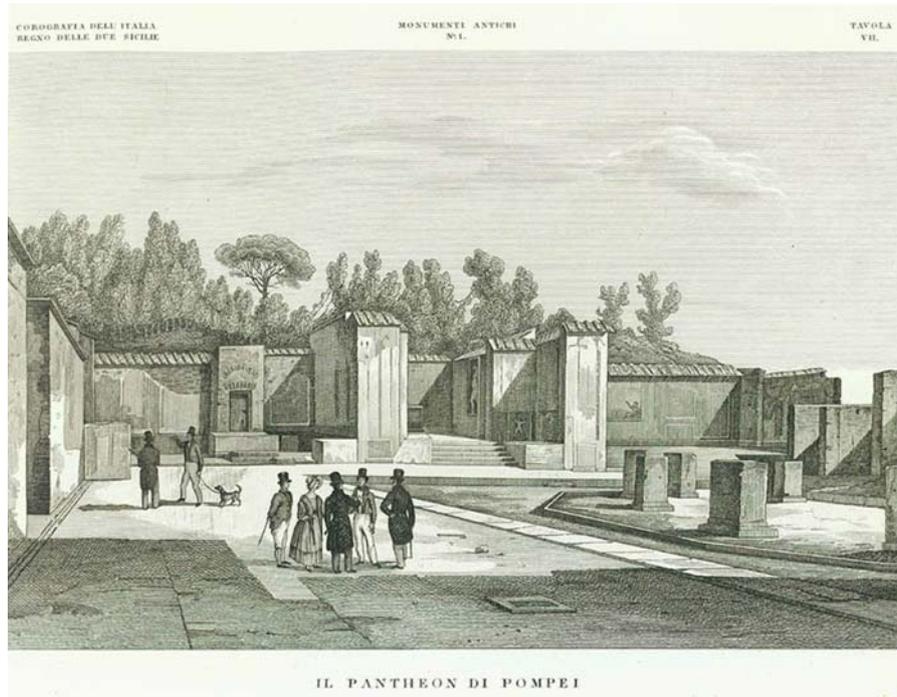
The sea route was crossed by boats inappropriate for passenger transportation, often subject to weather conditions and the danger of attacks by Barbary pirates. Even the land route was not immune from danger from bandits, but along the way the traveller could stay at inns where food and rest was available. Travellers entering or leaving the Kingdom of Naples had an obligation to provide an identification document which from the beginning of the eighteenth century was the passport. It was brought to the Prefecture where records were filled in with all information from the documents and personally from the traveller.

Today, these records can be found at the State Archives in Naples. They have permission to process some data from the first series (1848) covering 11 years. Thanks to these records, it is now possible to understand the type of traveller of the period, why he was in the Kingdom, what his nationality was, where he stayed, how he arrived in the Kingdom and other information that can be found in the article.

Si poteva giungere a Napoli via terra o via mare. Certo entrambe le vie di comunicazione presentavano non pochi inconvenienti: la via di mare era solcata da imbarcazioni appropriate soprattutto al trasporto delle merci, e non sempre offrivano servizi adeguati per passeggeri, oltre all'essere soggette alle condizioni meteorologiche e al pericolo degli attacchi dei barbareschi. La via di terra non era certamente immune dal pericolo dei banditi, ma lungo il percorso il viaggiatore poteva contare sulle "poste" dove rifocillare se stesso, coloro che lo accompagnavano e gli animali, oltre a trovare giacigli per la notte. Per queste ragioni chi aveva scelto la capitale meridionale come ultima tappa di un lungo viaggio prima di fare ritorno in patria e dedicarsi alle attività di famiglia, era solito incamminarsi per la via di terra, anche perché nella maggior parte dei casi si proveniva da altra capitale più famosa, sede del potere religioso: Roma.

La via terrestre nel Mezzogiorno, come altrove in Europa (Wallerstein 1978), sia per il trasporto di uomini che di merci, conobbe un impulso soprattutto nel XVI secolo, rispetto al trasporto marittimo che aveva predominato nei secoli precedenti. Il Vicereame spagnolo dedicò una maggiore attenzione alle strade in un'ottica che si allontanava dalla mera difesa dello stato. Esigenze annonarie, commerciali e militari spinsero in questa direzione mentre la pirateria dilagante affliggeva le importazioni ed esportazioni di generi di prima necessità (Ostuni 1993). Per tali motivi il Viceré Pedro da Toledo, molto sensibile al richiamo dell'integrazione del Vicereame di Napoli in un contesto geografico più ampio, investì energie economiche nella riattivazione di vecchie strade romane e ne fece costruire di nuove all'interno del Regno. Quelle che più interessavano i collegamenti del Vicereame con la Spagna e con le grandi capitali europee, passavano per Roma.

Oltre a quella interna per Capua, Via Latina, per allacciarsi alla Via Appia vi era anche la strada litoranea, la Via Domiziana, che da tempo era stata abbandonata e che venne riattata perché risultava più agevole soprattutto nei mesi invernali (Giannetti 1985, Ostuni 1993). Ma già alla fine del '500 la strada era stata in parte abbandonata, sia dai passeggeri sia dalle merci. Quando, infatti, Moryson Fines, durante il suo viaggio in Italia alla fine del '500, visitò il litorale flegreo, arrivando a Literno non solo scrisse di non aver visto cose degne di nota, quanto poi riferiva che quella zona era



Pompei. Il Pantheon di Pompei, tratto dalla Corografia dell'Italia Regno delle due Sicilie, Monumenti Antichi n°1, tav. VII, a cura di Attilio Zuccagni-Orlandini, 1845.

infestata da banditi. Per tale ragione quella strada non era più praticata. Inoltre sottolineò come a Literno non esistessero abitazioni consone ad un viaggiatore, ed era stato costretto a trascorrere la notte nella deplorabile locanda del posto, nella quale aveva consumato un pasto assai misero, e, non essendoci letti a disposizione, accontentandosi di dormire sulla paglia (Capuano 1994). Dal XVII secolo, il percorso preferito per entrare e uscire dal Regno su strada era senza dubbio quello interno, ossia quello che passava per Aversa e da lì poi fino a Capua, e poi al fiume Garigliano, dove cominciava la Via Appia – "oggi tutta appianata e bene restaurata" (Galanti 1794, Lever 1996) - dove il controllo dei passaporti era obbligatorio (Avallone 2007). La stessa strada costiera, per quel tratto che passava per Pozzuoli, Cuma e Villa Literno¹, e che si ricongiungeva sempre a Capua, pur essendo più agevole e provvista di pubblici maestri di posta, continuava ad essere evitata dai passeggeri perché infestata da paludi e dai banditi.

Capua era una delle più importanti piazzeforti del Regno: vi era una grossa guarnigione ed un castello ben attrezzato per la difesa e nel quale erano detenuti i prigionieri di stato, in particolare Turchi e Algerini ridotti in schiavitù. Lo straniero che vi giungeva, dopo aver già mostrato il passaporto sia in località Torre Pontificia, confine con il Regno di Napoli (vi era una guarnigione di soldati corsi del Papa) sia a Mola di Gaeta, doveva esibire nuovamente il documento. La procedura era severa. La prima sentinella lo ritirava e, dopo



Neapel (Napoli), 1845. Pianta di Napoli con evidenziati gli edifici di maggior pregio della città e due vedute tipiche: a sinistra, il Maschio Angioino con sullo sfondo la collina di San Martino e, a destra, lo scorcio del golfo di Napoli con sullo sfondo il Vesuvio con il "pennacchio" (tratto da Meyer's Handatlas, tav. n° 56).

aver effettuato le opportune verifiche, si sarebbe preoccupata di restituirlo al proprietario presso l'albergo nel quale avrebbe alloggiato: "la cerimonia e[ra] severa, ma nient'affatto così lunga come la descrive[va] Lalande" (Le Français de Lalande 1769, Lever 1996).

