

CRISTINA BADON (FIRENZE)

LA LETTERATURA ODEPORICA DEL SETTECENTO COME FONTE PER LO STUDIO DELLA STORIA ECONOMICA E SOCIALE DELLE STRADE POSTALI

This study addresses the issue of travel literature (letteratura odeporica) as a source for the study of economic and social history of postal road communications. After defining the methodological approaches, a survey of tourist guides published in Italy is carried out, of which the elements useful for the history of postal roads in Europe and in Italy in the 18th century are highlighted. In particular, the author concludes that despite the lack of centralisation Italian postal roads do not seem to have had worse conditions than the European average of the time.

LA QUESTIONE METODOLOGICA

In questo saggio cercheremo di mettere in evidenza come le fonti “letterarie” dei resoconti di viaggio e delle guide possano essere proficuamente utilizzate per gli studi di storia economica e sociale relativi alle infrastrutture e alle comunicazioni, facendo in particolare l’esempio delle strade postali. Come già sottolineato da Giuseppe Mira, la letteratura odeporica è uno strumento più conosciuto dai geografi che non dagli storici economici (G. Mira 1973: 89), che invece possono utilizzare tale fonte, qualora essa sia concepita in termini interdisciplinari. Le indagini da condurre nel settore qui considerato possono innanzitutto consistere, oltre che nella conoscenza dell’evoluzione di una società all’interno di un territorio, in una comparazione fra diversi stati sui costi dei viaggi e sulle relative differenze nei tipi di trasporto, che può essere molto feconda nell’analisi dei movimenti commerciali (ma non solo). Altro campo di esplorazione è dato dall’organizzazione postale, che è stata molto importante fino al secolo XIX. Infine, per un’indagine di più ampio respiro, i dati attinti da questa letteratura possono essere efficacemente utilizzati per integrare altra documentazione quantitativa in uno studio dedicato alla politica dei trasporti e delle comunicazioni, che tanta importanza ha sempre avuto ed ha tuttora per un quadro esaustivo del livello di sviluppo di qualsiasi realtà territoriale e politica (G. Mira 1973: 99-100).

Le relazioni di viaggio dei secoli anteriori al XX secolo solitamente erano concepite secondo canoni e valori completamente differenti rispetto a quelli contemporanei. I viaggiatori dei tempi passati descrivevano diversamente ciò che vedevano perché viaggiavano diversamente (A. D'Ancona 1911: 453-454). Un viaggio in un paese straniero era un avvenimento serio ed importante nell'economia di una vita. Fondamentalmente era molto più costoso, pericoloso e scomodo di quanto non lo sia oggi. Chi vi si accingeva, perciò, si premuniva sotto ogni punto di vista, anche quello culturale. Era necessario cioè ponderare bene tutti gli aspetti del viaggio, documentandosi approfonditamente sulla storia, la geografia, gli usi ed i costumi dei popoli che si sarebbero incontrati. La conseguenza era che l'osservazione del viaggiatore-autore rivolta ai paesi sconosciuti era molto attenta e approfondita ed in grado di identificare un numero alto di dettagli significativi. Per questo le relazioni scritte hanno diritto di acquisire pieno valore come documento storico. Il quale, secondo Alessandro D'Ancona, acquista ulteriore importanza se la capacità di analizzare quanto conosciuto da parte del viaggiatore non si era soffermata solo sulla natura e sulle opere artistiche ma coinvolgeva anche le istituzioni ed i costumi, fenomeni più soggetti ad essere scoperti ed apprezzati da chi non li viveva come abituali e propri (A. D'Ancona 1911: 453-454).

Imperversando nel Settecento la moda di visitare l'Italia in "tour" per motivi di studio o piacere, molti nord europei, soprattutto inglesi, affrontavano il viaggio nelle vetture personali, solide e spaziose carrozze. Ai valichi alpini vi era la necessità della soma, mentre nei percorsi ordinari bastavano due cavalli a trainare una vettura. Per coloro che avevano l'esigenza di viaggiare con celerità e non avevano problemi economici era utilizzabile il viaggio "in posta", con fermate stazione dopo stazione. Assai più del cibo e dell'alloggio, il trasporto costituiva, per il viaggiatore, la voce più onerosa. Nel Settecento erano in gran voga, oltre ai viaggi, i libri sui viaggi (A. Gerbi 1928). Avventurieri, naturalisti, geografi, artisti, economisti ed uomini di stato giravano molto in cerca di materiali di studio, manifestazione concreta di quel cosmopolitismo che era caratteristica saliente del secolo e fattore inconscio di una fusione culturale ed intellettuale su basi universali, uno degli elementi più corrosivi del particolarismo dell'antico regime. Le relazioni di questi viaggi rivelavano al pubblico italiano il più elevato tenore di vita di nazioni come l'Inghilterra, la Francia e l'Olanda. Le condizioni materiali ed intellettuali dell'Europa più "svilupata" ed attiva si spiegavano con l'influenza esercitata dall'intensificarsi ed ampliarsi dei loro rapporti commerciali nel mondo. Fra le opere dei viaggiatori è ricorrente trovare asserzioni sulla "felicità" dei popoli che avevano sovrani che, a loro volta, intraprendevano spesso dei viaggi per studiare le diverse ed ingegnose arti degli altri paesi, fra le quali quella del commercio avrebbe poi potuto accrescere la civiltà del loro regno (*Il viaggiatore moderno ossia la vera guida per chi viaggia*, 1789).

Queste opere sono oggi una delle fonti più importanti per lo studio delle diverse civiltà in quanto testimonianza documentaria diretta che può fornire utili

conoscenze di tipo economico e sociale¹. Sulle grandi strade transitavano per lunghi percorsi merci e viaggiatori di lusso (P. Verri 1939). Erano le strade della porzione italiana del “*grand tour*” ed ogni europeo membro della “repubblica delle lettere” si riteneva obbligato ad affrontare la visita di luoghi che erano

