

4

*Imperial China and the Silk
Roads: travels, flows, and trade*



a cura di **Filippo Costantini**

VIAGGIATORI. CIRCOLAZIONI SCAMBI ED ESILIO

www.viaggiatorijournal.com

Direttore della rivista: Fabio D'Angelo
direzione@viaggiatorijournal.com

Vicedirettore: Pierre-Marie Delpu
pmdelpu@orange.fr

Segreteria di redazione: Luisa Auzino
segreteria redazione@viaggiatorijournal.com

Luogo di pubblicazione: Napoli, Via Nazionale 33, 80143

Periodicità: semestrale (settembre/marzo)

Direttore della pubblicazione/Editore: Fabio D'Angelo

ISSN 2532-7623 (online) ISSN 2532-7364 (stampa)

Pubblicazione: Anno 2, Numero 2, 27 marzo 2019

Deposito legale: _____

Comitato scientifico: Mateos Abdon, Anne-Laure Amilhat Szary, Sarah Badcock, Geneviève Bühler-Thierry, Pierre-Yves Beaurepaire Gilles Bertrand, Agostino Bistarelli, H  l  ne Blais, Alfredo Buccaro, Catherine Brice, Fran  ois Brizay, Albrecht Burkardt, Giulia Delogu, Santi Fedele, Rivka Feldhay, Marco Fincardi, Jorge Flores, Myriam Houssay-Holzschuch, Mario Infelise, Maurizio Isabella, Rita Mazzei, Rolando Minuti, Sarga Moussa, Dhruv Raina, Sandra Rebok, Fiammetta Sabba, Isabelle Sacareau, Lorenzo Scillitani, Mikhail Talalay, Anna Tylusińska-Kowalska, Ezio Vaccari, Sylvain Venayre, Eric Vial.

Comitato di lettura: Irini Apostolou,   tienne Bourdeu, Andrea Candela, Rosa Maria Delli Quadri, Alejandrina Falc  n, Roberto Ferreira Garc  a, Thomas Haddad, Peter Kone  n  y, Ildik   Krist  f Gilles Mont  gre, Khyati Nagar, Christophe Poupault, Pierrick Pourchasse, Gabriele Proglione, Fr  d  ric Sall  e, Duran Saltuk Romy Sanchez, Luis Teixeira, Helge Wendt

Comitato di redazione: Marco Bernardi, Marco Bettassa Alessia Castagnino, Giuseppe Greco, Matthieu Magne Alessandra Orlandini Carcreff, Elisabetta Serafini

La rivista è a libera consultazione sul sito www.viaggiatorijournal.com. Chi desiderasse la copia cartacea, a pagamento, può indirizzare la richiesta ad associazione@viaggiatorijournal.com.

Referaggio

I saggi sono sottoposti a *double-blind peer review*. Vengono inviati a due *referees*, di riconosciuta competenza in specifici ambiti di studio, esterni alla redazione e al comitato scientifico della rivista.

Il saggio viene rifiutato o riconsegnato all'autrice/autore con gli eventuali commenti.

L'elenco dei *referees* anonimi e delle procedure di referaggio sono a disposizione degli enti di valutazione scientifica nazionali e internazionali. Si prega di indirizzare la richiesta alla direzione della rivista direzione@viaggiatorijournal.com, oppure consultare la sezione *Statistiche* nella home page del sito www.viaggiatorijournal.com.

Viaggiatori pubblica ad accesso aperto i suoi contenuti per assicurare la più ampia diffusione e circolazione al sapere storico vagliato dalla comunità scientifica. *Viaggiatori* non prevede costi per la sottomissione e/o la peer review degli articoli.

Tutto il materiale pubblicato è distribuito con licenza “Creative Commons – Attribuzione” (CC-BY 4.0). Gli autori mantengono il copyright sui loro contributi, garantendo tuttavia a chiunque la possibilità di scaricare, riusare, ristampare e distribuire i materiali pubblicati da *Viaggiatori*, con la sola condizione che siano correttamente citati l'autore e il titolo della rivista.

