

## IL SUD ITALIA: SCHIZZI E APPUNTI DI VIAGGIO

L'interpretazione dell'immagine, la ricerca di una identità



a cura di Bruno Mussari, Giuseppina Scamardi

# ArchistoR EXTRA

### **Journeys through Calabria between 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century. Three case studies about transition from “Grand Tour” to modern tourism: Cesare Malpica, Luigi Vittorio Bertarelli e Bernard Berenson**

Vittorio Cappelli  
vittorio.cappelli@unical.it

*This essay aims to provide an interpretation of the slow shift from “Grand Tour” to modern tourism by considering the case of some journeys around Calabria. For this purpose, three exemplary cases were selected and analysed. First, the one of Cesare Malpica that travelled in Calabria in the 1840s, sitting in a litter, by coach and even on mule-back. Secondly, the journey of Luigi Vittorio Bertarelli, who travelled across Calabria by bicycle towards the end of the 19<sup>th</sup> century. Thirdly, Bernard Berenson’s journeys, who visited Calabria by car twice. First time in 1908 and, after almost an half century, the second time in 1955.*



THE SOUTH OF ITALY THROUGH SKETCHES AND TRAVEL NOTES  
INTERPRETATION OF IMAGES AND SEARCH FOR AN IDENTITY

[www.archistor.unirc.it](http://www.archistor.unirc.it)

ArchistoR EXTRA 5 (2019)  
supplemento ArchistoR 11 (2019)

ISSN 2384-8898  
ISBN 978-88-85479-07-4

DOI: 10.14633/AHR125



# Viaggi in Calabria tra Otto e Novecento.

## Tre casi esemplari della transizione dal Grand Tour al turismo: Cesare Malpica, Luigi Vittorio Bertarelli e Bernard Berenson

Vittorio Cappelli

Questo testo si propone di offrire una lettura della lunga e lenta transizione che dalla raffinata tradizione letteraria del *Grand Tour* conduce alla compilazione delle prime guide turistiche moderne, in concomitanza con la incipiente comparsa della pratica del turismo di massa. In Calabria si può osservare e interpretare questa transizione attraverso numerose narrazioni, resoconti e mappe di viaggiatori italiani e stranieri, che hanno attraversato la regione dalla metà dell'Ottocento alla metà del Novecento.

Con queste intenzioni sono stati selezionati tre casi esemplari. Il punto di partenza che si è deciso di prendere in considerazione in questo percorso, è rappresentato dai libri di viaggio del giornalista napoletano Cesare Malpica, pubblicati negli anni Quaranta dell'Ottocento<sup>1</sup>. Un interessante punto di arrivo è stato individuato nei due viaggi effettuati dallo storico dell'arte Bernard Berenson nel 1908 e nel 1955<sup>2</sup>. A metà strada tra queste due esperienze, non solo cronologicamente, si colloca il viaggio effettuato in Calabria, nel 1897, dal principale fondatore del *Touring Club Italiano*, Luigi Vittorio Bertarelli<sup>3</sup>.

1. MALPICA 2016.

2. BERENSON, BERENSON 2008.

3. BERTARELLI 1989; BERTARELLI, GIANNÌ 2007.

Le “impressioni” di viaggio di Malpica, esplicitamente ispirate alle *Impressions de voyage* di Alexandre Dumas, si configurano come la prima guida storico-turistica in chiave moderna della Calabria, scandagliata viaggiando a piedi, a dorso di mulo e in lettiga. Il diario e le mappe di Bertarelli descrivono l’itinerario percorso in sella a una bicicletta, per spostarsi da Reggio Calabria a Eboli in soli cinque giorni, facendo convivere in qualche modo l’impresa solitaria del viaggiatore di un tempo e il viaggio come progetto utilitario e come consumo. I due viaggi effettuati da Berenson, il primo nel 1908 e il secondo nel 1955, entrambi in automobile, mostrano il compiersi di un processo di modernizzazione, che non ha però ancora compromesso la centralità spettacolare del paesaggio romantico, che appartiene alla letteratura del *Grand Tour*. Lo stesso evolversi dei mezzi di trasporto adoperati dai viaggiatori, dalla lettiga di Malpica alla bicicletta di Bertarelli e all’automobile di Berenson, modifica la lettura del paesaggio e le relazioni istituite con uomini e cose dai viaggiatori, scandendo la transizione dal *Grand Tour* al turismo<sup>4</sup>.

### *Cesare Malpica*

Cesare Malpica (Capua, 1801- Napoli, 1848) fu un giornalista di grande successo, un poligrafo frenetico e instancabile, che divenne, negli anni Trenta e Quaranta dell’Ottocento, l’esponente più noto e il principale protagonista del romanticismo napoletano (fig. 1). Il luogo privilegiato in cui confluivano i suoi scritti a metà degli anni Quaranta era il settimanale «Lo Spettatore Napoletano»<sup>5</sup> – ispirato al settecentesco «Spectator» londinese<sup>6</sup> –, da lui diretto per un anno – tanto durò il giornale – assieme a Domenico Anselmi (Mormanno, 1803-Napoli, 1890), giornalista e poeta d’origine calabrese<sup>7</sup>.

Scrittore davvero instancabile, Malpica, che già a partire dal 1837 aveva pubblicato centinaia di articoli sul settimanale «Poliorama pittoresco», riuscì a imporre nella capitale borbonica una vera propria voga culturale, ispirata alla sua produzione letteraria, che era però mal sopportata e osteggiata dal marchese

4. A proposito del nesso tra viaggio e mezzo di trasporto nella modernità, vedi PRATO, TRIVERO 1989; BRILLI 2006, pp. 113-144.

5. De «Lo Spettatore Napoletano» uscirono 51 numeri tra il 16 novembre 1844 e il 1° novembre 1845.

6. «The Spectator», pubblicato a Londra da Joseph Addison tra il 1711 e il 1712, letto da decine di migliaia di persone, è considerato il più importante esempio pionieristico del giornalismo moderno.

7. Domenico Anselmi, dopo aver vissuto a lungo in Calabria, a Castrovillari, si era trasferito a Napoli, dedicandosi al giornalismo e alla poesia. Diresse anche il «Giornale Ufficiale del Regno delle Due Sicilie». Vedi RUSSO 1952, pp. 8-10. Della sua ampia produzione letteraria, che comprende anche una traslazione in prosa della *Divina Commedia*, è stato ripubblicato di recente soltanto un saggio di estetica. Vedi ANZELMI 2003.



Figura 1. Ritratto di Cesare Malpica, incisione (da MALPICA 1990).