Solo le strade per Roma e per la Puglia erano provviste di *poste* sia per i corrieri e procacci che per i viaggiatori (Galanti 1794)². Laddove c'era una *posta* vi era almeno una locanda dove poter consumare pasti frugali e trovare una sistemazione per la notte. A Capua, però, dove si cercava "di imitare le maniere e le mode della capitale", i forestieri più in vista erano ricevuti nelle case dei privati con garbo e cortesia. Altrimenti bisognava affidarsi a quanto pattuito con un procacciatore o lo stesso vetturino (Avallone 2007).

Vitto e alloggio durante il viaggio

Gli accordi con il vetturino che doveva trasportare i passeggeri erano quelli del trasporto (cavallo o carrozza) e del vettovagliamento (per gli animali e per i passeggeri)³. Non sempre però il cibo fornito dal vetturino era di gradimento del passeggero. Per questo, quando era possibile, e laddove

la località dove la "posta" era rinomata per la sua locanda, i passeggeri pranzavano a spese proprie. Questo è quanto si ricava dal diario di viaggio di Moryson Fines in Italia alla fine del XVI secolo. Insieme ad altri viaggiatori si fermarono a Capua, sosta obbligatoria sia per il cambio dei cavalli sia per il controllo dei passaporti. Egli scrive: "Qui non pranzammo a spese del vetturino, come prevedevano gli accordi, ma pagando di persona, ciascuno consumò la carne di sua scelta. Penso infatti che i passeggeri, essendo in un luogo sicuro e ricolmo d'ogni ben di dio, preferissero banchettare a proprio piacere rinunciando al pasto scelto dal vetturino. Invero consumammo un pasto squisito con vino eccellente, pane bianchissimo; tra le altre leccornie, ricordo di aver mangiato olive nere, mai viste prima, di un sapore straordinario. Il pranzo costò a ciascuno di noi 2 giuli e mezzo...". E, nel viaggio di ritorno da Napoli a Roma, per evitare di restare "a

pancia vuota fino a Roma, facendomi stare a stecchetto a Capua, dove c'è ogni ben di Dio", insieme ad altri passeggeri, si mise d'accordo con il vetturino di turno dicendogli che avrebbe pagato tutti i pasti "dal primo all'ultimo, e presi l'impegno – si noti il sarcasmo-, per così dire, volontariamente" (Capuano 1994). Il vitto, in pratica, era stato pagato due volte.

Diverso fu il parere di altri viaggiatori, come scrive il Marchese di Sade nella seconda metà del XVIII secolo. "Grosley ha spassosamente sbeffeggiato gli alberghi di Capua, e ha amabilmente protestato riguardo alle pretese delizie che secondo il suo "procacciatore" avrebbe infallibilmente trovato in questa città" (Grosley 1764, Lever 1996).

Ma lo stesso Marchese de Sade, nonostante ammettesse che gli alloggi erano sgradevoli e il cibo immangiabile, reputava esagerata la negativa descrizione della cena che il Grosley aveva consumato presso l'albergo. Anzi, la casa dove aveva alloggiato il Grosley era la stazione di posta nella quale trascorse la notte anche il Marchese, ed era considerata il migliore albergo della città, "o per meglio dire, il meno cattivo".

Del resto non si poteva pretendere troppo, visto che il prezzo era vantaggioso: 3 carlini a pranzo e 4 a cena, che

più o meno era il prezzo in uso negli alberghi lungo il tragitto Napoli/Roma/Napoli (Lever 1996). Ma evidentemente o nel corso del tempo la qualità dei servizi offerti allo straniero che entrava o usciva dal Regno erano scaduti, oppure erano semplicemente inadeguati per gusti più sopraffini. Già però nella seconda metà del '700 i servizi offerti dal vettore cambiarono. Nella guida scritta da G.M. Galanti nel 1792⁴ si consigliava al viaggiatore di avvalersi in particolare della ditta Maldura Pandolfo "perché essa sola offr[iva] il vantaggio di rendere immune il viaggiatore da ogni sorta di vessazione, e scroccherie solite a sperimentarsi

in questi viaggi per terra, non restando a carico del viaggiatore, dietro aver pagato il suo posto, che la sola spesa della locanda dove pranza e si riposa un poco" (Galanti 1792). Per il trasporto esisteva un prezzario stabilito a seconda se si trattasse di cavallo da sellare o se utilizzato per trainare un calesse. Si poteva portare un servitore e un bagaglio, oppure due bagagli ma senza servitore, così come si praticava anche per la Francia, Fiandra, Spagna e Germania (Sarnelli 1772). Ma oltre alle spese di trasporto, il viaggiatore doveva pagare altri diritti durante il viaggio, come il pedaggio laddove vi era un *passo*.

I pedaggi vennero introdotti dai Normanni, e consistevano nel pagamento di un dazio, allo scopo di sopperire alle spese che la costruzione e la manutenzione di strade e ponti richiedevano. Nel 1570 questi erano 75. Dopo quella data si moltiplicarono, a causa della precarietà delle finanze vicereali fino a raggiungere la cifra di 800 nel 1690. Scrive il Marchese de Sade: "Basta[vano] pochi carlini, e un viaggiatore e[ra] ben contento quando con un po' di denaro p[oteva] mettere fine al disagio e alle seccature causati da questi odiosi esattori" (Lever 1996). Era, infatti, diventata prassi che gli esattori non sempre chiedevano quanto era lecito, ma anche di più, costringendo i viaggiatori a pagare pur di continuare il loro viaggio senza problemi.

I passi verranno aboliti solo nel 1792 (Di Vittorio 1973) e le strade fin qui citate resteranno quelle principali per il viaggiatore che voleva arrivare a Napoli via terra (Ferrari 1847), anche se più volte richiesero interventi di ristrutturazione e ammodernamento, soprattutto in epoca borbonica con Napoli divenuta capitale e al fine di un rilancio del commercio (Giannetti 1985). La via di mare cominciò ad essere praticata e apprezzata soprattutto quando le



Veduta della Riviera di Chiaia. Si noti nella figura la primissima configurazione dell'attuale villa Reale di Chiaia, subito dopo l'opera di colmata e la piccola rotonda sulla destra, completamente in mare (Anonimo, metà del XIX secolo).

imbarcazioni divennero molto più confortevoli sia per gli spazi interni sia perché più veloci grazie all'uso del vapore. Fu napoletano il piroscafo "Ferdinando I", consegnato alla storia come il primo bastimento con propulsore a vapore per la navigazione marittima, varato il 24 giugno 1818 e che salpò per il suo viaggio inaugurale il 27 settembre dello stesso anno.

Fu a Napoli che iniziò così la navigazione a vapore d'altura, allorché questo sistema pionieristico di solcare i mari non era stato neppure messo in pratica in Francia ed in altri Paesi europei ad eccezione dell'Inghilterra ove era stato adottato per la navigazione fluviale.

Così come fu parimenti napoletana la prima Compagnia di navigazione a vapore del Mediterraneo, che assunse il nome di "Amministrazione Privilegiata dei pacchetti a vapore delle Due Sicilie", con un servizio regolare di linea, fornendo anche il primo esempio di convenzione marittima in Italia, poiché assunse dal Governo di S.M. Siciliana la concessione in privativa del trasporto della corrispondenza postale. Nella prima metà dell'800 aprirono dunque numerose società di navigazione, con servizi regolari di linea tra Napoli, Civitavecchia, Livorno, Genova, Marsiglia, Malta, Messina, Catania, Siracusa e Palermo (Radogna 1982).

Il controllo alle frontiere

Come abbiamo più volte ripetuto, il viaggiatore che entrava o usciva dal Regno di Napoli via terra, aveva l'obbligo del riconoscimento in determinate località. Tale riconoscimento, a partire dagli inizi del '700 avveniva attraverso un documento che prendeva il nome di passaporto.



Veduta dell'isola di Capri ripresa dalla parte settentrionale che si affaccia sul golfo di Napoli (tratta da "Voyage Pittoresque ou description des Royaumes de Naples et de Sicilie ...", di Jean-Claude Richard de Saint-Non, fine XVIII secolo).

