

I VIAGGIATORI DEL PRIMO OTTOCENTO IN CALABRIA ALLE PRESE CON ITINERARI E GUIDE

Rocco Liberti

Il periodo 1827-1838 si è qualificato alquanto fecondo in fatto di arrivo di viaggiatori italiani e stranieri in Calabria a scopo di scoprirne la cultura e i costumi, che potevano ancora conservare vistose tracce dell'antico mondo greco. Se ne sono presentati davvero in tanti. D'altronde, all'epoca iniziava timidamente l'uscita di alcune guide anche se non sempre precise sulle regioni italiane e logicamente pure su quelle facenti parte del regno delle Due Sicilie. Naturalmente, la Calabria come sempre sosteneva il ruolo della cenerentola e a volte gli errori davvero non mancavano.

In un *"Itinerario delle Due Sicilie"* del cav. Gabriele Quattromani stampato a Napoli nel 1827, tanto per fare un esempio, Palmi fa parte del viaggio da Monteleone a Reggio e per l'origine del nome l'autore stravolge addirittura ogni più sensato giudizio: *«Lasciando a dritta e in distanza d'un mezzo m. la città di Palmi a. 4799. a piè d'un elevato monte quasi a picco; così detta da una fontana che ha forma di palma esistente nella piazza.../ Dalla Croce del Trodio sino al principio de' piani della Corona la strada sale dolcemente»*. Come è più verosimile pensare, la fontana sarà stata formata in siffatta maniera in ricordo dell'antico toponimo "de Palmis" e non viceversa!

Un interessante *"Itinerario"*, la cui prima edizione è datata al 1827, informava i francesi su quanto occorreva sapere partitamente in merito



ai viaggi che si potevano compiere nei vari stati che allora si distribuivano nel territorio italiano, quindi anche nel reame di Napoli¹. In primis si preventivava il problema ch'era a monte di ogni iniziativa. Intendiamo dire dello scambio delle monete perché al tempo ce n'erano di tutte le taglie e variavano alquanto da stato a stato. A tal proposito l'Itinerario si rifà all'ultima tariffa in voga, che rimontava all'anno 1800. Queste le cifre principali: 1 carlino per ogni cavallo, 3 di mancia (*Benandata*) al postiglione, 1 e mezzo per la bestia da tiro, 5 anche se il pertichino, cioè la bestia da tiro di rinforzo, veniva le-

vato dalla strada, mezzo carlino per mancia allo stalliere impegnato a bagnare le ruote. Ancora: l'affitto di una carrozza a due ruote costava 5 carlini, il doppio per una a 4 e un corriere che portava seco lui un passeggero ne doveva pagare 5 e mezzo. Per una carrozza a due ruote con baule di 200 libbre e 3 persone vigeva l'obbligo di attaccare 2 cavalli.

Il viaggio nel regno di Napoli culminava con la visita in Sicilia e il tratto tra i due poli risultava poco appetibile. Infatti, si avvertiva che gli alberghi si ritrovavano *«rari e assai mal serviti»*. Tuttavia, i meno cattivi era dato rinvenirli a Salerno, Lauria, Cosenza, Monteleone e Messina. Ordinariamente i viaggiatori preferivano portarsi nell'isola via mare sia a motivo che il percorso era più breve sia perché riusciva più piacevole. Ma,

quando i venti erano contrari, faceva d'uopo operare per il cammino via terra. Questo però non offriva che «*pochi oggetti capaci di attirare l'attenzione*». Napoli allora era distanziato da Reggio da 260 miglia o 87 leghe. Partendo dalla capitale ci si dirigeva su Portici, quindi si passava per Torre dell'Annunziata, Nocera dei Pagani e Salerno. Da quest'ultima città fino a Cosenza sulle 41 leghe che le separavano non s'incontravano che «*borghi o piccoli villaggi, e quasi nessuna casa dove si possa pensare di trovare le comodità della vita*». L'unico posto interessante si trovava vicino Eboli ed era Paestum con le sue antiche rovine.

