

Storie di Calabria

direttore: RICCARDO COLAO

STORIE DI CALABRIA - Rivista di Storia, Cultura, Arte, Cinema, Teatro, Letteratura, Numismatica, Filatelia e Collezionismo

SCRIVONO PER NOI:

CORRADO ALVARO
DOMENICO BAGALA
ANTONIO BARBATO
RAFFAELE BARILLARO
SILVESTRO BRESSI
GIANNI BRUNI
FRANCESCO CATANIA
RICCARDO COLAO
GIOACCHINO CONCOLINO
ANGELO DI LIETO
MARIO DOTTORÉ
ROSA FAMELI FOTI
OLGA KRYMSKAYA
ANTONINO FRANCO

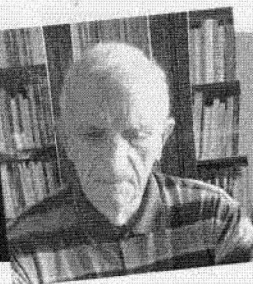
RAFFAELLA IMBRIACO
ROCCO LIBERTI
AGAZIO MELLACE
GIUSEPPE NOTARO
VINCENZO PADELLA
CARLO PAONE
MARIA PRIMERANO
JESSICA MALAGRECA
DANIELA RABIA
N. SICILIANI DE CUMIS
VITTORIO SORRENTI
RINO RUBINO
PASQUALE VETRO



Titani Editori



978-88-642587-1-4



La nostra regione, terra di transito per la Sicilia e il vicino Oriente, scenario amato e temuto

«Il Grand Tour»

La Calabria, terra di transito per la Sicilia e il vicino Oriente, anche se spesso evitata a causa dei ladroni che si annidavano nelle sue foreste e per le impietose ricorrenti calamità, sin da tempi remoti deve aver ricevuto la visita d'ignoti viandanti, che ne avranno lasciato cenno nei loro diari. Di tali probabili composizioni, che pur dovrebbero essercene state magari solo a livello strettamente personale, nella supposizione da nulla avallata se non dalla eventualità che qualcuno abbia potuto mettere su carta le sue impressioni, non si rileva alcuna impronta. Al tempo, comunque, la scrittura era patrimonio di pochi. Quanto erano distanti dalla cultura del mondo latino quei primi secoli del secondo millennio dell'era cristiana!

Ciò che non è riscontrabile per i primi tempi è invero pienamente documentato almeno dal Cinquecento in poi, quando il viaggiatore che si avviava nelle terre del Sud per brama di conoscenza dei resti della classicità o dei costumi delle popolazioni o anche per semplice diporto metteva regolarmente su carta le sue osservazioni. A riguardo è stato tramandato tutto un ricco campionario di opere che segnalano le traversie incontrate da ognuno e mettono a nudo antiche tra-



dizioni e credenze, ma anche episodi di un certo spessore storico. Ma come si effettuava un viaggio che occorreva affrontare soprattutto a piedi e talvolta a dorso di mulo?

Il "tour", cui ognuno si votava per i motivi più vari, risultava sempre e comunque un'impresa azzardata e nessun viaggiatore poteva sentirsi garantito dai capillari avvertimenti che offrivano i numerosi itinerari o guide messi sul mercato da autori e tipografie. In essi, invero, oltre a elencare i percorsi veri e propri, si consigliava di

tutto, dal ricorso al rimedio spirituale prima della partenza alla ricerca di lettere raccomandatzie, dalla conoscenza di un minimo di chirurgia e medicina e di cambio di moneta a quella dei luoghi e relativa storia. Non sfuggiva davvero alcun particolare. Tra i tanti tomi appositamente editi davvero interessante quello che **Francesco Tirelli** ha pubblicato nel 1775. Da esso traiamo qualche significativo spunto a pro del turista in genere: «Si ponga in viaggio la mattina allo spuntar del Sole, e la Sera di buon'ora procuri ricetto per non esporsi all'inclemenza della notte, ed ai pericoli, che si possono probabilmente incontrare in tempo notturno, specialmente nelle Campagne, e Strade non frequentate: ne' quali luoghi giammai non si esponga solo, ma in compagnia di Persona, di cui non possa dubitare»¹