Sul piano storico l'istituto del passaporto, sia per l'interno che per l'estero, si giustifica con le condizioni politico-sociali degli stati nazionali formatisi nel Medioevo e nell'Evo moderno e basanti la loro forza sul potenziale di armati e sui rapporti di sudditanza verso i sovrani. Ne derivava che tutti i governi si opponevano con ogni energia all'uscita dal territorio dello Stato di uomini atti alle armi, e d'altro canto erano propensi a considerare ogni straniero che varcasse i confini come un potenziale nemico. Si affermò dunque nell'uso, prima ancora che nelle costituzioni e negli editti, la necessità di munirsi di autorizzazioni sovrane per gli espatri; e per lo straniero che intendesse entrare nello Stato, di attestati di protezione regi (fedi). La presentazione del passaporto divenne un prerequisito generale per il traffico extranazionale, europeo e mondiale, sicuramente prima del 1800, e conseguentemente emerse come il controllo e filtro della mobilità individuale.

Nel Regno di Napoli un esempio significativo di controllo in entrata nel Regno passò attraverso la revisione dell'*Ufficio del Mastro di Posta* nel 1559, quando fu sottolineato come venendo al seguito del procaccio e delle poste anche persone da Roma e da altre parti, sarebbe "convenuto al servizio, e stato di SM per molti rispetti, che s'intenda chi sono, e donde vengono". Pertanto si ordinava alle poste più vicine la Capitale di comandare i postiglioni di condurre nella casa del locale mastro di posta questi viaggiatori. Eccezioni erano fatte per le persone illustri e che godevano di una certa pubblica considerazione, per le quali ovviamente

non era necessario il riconoscimento di carattere burocratico. In ogni caso, il mastro di posta avrebbe dovuto comunicare al Vicerè tramite il Collaterale chi fosse entrato nel Regno (Varius 1772). Probabilmente queste persone per dichiarare la loro identità presentavano la "fede" di cui sopra. Una maggiore istituzionalizzazione di un documento per il passaggio della frontiera si ebbe con il bando del 1680, che terminava con l'ordine tassativo "a tutti gli ufficiali del presente Regno tanto regi come dei baroni ciascuno nella sua giurisdizione che non facciano in modo alcuno entrare nei luoghi di questo Regno persone vagabonde straniere di esso sotto titolo di mendicanti, né meno ammettano quelli che volessero esercitare arte in questo Regno, se non porteranno legittimi documenti della loro condizione e patria" (Archivio

di Stato di Napoli, Collaterale, Provvisioni, II serie, busta 31).

Il secolo XVIII si apre con un cambio di dominazione, da quella spagnola a quella austriaca, più attenta alla questione degli stranieri. Le motivazioni di ciò vanno ricercate nell'interesse da parte del governo austriaco di avere un maggior controllo su chi arrivasse nel Regno sia via mare sia via terra, considerato che i traffici di merci, soprattutto quelli marittimi erano aumentati, evitando così che nemici della Corona potessero minare il nuovo equilibrio politico. La prammatica del 24 marzo 1708, si apre con una ben precisa dichiarazione "para la mas segura custodia [...del Regno], que los enemigos de la Real Corona desfractaren", e rappresenta una novità nel panorama istituzionale del controllo dello straniero. Oltre a ribadire la legislazione pregressa, e quindi soprattutto gli obblighi di denuncia degli arrivi nella Capitale da parte delle varie categorie di persone interessate, stabiliva che "ne exteri e Regno decedano, vel in Regnum ingredientur sine litteris publicis, vulgo passaporti".

Con la prammatica del 1708 il passaporto assurse ad istituto necessario per entrare o uscire dal Regno: "proibendosi espressamente, che non si debbano ammettere persone forestiere di qualunque modo si sia, così per terra, come per mare, senza che abbiano passaporti di Ministri Austriaci". Passaporto non solo per le persone, ma anche per le singole imbarcazioni che fossero entrate ed uscite dal porto di Napoli. Gli organi incaricati dell'emissione erano il Viceré e i

ministri deputati, mentre il controllo spettava agli ufficiali regi e baronali ai passi di frontiera e ai giudici di Vicaria per coloro che si fermavano a Napoli sia che giungessero via terra, sia che giungessero via mare secondo il dettato delle precedenti prammatiche. Il controllo dei viaggiatori via mare era molto più approfondito. Deputato all'accertamento dei documenti di espatrio era il capitano della nave, operazione che doveva fare al momento dell'imbarco e assolutamente necessaria al fine di ottenere a sua volta il rilascio del passaporto della nave. Passaporto che al momento dell'arrivo o di partenza nei porti del Regno era controllato dal Guardiano del Porto. Quest'ultimo, inoltre, aveva il dovere di conoscere le motivazioni dell'arrivo o della partenza di queste persone. Le relazioni fatte da suddetti ufficiali dovevano poi essere notificate al Viceré (Giustiniani 1803-1808).

Viaggiatori nel Regno preunitario

La normativa non cambiò sostanzialmente con i Borbone e, dopo, con la dominazione francese (*Bullettino delle leggi* 1808). Le leggi e i decreti emanati in quel periodo non fecero altro che ricalcare quanto era già stato trascritto nelle prammatiche dei secoli precedenti con le quali i governi vicereale prima, reale dopo, avevano cercato di controllare la piaga del vagabondaggio per evitare che la sicurezza del Regno fosse minata oltre che dall'esterno, anche dall'interno (Avallone 2006). Il passaporto e le carte di sicurezza rimasero in vigore anche con la Restaurazione: il passaporto serviva per entrare ed uscire dal Regno; la carta di sicurezza, invece, serviva per circolare liberamente nel Regno, da una provincia all'altra.

Ogni straniero che giungeva a Napoli per la via di terra era obbligato a depositare il suo passaporto alla "barriera" prima di entrare in città, indicando il domicilio presso il quale si sarebbe fermato.

In cambio avrebbe ricevuto un biglietto che avrebbe poi dovuto presentare in Prefettura per farsi rilasciare la "carta di sicurezza" valida otto giorni con la quale era autorizzato a girare liberamente nella provincia. Qualora poi avesse voluto fermarsi oltre gli otto giorni e avesse voluto girare al di fuori della provincia, allora avrebbe dovuto far richiesta della "carta di permanenza". Queste due carte vennero abolite nel 1836 ed unificate nella "carta di passaggio" con validità di tre mesi, senza limite di provincia. La carta di passaggio era obbligatoria anche per i cittadini del Regno che volevano muoversi da una provincia all'altra.

Anche quelli che venivano via mare avevano l'obbligo di consegnare il passaporto alla polizia portuale. In genere un ufficiale di polizia

saliva a bordo, in quanto nel caso del trasporto via mare regole in materia di sanità marittima dovevano essere osservate al fine di evitare contagi che in passato avevano mietuto migliaia di vittime. L'ufficiale, oltre a controllare lo stato di salute della nave, ritirava i passaporti e dava in cambio il biglietto da presentare poi in Prefettura (Salvemini 2009).

I funzionari di polizia che avevano ricevuto i passaporti, li portavano in Prefettura, dove erano compilati i registri nei quali trascrivevano oltre al nome, cognome e nazionalità, anche la condizione sociale, i motivi della venuta, dove avevano ricevuto il visto di ingresso nel Regno, se erano giunti soli o con accompagnatori, se avevano dato o meno garanzia o se erano esonerati a darla. Oggi questi registri sono rinvenibili presso l'Archivio di Stato di Napoli e hanno permesso a chi scrive di elaborare alcuni dati tratti dal primo di una serie che copre 11 anni, quello del 1848 (Avallone 2009)⁵.