Basilio Puoti (Napoli, 1782-1847), lo studioso purista che fu maestro di Francesco De Sanctis<sup>8</sup>. Quest'ultimo non avrebbe mai perdonato a Malpica il "peccato originale" della sua contesa con Puoti e diede inizio a una vera e propria idiosincrasia che avrebbe poi condannato all'oblio il nostro autore.

Solo in tempi recenti l'opera di Malpica è stata rivisitata con maggiore equilibrio e obiettività da critici di valore come Attilio Marinari e Mario Sansone, i quali hanno individuato nei suoi resoconti di viaggio la parte più fresca e vitale della sua produzione letteraria. Marinari ha parlato di «resoconti di viaggio alla Dumas, con punte maliziose e un'aneddotica epigrammatica»<sup>9</sup>; Sansone ha visto in Malpica «una specie di inviato speciale o un precursore del De Amicis, narratore di viaggi, ricco di facili impressioni»<sup>10</sup>.

Soltanto da pochi anni è maturata, infine, una rilettura critica dell'opera di Malpica e della sua scrittura odeporica, con uno sguardo finalmente capace di cogliere la freschezza e la modernità anticipatrice delle "impressioni" del nostro autore, pubblicate a getto continuo, come in una sorta di

8. Su Puoti e De Sanctis è sufficiente rimandare a FERRONI 1991, *ad indicem* (nello stesso volume, una bibliografia di approfondimento relativa all'ambiente culturale napoletano è alle pp. 560-561).

9. DELFINO 1990, pp. 8-9.

10. *Ibidem*.

fuoco d'artificio editoriale: sei libri di viaggio pubblicati in cinque anni, dedicati, in ordine cronologico: alle Puglie, a Roma, agli Abruzzi, alle Calabrie, alla Toscana, all'Umbria e alla Basilicata<sup>11</sup>.

Nell'intitolare i suoi libri, Malpica insisteva di continuo sul termine "impressioni", quasi a voler enunciare programmaticamente il carattere antierudito e "leggero" delle sue opere, che s'ispiravano con tutta evidenza alla lunga serie delle *Impressions de voyage* di Alexandre Dumas, le quali avevano avuto una larga diffusione già negli anni Trenta. Un altro dato da rilevare, inoltre, è la scelta insolita di viaggiare spesso in regioni e luoghi in genere trascurati dalla nobile tradizione del *Grand Tour*. Gli itinerari prescelti da Malpica riguardano, infatti, l'Italia centro-meridionale e privilegiano in specie le nascoste e sconosciute province del Regno delle Due Sicilie, i luoghi impervi di regioni come gli Abruzzi, le Calabrie, la Basilicata, che nella capitale del Regno erano comunemente percepiti come territori pericolosi e spaventevoli.

L'intenzione esplicita di Malpica è quella di destrutturare la tradizione settecentesca dell'odeporica italiana, adoperando un impianto per quei tempi innovativo, fondato sulla scelta eccentrica dei luoghi, su un approccio ostentatamente "leggero", su uno stile poliedrico, impetuoso e spesso enfatico, sull'assorbimento di suggestioni estere. Come ha notato di recente lo studioso Stefano Pifferi, Malpica predilige l'inconsueto e l'inedito, mira a coinvolgere ed emozionare il lettore, ricostruendo atmosfere e ambienti ricchi di dettagli con una scrittura non solo enfatica ma spesso anche ironica e spigliata. In questo senso, i diari di viaggio di Malpica appaiono decisamente in anticipo sui tempi. Le peculiarità della scrittura di Malpica – secondo Pifferi – «divengono il grimaldello che consente all'autore di forzare la tradizione, all'epoca ancora d'impianto settecentesco, dell'odeporica italiana»<sup>12</sup>. Egli «volle essere – aggiunge – un esploratore dell'Ignoto o almeno dell'inconsueto [...] manifestando una spiccata curiosità per i particolari d'ambiente, per le atmosfere, per gli accostamenti inediti»<sup>13</sup>, delineati «con una scrittura che mira apertamente a coinvolgere il lettore su un piano emotivo [...]. Una scrittura spigliata, coinvolgente, sostanziata sì, di enfasi, ma anche di umorismo e attenzione ai dettagli apparentemente insignificanti, in cui la soggettività dell'autore prende il sopravvento»<sup>14</sup>.

Per quanto concerne in particolare la Calabria, l'autore dedicò a questa regione due viaggi, sfidando allegramente i pregiudizi dei napoletani, per i quali affrontare un viaggio in Calabria significava andare

11. Secondo l'ordine cronologico delle edizioni originarie vedi MALPICA 1844; MALPICA 1846; MALPICA 1985; MALPICA 1990; MALPICA 1993; MALPICA 2005.

12. PIFFERI 2015.

13. PIFFERI 2007, p. 33.

14. *Ivi*, p. 36.

incontro alla morte: «— Ella vuol viaggiare, e anderà nelle Calabrie! [...] — Non lo credo! Non è possibile... [...] — Un padre di famiglia! Poveri figli... non sanno il destino che li aspetta [...] — Or vada in Calabria... ma dica per sempre addio a coloro che ama tanto... poveri figli! povera giovine consorte!»<sup>15</sup>.

Il primo dei due viaggi avviene all'inizio dell'estate del 1845, dopo un'accurata e meticolosa preparazione, che non avrebbe risparmiato di certo a Malpica le fatiche dei lenti spostamenti a cavallo, in lettiga o, più raramente, in carrozza, riducendo al minimo i rischi e le incertezze dell'improvvisazione. In tutte le località prescelte viene accolto generosamente e festosamente, come a Cosenza e a Catanzaro, dove incontra i principali intellettuali del luogo.

L'itinerario calabrese ha inizio a Paola, dove l'autore giunge in nave da Napoli. Da Paola si dirige a Cosenza, da dove il nostro viaggiatore si recherà prima a Rogliano e poi a Tiriolo, per raggiungere infine Catanzaro. Già a Cosenza, dove viene accolto in casa del barone Mollo, incontra una intellettualità locale insospettata dai suoi amici napoletani. Partecipa, infatti, a una seduta dell'Accademia Cosentina, nella quale intervengono autorevoli scrittori di quel tempo come Luigi Maria Greco, Cesare Marini e Vincenzo Dorsa. A Catanzaro, poi, gli farà da guida Luigi Grimaldi, un intellettuale poliedrico, autore di studi economici e statistici, l'uomo di cultura più autorevole della città.

Da Catanzaro prosegue per Monteleone, Mileto, Rosarno, Palmi, Bagnara e infine Scilla e Villa San Giovanni in direzione di Reggio, «la bellissima»<sup>16</sup>, alla cui descrizione l'autore dedica molte pagine. Il ritorno a Napoli dallo Stretto avverrà poi per mare.