Passando in Calabria, la prima città che veniva a evidenziarsi era Cosenza, capitale della parte Citeriore. Ecco quanto riportato in proposito: «*È una città assai considerevole, situata ai piedi dell'Appennino, in una pianura molto fertile, sulla Grata (sic! Crati), e a quattro leghe dal mare; essa ha buone fortificazioni. È la patria di Gian Vincenzo Gravina (sic! Roggiano), Alarico vi morì nel 410*». Altra città si configurava Monteleone, dopo

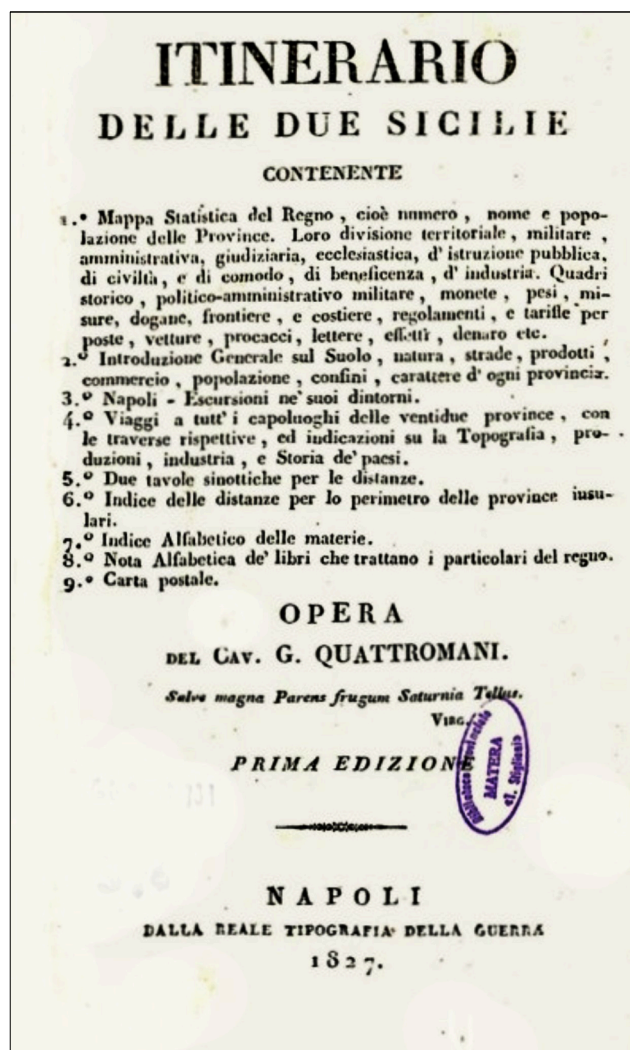
che si era transitati per Rogliano, Scigliano e Nicastro. In successione «*non si trovano che villaggi poco considerevoli*». E finalmente si arrivava a Fiumara di Duro, in altra occasione detta esattamente di Muro, dove la strada veniva a biforcarsi. Da un lato si andava a Villa San Giovanni, da dove ci si poteva imbarcare per Messina, dall'altra a Reggio, ch'era situata sullo stretto o faro di Messina. A poca distanza da Fiumara c'era poi «*la città di Sciglio e il promontorio dallo stesso nome. Lo scoglio molto temuto una volta ma non oggi e che si chiamava Scylla e nella vicinanza di questo promontorio c'è una roccia della costa della Calabria, che si avvanza nel mare in forma quasi d'isola: i vascelli che vi sono spinti contro, per la violenza delle onde rischiano di perire*». Più avanti l'Itinerario si ripete in quanto a Scilla, in merito alla quale peraltro afferma «*È molto popolata e fornisce buoni marinai*». Qualcosa in più la pubblicazione la spende nei riguardi di Reggio, che doveva essere anche allora la città più importante e frequentata: «*Gli abitanti di Reggio sono commercianti e manifatturieri. Lavorano molto bene la seta e il bisso, una lana di color opaco, che estraggono dalle pinne marine. Questa città, quantunque molte volte danneggiata dai Turchi, è assai bella. Gli antichi stimavano molto i vini di questo paese*».

A Reggio ci si può imbarcare, e attraversando il faro, dopo un tragitto di 10 miglia, si arriva a Messina².

Altri siti nominati tra Monteleone e Scilla sono la piccola città di Milet (sic! Mileto), Seminara, dove si noterebbero i resti dell'antica Taurianum (sic!) e la foresta e passo di Solano (anche Solani).

Nella «Nuovissima guida dei viaggiatori in Italia» edita a Milano dagli editori Artaria nel 1834 si avvisa appena di «*Palma, piccola e graziosa città di 6000 abitanti posta sul lido*». Qualcosa in più si avverte per Seminara, un borgo, nel quale si notano molti vetusti ruderi, ricordato per la battaglia del 1503 tra Spagnoli e Francesi. Nulla cambia nella successiva edizione del 1839, dove soltanto il termine «graziosa» viene sostituito con «gentile». Un tale sforzo l'autore se lo poteva proprio risparmiare!