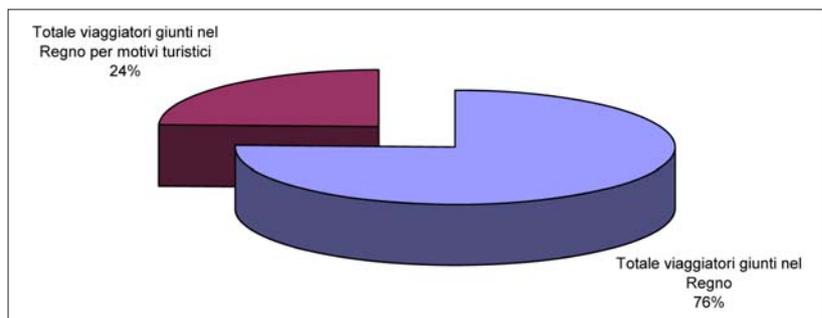
"Turisti" giunti nel Regno nel 1848

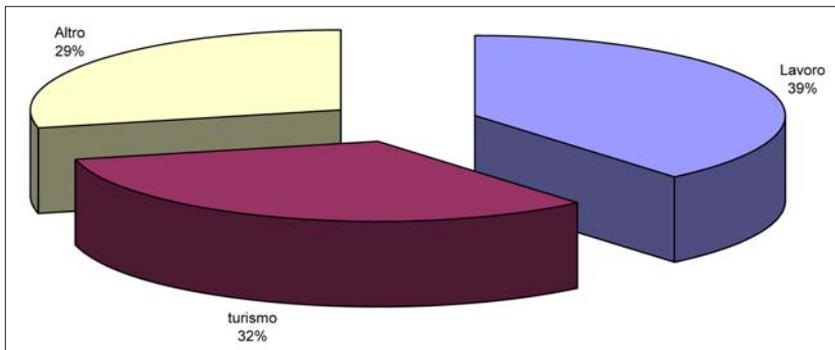
Nel 1848, nonostante fosse un anno ricco di eventi politici e rivoluzionari, arrivarono nel Regno 4.209 stranieri. Di questi il 24% giunse per motivi "turistici", cifra non indifferente se pensiamo che del restante 76% (Grafico 1) per la maggior parte (39%) venne per motivi di lavoro e per una percentuale piuttosto bassa (14%) per altri motivi (Grafico 2)⁶ (Avallone 2009).

Coloro che vennero per turismo usavano la dizione "per diporto" mentre solo pochi usarono la dizione *grandtouristica* "per curiosare". Qualcuno giunse "per diporto e di passaggio", volendo sottolineare come Napoli fosse una delle tante mete toccate per il proprio giro turistico nella penisola. Una persona sola dichiarò che l'arrivo a Napoli era stato determinato non solo per "diporto" ma soprattutto per motivi di salute.

Non solo il paesaggio naturale così eterogeneo, i tesori artistici, la goliardia e la vivacità del popolo napoletano, il buon cibo, ma anche il clima mite dei mesi soprattutto

Totale dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 e quelli che vennero per motivi turistici (Grafico 1).





Motivi dell'arrivo a Napoli dei viaggiatori nel 1848 (Grafico 2).

invernali, l'aria di mare che vi si poteva respirare e la possibilità di curarsi varie malattie con le acque termali presenti in tutto il circondario cittadino, certamente facevano del Regno un polo di attrazione per una numerosa schiera di stranieri. Napoli era solo il punto di partenza per un lungo tour nei dintorni, sia della parte occidentale del golfo, sia di quella orientale, in particolare Portici, sede della Reggia, Pompei e, solo in minima parte, Ercolano. Ricordiamo, infatti, che nel Regno preunitario era visitabile solo l'antica città di Pompei, le cui resta erano state scoperte. Per Ercolano l'impresa era più difficile in quanto sull'antica Ercolano seppellita dalle ceneri dell'eruzione del 79 d.C. erano state costruite le due città di Portici e Resina. Pertanto gli scavi erano stati fatti sotto terra in linea orizzontale, in forma di grotte. E la maggior parte dei reperti recuperati erano stati trasportati presso la reggia di Portici e presso il museo costituitosi nell'Accademia degli Studi di Napoli. Pertanto l'unica cosa visibile dell'antica città al viaggiatore restava il Teatro.

Gli spostamenti da Napoli verso questi siti archeologici avvenivano attraverso vetture prese a nolo, con diligenze, avvalendosi della strada ferrata da Napoli a Pompei o da Napoli a Portici (*Manuale del forestiero in Napoli* 1845).

L'86% dei turisti giunti a Napoli per turismo nel 1848 era di sesso maschile e solo il 14% di sesso femminile (Grafico 3). Il 78% delle donne giunte da sola o accompagnata da qualche cameriera (2%). Solo il 18% venne con il proprio marito o altro familiare. Percentuali assai contenute abbiamo per donne a seguito di padrona (Grafico 4). Questi dati confermano la diffusione nel XIX secolo del *Grand Tour* anche fra le donne (Dawes 2003).

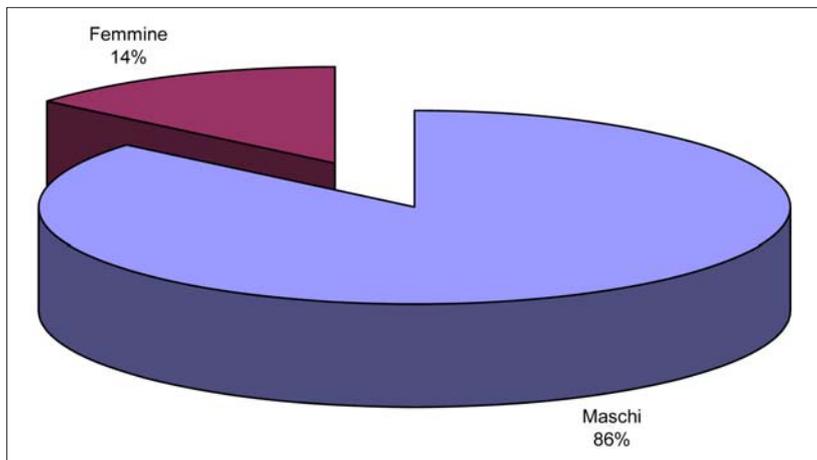
La via di trasporto preferita fu quella di terra (60%) rispetto a quella di mare (40%) (Grafico 5). Questo a differenza di quanto avveniva un secolo prima, quando le vie terrestri erano poco praticate e si preferiva viaggiare per mare, che risultava più agevole e meno costoso. Ma, come abbiamo già detto, la via terrestre ritornò ad essere utilizzata da quando il Regno di Napoli divenne autonomo, ed il suo Re Carlo di Borbone prima, e suo figlio dopo, vollero mettere Napoli al pari delle grandi capitali europee, rendendola facilmente raggiun-

gibile anche attraverso le strade che passavano per Roma, con un riassetto delle antiche strade consolari romane.

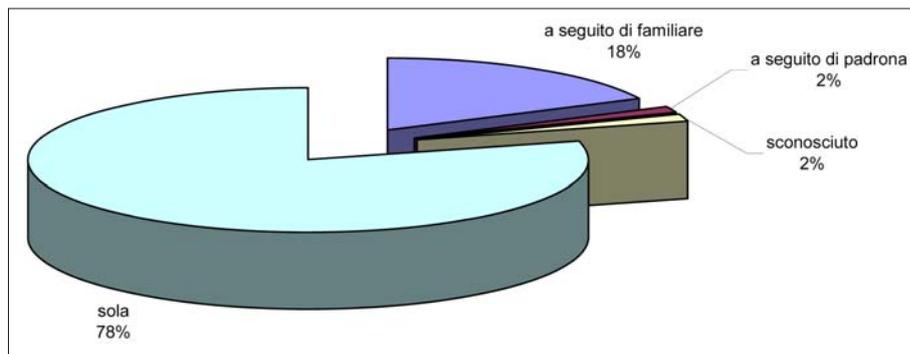
Quando, invece, si arrivava via mare, soprattutto da certe località come Malta, si era sottoposti a contumacia, e solo dopo poco si riceveva la libera pratica per poter scendere a terra (Salvemini 2009).