Il **viaggio al Sud** effettuato inizialmente da pochi coraggiosi, di tempo in tempo è divenuto un vero e proprio sogno da realizzare a ogni costo, per cui i visitatori ricchi di cultura si sono calati da ogni parte d'Europa dando vita a quel filone avventuroso che sarà universalmente conosciuto come «**Grand Tour**». Questa fortunata espressione, a quanto si sa, è stata coniata da **Lord Granborne** nel 1636, quindi ripresa dal viaggiatore inglese **Richard**

Lassels, un prete che tra 1637 e 1668 ha percorso variamente il territorio italiano. Morto in quell'ultimo anno, la sua opera *"The Voyage of Italy"* ha visto la luce nel 1670 a Parigi presso **V. Du Moutier** e nel tempo ha avuto numerose riedizioni.

Anche tra Seicento e Settecento, nonostante la non eccellente situazione delle popolazioni, allora più che prima alle prese con i ricorrenti moti sismici - molto esiziale quello del 1638 - o frequenti epidemie tipo la peste e fenomeni di carestia, ma anche bande di malviventi imperversanti ovunque, particolarmente nel territorio della Piana, l'arrivo degli Austriaci e in ultimo dei Francesi, non sono mancati in buon numero i viaggiatori o studiosi che hanno percorso il territorio calabrese e lasciato chiare orme del loro passaggio. Tanto per fare un esempio che illumini della situazione il caso di un centro della Piana oggi di Gioia. Palmi, come il resto della regione, in un tale periodo ha dovuto soffrirne, e tanto. Se nel 1648 si evidenziavano 570 fuochi comprensivi di popolazione tra 2.280 e 2.850, nella numerazione del 1669 i fuochi erano scemati a 519, quindi tra le 2.076 e 2.594 persone, un calo abbastanza rilevante. E non si trattava solo di un caso.

Sulla scia dei vari **Bartels e Münter** ecco porsi in cammino per il **Sud dell'Italia** nel 1786 nientemeno che **Johann Wolfgang von Goethe**. Ma, anche il grande letterato tedesco, come tanti, ha saltato a piè pari la **Calabria**, pure se la sua permanenza in Italia si è protratta per circa un anno e mezzo. Transitando nel ritorno quel 13 maggio dell'anno dopo per le acque dello **Stretto**, egli avrà comunque potuto notare sul litorale reggino anche la costiera tra Bagnara e Palmi. Così la sua espressione al riguardo nel *"Viaggio in Italia"*: «La Calabria si vedeva dalla parte opposta. In fine, l'occhio poté correre liberamente modo ha dovuto soffrirne, e tanto. Se nel 1648 si evidenziavano 570 fuochi

lungo lo stretto, a nord e a sud, per l'ampia striscia di mare fiancheggiata da rive stupende»²

Nell'ultimo scorcio del XVIII secolo e nel primo ventennio del susseguente i viaggiatori desiderosi di visitare la **Calabria** sono stati alquanto scarsi. L'istituzione della repubblica napoletana, la sua caduta e la disordinata cavalcata sanfedista prima, l'occupazione militare francese dopo non hanno certo contribuito a invogliare studiosi e turisti in genere a scendere nel Sud dell'Italia a intraprendervi peregrinazioni utili ad arricchire il loro bagaglio di conoscenze. Un tale frangente, tuttavia, è riuscito utile a ufficiali dell'esercito di occupazione, i quali, nelle more delle fatiche belli-



Il frontespizio della "Nuovissima Guida Viaggiatori in Italia"

che, hanno avuto l'opportunità e la voglia di fissare su carta le vicende che li hanno interessati e le impressioni ricevute di conseguenza.

Il susseguente periodo 1827-1838 invece 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 Napoli.³ 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 levato 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 ponimo **"de Palmis"** e non viceversa!

Un interessante *"Itinerario"*, la cui prima



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».