Questo primo viaggio, dunque, è interamente tirrenico, ad eccezione di Catanzaro, dove Malpica si reca quasi per voto, essendo la città natale di suo padre Ignazio; tant'è che al ritorno a Napoli dirà alla moglie e alle sue cinque figlie: «Visitai le Calabrie e sciolsi il voto»<sup>17</sup>.

Consapevole della parzialità dell'itinerario prescelto, egli medita subito un altro viaggio, progettando un itinerario ionico, escluso dal viaggio precedente. Sicché nella primavera dell'anno seguente Malpica s'imbarca di nuovo alla volta di Paola, da dove si reca ancora a Cosenza, per poi

15. MALPICA 2016, p. 18. Il pregiudizio dei napoletani, peraltro, avrà lungo corso. Si pensi a quel che sarebbe accaduto nel 1901 all'inglese George Gissing, mentre si preparava alla partenza per la Calabria in casa dei suoi ospiti napoletani, che cercavano animosamente di dissuaderlo: «sono allibiti della mia eccentricità e della mia audacia nell'affrontare un viaggio solitario nel selvaggio Sud. Le loro nozioni geografiche sono vaghe; [...] per loro un viaggio in Calabria equivale a un viaggio in Marocco. Come me la caverò in mezzo a gente che parla solo un barbaro dialetto? Mi rendo conto che la regione è in gran parte malsana? La febbre! Nessuno mi ha avvertito che d'autunno cade la neve e seppellisce ogni cosa per mesi e mesi?», Vedi GISSING 1957; GISSING 1993; GISSING 2006; DELLA FONTE 2008.

16. MALPICA 2016, p. 211.

17. *Ivi*, p. 280.

dirigersi però verso nord, a Castrovillari, dove aveva vissuto per molti anni il suo collega giornalista Domenico Anzelmi, il quale lo aveva raccomandato da Napoli a un possidente locale, il barone Girolamo Salituri, che gli farà da guida. Grazie a questa “raccomandazione”, avrà modo di esibirsi in «un'accademia di canti estemporanei» nel salone del settecentesco palazzo Cappelli<sup>18</sup>.

Ma la meta di questo nuovo viaggio calabrese è in realtà la Magna Grecia. Infatti, lasciata Castrovillari, Malpica si dirige alla svelta a Cassano e poi a Corigliano e Rossano, i principali centri abitati che insistono sulla pianura che ospitò l'antica Sibari. In ciascuna di queste località, fa ricorso alle memorie municipali pubblicate dagli studiosi locali, per descrivere le vicende storico-artistiche del territorio, osservate con estrema curiosità. Tant'è che proprio in queste pagine si annida la riscoperta del *Codex Purpureus Rossanensis*, l'evangelario altomedievale preziosamente miniato, che giaceva dimenticato da secoli a Rossano:

«Il capitolo del Duomo possiede un tesoro in un libro antichissimo che contiene gli Evangelii scritti in Greco, con caratteri d'argento sovra carta azzurrina, con belle e curiose miniature in testa alle pagine. Par che sia opera fatta al cominciar del medio Evo, quando Oderisi da Gubbio, e Franco Bolognese introdussero in Italia l'arte del miniare. I signori Canonici tengano pur gelosamente questo monumento, che ricorda l'antichità della loro Cattedrale, e i tempi famosi d'Italia»<sup>19</sup>.

Il viaggio prosegue in direzione di Crotona, dove Malpica visita il palazzo del barone Barracco, il più grande possidente del latifondo calabrese. L'affabilità dei Barracco lo induce a commentare in tono canzonatorio che si tratta di «una di quelle famiglie a cui volentieri perdoni l'esser ricche»<sup>20</sup>. Il che non gli impedisce, però, di constatare la estrema modestia della Crotona ottocentesca in confronto ai tempi antichi. Della Magna Grecia resta la sola traccia di Capo Colonna, che lo spinge, però, alla poesia e non alle narrazioni erudite, tanto da esclamare: «All'inferno la prosa delle etimologie, le ricerche degli aritmetici, le erudizioni, le trasformazioni, le induzioni, i traslati. Questa è la regione del genio che fece dotto il mondo»<sup>21</sup>.

Questo secondo viaggio calabrese conferma le caratteristiche moderne dell'odeporica di Malpica, che, come nel viaggio precedente, inanella le sue “impressioni”, allo scopo di comunicare le suggestioni offerte dai luoghi visitati e attraversati, spostando così l'asse della narrazione da una dimensione conoscitiva a una dimensione emotiva. Questa scelta programmatica si traduce in una scrittura che mostra un vivace gusto aneddotico e offre una gran mole d'informazioni, riguardanti

18. Vedi L'OCCASO 1846.

19. MALPICA 2016, pp. 343-344.

20. *Ivi*, p. 369.

21. *Ivi*, p. 363.

il passato e il presente della regione, di cui l'autore ignora deliberatamente e accuratamente le sofferenze e la miseria, che avrebbero guastato la volontà di riscoprire e celebrare per i suoi lettori, allietandoli, una terra misconosciuta e vilipesa.

### *Luigi Vittorio Bertarelli*

A circa mezzo secolo di distanza dai viaggi di Malpica, giunge in Calabria Luigi Vittorio Bertarelli (Milano, 1859-1926) (fig. 2), il più importante pioniere del turismo italiano e il principale fondatore del *Touring Club*, la più grande e antica organizzazione turistica italiana, nata nel 1894 come *Touring Club Ciclistico Italiano* (fig. 3), che pochi anni dopo, nel 1900, avrebbe perso la seconda "C" dell'aggettivo ciclistico, per presa d'atto dell'avvento dell'automobile.

Lo scopo di Bertarelli è quello di attraversare e far conoscere l'estremo sud della Penisola, percorrendo l'intera Calabria e parte della Basilicata in bicicletta, a partire da Reggio. L'impresa è compiuta nella primavera del 1897. Bertarelli inforca la bicicletta a Reggio Calabria, dove giunge in treno da Milano, e percorre l'intera regione da sud a nord, lungo l'unica strada che la collegava a Napoli e al resto d'Italia<sup>22</sup>.

L'uso della bicicletta è una scelta intenzionale che corrisponde a un'epoca di rapidi mutamenti. Il viaggio, affidato da sempre ai ritmi lenti degli spostamenti a piedi, a dorso di mulo o, nella migliore delle ipotesi, alla carrozza, sta avviandosi al tramonto. Nell'ultimo decennio del Novecento, mentre l'Italia si dotava di una rete ferroviaria che l'attraversava in lungo e in largo e le strade si facevano più comode e moderne, la giovane industria della gomma trasformava il caucciù selvatico raccolto in Amazonia e in Congo in moderni pneumatici da montare sulle ruote di agili biciclette, sempre più numerose, che poi nel nuovo secolo avrebbero ceduto il posto alle automobili<sup>23</sup>.