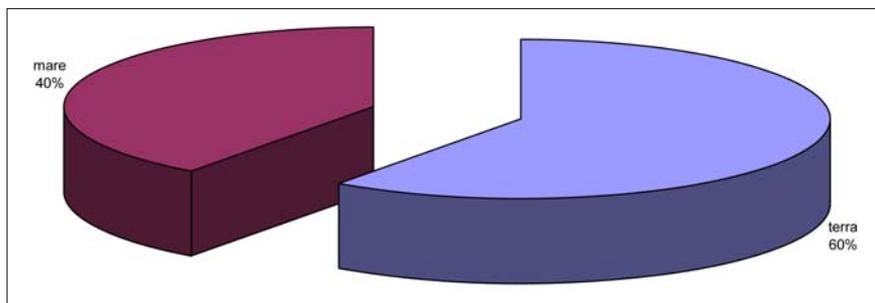
Il maggior movimento di persone si rileva nei primi cinque mesi dell'anno, quelli invernali e primaverili (Grafico 6); questi erano graditi anche a coloro che giungevano nel Regno

Genere dei viaggiatori giunti a Napoli per turismo nel 1848 (Grafico 3).



Donne giunte accompagnate o sole a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 4).





Vie di trasporto usate dai viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 5).

per motivi di lavoro, a differenza dei mesi estivi in cui le attività rallentavano (Avallone 2009).

Per coloro che giungevano per motivi turistici, si deve tener presente che se oggi siamo abituati al turismo di massa che viene nel sud dell'Italia nei mesi estivi per motivi legati soprattutto al mare, nell'800 - come si è già detto - era ancora il *Grand Tour* ad alimentare i flussi turistici. Chi apparteneva a classi privilegiate e poteva permettersi di viaggiare e godere delle bellezze artistiche e naturali del Regno preferiva affrontare questi viaggi, a volte anche molto lunghi se si veniva dal nord Europa, in mesi in cui non faceva caldo e in mesi in cui nella propria patria il clima era ancor più rigido rispetto a quello mite dei mesi invernali del sud della penisola.

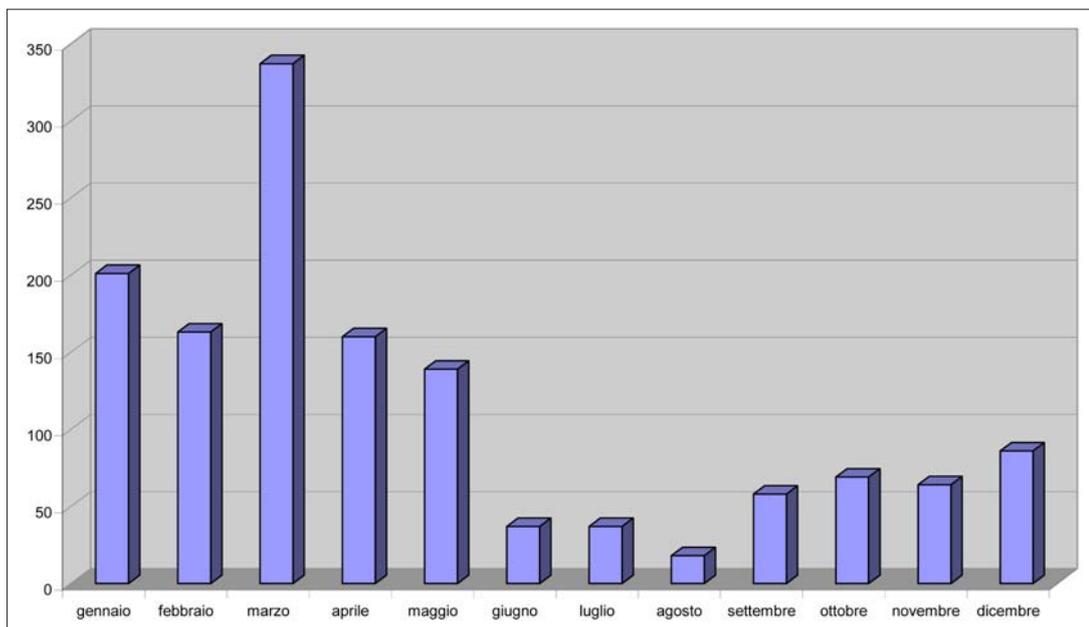
Inoltre i turisti erano soliti fermarsi nella capitale dello Stato Pontificio soprattutto durante le festività natalizie per assistere alle funzioni religiose svolte direttamente dal Papa, per poi continuare il proprio cammino verso sud nel periodo pasquale quando l'approssimarsi della primavera favoriva la viabilità, con la ripresa dei traffici via terra e via mare.

continua ad avere il primato dei viaggiatori in Europa (Dawes 2003). Il 15% proveniva dal continente americano, di cui la maggior parte non dichiarò l'esatta provenienza, mentre per una minima parte si ricava che proveniva dagli Stati Uniti, dagli stati dell'America centrale e dell'America meridionale (Avallone 2009)⁷. Il 14% proveniva dagli altri stati della penisola italiana. Seguivano poi francesi (un po' più dell'8%), russi (8%) e tedeschi (7%). Numeri più piccoli da altri paesi dell'Europa (Grafico 7).

La maggior parte delle donne giunte sole a Napoli per motivi turistici riconferma essere quella inglese, seguono poi le russe, le italiane e le francesi (Grafico 8).

Nel XIX secolo i viaggiatori non provenivano più solo dalle tradizionali categorie associate con l'archetipo del Gran Tour, come giovani aristocratici o alto borghesi o scrittori, artisti, filosofi, ma cominciarono ad accedere al mercato turistico anche membri della classe media, ricchi industriali, mercanti, banchieri, individui le cui fortune non provenivano dalle rendite ma dal commercio e dall'industria (Dawes 2009). Pertanto non meraviglia che la percentuale più alta di coloro

Mesi di arrivo dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 6).



che vennero nel Regno dichiarò di essere "possidente" (27%), che sommata alla categoria "gentiluomini/gentildonne" (18%) e alla categoria delle persone che dichiararono di essere coinvolte in attività commerciali e finanziarie (4%), rappresenta quasi la metà dei viaggiatori per turismo (Grafico 9). Non mancavano proprietari (13%), militari (8%), religiosi, togati, medici, artisti soprattutto

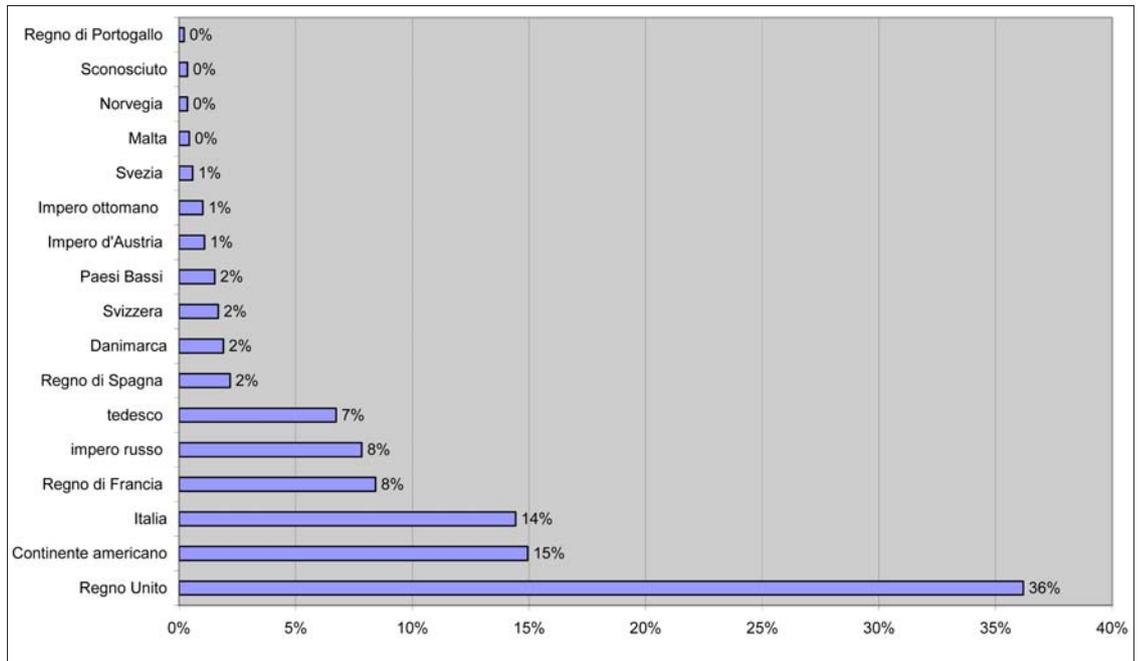
pittori, e via dicendo. Quelli che si dichiararono semplicemente nobili erano il 2% (Grafico 9).