¹ Tra i maggiori viaggiatori che ci hanno lasciato testimonianza scritta di quanto veduto e vissuto: Joseph Addison (1672-1719), parlamentare britannico e creatore del giornalismo letterario, diffondeva principi etici ed idee filosofiche di stampo illuministico. La sua opera *Remarks on Several Parts of Italy*, J. And R. Tonson, Londra 1705, aveva un successo straordinario ed i toni aspri riservati agli italiani ispiravano molti cultori della letteratura di viaggio. Charles de Brosses (1709-1777), magistrato e scrittore francese appassionato di arte e letteratura. Nelle *Lettres familières écrites d'Italie* parlava del suo viaggio in Italia del 1739 che lo aveva incantato. L'opera appariva successivamente sotto il titolo di *Lettres historique et critiques sur l'Italie*. Augustin François Creuzè de Lesser (1771-1839), barone membro del Corpo legislativo, faceva due viaggi in Italia smentendo notizie accreditate ed eccessivamente elogiative soprattutto nei riguardi di Napoli. La sua opera, *Voyage en Italie et en Sicilie, fait en 1801 et 1802* era pubblicata a Parigi nel 1806. Charles Pinot Duclos (1704-1772), borghese, scrittore libertino, autore di romanzi e racconti. Venivano pubblicate postume le sue opere di storia (nel 1750 era nominato storiografo ufficiale del regno) ed il suo *Voyage en Italie, ou Considérations sur l'Italie* (1771). Charles Dupaty (1744-1788), magistrato. I suoi due volumi, *Lettres sur l'Italie*, erano pubblicati anonimi nel 1788. Sono una testimonianza preziosa per la precisione delle informazioni sul suo viaggio, la vivacità delle impressioni e l'equità dei giudizi. Edward Gibbon (1737-1794), educato a Westminster ed Oxford, serviva nella milizia del New Hampshire e viaggiava in Italia. Le sue *Memorie*, raccolte da Lord Sheffield, erano pubblicate nel 1796. Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832), studente di legge all'Università di Lipsia, trascorreva gran parte della vita presso la corte di Weimar ricoprendo vari incarichi. Aveva notevole influsso sulla sua formazione il duplice viaggio in Italia (dal 1786 al 1788 e nel 1790) di cui resta testimonianza nel volume *Italianische Reise*, redatto nella forma di diario e di lettere scritte agli amici. Joseph Jérôme François de Lalande (1732-1807), astronomo e professore al Collège de France, membro di varie accademie europee, autore di numerose opere scientifiche, dava alle stampe anche libri di viaggi tra cui il fortunato *Voyage d'un Français en Italie en 1765 et 1766*, Venezia e Parigi, 1796, 8 voll., più volte riedita e tradotta in varie lingue. François Maximilien Misson (1650-1722), scrittore e viaggiatore francese oltre che giudice protestante, si rifugiava in Inghilterra dove diveniva tutore dei nipoti del duca di Ormond. Intraprendeva il Grand Tour fra il 1687 ed il 1688. Il suo *Nouveau Voyage d'Italie* era pubblicato a L'Aia nel 1691 e ristampato varie volte fino ad imporsi, nel XVIII secolo, come il più accreditato e diffuso *handbook* relativo all'Italia. Era anche autore di altri libri di viaggi e di una guida di Londra. Charles de Secondat de Montesquieu (1684-1755), barone, magistrato, si interessava di problemi politici ed economici. Nei suoi lunghi viaggi in Austria, Italia, Germania, Olanda ed Inghilterra accumulava note ed osservazioni. L'edizione più accreditata è *Voyages de Montesquieu*, G. Gounouilhon, Parigi 1894-96, 2 voll. Lady Sydney Morgan (1783-1821), ex governante e poi scrittrice, sposava nel 1812 Sir Thomas Charles Morgan. Negli anni 1819-20 compiva un viaggio in Italia dal quale nasceva il celebre *Italy* pubblicato nel 1821. Hester Lynch Piozzi (1741-1821), scrittrice inglese. La sua opera *Observations and Reflections Made in the Course of a Journey through France, Italy and Germany* del 1789 si riferiva al lungo viaggio del 1784-86. Jean Godefroy Seume (1763-1810), poeta e letterato tedesco, segretario del generale russo Igelstrom e successivamente insegnante a Lipsia, faceva numerosi viaggi fra cui uno a Siracusa nel 1801-02 dal quale nasceva *Spaziergang nach Syrakus* del 1802-03 che lo rendeva celebre. Stendhal (1783-1842), dopo alcuni incarichi nell'esercito e nell'attività politica, acquistava alta reputazione come scrittore d'arte e critica letteraria. Sull'Italia scriveva *Rome, Naples et Florence* e *Promenades dans Rome* che rappresentano fra i più alti esemplari della letteratura di viaggio. Lawrence Sterne (1713-1768), educato a Cambridge, nel 1765 tentava un viaggio in Francia ed in Italia che descriveva in *A Sentimental Journey through France and Italy* del 1768. Horace Walpole (1717-1797), scrittore inglese, faceva il *tour* europeo ed italiano da giovane affidandone la relazione a numerose lettere del suo monumentale epistolario.

quasi sempre gli stessi: Milano, Mantova, Parma, Padova, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, etc. Fin dall'inizio del XVIII secolo, in Inghilterra, si stava istituzionalizzando un modello di approccio culturale nei confronti dell'Europa che sarebbe divenuto prestissimo una vera e propria pratica sociale in grado di caratterizzare molti anni successivi. L'Inghilterra cominciava a rendersi conto delle proprie potenzialità, che le avrebbero permesso di esercitare un ruolo politico ed economico di egemonia e questa necessità di conoscenza era rivolta soprattutto alla Francia ed all'Italia, con le quali essa mirava ad un confronto diretto in relazione alle proprie proposte teoriche di capitalismo industriale e di democrazia parlamentare (G. Cusatelli 1987: 239). La Francia doveva essere ideologicamente combattuta per il suo ruolo di campione di assolutismo intriso di soggezione clericale: ma in realtà per le sue pericolose qualità di rivale concreta; l'Italia era invece da utilizzare come modello dell'idea di classicità in virtù dei suoi paesaggi e monumenti. La visione anti-cattolica tendeva a spogliarsi del suo significato politico e religioso per essere utilizzata nella costruzione di un *cliché* aprioristicamente negativo che spesso tradiva la presunzione moralistica, quando non la prevenzione etnica (G. Cusatelli 1987: 239). Corruzione della capitale francese ed eccessi pre-rivoluzionari potevano così essere analizzati come fosse un male oscuro giustificato da istanze razziali mentre, in Italia, l'arretratezza della vita civile e la piaga del brigantaggio centro-meridionale erano viste come risposta ad una pre-condizione naturale ed irrevocabile. La storiografia italiana del secondo Novecento conta una serie di studi molto preziosi per comprendere i molteplici significati della letteratura odepórica da un punto di vista di storia della cultura e della società². Come sopra detto, qui di seguito vogliamo invece evidenziare, attraverso alcuni esempi tratti da testi poco conosciuti e frequentati, come da tali fonti si possano trarre informazioni utili per una storia economica e sociale delle strade postali italiane ed europee nel Settecento.