Anche in Calabria sarebbe possibile, a fine Ottocento, raggiungere le principali località in treno, utilizzando le ferrovie litoranee. Bertarelli, invece, consapevole e determinato pioniere del cicloturismo, approfitta dell'auge della bicicletta, consentito dall'industria degli pneumatici, per penetrare, a cominciare dalla Calabria, nei luoghi più nascosti della Penisola, che sarebbero irraggiungibili in treno e sono sconosciuti al pubblico del *Touring Club*, in larghissima parte settentrionale e urbano; il quale,

22. Vedi CAPPELLI 1998a; CAPPELLI 2000. La prima riedizione del diario di viaggio in Calabria è BERTARELLI 1989. Il diario è stato poi riedito in BERTARELLI, GIANNI 2007. Lo stesso diario è stato poi ripubblicato anche dal *Touring*, accorpandolo ad altri viaggi: BERTARELLI 2004, pp. 13-49.

23. Vedi PRATO, TRIVERO 1989. Si veda anche CAPPELLI 2007, pp. 5-6.



Figura 2. Luigi Vittorio Bertarelli in tenuta da speleologo, 1926 (da BERTARELLI 1926).



Figura 3. L'arrivo a Roma di Bertarelli e Johnson nel 1895, archivio TCI, <https://www.touringclub.it/news/la-storia-della-bicicletta-e-del-touring-nelle-nostre-foto-darchivio/immagine/8> (ultimo accesso 24 aprile 2019).

peraltro, cresce e si moltiplica vistosamente, passando dai 20.000 iscritti di fine Ottocento ai 130.000 che si contano alla vigilia della Grande Guerra<sup>24</sup>.

Bertarelli, recandosi in Calabria, è del tutto consapevole di andare incontro a un territorio ancora da guadagnare alla causa dell'Italia unita e, nell'affrontare il viaggio, s'ispira a franchi propositi patriottici, d'intonazione risorgimentale, piegati però al pratico obiettivo di una rilevazione puntuale e scientifica del territorio, nutrita da una moderna mentalità positivista, che si propone anche di scardinare i pregiudizi che hanno largo corso nell'opinione pubblica nei confronti della Calabria.

In tal senso si muove anche il giornalista Augusto Guido Bianchi<sup>25</sup>, che, introducendo il diario di Bertarelli, sottolinea l'intenzionalità civile del viaggio nel voler sgretolare l'immagine di una regione popolata di briganti, di cappelli a cono, "di tromboni". Lo stesso Bianchi ricorda di aver

24. CAPPELLI 2007, p. 7.

25. Augusto Guido Bianchi (1868-1951), cronista giudiziario e poi redattore del «Corriere della Sera», pur avendo collaborato con Scipio Sighele e condiviso con l'antropologia criminale di quel tempo la spiegazione "razziale" della questione meridionale, mostra poi di essersi in qualche modo ricreduto, come si riferisce più avanti nel testo.

dovuto ricredersi – dopo aver condiviso i pregiudizi correnti – in seguito a un suo viaggio in Calabria effettuato nel 1892:

«dopo un mese di dimora mi convinsi che tale prevenzione è la più ingiusta delle offese che si possa fare a una popolazione che professa l'ospitalità come una religione e che maneggerà ancora il fucile o il coltello per un'idea ancora ipertrofica dell'onore, mai a scopo di lucro. Sotto questo aspetto il viaggio di L. V. Bertarelli dovrebbe insegnare qualche cosa a noi dell'Alta Italia, e cioè che la sicurezza laggiù non potrebbe essere più grande, e che un ciclista può viaggiarsene solo, sicurissimo di trovare ovunque ospitalità. [...] Ma per conoscere tale ospitalità non bisogna fermarsi a Catanzaro, a Reggio, a Crotona, ove vi sono alberghi e ristoranti alla moderna: occorre proprio inoltrarsi fra i paesi che distano ore ed ore dalla città, arrivarvi affamati e assetati, bisognosi di riposo. In qualunque casa voi bussate troverete ricovero e ristoro»<sup>26</sup>.

Bianchi insiste su questo tema, poiché sa che la conoscenza del Mezzogiorno nel resto d'Italia è ancora assai approssimativa, tant'è che magari si conosce la differenza tra un bretone e un normanno, ma si «considera napoletano tanto un calabrese che un napoletano autentico»<sup>27</sup>.

Da questa consapevolezza deriva la decisione di Bertarelli di compilare, assieme al diario, degli accurati «profili ciclistici» (fig. 4), che sono in realtà le prime moderne carte stradali del territorio attraversato e il punto di partenza della insuperata cartografia del *Touring Club Italiano*.

Bertarelli inforca, dunque, la bicicletta a Reggio Calabria non per compiere una romantica e inimitabile impresa, ma per affrontare una moderna prova sportiva, sgritolando ignoranza e pregiudizi, allo scopo di verificare le condizioni di un possibile avvio di pratiche turistiche nell'estremo Sud della Penisola.

Con questo spirito si reca, nella prima tappa, da Reggio a Mileto, sperimentando la tormentata orografia del territorio, la durezza e la varietà dei climi, la primitività delle condizioni di vita. Il secondo giorno, un'altra tappa di 120 chilometri gli fa raggiungere Soveria, dov'è costretto ad albergare, come a Mileto, in un alloggio di fortuna. Il terzo giorno, dopo una breve sosta a Cosenza, attraversa la valle del Crati, a quel tempo ancora paludosa e infestata dalla malaria, per giungere poi a Castrovillari, dove trova finalmente un vero albergo. Il giorno successivo s'inerpica verso il valico di Campotenesse, osservando la spessa coltre di neve che ricopre i monti del Pollino («ma sono nelle Alpi?»<sup>28</sup>). La meta di questa quarta tappa è Lagonegro, da dove si recherà nella tappa finale a Eboli.

26. BIANCHI 1989, pp. 4-5.

27. *Ivi*, pp. 7-8.

28. BERTARELLI 1989, p. 61.



Figura 4. La copertina della prima riedizione del diario di viaggio in Calabria e dei “profili ciclistici” di Luigi Vittorio Bertarelli (da CAPPELLI 1989).

Il diario di Bertarelli è ricco di osservazioni paesaggistiche e climatiche, nonché di informazioni straordinariamente meticolose e precise sulle condizioni e le pendenze della strada, che hanno consentito di comporre ineguagliati profili altimetrici. Questi risultati sono stati conseguiti sperimentando l'avvolgente fisicità del rapporto con lo spazio antropizzato, che si sarebbe perduta pochi anni dopo con l'avvento dell'automobile.