A parte le guide, non mancavano neanche le composizioni allestite da chi si preoccupava di dare consigli di varia natura a chi aveva in animo di darsi al viaggio in Italia, perfino dal punto di



vista sanitario. N'è un calzante esempio la pubblicazione del dottore Giacomo Barzellotti professore nell'Università di Pisa edita a Firenze nel 1838 a cura di Vincenzo Battelli e Figli e dal titolo alquanto emblematico: *“Avvisi agli stranieri che amano di viaggiare in Italia o dimorarvi per conservare o recuperare la salute”*.

In riguardo alla Calabria il Barzellotti così inizialmente avvisava: *«Tuttavolta nel principato della Calabria citeriore vi sono alcuni impaludamenti di acque, in specie verso il golfo di Policastro, che meritano di essere avvertite per lume degli Stranieri. Nel resto il suolo è fertile, salubre, popolato e coltivato a olivi, viti, aranci, limoni, ed ogni sorta di granaglie»*. Per quanto riguardava i centri abitati si soffermava minimamente su Bisignano e Cosenza considerate città sane e su Reggio, che doveva in sommo grado interessare gli stranieri. A tal proposito non poteva non assicurare in merito alle ormai dileguate mitiche paure relative a Scilla e Cariddi e alla corrente dello Stretto: *«se un tempo trovavasi a passar lo stretto pel timore di esserne inghiottito da delle voragini occulte, oggidì che si conoscono le direzioni e gl'impeti delle correnti, si passa da un mare nell'altro senza ombra di pericolo, almeno allora che il mare non sia burrascoso»*³.

Se le molteplici guide editate nel primo Ottocento hanno contribuito grandemente pur con errori o scarsa attenzione alla realtà a indirizzare i viaggiatori verso la nostra regione, un passo decisivo a un coinvolgimento sempre più ampio di persone che anelavano a portarsi in terre straniere è stato sicuramente dato dall'avvio della navigazione a vapore. A un bel momento non più gusci di noci traballanti in balia di tempeste e altri pericoli, ma veicoli più sicuri e celeri. Se una tale invenzione è passata attraverso timidi tentativi già nel corso del Settecento, soltanto nel 1807 ha allungato il passo. L'exploit si è verificato quando lo statunitense Robert Fulton ha montato il motore inventato da James Watt in un battello che navigava sull'Hudson. D'allora è stato tutto un susseguirsi d'iniziative in proposito e la navigazione a vapore ha cominciato finalmente il suo inarrestabile corso.

Nel regno di Napoli il nuovo sistema di andare per mare è stato introdotto dal francese Pierre Andriel, che già nel 1816 era riuscito a far attraversare la Manica alla nave *Èlise*. Il 6 febbraio 1817 egli verrà a leggere all'Istituto Reale



d'incoraggiamento di Napoli il suo *“Coup d'oeil historique sur l'utilité des batimens-a-vapeur dans le Royaume des Deux-Sicile”*⁴. (Colpo d'occhio storico sull'utilità dei bastimenti a vapore nel Reame delle Due Sicilie) e si guadagnerà il pieno appoggio di re Ferdinando I. Ma l'anno precedente, sicuramente dopo l'operazione Andriel, si era già evidenziato il saggio del toscano Cav. Luigi Serristori, *“Sopra le macchine a vapore”*⁵, che avrà una seconda edizione proprio nel 1817. Di entrambi gli scritti dava piena informazione nello stesso anno il *“Giornale Enciclopedico di Napoli”* plaudendo ottimisticamente alla nuova era⁶.

Al 1839 si ascrive la prima iniziale liberalizzazione della navigazione a vapore nel regno di Napoli e proprio in quello stesso anno si registrava l'uscita di una pubblicazione nel merito in relazione alla nostra regione, precisamente *“Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie-Pensieri di S. M.”*⁷, un lavoro chiaramente ispirato dal governo. Ne riportiamo qualche spunto *«La navigazione a vapore (non già la ruota a vapore) si conviene in preferenza al regno delle due Sicilie,*

come paese di poca larghezza, e di molta costa, e massime alle Calabrie.

Queste provincie meritano tutta la sollecitudine del provvido governo: esse sono il cuore e il nerbo unito sì per la ricchezza dei prodotti, per la situazione ed estensione, che per l'alacrità d'ingegno, e la fermezza dell'indole degli abitanti, di che han dato gran saggio così begli antichissimi, come nei recenti tempi».

Ma ecco quanto era dato rilevare in meglio col nuovo sistema di viaggiare:

«...la celerità del trasporto oltre del risparmio delle spese spesso dà valore ad oggetti che non ne avrebbero alcuno, o molto tenue nel luogo in cui si producono.