LE STRADE POSTALI IN EUROPA NEL DICHIOTTESIMO SECOLO DALLE FONTI ODEPORICHE E DALLE GUIDE DELL'EPOCA PUBBLICATE IN ITALIA

Nel Settecento le guide per viaggiare con la posta erano numerose. Poiché era difficile che un viaggiatore avesse la guida di un precettore o che avesse ricevuto insegnamenti sul modo di viaggiare, egli provvedeva con tali testi. Alcune

² Oltre al testo di Cusatelli, fr. ad esempio Leonello Vincenti, *Viaggiatori del Settecento*, Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino 1950; VI. Vittor Ivo Comparato, *Viaggiatori inglesi in Italia tra Sei e Settecento: la formazione di un modello interpretativo*, in «Quaderni storici», Ancona, XIV (1979), n. 42, fasc. III, set.-dic., p. 850-886; Elisa Bianchi (a cura di), *Geografie private. I resoconti di viaggio come lettura del territorio*, Unicopli, Milano 1985; Attilio Brilli, *Il viaggio in Italia*, Banca Popolare di Milano, Milano 1987.

fra le guide italiane esaminate non si riferivano solo all'Italia, come molte che le avevano precedute, e si suddividevano in vari capitoli dedicati ad esempio alle regole da seguire per l'alimentazione e il clima, con i rimedi per la cura dei cavalli; o al ragguaglio sui vari continenti con un breve vocabolario delle lingue più parlate; sino ai consigli per chi doveva utilizzare le poste ed al dettaglio delle monete più comuni.

Fra gli autori di queste guide ci soffermiamo in primo luogo su Giovanni Maria Vidari (G.M. Vidari 1730). Vidari consigliava infatti di viaggiare per posta, per il decoro e l'importanza pubblica della figura del corriere (G.M. Vidari 1730 e A. D'Ancona 1911: 417). Egli doveva formare le vetture in una città comoda per le esigenze dei viaggiatori e compilare una lista delle persone che dovevano viaggiare con informazioni sul loro rango e condizione. Doveva poi formare gli scompartimenti sistemando chi sulla sedia o calesse e chi a cavallo o sul mulo da soma. Doveva trattare il prezzo delle vetture con i vetturini mediante una chiara obbligazione. Era prudente – spiegava Vidari – scegliere un capo vetturino, di solito il proprietario, con cui firmare l'accordo poiché egli sarebbe stato più ligio al dovere durante il viaggio. Il capo vetturino doveva anche obbedire agli ordini del corriere, alle eventuali fermate e partenze. Prima di partire egli riceveva la metà del compenso stabilito e lungo il cammino gli venivano somministrati i rimanenti denari a seconda delle occorrenze (tutta la contabilità doveva essere registrata in un apposito libro dal corriere). Alla fine del viaggio gli veniva saldato il conto, eventualmente con l'aggiunta di una mancia. Il corriere aveva anche il compito di trovare l'alloggio per la sera subito dopo il pranzo, preparare le stanze ed ordinare il numero di letti necessari, sempre tenendo conto del livello di ogni viaggiatore. Doveva sovrintendere all'operato degli osti e dei camerieri. Durante il passaggio sopra fiumi pericolosi, buche, monti e passi ardui, il corriere era tenuto a stare vicino ai personaggi più in vista. Era necessario per chiunque viaggiare con una sorta di passaporto del principe per poter avere libero accesso ed essere esente dal pagamento di dazi e gabelle, oltre ad avere una fede di sanità. Fuori dall'Italia i dazi erano rigorosissimi e venivano controllate perfino le bisacce: per questo poteva essere utile annotare ogni nuovo oggetto, anche di poco valore, acquisito durante il percorso, poiché se fosse stato trovato in un altro contesto, esso poteva essere sequestrato. Per quanto riguardava le monete, non dava nessuna istruzione precisa perché le frequenti alterazioni e modifiche non permettevano di stabilire alcuna massima di pratica ma in qualsiasi località le necessarie informazioni sarebbero state date dai proprietari degli alberghi. Egli descrive poi alcuni percorsi postali sul territorio italiano, anche relativamente al Regno di Napoli, in cui il monopolio postale dava notevoli proventi allo stato e le poste passavano nel Settecento a far parte dell'amministrazione centrale delle "finanze" con un *corriere maggiore* a capo della loro gestione. Carlo III di Borbone le aveva particolarmente a cuore e le proteggeva uniformandole ai bisogni del commercio con leggi e trattati (E. Melillo 1895: 213).

Giuseppe Miselli detto Burattino, dopo una breve descrizione delle origini storiche del servizio postale, sosteneva che al suo tempo ormai era noto a tutti gli europei quanto fossero efficienti i corrieri, veloci le loro carrozze (importate dalla Francia, che a sua volta le aveva conosciute in altri paesi) e calessi, le barche e feluche (G. Miselli 1699: 115). Segue poi un capitolo sulla dignità e sul ruolo del Generale delle Poste, figura stimabilissima e carica antica. Tra le funzioni da sempre ricoperte vi era la risposta al bisogno di urgenza degli affari più rilevanti, la sovrintendenza all'organizzazione, la cura del percorso pubblico, l'informazione delle novità al proprio sovrano. Chi ricopriva questa carica godeva di ampie facoltà, privilegi e diritti ed era di solito personaggio illustre di sangue nobile. Era suo compito conservare segreti che riguardavano pratiche e politiche degli stati stranieri, eseguendo con sollecitudine il proprio compito. Per conservare la grazia del proprio principe egli doveva essere molto diligente nell'informarlo celermente dell'arrivo dei corrieri alla corte (dove andassero e da dove provenissero) e di tutte le altre notizie opportune, non permettendo però che filtrasse quanto necessitava al servizio della Segreteria del sovrano che rimanesse segreto. Doveva farsi vedere spesso a corte a conferma del rispetto di tutti i suoi uffici. In caso di dispacci o spedizioni di corrieri straordinari, il Generale delle Poste doveva usare ogni cautela affinché procedessero segretamente (essendo questo il maggior credito della sua carica) e doveva registrare con puntualità il loro orario di partenza e quello di consegna delle missive proibendo, sotto pene severissime, a chiunque, di salire a cavallo alle stazioni di posta senza la sua espressa licenza. Il Generale doveva avere sempre disponibile un adeguato numero di corrieri stipendiati sufficienti per un buon servizio e che dovevano rispondere a precisi criteri: essere sudditi del principe che servivano, giovani e forti, avvezzi a patimenti e strapazzi, immuni dal vizio del gioco, non inclini ai sensi, essendo le donne "i grimaldelli con cui si aprono i segreti de gli huomini" (G. Miselli 1699: 116-122), pronti e spiritosi. Infine dovevano sapere leggere e scrivere ma niente di più, essendo il sapere in questa professione assai nocivo, secondo la sua esperienza. Seguono i capitoli dedicati agli orari delle partenze e degli arrivi di corrieri ordinari, staffette e procacci sia italiani che europei.