Ogni sera, infine, nei luoghi di pernottamento, il ciclista Bertarelli conversa con personaggi del posto che gli forniscono l'occasione per rapide e acute osservazioni sulle condizioni sociali della regione, che completano così la composizione del diario, suggerendo che la Calabria ha da attendere ancora non poco per aprirsi al turismo moderno. Quel turismo consapevole di cui Bertarelli sarà per quasi trent'anni un organizzatore di primo piano, progettando la insuperata cartografia del *Touring Club* e dirigendone l'intera attività di divulgazione turistica e culturale.

*Bernard Berenson*

Due anni dopo il viaggio di Bertarelli, nel 1899, con la nascita della Fiat, prese avvio l'industria automobilistica italiana. A distanza di pochi anni, nel primo decennio del nuovo secolo, si muoveranno in Italia circa quattromila automobili. La regione nella quale si concentra il numero più alto è la Lombardia, dove circola un migliaio di auto, un quarto del totale. Nello stesso periodo se ne contano soltanto una settantina in Sicilia, appena otto in Calabria e nessuna in Basilicata<sup>29</sup>. Questi dati statistici annunciano il rapido imporsi del trionfo novecentesco dell'automobile, il cui mito sostituirà ben presto quello ottocentesco del treno, in quanto simbolo del progresso, della velocità e della modernità. Al tempo stesso, questi numeri denunciano il crescente squilibrio territoriale dello sviluppo economico italiano, che si concentra nel nascente "triangolo industriale" e più in generale in quella pianura padana che ben si presta a far sfrecciare i nuovi mezzi meccanici a quattro ruote, i quali faticano invece a circolare tra i monti dell'Appennino centro-meridionale.

Comunque – sia pure in modo assai disomogeneo sul territorio della Penisola – si afferma rapidamente il culto della velocità associato all'automobile. È del 1907 la partecipazione del celebre giornalista Luigi Barzini, inviato speciale del «Corriere della Sera», al raid automobilistico Pechino-Parigi, a bordo dell'auto *Itala*, guidata dal principe Scipione Borghese<sup>30</sup> (fig. 5). È del 1909 il primo e il più famoso *Manifesto del Futurismo* lanciato da Filippo Tommaso Marinetti, che esalta così la bellezza dell'automobile: «Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo...un automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della *Vittoria di Samotracia*»<sup>31</sup>.

Insomma, il vibrante e crescente slancio industriale in atto tra Otto e Novecento trova nell'automobile l'icona più amata ed esaltata dagli sportivi e dagli artisti d'avanguardia. Tuttavia – ha fatto notare Attilio Brilli – l'automobile appassiona in quegli anni anche «una più riservata e sommessamente schiera di *flâneurs* che fanno dell'automobile un nuovo mezzo di interrelazione con la civiltà e il paesaggio, un nuovo strumento di conoscenza artistica, topografica e ambientale»<sup>32</sup>.

29. Sono dati relativi, per la precisione, al 1907, pubblicati sulla «Rivista Mensile del Touring Club Italiano», n.7, luglio 1908, p. 332.

30. Vedi BARZINI 1908.

31. DE MARIA 2017, p. 6.

32. BRILLI 1991, p. 24.



Figura 5. Uno degli equipaggi della Pechino-Parigi del 1907  
(da [www.corriere.it](http://www.corriere.it), 12 giugno 2016).

Questi raffinati girovaghi non scoprono nell'automobile l'ebbrezza della velocità che divora lo spazio, ma la possibilità di sperimentare liberamente itinerari sempre nuovi, che sarebbero assolutamente impercorribili viaggiando in treno. Il viaggiare in automobile – per usare ancora un'espressione di Brilli – è una sorta di «ritorno della carrozza, ma senza cavalli»<sup>33</sup>, come conferma agli inizi del nuovo secolo la scrittrice americana Edith Wharton, secondo la quale l'automobile restituisce «la capacità di stupirci, il gusto dell'avventura e della novità che rendevano vivo il cammino dei nostri progenitori che viaggiavano in carrozza»<sup>34</sup>.

La Wharton, che aveva acquistato un'automobile a Parigi nel 1904, condivideva il nuovo mezzo di trasporto, per viaggiare in lungo e in largo, con numerosi e illustri amici, tra i quali ritroviamo anche due intellettuali che avevano scelto di vivere in Italia: la scrittrice inglese Vernon Lee e il critico d'arte americano, ma di origini lituane, Bernard Berenson (Butrimonys, 1865 - Fiesole, 1959), che abitavano entrambi a Firenze. Proprio a casa di Vernon Lee, una villa nei pressi di Settignano, Berenson aveva avuto l'occasione d'incontrare un personaggio che lo avrebbe accompagnato in numerose escursioni automobilistiche in varie regioni d'Italia. Si trattava del giornalista Carlo Placci (Londra, 1861 - Firenze, 1941), protagonista dei salotti letterari e della mondanità fiorentina, che avrebbe frequentato per molti anni il grande studioso d'arte che aveva scelto di vivere a Firenze.

Bernard Berenson viveva nella villa I Tatti, presso Settignano, con l'americana Mary Smith (Germantown, 1864 - Fiesole, 1945), anch'essa appassionata studiosa d'arte, sposata nel 1900 (fig. 6). I due si sarebbero mossi molto spesso dalla loro residenza, viaggiando per l'Italia con il loro amico Carlo Placci, adoperando l'automobile di un suo nipote, il giovane collezionista francese Lucien Henraux (1877-1926), che era un intimo amico di Marcel Proust. Così Berenson ricorderà in età avanzata questa consuetudine:

«Viveva tra me e Carlo la consuetudine di viaggiare insieme. Né Carlo né io avevamo ancora fatto acquisto di un'automobile, sebbene fosse già in uso di servirsene; però ne possedeva una un suo nipote francese, Lucien Henraux. Per parecchi anni questo giovane così intelligente, pronto e naturalmente ricco di doti, destinato, ahimè, a prematura fine, venne in primavera e in autunno per condurci in varie parti d'Italia: Piemonte, Friuli, Abruzzi, Calabria, Sicilia. Era mio compito scegliere e compilare un itinerario del viaggio, ma spesso tutto andava all'aria per via di un'improvvisa pretesa di Carlo che fosse nostro dovere passare dall'abitazione di gente di conoscenza e fermarsi per la colazione o il tè»<sup>35</sup>.

33. BRILLI 2006, p. 141.

34. BRILLI 1991, p. 11.

35. BERENSON 1946, poi in BERENSON 1950, pp. 38-39.



Figura 6. Bernard e Mary Berenson, 1901 (da J.K. NELSON, *Introduction*, in *Berenson and Harvard: Bernard and Mary as Students*, exhibition and electronic catalog, 2012, <https://berenson.itatti.harvard.edu/berenson/exhibits/show/berenson/introduction> (ultimo accesso 18 aprile 2019).