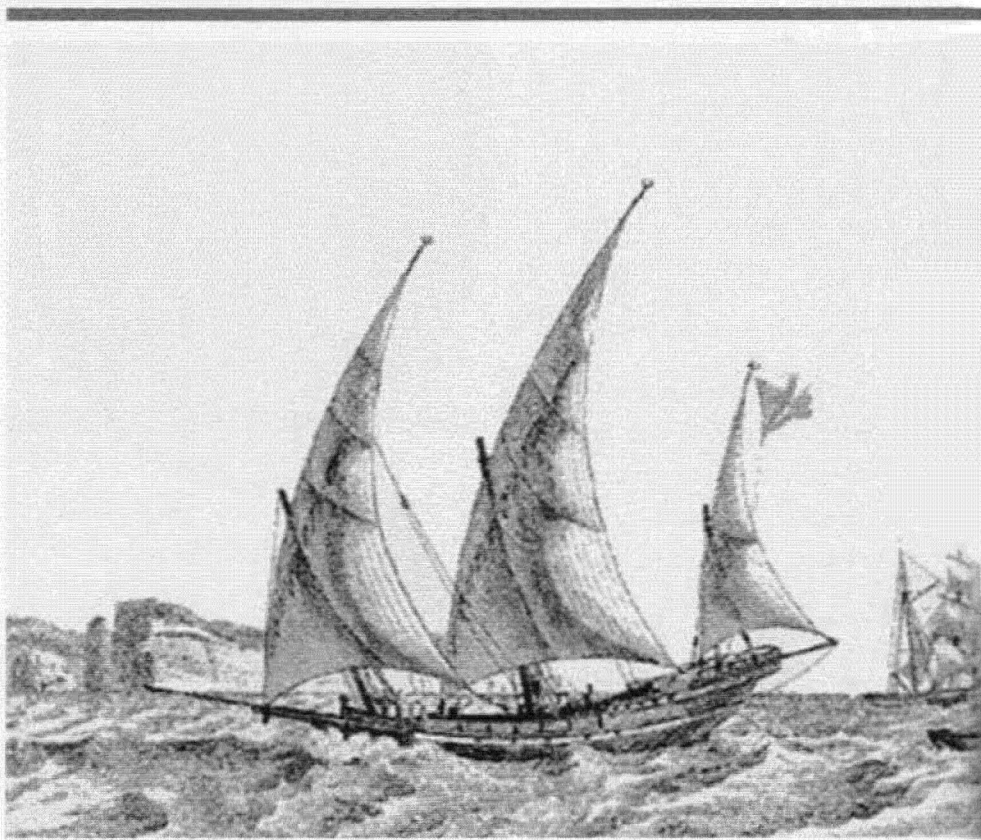
Tuttavia, i meno cattivi era dato rinvenirli a **Salerno, Lauria, Cosenza, Monteleone e Messina**. Ordinariamente i viaggiatori preferivano portarsi nell'isola via mare sia a motivo che il percorso era più breve sia perchè riusciva più piacevole. Ma, quando i venti erano contrari, faceva d'uopo optare 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 ar-

rivava 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 marina». Qualcosina 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 dalla 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 Messina»⁴

Altri siti nominati tra Monteleone e Scilla sono la piccola città di **Milet (sic! Mileto)**, a 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 «Palm», 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



Nel disegno l'immagine di un "felucone", nome col quale veniva indicato il veliero mediterraneo alquanto più grande della feluca, (antica imbarcazione di piccole dimensioni, con due alberi a vele latine) ma attrezzato in modo uguale fu impiegato nei secoli 17° e 18° anche come unità da combattimento.

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 e 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, una di quelle città che doveva in sommo grado interessare gli stranieri. A tal proposito non poteva non assicurare in merito alle ormai diletuate 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"*⁵.

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 un 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 sua 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"*⁶ (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 Serri-stori**, *"Sopra le macchine a vapore"*⁷, 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 era.⁸

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."*⁹, 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 celerità 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 le **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 Cotrona.