In ogni viaggio nelle strade d'Italia era bene andare accompagnati dal tardo pomeriggio in poi per sottrarsi agli incontri pericolosi, soprattutto nel Regno di Napoli ove vi erano molti fuorusciti. Egli esamina poi i viaggi per posta. Nel Granducato di Toscana si tenevano "benissimo accomodate" (G. Miselli 1699: 219) tutte le strade. Nel percorso da Roma a Genova Miselli ci illustra il tratto dove cominciavano le "disastrose montagne" di Genova, per andare a Naterana borgo e poi ad "Albracon" (G. Miselli 1699: 226). Questa era una montagna fierissima e la più alta di tutto il genovesato, non praticabile con i cavalli ma percorribile con piccoli muli ed in parte a piedi. Naturalmente, quando il mare non era mosso, era possibile come alternativa fare parte del percorso per nave. Descrive il viaggio da Roma a Milano via Modena e Parma: a Reggio sulla via Emilia vi

erano strade belle e larghe con buone fabbriche. Per il viaggio da Roma a Lucerna, Miselli ci ricorda che nel distretto di Betzelling c'era l'altissima e spaventosa montagna del San Gottardo che in inverno si poteva attraversare solo con gran fatica e pericolo, precipitando talvolta dagli altissimi monti masse conglobate di neve e sassi che sbarravano la strada ai passeggeri. Vi era poi da attraversare il rischiosissimo ponte detto dell'Inferno sulla Russa, frequentemente ghiacciato ed attraversato dai pedoni andanti carponi contro i venti furiosi che spesso vi si levavano. Ma la cima del monte non era "più di mezza lega" e non mancava molto, a quel punto, all'arrivo a Lucerna (G. Miselli 1699: 234-245).

Questo percorso, pur disseminato di tali pericoli, era a volte utilizzato anche per andare nelle Fiandre (imbarcandosi a Fiore per Basilea) oppure in Francia, quando la strada diretta per il Piemonte era impedita dalle guerre. Si passava dal dominio veneto ai Grigioni e di là a Zurigo, Baden, Berna e Lione ed era una strada buona e comoda, frequentata da persone oneste per il gran rigore con cui "si castigava" (G. Miselli 1699: 246-247). Nel viaggio da Roma a Palermo, giunti a Messina non vi erano poste regolari e conveniva prendere le mule, avvezze ad andare per quelle montagne. Mancavano a Palermo 50 miglia e vi si impiegavano non meno di 2 giorni e mezzo poiché venivano attraversati diversi monti (Namari, Aerei e Madonia) e fiumi (Termini, Salfo etc.) (G. Miselli 1699: 247-251). Da Roma a Parigi era bene tenere presente che il Moncenisio era "montagna asprissima dove si prendono gli uomini che portano sulla sedia" (G. Miselli 1699: 255-256) e d'inverno non era possibile cavalcare per le nevi ed i ghiacci. Questi uomini, i *maroni*, si arrampicavano per le montagne come fossero state capre, senza curarsi del freddo né dei venti. A Chambéry non si passava più la montagna, avendo il duca di Savoia fatto una strada per il cammino della Grotta, che girava attorno alla montagna d'Argue (strada buona e piana lavorata con lo scalpello in molti luoghi). Da Roma a Madrid, quando non era possibile imbarcarsi a Genova per il cattivo tempo, la strada da Genova a Canova non aveva poste regolate: cattiva come strada, ma era però facile trovarvi cavalli e muli. La strada da Nimes a Tolosa, pur tortuosa, permetteva il passaggio contemporaneo di 4 carrozze. Vi erano colonnette da ambo le parti distanti l'una dall'altra circa 10 passi, con fosse laterali alla strada e scoli per le acque e sufficienti ponti, "cosa veramente di meraviglia" (G. Miselli 1699: 289-290). A Perpignan si prendevano i cavalli per Girona e si passava un braccio dei Pirenei per un angusto transito detto Pervoso. Lungo la strada da Roma a Madrid via Grenoble, tra Grenoble e Valenza nel Delfinato vi era una strada tortuosa e traversa (G. Miselli 1699: 290-302). Per andare da Roma in Danimarca via Carinzia, Austria, Boemia, Sassonia e Alsazia dopo S. Daniele si doveva proseguire per S. Tommaso a Venzona attraversando una montagna "cattiva" e deserta lunga 4 miglia, praticabile solo a cavallo quando non a piedi. Entrando poi nel ducato di Carniola, dopo avere attraversato un ponte di legno sul fiume Fella, si intraprendeva una salita ripida e sassosa. Dopo la nuova discesa vi era un pericoloso fiume pieno di sassi grossi

che consigliava di attraversare tenendo il cavallo a mano. Usciti dal dominio veneto si andava incontro a montagne sempre sassose. Al castello di Mersulso, in inverno, vi era sempre il ghiaccio e la montagna del Cimerin, alta 3 miglia, era sempre nebbiosa e vi era una strada pessima: per arrivare al “borgo di Schottvrien” (G. Miselli 1699: 354-357) si doveva passare un passo angustissimo nelle foci delle montagne ma da lì in poi vi erano campagne buonissime. Da Vienna a Praga si passavano frequenti ponti di legno ma dopo “Haualberg” (G. Miselli 1699: 362), città dell’Elettore di Brandemburg, le strade erano cattivissime e coperte dalle acque; vi erano inoltre molti passi pericolosi. Da Milano a Vienna via Trento, Innsbruck e Saltzburg si incontravano spesso bellissimi ponti di legno. La parte montuosa toccava Soertzn, Kropfersperg, Brixen, Lofer, Vauchen, Melch dopo di che cominciava la discesa dell’altissimo e deserto “monte Taurm” (G. Miselli 1699: 363-367).

Possiamo seguire anche il viaggio per posta effettuato dal 1745 a partire da Venezia dai fratelli Giovanelli (A. Giovanelli 1907). Le strade della regione erano assai guaste come “al solito [...] nella corrente stagione” (A. Giovanelli 1907: 15). In Trentino invece le strade erano buone ma i cavalli deboli e malnutriti camminavano con fatica. Giunti al Brennero si stupivano di quanto fosse buona e ben mantenuta la strada (A. Giovanelli 1907: 19). Vicino a Costanza, lungo il percorso postale, pernottavano in una “confortevole” Osteria della Posta che, tuttavia, la sera successiva diventava “miserabile”. Continueranno ad alternarsi le buone alle cattive sistemazioni per tutto il viaggio in Germania. La strada, invece, continuava ad essere buona, ma peggiorava tra Colonia e Bonn. In Baviera la strada passava in mezzo ai boschi, era fangosa e paludosa ed il giudizio era negativo (A. Giovanelli 1907: 47-104). Nel viaggio da Vienna fino a Praga non si potevano servire sempre della strada postale poiché a tratti era mancante, ma ne era in costruzione una ottima e comoda che avrebbe abbreviato anche il percorso (A. Giovanelli 1907: 147-181 e R. J. Forbes 1964: 541). Al ritorno, in Sassonia, le strade erano poco buone ma questo doveva essere un fatto riconosciuto poiché non si stupivano di trovarvi paludi e terreni incolti (A. Giovanelli 1907: 187, 204). Vicino a Bruxelles la strada era dritta e lastricata di pietre. Dalla città partivano tutti i giorni carrozze che ne raggiungevano altre e le strade erano ben lastrate (tanto che i cavalli erano abituati al “pavè”), nonostante vi fosse la possibilità alternativa di viaggiare per canali (A. Giovanelli 1907: 206-214). Da Gand ad Anversa la strada non era selciata ma sabbiosa ed i cavalli avanzavano con fatica e lo stesso accadeva per arrivare a Breda, al punto da far supporre ai due fratelli che nella cattiva stagione fosse sicuramente impraticabile (A. Giovanelli 1907: 238-239, 257). Le strade in Inghilterra non avrebbero potuto essere migliori talmente erano ben tenute (A. Giovanelli 1907: 287). In Italia, partendo da Verona e avvicinandosi a Ravenna, la strada postale non era affatto buona per i frequenti fiumi da attraversare (A. Giovanelli 1907: 327). La via Appia da Roma a Terracina era assai cattiva (A. Giovanelli 1907: 341). Da Napoli si spostavano