Da questo ricordo dell'anziano critico d'arte emergono chiaramente le difformi sensibilità di Berenson e di sua moglie Mary, da un lato, e del mondano Carlo Placci dall'altro. Lo denuncerà nel suo scarno diario calabrese Mary Berenson, non ne farà parola invece Placci nella sua minuta cronistoria dello stesso viaggio: due testi che rimarranno a lungo inediti e che ci sono ora assai utili per questa nostra riflessione<sup>36</sup>.

Il viaggio in questione risale al 1908. Ebbe inizio il 9 maggio a Messina, nella cui università insegnava a quel tempo Gaetano Salvemini, allora giovane storico al primo incarico, che a Firenze, dove aveva studiato, era stato introdotto nei circoli intellettuali e nei salotti della città proprio da Carlo Placci, com'era accaduto in precedenza allo stesso Berenson<sup>37</sup>.

Da Messina, i quattro viaggiatori – Berenson e signora, Placci e suo nipote Lucien Henraux, proprietario dell'auto – seguono un itinerario disegnato da Berenson, che li conduce a Taormina, Siracusa, Modica, Agrigento, Castelvetro, Trapani e Palermo, per tornare infine a Messina dopo diciassette giorni<sup>38</sup>. Il 27 maggio ha inizio l'attraversamento della Calabria, seguendo un impervio itinerario, progettato come al solito da Berenson e percorso in soli sei giorni, che conduce la comitiva da Reggio a Gerace, Polistena, Vibo Valentia, Serra San Bruno, Ferdinanda, Stilo, Squillace, Santa Severina, San Giovanni in Fiore, Cosenza, Bisignano, Terranova da Sibari, Spezzano Albanese, Lungro, Castrovillari e Lagonegro.

In seguito il gruppo attraverserà la Basilicata, per calare poi da Potenza a Paestum, dove Placci e i Berenson si divideranno. Placci farà il giro della costiera da Amalfi a Ravello e a Sorrento; mentre i Berenson si recheranno a Napoli, da dove raggiungeranno Capri, meta conclusiva del viaggio.

36. Il manoscritto inedito del diario di viaggio, scritto da Mary Berenson come una sorta di promemoria privato, di certo non destinato alla pubblicazione, è stato ritrovato da chi scrive nell'Archivio Berenson, presso la Biblioteca di Villa I Tatti a Settignano, in Italia, dove i coniugi Berenson abitavano. Il manoscritto, anch'esso inedito, del diario di Carlo Placci è custodito nelle Carte Placci conservate presso la Biblioteca Marucelliana di Firenze. Vedi BERENSON, BERENSON 2008.

37. L'amicizia tra Placci e Salvemini sarebbe stata ricordata così, molti anni dopo: «Salvemini divenne ben presto un impareggiabile amico delle tre generazioni in casa Placci: i miei perspicaci nipotini Henraux lo amavano e lo invitavano a gite automobilistiche attraverso la Francia; le mie sorelle ed io gli volevamo bene ed ammiravamo il suo talento, la sua conversazione, le sue conoscenze storiche e i suoi libri ("Magnati e popolani", premiato ai Lincei, mi venne dedicato)» (*Le memorie di Carlo Placci: Salvemini e Berenson*, in «La Nazione», 30 gennaio 1962). Messina, che a quel tempo era una città di circa 150 mila abitanti, pochi mesi dopo, esattamente il 28 dicembre, sarebbe stata rasa al suolo da un tremendo e catastrofico terremoto, in cui perse la vita il 40% della popolazione. Gaetano Salvemini, fortunatamente sopravvissuto, perse, in quella circostanza, l'intera famiglia, costituita dalla moglie e da cinque figli. Si veda DICKIE 2008, ad indicem.

38. La narrazione del viaggio in Sicilia è scandita, nel diario scritto da Mary Berenson, dalla sosta nei migliori alberghi dell'isola: il Grand Hotel di Siracusa, l'Hotel dei Templi di Girgenti (Agrigento), il Grand Hotel di Trapani, l'Hotel des Palmes di Palermo e l'Hotel Trinacria di Messina. Agi che non si ripeteranno nel viaggio calabrese.

L'approccio con la Calabria, dove le auto, come si è visto, si contano sulle dita di una mano, mostra con chiarezza le difformi sensibilità dei viaggiatori. I coniugi Berenson manifestano una grande attenzione alle atmosfere dei luoghi, al fascino di paesaggi sempre mutevoli, agli attraversamenti effettuati con atteggiamento contemplativo, piuttosto che alle mete da raggiungere, scelte peraltro anche in base a criteri artistici. Essi confermano, insomma, l'attitudine propria dei *flâneurs* abituati in passato ai lenti viaggi in carrozza. Placci, invece, annota minutamente l'esperienza di viaggio esprimendo sempre giudizi inappellabili e l'ansia incessante di raggiungere gli obiettivi programmati.

Non a caso l'esordio del suo diario calabrese è in questa frase secca e perentoria: «Bellissimo paesaggio e nulla come Arte»<sup>39</sup>. In Calabria, a suo dire, la natura l'ha avuta vinta sull'arte. Ma le stesse bellezze naturali sono da lui più che sperimentate "gridate", non cessando mai di chiacchierare a voce alta e disturbando a più non posso i suoi compagni di viaggio. Tant'è che Mary Berenson tira un gran respiro di sollievo, quando Placci li lascia, per salire sull'automobile del vecchio garibaldino Achille Fàzzari che li avrebbe ospitati nella sua residenza di Ferdinanda. Mary e Bernard, in quella circostanza, possono finalmente gustare in pace «l'aspetto più incantevole del viaggio in auto», ossia la possibilità di godere per ore la bellezza «di meravigliosi scenari incontaminati», senza dover sopportare un compagno di viaggio che «eruttava tutto quello che gli passava per la testa»<sup>40</sup>.

Le cose peggioreranno più avanti, quando lungo la strada tra Cosenza e Castrovillari, per queste stesse ragioni, esploderà un litigio tra Bernard Berenson e Carlo Placci, col rischio di rovinare l'esperienza paesaggistica più bella del viaggio, almeno a giudicare dalle parole di Mary: «Partenza alle 8.30. La nostra prima tappa è stata Terranova, da San Francesco la \*\*\* vista sulla piana di Sibari, bagnata dal Coscile e dal Crati, è stata incredibilmente bella – quieta, classica, perfetta – degna dell'intero viaggio»<sup>41</sup>.