Una volta giunti a Napoli, i viaggiatori dovevano dichiarare anche dove avrebbero alloggiato. Poteva essere un albergo; una casa arredata o una semplice stanza in famiglia - affittacamere o più comunemente il nostro odierno *bed and*

breakfast -; una casa privata quando si era ospitati oppure si trattava di domestici al servizio di padroni; abitazioni non classificabili ma delle quali viene comunque comunicato l'indirizzo; il posto di lavoro; casa propria (quando si dichiara "è qui stabilito").

In quell'anno a Napoli - in base alla *Guida del Forestiere* pubblicata nel 1845 in occasione del Congresso degli Scienziati svoltosi a Napoli in quell'anno, ristampata poi nel 1849 - esistevano 77 alberghi divisi in tre classi e ben 147 case arredate, anch'esse divise in tre classi. Ma non si esclude l'esistenza di locande, dove, oltre a poter consumare un frugale pasto, si poteva anche trovare un giaciglio per la notte⁸.

Più del 50% delle persone giunte a Napoli nel 1848 per motivi turistici dichiarò di risiedere presso un albergo, portando con sé anche familiari e domestici (Grafico 10). Percentuali più basse presso case arredate o stanze prese in affitto, presso amici, presso monasteri e

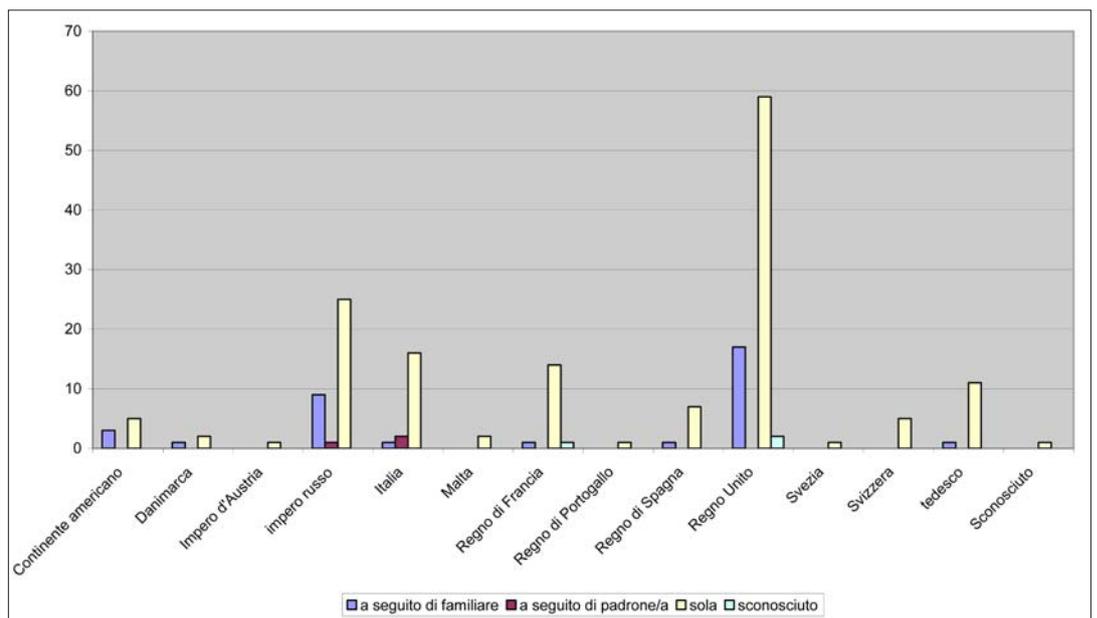


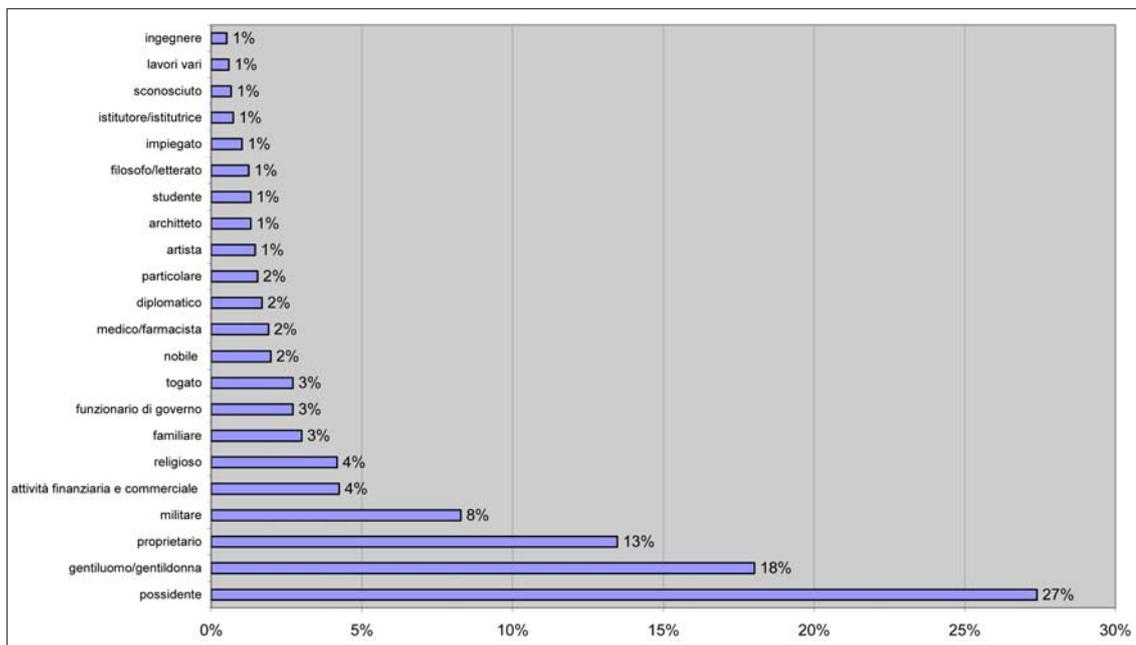
Nazionalità dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 7).

conventi, fuori Napoli, così come a bordo di imbarcazioni e in caserme se si trattava di marinai o militari, presso locande, collegi se studenti. Alcuni comunicarono solo l'indirizzo e un numero non irrilevante (64 persone) dichiarò un indirizzo molto preciso, Riviera 257.

Per coloro che avevano comunicato solo l'indirizzo, questo non è stato possibile attribuirlo, tramite la guida del 1845, ad alcun albergo o casa arredata; si potrebbero, dunque, fare solo alcune ipotesi al riguardo. Innanzitutto non si può escludere l'errore umano, sia da parte di chi comunicava

Nazionalità delle donne giunte a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 8).