a Monte Cassino ed arrivavano alla Terra di San Germano, a 60 miglia da Napoli, per una strada non postale e cattiva (era un percorso obbligato poiché la posta non vi era) (A. Giovanelli 1907: 365). Il tratto appenninico tra Firenze e Bologna era confermato come impervio e difficile ma i fratelli erano a conoscenza di una nuova strada che sarebbe stata costruita in un sito migliore (era l'aprile 1750) (A. Giovanelli 1907: 402). I maestri di posta facevano le solite "continue estorsioni" lungo la strada fra Genova e Pavia (A. Giovanelli 1907: 421). Per giungere poi a Torino, passando da Novara e Vercelli, incontravano strade continuamente rotte dai fiumi in piena, scarsità di cavalli e ponti "solo al bisogno accomodati e volanti" ai quali si affollavano fino a 40 calessi contemporaneamente, in disputa per chi dovesse passare per primo e quindi salvarsi la vita. Da Torino a Milano ci impiegavano solo un giorno e qui terminava il loro viaggio (A. Giovanelli 1907: 433-436).

Le testimonianze lasciate da William Coxe ci permettono invece di conoscere la viabilità postale in località meno battute come, per esempio, la Polonia (W. Coxe 1792). Da Cracovia a Varsavia, nel 1778, egli attraversava strade immerse in un paesaggio abbandonato e trovava da alloggiare solo in "tuguri" gestiti da ebrei. Perfino vicinissimo a Varsavia le strade erano impraticabili (W. Coxe 1792: I, 219-220). In Lituania vi erano strade "neglette" in mezzo alla foresta, a malapena tracciate, anguste (ci poteva appena passare una carrozza) e spesso ingombre di tronchi o attraversate dalle radici degli alberi. I postiglioni erano dei ragazzini, i ponti sui fiumi erano mal costruiti e vecchi al punto da sembrare che si potessero spezzare sotto il peso delle carrozze: la situazione era insomma pessima (W. Coxe 1792: II, 304). In Russia, invece, il viaggio per posta funzionava particolarmente bene. Dopo Tolotzin la strada era "eccellente" e gli alloggi buoni (W. Coxe 1792: III, 5). Dopo Viasma era facile trovare i paesani dei villaggi che facevano i postiglioni, usando molti cavalli poiché le cambiature erano ogni 20-30 miglia e le strade "sommamente cattive" (W. Coxe 1792: III 23). Nel viaggio per arrivare a Mosca, Coxe era costretto ad attraversare un pericoloso ponte "senza lati" e la strada era tagliata nella foresta (W. Coxe 1792: III, 24-25 e R. J. Forbes 1964: 541). A Mosca trovava difficoltà a reperire i cavalli di posta poiché, essendo un servizio a buon mercato, i proprietari preferivano impiegarli in altre attività più redditizie. In questa regione, tuttavia, i fiumi erano una valida alternativa alle strade e d'inverno, quando si ghiacciavano, erano percorsi dalle slitte (W. Coxe 1792: III 149). La strada che andava da Mosca a Pietroburgo, lunga 500 miglia, era in linea dritta tagliata nel bosco e larga 50 passi. Coxe ci descrive come era costruita: con tronchi di alberi posti trasversalmente in file parallele gli uni agli altri e legati al centro ed alle estremità da cavi lignei. I tronchi erano poi coperti da rami sopra ai quali veniva cosparsa della sabbia o della terra. Essa era una strada buona in quanto nuova, ma col tempo i tronchi tendevano a cadere o sprofondare nel terreno e la sabbia veniva portata via dalla pioggia (W. Coxe 1792: III 257-258). Intorno a Novgorod le strade erano pessime e gua-

stavano facilmente le carrozze. Qui veniva usato il *kibitki*: un piccolo carro capace di contenere solo due persone, coperto per metà e costruito senza neppure un chiodo ma più confortevole della carrozza poiché il fondo era coperto da un letto di piume (W. Coxe 1792: III 282-283). In Svezia Coxe viaggiava molto comodamente su “carri aperti”. I cavalli di posta erano forniti dai proprietari terrieri a rotazione e bisognava prenotarli poiché non si trovavano disponibili alle stazioni. Il servizio era tuttavia poco costoso. Le strade maestre erano fatte di pietra e ghiaia ed erano buone oltre ad essere completamente gratuite. Ogni proprietario aveva l’obbligo di restaurare una parte di strada in proporzione ai propri poteri e per riconoscere il tratto di strada di ognuno vi erano contrassegni di legno o pietra segnati da lettere e numeri e collocati ai lati della strada (W. Coxe 1792: VII 281-284). In Danimarca, fra Elsinor e Copenhagen, si percorrevano 20 miglia di strada sulla spiaggia. Vi erano comunque molti canali in alternativa alle strade (W. Coxe 1792: VIII 15-16). Anche in Norvegia le strade erano buone, le poste ben servite e così gli alloggi (W. Coxe 1792: VIII 165-204). In Svizzera i cavalli erano molto cari ma le locande erano accoglienti. Sul San Gottardo, al valico, la strada era molto erta ma quasi tutta lastricata. Essa passava poi dal famoso Ponte del Diavolo sopra una gola profondissima dove trovava poi anche un passaggio scavato nella roccia di granito. I sentieri qui si facevano molto pericolosi e stretti (W. Coxe 1792: IX 106-107).

Nel suo viaggio in Italia anche Montesquieu annotava osservazioni che sono arrivate fino a noi (D. Sterpos 1970: 123-132). Lo studioso partiva da Gratz, dove stava soggiornando durante un viaggio nell’Europa centro-meridionale, nell’agosto del 1728. Durante il percorso attraverso la Stiria, la Carniola e la contea di Gorizia trovava una buona strada: ciò gli sembrava la testimonianza di un buon governo, tanto più che il paesaggio era decisamente aspro e “spaventoso”. Dopo aver raggiunto Venezia egli si spostava a Padova ed anche qui la strada tra le due città gli sembrava “bella”. Non era invece agevole la strada per raggiungere La Spezia da Genova ed infatti optava per il viaggio in mare. Da Firenze a Roma la strada postale toccava Siena, Acquapendente, Montefiascone e Viterbo. La Firenze–Roma era una delle arterie principali d’Italia ed era chiamata Cassia, poiché in parte seguiva il tracciato della medesima. Montesquieu annotava di avere visto tratti di strada romana perfettamente conservati dei quali elogiava la grandezza dei selcioni della pavimentazione. Il selciato romano si era conservato così bene essendo compresso e compattato fra due robusti margini (D. Sterpos 1970: 123-129). Dalla laconicità delle annotazioni sugli spostamenti si ha la conferma ch’egli stava procedendo lungo il percorso postale il quale, con la progressiva regolarizzazione del servizio, non costituiva un’esperienza particolarmente avventurosa (D. Sterpos 1970: 132).