I tre asterischi sono il "punteggio" attribuito al paesaggio, il voto più alto del viaggio calabrese. Questa del "punteggio" è l'unica concessione, fatta anche un po' per vezzo, alle incipienti consuetudini turistiche adoperate per valutare hotel e ristoranti. Per il resto, l'indole aristocratica dei coniugi Berenson, che giudica «intollerabile l'esibizione personale ed il mondo meccanico»<sup>42</sup>, induce a usare l'automobile esattamente come i viaggiatori del *Grand Tour* si servivano della carrozza; mentre Placci, che condivide appassionatamente il furore tecnologico di quegli anni, non sopporta che ogni volta

39. Firenze, Biblioteca Marucelliana (BMFi), Carte Placci, *Note di viaggio*, V, 1906-1913.

40. BERENSON, BERENSON 2008, p. 23.

41. *Ivi*, p. 29.

42. Così dice Guido Piovene di Berenson negli anni Cinquanta: PIOVENE 1993, p. 376.

che l'auto entra in un borgo i calabresi assedino la macchina, per ammirare quel che appare loro uno strano sortilegio dell'industria moderna: «è un martirio arrivare in quei posti ed essere alla lettera aggrediti dalla folla. Auff! Non se ne può più»<sup>43</sup>.

In conclusione, l'attraversamento della Calabria consente ai coniugi Berenson, sofisticati *flâneurs*, una libertà del viaggiare che appariva loro compromessa dalle ferrovie e dalla nascita del turismo organizzato. Sicché, anche questo loro viaggio calabrese appare come un viaggio di formazione, affidato principalmente agli itinerari d'arte e all'attenta percezione del paesaggio antropico.

Quasi cinquant'anni dopo, quando è ormai novantenne, Bernard Berenson tornerà in Calabria, ma senza la compagnia di sua moglie e di Placci, scomparsi entrambi da tempo. Rammentando il viaggio del 1908, quando le strade erano piste fangose e le locande dei paesi «somigliavano a ricoveri neolitici», egli teme inizialmente di aver progettato il viaggio «durante un accesso di ottimismo»<sup>44</sup>. Ma s'accorge subito che le cose sono cambiate. Ora trova – siamo nel 1955 – nuove strade, asfaltate di fresco grazie ai finanziamenti della Cassa per il Mezzogiorno, e dorme non più in tuguri primitivi ma nei *Jolly Hotel*, che l'industriale veneto Gaetano Marzotto stava disseminando dappertutto, Calabria inclusa. Tutto ciò rende più agevole all'anziano viaggiatore la possibilità di godersi ancora una volta le mete artistiche locali, dalla magnifica cattedrale di Gerace al suggestivo Patirion di Rossano, nella consapevolezza che la relativa povertà artistica della regione è compensata dalla severità e dalla bellezza di paesaggi ancora intatti e non ancora minacciati dal turismo di massa, come stava già accadendo, invece, nella vicina Sicilia, visitata due anni prima<sup>45</sup>.

«La Calabria – osserva Berenson all'inizio del viaggio – sfugge, per ora, ai guasti di un'edilizia con caratteri suburbani, non soffre la contaminazione delle cartacce e degli involucri da sigarette buttati per ogni dove, né subisce l'onta di affissi pubblicitari contro l'azzurro del cielo e del mare, come avviene in molti tratti della strada litoranea da Marsiglia a Livorno»<sup>46</sup>.

Il giorno dopo osserva con grande acutezza anche i segni del cambiamento che sta investendo la regione. A Gerace, rivista quasi cinquant'anni dopo la prima visita, osserva che la popolazione è

43. BMFi, Carte Placci, *Note di viaggio*, V, 1906-1913.

44. Questa citazione e la precedente sono in BERENSON, BERENSON 2008, p. 39. Il diario di questo secondo viaggio, pubblicato per la prima volta in tre puntate sul «Corriere della Sera», ricevette nel 1956 il *Premio Villa San Giovanni* per la saggistica. L'autorevole giuria era composta da Giovanni Battista Angioletti, Antonio Baldini, Gino Doria, Enrico Falqui, Marino Moretti, Sergio Solmi e Giuseppe Selvaggi. BERENSON, BERENSON 2008, pp. 13 e 74-75.

45. Vedi BERENSON 1992.

46. BERENSON, BERENSON 2008, p. 43.

scesa in gran parte alla marina, affollando la moderna e banale Locri, mentre la cattedrale di Gerace «con la sua processione di eleganti colonne ioniche»<sup>47</sup>, appare sola e abbandonata, malgrado i lavori di restauro in corso. Tuttavia, intuisce profeticamente Berenson, se ora le popolazioni, ricacciate per centinaia di anni verso l'interno dalla malaria e dai pirati, tornano in riva al mare attratte dalla ferrovia e dai commerci, non c'è forse da pianger per Gerace, perché la cittadina antica, fattasi deserta e completati i restauri, moltiplicherà in futuro la sua suggestiva bellezza e «costituirà un raro e perfetto caso, in Italia, di luogo nostalgicamente evocativo»<sup>48</sup>.

È questa la miglior riprova della elevata qualità culturale di questo viaggiatore, anche in tempi di banalizzazione turistica incipiente. Berenson, peraltro, in questo suo ultimo viaggio calabrese, non segue soltanto piste storico-artistiche, pur soffermandosi più avanti sul duomo di Cosenza, sulla chiesetta bizantina di San Marco a Rossano, sulla chiesa «franco-italiana»<sup>49</sup> e sulla torre Pallotta di Altomonte. Egli è convinto, infatti, che la poesia della Calabria risieda principalmente nel paesaggio. E lo riconferma verso la fine di questo secondo viaggio calabrese, quando, presso Rossano, deluso dalla rovina dei mosaici del monastero basiliano del Patirion, di cui non poteva sospettare i successivi restauri, si consola commentando che comunque «val la pena di salire al Patirion, se non altro per le magnifiche vedute dei monti degradanti verso Crotona e la piana di Sibari, dell'imponente gruppo del Pollino e delle alture ai suoi fianchi»<sup>50</sup>.

Ciliegina sulla torta, per questa sua accesa sensibilità paesaggistica, sarà l'addio alla Calabria, quando, seduto «all'ombra di rocce favolosamente romantiche», troverà riposo in quel di Praia a Mare: «un prospero luogo di villeggiatura, con un'isola omerica di fronte e l'incantevole veduta dei monti che cingono il golfo di Policastro»<sup>51</sup>.

Per sua fortuna, non erano ancora sospettabili a quel tempo le devastazioni del paesaggio che l'irruzione di un mediocre turismo di massa, in un contesto di urbanizzazione scadente e spesso abusiva, avrebbe provocato in quei luoghi, rendendo impresa davvero eroica il riconoscere le atmosfere e le suggestioni "omeriche" di quel paesaggio.

47. *Ivi*, p. 44.

48. *Ibidem*.

49. *Ivi*, p. 47.

50. *Ivi*, p. 51.