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

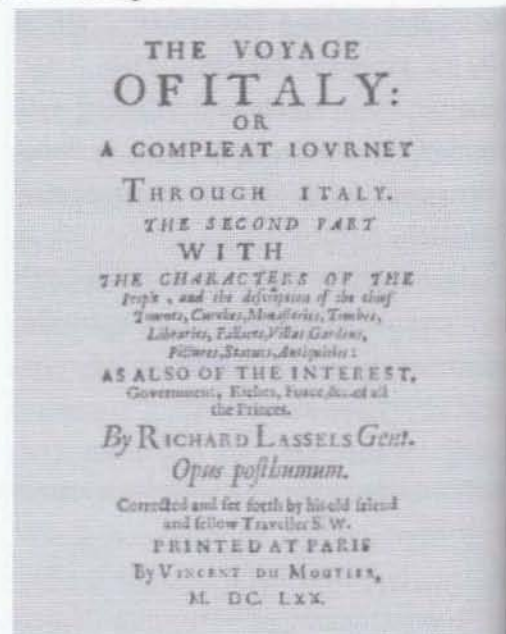
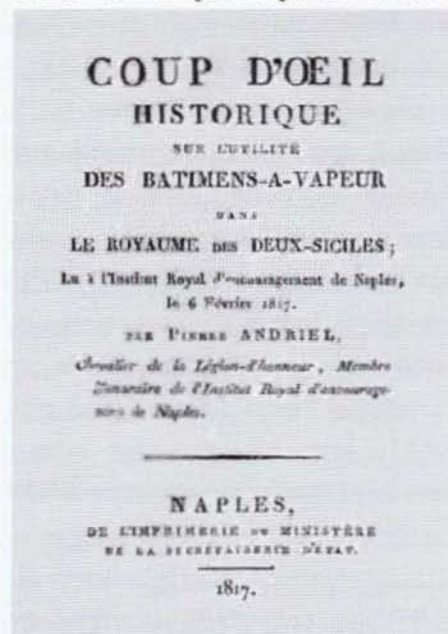
La partenza, e l'arrivo del vapore sarebbero stabiliti in giorni certi e sol nel verno, e finché il porto di Vibona sotto Monteleone non sarà costruito, come si spera, potrebbe essere obbligato a riparare direttamente a Messina, donde sul Jonio avrà sempre sicuro ricovero nel porto di Cotrona, che per cura del governo si sta ripulendo, e ristorando¹⁰.

Seguitando 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 soggiorno¹¹.

Con l'arrivo del XX secolo i viaggi

solitari avviati da italiani e stranieri per recarsi nelle terre del sud della penisola hanno avuto una certa stasi e i motivi riescono molteplici. Due disastrosi terremoti accaduti a tre anni di distanza l'uno dall'altro, la guerra di Libia e quella ancora più sanguinosa del 1915-18, hanno contribuito massimamente a destabilizzare la situazione e a non far venire a chicchessia il pallino dell'esplorazione di uomini e cose. Non solo, ma ormai hanno preso piede l'adesione

di folti gruppi di cittadini alle tante associazioni costituite di tempo in tempo e la volontà di partecipare a viaggi in comitiva e non più a quelli isolati e oltremodo faticosi che richiedevano una forte personalità e anche diciamo pure, una discreta borsa. Con tutto ciò non è che siano mancati gli appassionati di grande esperienza, i quali hanno intrapreso singolarmente o con la compagnia di altra persona un loro cammino di conoscenza lasciandoci per a stampa di tutto rilievo.



NOTE

- 1 - La vera Guida per chi viaggia in Italia con la descrizione di tutti i viaggi e sue poste Dimostrare con esatte Carte Geografiche, con una breve Annotazione di tutto ciò, che si trova di più rimarchevole in ogni Città, e luogo di passo, riguardanti pittura, scultura, architettura, ed antichità Ricavato dai più classici Autori, In Roma nella Stamperia di Paolo Giunchi, l'Anno 1775, p. 43. Il lavoro è dedicato a Tommaso Jenkins, gentiluomo inglese, gran collezionista di opere d'arte a Roma.
- 2 - J. W. GOETHE, Viaggio in Italia, tradotto e illustrato da E. Zaniboni, vol. II, G. C. Sansoni Editore, Firenze 1958, p. 162.
- 3 - 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^{re} 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 legione d'onore, cui si debbono tanti altri lavori del genere. Interessante un "Itinéraire general de Napoleon".
- 4 - Nouvel Itinéraire ..., pp. 41, 404-407, trad. dal francese.
- 5 - BARZELLOTTI, Avvisi agli stranieri ..., pp. 182-186.
- 6 - Naples, De l'Imprimerie du Ministère de la Secrétairerie d'Etat, 1817.
- 7 - Napoli 1817.
- 8 - Tomo I, 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)
- 9 - Napoli, Dalla Officina Tipografica, 1839.
- 10 - Sulla navigazione a vapore nelle Calabrie..., passim.
- 11 - Alfred Asselin, Journal de voyage d'un touriste dans le Midi de la France et en Italie, L. Maison, Libraire, Paris 1853, pp. XI-XII, trad. dal francese.