Un’altra guida significativa del tempo è la *Nuova descrizione di tutte le città dell’Europa* del 1785, che fra le altre solite informazioni tipiche di queste opere, riporta il nome delle locande migliori. Di locande ne nascevano, infatti, sempre

delle nuove ed i loro proprietari mandavano camerieri e servitori ad adescare clienti e perfino i postiglioni ve li conducevano per riscuotere una mancia senza curarsi della bontà del soggiorno dei forestieri (*Nuova descrizione di tutte le città d'Europa* 1785). A proposito della famigerata locanda postale di Radicofani, la guida ci informa che moltissime persone vi si fermavano, non essendoci poi nessun'altra possibilità fino a Viterbo (*Nuova descrizione di tutte le città d'Europa* 1785: 87). In una edizione successiva, *Nuova esattissima descrizione di tutte le città dell'Europa*, del 1792, viene precisato che il fenomeno delle “provvi-gioni” ai postiglioni che recavano in certe locande i turisti era tipico dell'Italia, poiché all'estero gli osti non offrivano loro che un bicchier di vino (*Nuova esattissima descrizione di tutte le città d'Europa* 1792: 2).

Carlo Barbieri ci ha lasciato una guida che permette di conoscere le tariffe dei “cavalli da sedia” nei vari stati italiani. Solo in Piemonte ed a Venezia si poteva usufruire del “bollettone”, ovvero il sistema della cambiatura che permetteva di risparmiare³. Barbieri passava poi a descrivere tutte le strade postali: sulla strada postale tra Bologna e Foligno, per esempio, non era più possibile trovare dei cavalli da quando i corrieri romani l'avevano abbandonata preferendole quella di Loreto (C. Barbieri 1772: 8); sulla strada tra Bologna e Firenze, in parte renosa ed in parte montuosa, era necessario aumentare il numero dei cavalli; sulla Firenze-Livorno, in alternativa alla strada, si poteva andare per acqua imbarcandosi a Firenze sull'Arno ai Navicelli oppure a Pisa, dove c'era una nave al giorno per questo servizio (C. Barbieri 1772); sulla Firenze-Lucca si poteva evitare Prato passando da Poggio a Caiano e la distanza non variava (C. Barbieri 1772); nella postale Genova-Massa era consigliabile andare per mare da Genova a Lerici per evitare la montagna ed un viaggio lungo e “inusitato”; il viaggio tra Bologna e Venezia si poteva fare comodamente tutto per via d'acqua e vi erano a questo proposito due corrieri alla settimana. Barbieri infine ci informa che il tratto postale tra Venezia e Rimini via Chiozza e Ravenna era effettuato dal corriere veneziano per Roma.

ALL'INIZIO DEL NUOVO SECOLO

Proseguendo la rassegna esemplare di utili resoconti di viaggio, ne presentiamo uno stilato all'inizio del XIX secolo, da Johann Seume, in modo da provare

³ Carlo Barbieri, *Direzione pe' viaggiatori in Italia colla notizia di tutte le poste e loro prezzi*, Giovanni Battista Sassi, Bologna 1772, 2° ediz., p. VIII. Le tariffe erano: nello Stato Pontificio 8 paoli per due cavalli e 3 paoli per uno solo; nel Granducato di Toscana 8 paoli e 3 paoli; nel Regno di Napoli 11 carlini e 5,5 carlini; in Piemonte 7,10 lire e 2,10 lire; nello stato milanese 14 paoli e 5 paoli; nel genovese 9 lire e 3 lire; a Parma e Modena 10 paoli e 5 paoli; a Piacenza 15 paoli e 5 paoli; a Venezia 15 paoli e 7,5 paoli.

ad interpretare come potevano recepire i contemporanei la situazione sulle strade postali alla svolta di secolo (dopo aver già esaminato la guida dell'anonimo del 1800) (J. G. Seume 1973). Si inizia partendo da Venezia, lungo l'Adriatico ed attraverso Padova, per la strada postale che terminava a Loreto, sotto Ancona. Il viaggio da Venezia a Padova, lungo il Brenta, si rivelava assai triste perché le piogge avevano guastato la strada. Continuando verso Rovigo, "recenti" piogge avevano reso la strada melmosa e paurosamente rovinata. A Rovigo, data la strada orrenda, si proseguiva per Pontelagoscuro in barca. Da Pontelagoscuro a Ferrara la strada era discreta. Nei periodi di pioggia si formavano pericolosi acquitrini tra Ferrara e Bologna. La strada era pessima, la vettura affondava fino all'asse e si doveva ricorrere ai buoi ma alla fine i passeggeri dovevano comunque scendere e spingere la vettura, proseguendo poi il tragitto a piedi, lungo i fossi e su esili ponticelli (J. G. Seume 1973: 121-130). Da Spoleto a Terni si trovava la parte più terribile dell'attraversamento degli Appennini, nel viaggio da Ancona a Roma. La strada da Spoleto diretta al nord non era selvaggia come quella che discendeva e continuava verso Terni. In certi punti la valle che saliva era larga appena 100 passi e da ambo le parti si levavano pareti dirupate interrotte da fenditure e torrenti. Dopo Narni si lasciava la Nera e la viaolgeva per alture selvagge ma non paurose come quelle tra Spoleto e Terni. Sulla strada di Nepi e Roma Pio VI aveva costruito un nuovo ponte. Da Civita Castellana la strada si divideva: la vecchia Flaminia passava per Rignano, Malborghetto e Primaporta e la nuova di Pio VI attraversava Nepi e Monterosi dove si innestava con la strada di Firenze (J. G. Seume 1973: 149-153, 164-166). Prima di Terracina la via Appia si sarebbe detta bella ma non era altrettanto buona. Infatti si camminava con l'acqua fino alla cintola per le inondazioni. Da Terracina a Fondi la strada era in parte ridente ed in parte impressionante fra alte rupi. Eccettuate alcune miglia nelle vicinanze della capitale, non si poteva dire che in Sicilia esistessero strade. Vi erano soltanto tracce per i muli. Il re stesso non poteva viaggiare in carrozza nel suo regno aldilà di Monreale, Termini e poche miglia verso Agrigento. Se voleva proseguire doveva compiacersi di montare anche lui su un ronzino o su un mulo. Ma egli ne faceva volentieri a meno e perciò le cose andavano qui ancora peggio di quanto andassero di solito là dove i principi viaggiavano di rado (J. G. Seume 1973: 206). Però l'A. si smentisce parlando della strada Ferdinandea che partiva da Siracusa ed arrivava a Catania della quale costituiva l'arteria principale mentre un'altra che le correva parallela più in alto era quasi altrettanto bella (J. G. Seume 1973: 240). Da Termini in avanti il principe poteva viaggiare in carrozza però il ministro che aveva costruito la strada avrebbe potuto fargliela migliore e più solida con spesa minore (J. G. Seume 1973: 263). Al ritorno, la strada da Napoli a Salerno era una delle più belle di tutta Italia, specialmente nei dintorni di Cava dei Tirreni. La strada provinciale continuava per 40 miglia dopo Salerno e poi diventava nuovamente una mulattiera (J. G. Seume 1973: 280). Tutto il Regno di Napoli era in condizioni tristissime. Un corriere che da Messina avesse