51. *Ivi*, p. 54.

## Bibliografia

- ANZELMI 2003 - D. ANZELMI, *Estetica di Lettere ed Arti Belle (1854)*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2003.
- BARZINI 1908 - L. BARZINI, *La metà del mondo vista da un'automobile: da Pechino a Parigi in sessanta giorni*, Hoepli, Milano 1908.
- BERENSON 1992 - B. BERENSON, *In Sicilia (1953)*, Leonardo, Milano 1992.
- BERENSON 1946 - B. BERENSON, *Pagine di diario: Carlo Placci*, in «Il Mondo», 18 maggio-1 giugno 1946.
- BERENSON 1950 - B. BERENSON, *Echi e riflessioni (Diario 1941-1944)*, Mondadori, Milano 1950.
- BERENSON, BERENSON 2008 - B. e M. BERENSON, *In Calabria (1908 e 1955)*, a cura di V. Cappelli, Rubbettino, Soveria Mannelli 2008.
- BERTARELLI 1989 - L. V. BERTARELLI, *Diario di un cicloturista di fine Ottocento. Da Reggio Calabria a Eboli*, a cura di V. Cappelli, Teda, Castrovillari 1989.
- BERTARELLI 2004 - L. V. BERTARELLI, *Insoliti viaggi. L'appassionato diario di un precursore*, a cura di L. Clerici, Touring Club Italiano, Milano 2004.
- BERTARELLI, GIANNÌ 2007 - L.V. BERTARELLI, R. GIANNÌ, *Cicloturisti in Calabria. Due diari di viaggio (1897 e 2006)*, a cura di V. Cappelli, Rubbettino, Soveria Mannelli 2007.
- BIANCHI 1989 - A.G. BIANCHI, *Prefazione*, in BERTARELLI 1989, pp. 1-8.
- BRILLI 1991 - A. BRILLI, *Il Grand Tour dell'Europa in automobile*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsamo 1991.
- BRILLI 2006 - A. BRILLI, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, Il Mulino, Bologna 2006.
- CAPPELLI 1998 - V. CAPPELLI, *Sguardi. Il Sud osservato dagli ultimi viaggiatori (1806-1956)*, Rubbettino, Soveria Mannelli 1998.
- CAPPELLI 1998A - V. CAPPELLI, *Un ciclista di fine Ottocento tra Grand Tour e turismo. Luigi Vittorio Bertarelli da Reggio Calabria a Eboli e in Sicilia*, in CAPPELLI 1998, pp. 45-76.
- CAPPELLI 2000 - V. CAPPELLI, *Dal viaggio al turismo al Sud*, in A. BERRINO (a cura di), *Per una storia del turismo nel Mezzogiorno d'Italia. XIX-XX secolo*, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Comitato di Napoli, Napoli 2000, pp. 39-46.
- CAPPELLI 2007 - V. CAPPELLI, *Introduzione*, in BERTARELLI, GIANNÌ 2007, pp. 5-17.
- DE MARIA 2017 - L. DE MARIA (a cura di), *Marinetti e il futurismo*, Mondadori, Milano 2017 (prima edizione: 1973).
- DELFINO 1990 - A. DELFINO, *Introduzione*, in MALPICA 1990, pp. 7-13.
- DELLA FONTE 2008 - A. DELLA FONTE, *By the Ionian Sea: storia di un Inglese che cercava l'antico e trovò le stelle*, Il Coscile, Castrovillari 2008.
- DICKIE 2008 - J.DICKIE, *Una catastrofe patriottica. 1908: il terremoto di Messina*, Laterza, Roma-Bari 2008.
- FERRONI 1991 - G. FERRONI, *Storia della letteratura italiana. III. Dall'Ottocento al Novecento*, Einaudi Scuola, Milano 1991.
- GISSING 1957 - G. GISSING, *Sulla riva dello Jonio. Appunti di un viaggio nell'Italia meridionale*, a cura di M. Guidacci, Cappelli, Bologna 1957.
- GISSING 1993 - G. GISSING, *Sulle rive dello Jonio. Un vittoriano al Sud*, a cura di M.F. Minervino, Edizioni di Torino, Torino 1993.
- GISSING 2006 - G. GISSING, *Sulla riva dello Jonio*, prefazione di D. Nunnari, Rubbettino, Soveria Mannelli 2006.
- L'OCCASO 1846 - C. M. L'OCCASO, *Accademia di canti estemporanei*, in «Il Calabrese», IV (1846), 12.
- MALPICA 1844 - C. MALPICA, *Un mese negli Abruzzi. Impressioni*, A. Festa, Napoli 1844.
- MALPICA 1846 - C. MALPICA, *La Toscana, l'Umbria e la Magna Grecia: impressioni*, A. Festa, Napoli 1846.

- MALPICA 1985 - C. MALPICA, *Il giardino d'Italia. Le Puglie (1841)*, a cura di M. Spagnoletti, Capone, Cavallino 1985.
- MALPICA 1990 - C. MALPICA, *Dal Sebeto al faro. Impressioni di un viaggio nelle Calabrie (1845)*, introduzioni di A. Delfino e S. Gambino, Cultura Calabrese Editrice, Marina di Belvedere 1990.
- MALPICA 1993 - C. MALPICA, *La Basilicata: impressioni (1847)*, introduzione di T. Pedio, Osanna, Venosa 1993.
- MALPICA 2005 - C. MALPICA, *Venti giorni a Roma. Impressioni (1843)*, a cura di S. Pifferi, Vecchiarelli, Manziana 2005.
- MALPICA 2015 - C. MALPICA, *Una vedova e un mistero. Storia del secolo XIX narrata e imitata (1846)*, a cura di S. Pifferi, Edizioni Sette Città, Viterbo 2015.
- MALPICA 2016 - C. MALPICA, *Impressioni di viaggio nelle Calabrie (1845-1846)*, a cura di V. Cappelli, Rubbettino, Soveria Mannelli 2016.
- PIFFERI 2007 - S. PIFFERI, *La città eterna vista da Napoli*, Istituto Nazionale di Studi Romani, Roma 2007.
- PIFFERI 2015 - S. PIFFERI, *Introduzione*, in MALPICA 2015, pp. 7-22.
- PIOVENE 1993 - G. PIOVENE, *Viaggio in Italia (1957)*, Baldini & Castoldi, Milano 1993.
- PRATO, TRIVERO 1989 - P. PRATO, G. TRIVERO, *Viaggio e modernità. L'immaginario del mezzo di trasporto tra '800 e '900*, Shakespeare & Company, Napoli 1989.
- RUSSO 1952 - F. RUSSO, *Gli scrittori di Castrovillari. Notizie bio-bibliografiche*, Tipografia Patitucci, Castrovillari 1952.