Condizione sociale dei viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 9).

completa nelle sue indicazioni. Dal *Libro degli indirizzi commerciale, scientifico, artistico per l'anno 1856*, seppure non siano indicati tutti gli alberghi e le case arredate descritte nella guida del 1845⁹, si ricava però che a quel domicilio esisteva un albergo, l'Hotel de l'Univers del Signor Nobile. Nel *Libro del-*

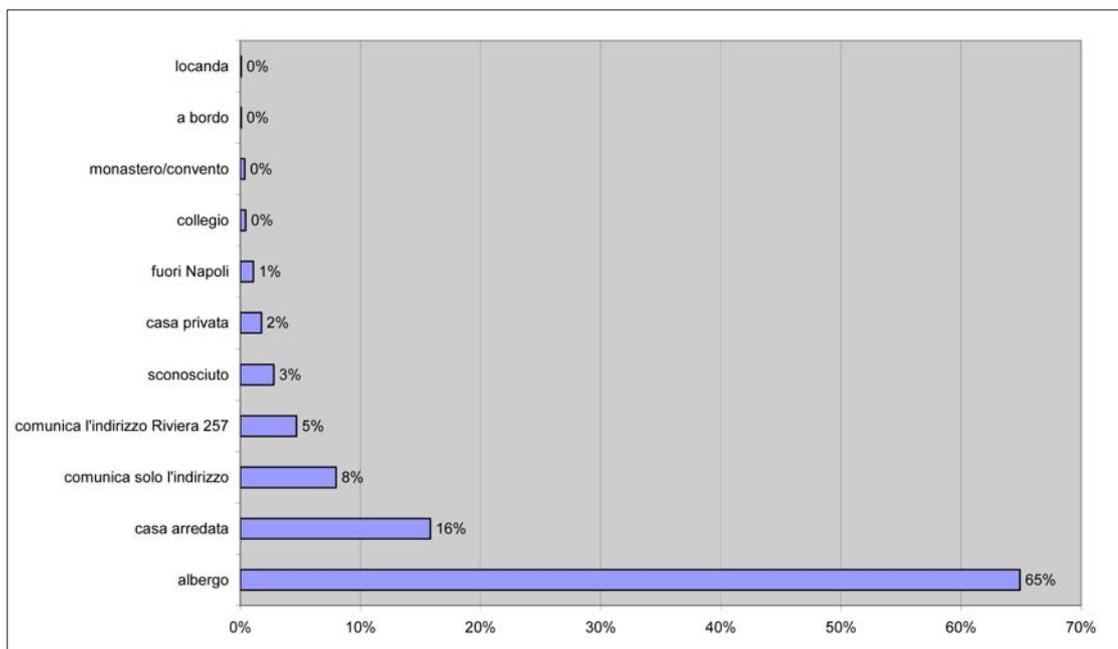
l'indirizzo, sia da parte dell'ufficiale che trascriveva. Ad esempio l'indirizzo Riviera 165 potrebbe essere Riviera 155, civico, quest'ultimo, dove vi era, secondo la guida, una casa arredata.

Riguardo le 64 persone che dichiararono lo stesso indirizzo, dalla guida di cui sopra si potrebbe ipotizzare che, dal momento che l'indirizzo corrispondeva alla sede legale dell'attività di noleggio vetture per il trasporto dei viaggiatori anche per/dall'estero del Sig. Giuseppe Francesconi, i viaggiatori dichiaravano come domicilio quello del loro vettore, agente turistico *ante-litteram* (Thomas Cook non era ancora giunto a Napoli). Il Francesconi gestiva difatti l'albergo di prima classe Di Bellevue che si trovava a due civici più avanti, il 259 (*Manuale del forestiero in Napoli* 1845). Non si può però escludere che la guida del 1845 non sia

l'anno 1862, il Cenatiempo ci riferisce che a quel numero c'erano anche due appartamenti mobiliati, uno del Sig. Roullè e l'altro del Sig. Concia.

Analogo discorso si può fare ad esempio per chi riferiva come domicilio Rua Catalana 33, che in questa stessa guida corrisponde a "Stanze mobiliate", e per chi riferiva Carminiello a Chiaia 59, la *Guide-Almanach de l'étranger pour Naples e ses environs* del 1865 corrispondeva a "Apartments meublés".

Alloggio preso dai viaggiatori giunti a Napoli nel 1848 per motivi turistici (Grafico 10).



Alcuni nomi celebri

Dai dati del registro di polizia dal quale abbiamo tratto i dati su elaborati, oltre ai meri dati quantitativi e qualitativi delle persone giunte nel Regno delle due Sicilie nel 1848, si possono estrapolare anche dati di carattere personale. In pratica è possibile sapere chi era giunto nel Regno e se abbia lasciato un segno nella storia.

Si ricorda l'architetto inglese Sir Charles Barry, famoso soprattutto per il suo ruolo nella ricostruzione, a metà del XIX secolo, del Palazzo di Westminster a Londra, che venne a Napoli da Roma il 17 marzo. Tra gli architetti ricordiamo ancora Enrico Hahnemann, forse parente del più famoso Christian Friedrich Samuel Hahnemann, medico tedesco, fondatore della medicina alternativa chiamata omeopatia, che giunse nel Regno nel mese di gennaio proveniente da Roma.

Nel mese di febbraio venne a Napoli Aleksandr Ivanovič Herzen, dichiarandosi semplicemente "possidente". In realtà egli fu scrittore e filosofo russo, tra i più grandi intellettuali russi dell'Ottocento, da alcuni paragonato a Tocqueville e Marx. Fece della libertà la propria bandiera, si oppose all'autoritarismo zarista, nel 1834 fu arrestato e mandato in esilio, nonostante la sua nobile origine si batté per i diritti del popolo dei contadini russi ma non solo. È tra i primi pensatori del populismo anche se il populismo maturo lo marginalizzò. Nel 1848 decise di andare in esilio volontario in Europa. Assistette alla rivoluzione di febbraio a Parigi, viaggiò moltissimo in Italia che nominò sua seconda patria. Visse a Genova, Roma e Nizza.

In Svizzera, a Ginevra, conobbe diversi esuli italiani tra cui Giuseppe Mazzini, Carlo Pisacane, Felice Orsini e Aurelio Saffi; scrisse anche degli articoli sull'*Italia del popolo*, il giornale fondato da Mazzini nel 1848. Dopo il fallimento delle rivoluzioni popolari e causa la profonda sfiducia nella borghesia emigrò a Londra ormai unica capitale liberale rimasta. Da lì diresse il giornale Kolokol "La campana" organo di opposizione all'autoritarismo zarista.

Tra i nomi celebri ritroviamo lo scrittore Charles John Huffam Dickens, che a Napoli – "the fairest country in the world" (Dickens 1868) – già vi era stato nel 1845. Ritornò nell'aprile del 1848 e soggiornò presso l'Albergo degli Imperatori. Anch'egli si dichiarò "gentiluomo". Noto tanto per le sue prove umoristiche (*Il Circolo Pickwick*) quanto per i suoi romanzi sociali (*Oliver Twist*, *David Copperfield*, *Tempi difficili*), è considerato uno dei più importanti romanzieri di tutti i tempi.

Tra gli appartenenti all'alta borghesia d'oltreoceano troviamo in quell'anno a Napoli il Dr. Howard Townsend, rinomato professore di fisiologia e "materia medica" presso l'Albany Medical College e membro dello staff dell'Albany Hospital, Albany (New York). Dal momento che il padre era un grosso industriale (estrazione e lavorazione del ferro), gli fu

permesso, dopo essersi laureato, di trasferirsi a Parigi, per continuare i suoi studi e dove imparò fluentemente il francese. Solo dopo aver visitato l'Italia decise di far ritorno in patria nel 1849 per esercitare la sua professione. Tra le sue mete ci fu anche Napoli, dove vi giunse nel mese di marzo dichiarando di essere possidente e alloggiando presso l'Albergo di Russia.