dovuto, passando per Reggio, arrivare a Napoli, considerava il suo viaggio più pericoloso di una campagna di guerra. Un ufficiale vi era stato depredato 16 volte e si era salvato solo per essersi passivamente assoggettato (J. G. Seume 1973: 330). Sulla strada per Firenze erano stati depredati tre corrieri, uccisi dei soldati e rapinate ingenti somme (J. G. Seume 1973: 303).

Un quadro quindi, quello fornito da Seume, non certo incoraggiante per tentare di tirare le fila sulla politica delle comunicazioni settecentesca in Italia e sicuramente in contrasto con la relazione più serena di un suo contemporaneo anonimo, probabilmente italiano, uscita un secolo dopo l'opera del Burattino (*Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia* 1800). Per quanto riguarda il viaggio da Firenze a Bologna – che toccava Fontebuona, Cafaggiolo, Montecarelli, Covigliaio, Filigare, Loiano, Pianoro –, da queste pagine si apprende che sino alla seconda posta la strada era deliziosa in mezzo a colline coperte di viti ed ulivi (*Itinerario italiano* 1800: 37-38). Per quanto riguarda il viaggio da Firenze a Roma, l'anonimo autore spiegava che la strada fino a Siena era bellissima e “dilettevole”, con la veduta di colline e di valli coperte di viti e di ulivi. A 6 miglia da Siena la strada cominciava ad essere meno ridente (*Itinerario italiano* 1800: 43-46). Il viaggio da Firenze a Foligno per Perugia – che toccava le poste di Incisa, Levane, Arezzo, Camucia, Torricella, Perugia, Madonna degli Angeli –, si giovava di una strada bella e ben conservata (*Itinerario italiano* 1800: 58-59). La strada nuova da Pistoia a Modena era montuosa ma buona e comoda (*Itinerario italiano* 1800: 64-65). Il viaggio da Milano a Torino toccava strade ben vigilate dal governo. Tra Novara e Vercelli si attraversava una pianura bagnata da diversi canali e ricca di piantagioni di riso. Da Settimo a Torino la strada era comoda e ben mantenuta. Prima di arrivare a Torino si passava la Stura e la Dora, fiumi alpini che scorrevano in un letto di pietre usate fra l'altro per lastricare le strade (*Itinerario italiano* 1800: 67-68). La strada da Torino a Genova era grande e comoda ma quando le piogge erano frequenti, da Torino ad Asti era impraticabile (*Itinerario italiano* 1800: 73-74). Il viaggio da Genova a Milano percorreva una pianura fertile e coltivata (*Itinerario italiano* 1800: 78-80). Anche la strada da Este a Padova era buona (*Itinerario italiano* 1800: 92-93). Da Vicenza a Padova vi era una strada diritta che attraversava una fertilissima pianura irrigata da vari ruscelli e da canali (*Itinerario italiano* 1800: 101-103). La strada da Bologna a Ferrara passava attraverso un paese piano ma frequentemente inondato. Talvolta le strade erano rotte e conveniva prendere una guida per evitare pericoli. Da S. Carlo a Ferrara la situazione migliorava un po' (*Itinerario italiano* 1800: 119). Anche tra Macerata e Tolentino si viaggiava in mezzo ad una pianura fertile e ben coltivata. Persino verso Sud veniva segnalata La strada da Terracina a Napoli come una delle più belle d'Europa, sulla via Appia che le faceva da fondamento. Anche la strada principale che attraversava Aversa era bella e decorata da buone fabbriche (*Itinerario italiano* 1800: 149-152).

Anche il viaggio di Pio VI del 1782, con destinazione Vienna, era effettuato prevalentemente per posta e dalla descrizione se ne ricava che le strade erano agevoli e permettevano spostamenti veloci (*Storia del viaggio del sommo pontefice Pio VI*, 1782). In Veneto egli aveva usato però prevalentemente le vie d'acqua. Pur a pochissimi chilometri da una strada postale, parecchi borghi potevano rimanere emarginati e disertati (B. Caizzi 1993: 222). Rimanevano quasi sempre vani gli sforzi che molte comunità facevano per entrare nel circuito vivo delle poste, deviando anche di poco la corrente di traffico, a causa delle resistenze opposte sia dagli altri uomini che, soprattutto, dalla natura.

Sembra peraltro che sull'Appennino locande e stazioni di posta fossero tutt'uno (E. Zaniboni 1921: 109). Si trattava di antiche e malmesse casette situate di solito lungo la strada principale di frazioni isolate munite di finestre ad inferriata spesso senza vetri. Le stazioni di posta fra Bologna e Firenze non godevano di buona fama per i pessimi alberghi ed i briganti. Tra Firenze e Perugia le stazioni più frequentate erano Levane e Camucia, più raramente Arezzo. Lungo il cammino tra Napoli e Roma via Terracina vi era leggenda di cattivi alloggi. Lo stesso discorso valeva per l'altra via di Monte Cassino (E. Zaniboni 1921: 109-116). Un'altro aspetto che testimonia l'impatto sociale del lavoro dei corrieri sulle strade postali è il fenomeno della diffusione dei giornali. Il giornale sarebbe nato negli uffici di posta già nel XVI secolo quando i maestri, spesso di mediocre cultura, raccoglievano le notizie che i corrieri portavano a voce da tutte le località, le disponevano in ordine di data e di importanza e le facevano divulgare una o due volte la settimana a seconda del tenore dei contenuti e della necessità (E. Melillo 1895: 203-204). Naturalmente esisteva anche la possibilità di inviare corrispondenza via mare. Per esempio, in Inghilterra vi erano delle apposite navi corriere chiamate *packet-boats* che la collegavano alle altre nazioni europee⁴.