Molte frutta abbondanti de' climi meridionali non altramenti acquistano valore che se per la celebrità del viaggio son portate ne' paesi che ne mancano: così de' pesci e di altre produzioni di corta vita, ed che non trovano consumatori nella terra natale.

Che si dirà di noi il cui procaccio per giungere da Napoli a Reggio impiega non meno di 17 giorni circa? Ed il passeggero che colà conduce in carrozza à bisogno di 11 grandi giornate, quando da Napoli a Parigi si richiedono solo 6 giorni, andando direttamente col vapore sino a Tolone, e di là colla posta fino a Parigi? E quando il vascello a vapore la Vittoria ultimamente costruito in Inghilterra attraversa l'Atlantico in 14 giorni per trasferirsi da Liverpool a nuova York?».

L'opera prosegue ancora con altri dati sulla necessità di seguire il nuovo sistema nautico e alla fine, auspicando la creazione di un'apposita compagnia per la Calabrie dotata di almeno due vapori, così conclude:

«Obbietto principale di questa compagnia, essendo quello di promuovere il commercio delle Calabrie, così il vapore in ogni viaggio, permettendolo il tempo, dovrebbe toccare Paola, Pizzo, Reggio, Messina, Roccella, Soverato, Catanzaro, e Cotrone.

Se il vantaggio della compagnia lo richiedesse potrebbe estendersi fino a Taranto, toccando la marina di Rossano, e Cassano.

La partenza, e l'arrivo del vapore sarebbero stabiliti in giorni certi e sol nel verno, e finchè il porto di Vibona sotto Monteleone non sarà costruito, come si spera, potrebbe essere obbligato a riparare direttamente a Messina, donde sul Jonio avrà sempre sicuro ricovero nel porto di Cotrone, che per cura del governo si sta ripulendo, e ristorando»⁸.

Proseguendo nel tempo non è che le cose siano migliorate, in quanto restavano spesso inalterate le valutazioni sull'Italia, la quale per molti finiva a Napoli. Ancora poco prima dell'unità nazionale, nel 1853, dall'estero si consigliava a chi aveva in animo d'intraprendere un viaggio nelle nostre terre di prendere le dovute precauzioni. Eccone alcune fornite da Asselin, avvocato della corte imperiale di Douai, col suo *Journal de voyage d'un touriste*: «Napoli è la città d'Italia dove i dibattiti monetari sono i più ripetuti. Pochi posti osano portare così lontano la spudoratezza delle tasse esagerate. Quando si parte per l'Italia, occorre dunque munirsi d'un passaporto all'estero (prezzo 10 franchi), sul quale si menzionano tutte le persone che devono far parte del viaggio, e per le quali non si esige un passaporto particolare» e «In Italia, sarà prudente non lasciarsi depositare i bagagli in un hotel senza aver prima conoscenza dell'alloggio e aver domandato alcune informazioni sulle condizioni del soggiorno»⁹.

Note:

¹ *Nouvel Itinéraire portatif d'Italie, renfermant Une Description complète de ce pays et ses divers Etats ; la Statistique, la dernière Liste des Relais, le détail des Monuments* (sic ! Monuments), *Antiquités et Paysages, les Hôtels en vogue etc* par Perrot, 1 Edition Paris, H. Langlois Fils. Et C.ie, Libraires, 1827. L'autore è indicato come M. Perrot, nella seconda edizione del 1830 come Perrot soltanto, ma trattasi sicuramente di Aristide Michel Perrot (1793-1879), geografo, membro della Società Reale accademica delle scienze, della Società di geografia e della legion d'onore, cui si debbono tanti altri lavori del genere. Interessante un *"Itinéraire general de Napoleon"*.

² *Nouvelle Itinéraire...*, pp. 41, 404-407, trad. dal francese.

³ GIACOMO BARZELLOTTI, *Avvisi agli stranieri che amano di viaggiare in Italia o dimorarvi per conservare o recuperare la salute*, V. Batelli e figli, Firenze 1838, pp. 182-186.

⁴ *Naples, De l'Imprimerie du Ministère de la Secreteria d'Etat*, 1817, L. Maison.

⁵ Napoli 1817.

⁶ Tomo 1, Gennaio, Febbraio, e Marzo, Nella Stamperia di Domenico Sangiacomo, pp. 329-333. Interessante al proposito la ricerca di MARIA SIRAGO, *Lo sviluppo della navigazione a vapore in età borbonica (1815-1861)*.

⁷ Napoli, Dalla Officina Tipografica, 1839.

⁸ *Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie...*, passim.

⁹ ALFRED ASSELIN, *Journal de voyage d'un touriste dans le Midi de la France et en Italie*, L. Maison, Paris 1853, pp. XII-XIII, trad. dal francese.