Note

- ¹ Il tragitto era: Napoli Pozzuoli, Cuma, Lago Patria, Aversa, Capua. Ma la vera litoranea Napoli-Roma passava per Pozzuoli, Cuma, Lago Patria, l'antica Sinuessa (tra Mondragone e Baia Domizia), Gaeta, Terracina. Chi da Napoli si dirigeva a Roma e voleva passare per il litoraneo flegreo, poteva farlo fino a Lago Patria, e di lì immettersi sull'antica via consolare che portava nell'agro aversano, e poi a Capua. Oppure chi da Roma seguiva la litoranea e poi voleva andare a Capua, all'altezza dell'antica Sinuessa poteva seguire a sinistra direzione Capua, oppure continuare sulla litoranea (la Domiziana) fino a Lago Patria.
- ² La strada di Calabria possedeva, almeno fino alla seconda metà del '700 poste solo per i corrieri.
- ³ Moryson Fines, durante il suo viaggio in Italia alla fine del '500, dice di aver pagato 52 paoli al vetturino "per il cavallo e per il cibo all'animale e per mio vitto personale da Napoli a Roma".
- ⁴ Questa guida rappresentava il 4° volume della Descrizione geografica e politica delle Sicilie del 1792. Venne poi ripubblicata nel 1829 a cura del fratello Luigi, corredata di varie aggiunte e soprattutto aggiornata ai vari cambiamenti che erano accaduti dopo il 1792.
- ⁵ Tutti i grafici allegati sono frutto dell'elaborazione di parte di questo database. Il database completo è consultabile presso l'Autrice e a breve sarà sul sito www.issm.cnr.it.
- ⁶ Il motivo lavorativo più ricorrente era quello di essere al servizio di persone che, a loro volta, venivano nel Regno per altri motivi o di persone che risiedevano nel Regno. Seguivano poi coloro che invece svolgevano affari di commercio, coloro che venivano nel Regno per non meglio specificati lavori, altri ancora per svolgere la loro professione, altri ancora per affari più in generale, e così via. Interessante notare la presenza di artisti teatrali.
- ⁷ America in generale 161, Stati Uniti 5, Cuba 5, Messico 7, Bolivia 1, Guatemala 1, Argentina 2, Colombia 4, Perù 5, Cile 6, Brasile 7.
- ⁸ Tra gli alberghi di lusso si ricorda l'Albergo della Vittoria di Martino Zir nell'attuale Piazza Vittoria proprio di fronte all'entrata della Villa comunale, allora Villa Reale; l'Albergo delle Crocelle di Melga Gottardo e figli sito in Via Chiatamone n. 30; il Grand'Albergo della Villa di Roma a S. Lucia; l'Albergo della Gran Bretagna di Orazio Bonaccorsi sulla Riviera di Chiaia; ecc. ecc. Per coloro, invece che "ama[vano] unire l'economia all'essere ben serviti, ed anche ad alquanto di eleganza" si consigliava l'Albergo di Nuova York sulla strada del Piliero; l'Albergo del Globo a Via Medina; l'Albergo di Francia al largo del Castello, ecc. ecc.
- ⁹ Ad esempio cita solo 24 alberghi, 6 appartamenti mobiliati e 10 case mobiliate, contro i 77 alberghi e le 147 case arredate della guida del 1845.

Riferimenti bibliografici

- Archivio di Stato di Napoli, Collaterale, Provvisori, II serie, busta 31.
- Avallone P. (2006), "Il controllo dei "forestieri" a Napoli tra XVI e XVIII secolo. Prime note", in *Mediterranea*, anno III, n. 6, 169-175.
- Avallone P. (2007) "Viaggiare per terra. Forestieri nel Regno di Napoli tra XVII-XVIII secolo", in D. Strangio e P. Battilani (a cura di), *Il turismo e le città tra XVIII e XXI secolo. Italia e Spagna a confronto*, Franco Angeli, Milano, 694.
- Avallone P. (2009) "Flussi migratori nel Regno di Napoli nella prima metà dell'800. Il database del 1848", in M.R. Carli, G. Di Cristofaro Longo, I. Fusco (a cura di), *Identità mediterranea ed Europa. Mobilità, migrazioni, relazioni interculturali*, ISSM-CNR, Napoli, 145-176.
- Bullettino delle leggi* (1808), decreto n. 144, Napoli, 385-386.
- Capuano G. (1994) *Viaggiatori britannici a Napoli tra '500 e '600*, Pietro Laveglia Editore, Salerno, 76-77.
- Cenatiempo G. (1862) *Libro degli indirizzi commerciale, scientifico, artistico per l'anno 1862*, dai tipi di Filippo Serafini, Napoli, 103-104.
- Dawes B. (2003) *La Rivoluzione turistica. Thomas Cook e il turismo inglese in Italia nel XIX secolo*, ESI, Napoli.
- Di Vittorio A. (1973) *Gli Austriaci e il Regno di Napoli, 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*, Giannini Ed., Napoli, vol. II, 377-378.
- Dickens C. (1868) *Pictures from Italy. American notes*, Hurd and Houghton, New York, vol. I, 223.
- Ferrari G. B. (1847) *Nuova Guida di Napoli, dei contorni di Procida, Ischia e Capri*, Tipografia Porcelli, Napoli, 22-25.
- Galanti G.M. (1792) *Nuova guida per Napoli e suoi contorni*, 4° volume della *Descrizione geografica e politica delle Sicilie*, ripubblicata nel 1829 a cura del fratello Luigi, corredata di varie aggiunte e aggiornata ai vari cambiamenti che erano accaduti dopo il 1792. Qui ci siamo avvalsi della ristampa del 1845, 325.
- Galanti G.M. (1794) *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, presso i Soci del Gabinetto Letterario, Napoli. Per il riferimento ci siamo avvalsi della copia a cura di F. Assante e D. Demarco, ESI, Napoli, 1969, vol. II, 66.
- Giannetti A. (1985) "La strada dalla città al territorio: la riorganizzazione spaziale del Regno di Napoli nel Cinquecento", in *Storia d'Italia*, Annali 8, a cura di C. De Seta, Einaudi Ed., Torino, 264-271.
- Giustiniani L. (1803-1808) *Nuova collezione delle Prammatiche del Regno di Napoli*, nella Stamperia Simoniana, Napoli, tomo X, 39-41.
- Grosley P. J. (1764) *Nouveaux mémoires ou observations sur l'Italie et sur les Italiens, par deux gentilshommes suédois. Traduit du suédois*, 3 voll., Londra.
- Le Français de Lalande J. J. (1769) *Voyage d'un François en Italie fait dans l'années 1765-1766...*, 8 voll., Venezia-Parigi.
- Lever M. (1996) "Introduzione a D.A.F. Marchese di Sade", *Viaggio in Italia*, Bollati Boringhieri, Torino, 372.
- Manuale del forestiero in Napoli* (1845), presso Borel e Bompard, Napoli, 51, 91-96; 119-125; 145-146.
- Ostuni N. (1993) "Strade liquide e terrestri nel Mezzogiorno in età moderna e contemporanea", in G. Simoncini (a cura di), *Sopra i porti di mare. Il Regno di Napoli*, Olschki editore, Firenze, vol. II, 42-45.
- Pellerano B. (1865) *Guide-Almanach de l'étranger pour Naples e ses environs*, B. Pellerano éditeur, Napoli, 316.
- Radogna L. (1982) *Storia della marina mercantile delle due Sicilie (1734-1860)*, Mursia ed., Milano.
- Salvemini R. (2009) "A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo: la sanità marittima nel Mezzogiorno italiano tra '700 e '800", in R. Salvemini (a cura di), *Istituzioni e trasporti marittimi nel Mediterraneo tra Età antica e Crescita Moderna*, ISSM-CNR, Napoli, 259-296.
- Sarnelli P. (1772) *Nuova guida de' forestieri*, Saverio Rossi Libraio, Napoli, 308.
- Varius D. (1772) *Pragmaticae edita decreta interdica regiaeque sanctiones Regni Neapolitani*, Antonio Cervoni stampatore, Napoli, vol. IV, 141-143.
- Wallerstein I. (1978) *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, Il Mulino, Bologna, vol. I, 347.

Referenze immagini

A pag. 73 "la Marinella" di Attilio Pratella. I grafici da pagg. 78 a pag. 83 sono elaborazioni dell'autore.