CONCLUSIONE

Dalle fonti odepatiche esaminate risulta dunque una situazione europea generale piuttosto omogenea, almeno nel settore occidentale. Le forti discrepanze si registrano infatti solo all'interno di ogni paese e giustificabili dalle specifiche condizioni dovute alla morfologia e ad altre cause strettamente geografiche. L'Italia non faceva eccezione ed anzi sembra non fosse agli ultimi posti di un'ipotetica classifica stilata in base alla qualità del servizio. Pur non potendosi riscontrare un'organizzazione amministrativa centralizzata o razionalmente di-

⁴ Due o tre volte al mese, questo è solo un esempio, vi era la partenza da Falmouth per Lisbona e le navi che permettevano questo collegamento erano sei. Cfr. Giuseppe Baretta, *Lettere familiari a' suoi tre fratelli Filippo, Giovanni e Amedeo*, Giuseppe Richino Malatesta Stampatore Regio Camerale, Milano 1762, p. 27.

slocata (come nel caso rispettivamente di Francia ed Inghilterra), data la sua suddivisione in piccoli stati, non era in difetto di politiche rivolte alla cura delle arterie postali ed anche le stazioni erano numerose ed abbastanza funzionanti o quanto meno nella media europea. Certamente i limiti dovuti alla tecnologia non avanzata, ancora per tutto il Settecento, tendevano ad omologare in senso negativo le diverse realtà anche in quei casi in cui era stata messa in atto una effettiva e propositiva politica di intervento.

BIBLIOGRAFIA

- ADDISON J. (1705): *Remarks on Several Parts of Italy*, J. And R. Tonson, Londra.
- ANONIMO (1782): *Storia del viaggio del sommo pontefice Pio VI*, Vincenzo Formaleoni, Venezia.
- ANONIMO (1783): *Il viaggiatore moderno ossia la vera guida per chi viaggia*, Remondini, 3° ediz., Venezia.
- ANONIMO (1785): *Nuova descrizione di tutte le città d'Europa*, Anton Giuseppe Pagani e Comp., Firenze.
- ANONIMO (1792): *Nuova esattissima descrizione di tutte le città dell'Europa*, Marco Ribboni, Venezia.
- ANONIMO (1800): *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia*, Niccolò Pagni, Firenze.
- BARBIERI C. (1772): *Direzione pe' viaggiatori in Italia colla notizia di tutte le poste e loro prezzi*, Giovanni Battista Sassi, Bologna.
- BARETTI G. (1762): *Lettere familiari a' suoi tre fratelli Filippo, Giovanni e Amedeo*, Giuseppe Richino Malatesta Stampatore Regio Camerale, Milano.
- BIANCHI E. (a cura di) (1985): *Geografie private. I resoconti di viaggio come lettura del territorio*, Unicopli, Milano.
- BRILLI A. (1987): *Il viaggio in Italia*, Banca Popolare di Milano, Milano.
- BRILLI A. (2013): *Mercanti e avventurieri. Storie di viaggi e di commerci*, Il mulino, Bologna.
- CAIZZI B. (1993): *Dalla posta dei re alla posta di tutti. Territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all'unità*, Angeli, Milano.
- COMPARATO V. I. (1979): *Viaggiatori inglesi in Italia tra Sei e Settecento: la formazione di un modello interpretativo*, w: "Quaderni storici", XIV (1979), n. 42, fasc. III, set.-dic., Ancona.
- COXE W. (1792): *Compendio della storia generale de' viaggi*, Francesco Tosi, Venezia.
- CREUZÉ DE LESSER A. F. (1806): *Voyage en Italie et en Sicilie, fait en 1801 et 1802*, Didot, Paris.
- CUSATELLI G. (1987): *Alla scoperta dell'Europa*, in *La disgregazione dell'Ancien Régime*, Banca Nazionale del Lavoro, Milano.
- D'ANCONA A. (1911): *Viaggiatori e avventurieri*, Sansoni, Firenze.
- DE BROUSSE C. (1799): *Lettres familières écrites d'Italie*, Antoine Sérèys, Paris.
- DE LALANDE J. J. F. (1796): *Voyage d'un Français en Italie en 1765 et 1766*, Veuve Desaint, Parigi.
- DE SECONDAT DE MONTESQUIEU C. (1894-96): *Voyages de Montesquieu*, G. Gounouilhau, Parigi.
- DUSCLOS C. P. (1791): *Voyage en Italie, ou Considérations sur l'Italie*, Buisson, Paris.
- DUPATY C. (1788): *Lettres sur l'Italie*, Tours, Paris.
- FORBES R. J. (1964): *Le strade fino al 1900 circa*, Bollati Boringhieri, Torino.
- GERBI A. (1928): *La politica del Settecento. Storia di un'idea*, Laterza, Bari.
- GIBBON E. (1796): *Memorie*, G.A. Bonnard, Paris.
- GIOVANELLI A. (1907) (a cura di): *Lettere di viaggio di Andrea e Benedetto Giovanelli*, Officine dell'Istituto Italiano di Arti Grafiche, Bergamo.

- MELILLO E. (1895): *La posta nei secoli (Appunti storici)*, stabilimento tipografico E. Pietrocola, Napoli.
- MIRA G., (1973): Interessi storico-economici e storico-geografici negli "itinerari" dei secc. XVIII e XIX, w: *Le vie di comunicazione in Umbria. Atti del seminario di geografia economica. Perugia, 31 maggio-1 giugno 1973*, tip. Porziuncola, Santa Maria degli Angeli, Assisi.
- MISELLI G. (1699): *Il burattino veridico ovvero istruzione generale per chi viaggia*, Stamperia Longhi, Bologna.
- MISSON F. M. (1691): *Nouveau Voyage d'Italie*, H. Van Bulderen, L'Aia.
- MORGAN S. (1821): *Italy*, H. Colburn, Londra.
- PIOZZI H. L. (1789): *Observations and Reflections Made in the Course of a Journey through France, Italy and Germany*, H. Chamberlaine, Dublin.
- SEUME J. G. (1802-03): *Spaziergang nach Syrakus*, Insel Verlag, Francoforte.
- SEUME J. G. (1973): *L'Italia a piedi. 1802*, a cura di A. Romagnoli, Longanesi, Milano.
- STENDHAL (BEYLE M. H.) (1829): *Rome, Naples et Florence e Promenades dans Rome*, Delaunay, Paris.
- STERNE L. (1768): *A Sentimental Journey through France and Italy* Dent, Londra.
- STERPOS D. (1970) (a cura di): *Dodici grandi a Roma*, Stabilimenti tipografici C. Colombo, Roma.
- VERRI P. (1939): *Considerazioni sul commercio dello Stato di Milano*, a cura di C.A. Vianello, Università Commerciale L. Bocconi, Milano
- VIDARI G. M. (1730): *Il viaggio in pratica o sia istruzione generale e ristretta per tutte quelle persone che volessero viaggiare per tutte le strade e poste d'Europa*, Luigi Pavino, 2° ediz, Venezia.
- VINCENTI L. (1950): *Viaggiatori del Settecento*, Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino.
- VON GOETHE J. W. (1816): *Italianische Reise*, Francoforte.
- ZANIBONI E. (1921): *Alberghi italiani e viaggiatori stranieri(secoli XIII-XVIII)*, B. Johannowsky editore, Napoli.