Laboratoire Universitaire Histoire Cultures Italie Europe
Université Grenoble-Alpes

Scuola Superiore di Studi Storici
Università della Repubblica di San Marino

Università degli studi di Napoli Suor Orsola Benincasa

**VIAGGIATORI
CIRCOLAZIONI SCAMBI ED ESILIO**

4

***Imperial China and the Silk
Roads: travels, flows, and trade***

A cura di Filippo Costantini

Indice

Introduzione

di Filippo Costantini p. 1

Dossier monografico

From Barbarians to Citizens: Shifting Representations of the Salar Myth of Origin in Media

di Mario De Grandis p. 11

L'ambassade romaine envoyée dans l'Empire des Han en 166 : une expédition maritime fructueuse sur les plans économique et diplomatique ?

di Christophe Burgeon p.46

Oltre la muraglia, verso l'oceano:

Guangzhou, un polo strategico tra Cina ed Europa (1514-1842)

di Tiziana Iannello p.62

Mercanti, ambasciatori e sacerdoti nel VII secolo in Cina: le testimonianze archeologiche

di Andrea Montella p. 111

Trade and Cultural Contacts Between China and the Hellenistic World Through The Silk Road

di Jaume Galiana Llorca p.139

Varia

Communicative Competence, a characteristic of the early English navigators
di Frances Luttikhuizen p. 191

Early 20th-Century Latin American Travel Writing: Postcards for a Lost Utopia
di Gorica Majstorovic p. 229

Fonti

«*Piacevole e maestoso spettacolo*»
Carlo Amoretti in viaggio alla strada del Sempione (1803)
di Agnese Visconti p. 247

Boris N. Širjaev. Gelo e politica
di Michail Talalay p. 280

Letture

Le prime “Autostrade del mare” e il turismo mediterraneo nell’Ottocento
di Rosa Maria Delli Quadri p. 293

Recensioni

Etienne Anheim, *Le travail de l’Histoire*, Éditions de la Sorbonne, Paris, 2018
di Nicolas Charles p. 306

Nadine Akhund, Stéphane Tison, *En guerre pour la paix, correspondance de Paul d'Estournelles de Constant et de Nicholas Murray Butler, 1914-1919*, éditions Alma, Paris, 2018.
di Nicolas Charles p. 311

Introduzione

di Filippo COSTANTINI
Universidad Nacional Autonoma de Mexico

Crocevia di scambi commerciali e interculturali, per diversi secoli la cosiddetta « Via della Seta » è stata il fulcro delle relazioni commerciali e diplomatiche tra la Cina, l'Asia centrale e il Mediterraneo. Il fascino di queste terre si intaglia oggi in un immaginario comune di carovane che attraversavano praterie, deserti e piccoli centri urbani che sorgevano in quello che è generalmente conosciuto come il continente euroasiatico. Di qui passavano innovazioni tecnologiche, materiali e artefatti delle culture più disparate: dai lapislazzuli dell'Afghanistan, alla seta cinese e alla lana lavorata nelle steppe della Mongolia. Attraverso queste terre si spingevano inoltre rappresentanti di antichi culti, neonate religioni e tradizioni filosofiche lontane. Fra le tante, il buddhismo indiano iniziava la sua espansione proprio attraverso questi percorsi fino a penetrare e attecchire nelle già imponenti e sviluppate metropoli dell'impero cinese; i primi missionari cristiani e nestoriani si affacciavano alle porte della capitale della dinastia Tang; musulmani ed ebrei erigevano moschee e sinagoghe ai confini dell'Impero di Mezzo.

Questo immaginario, come spesso succede, non combacia del tutto con le reali vicende storiche. La « Via della Seta » non era infatti una via a tutti gli effetti, ma un reticolo disparato di percorsi che attraversavano l'Asia centrale collegando non solo la parte orientale con l'occidente, ma anche l'India settentrionale e il Pakistan con le regioni più settentrionali. Rotte che non erano solo terrestri, ma anche marittime che collegavano la Cina con il sud-est asiatico, con lo Sri Lanka e l'India fino al bacino del mediterraneo. Gli attori principali non erano solo la Cina Han e Tang da una parte, e l'impero romano e i territori del

mediterraneo dall'altra, questi erano solo i confini estremi che spesso giocavano un ruolo secondario. La Persia e i persiani, per esempio, svolsero per diversi secoli un ruolo centrale nel territorio regolando i traffici per quelle rotte; contadini, mercanti e abitanti che popolavano i centri urbani sparsi lungo questa sconfinata regione costituivano i principali attori di quella che si potrebbe definire una proto-globalizzazione che anticipa di diversi secoli l'era moderna. In questa rete di complessi scambi ed interazioni, la seta non era solo che una delle tante merci. Per la « Via della Seta » passavano infatti prodotti ben più rilevanti ed influenti: dai cavalli di razza al cotone e la carta, testi sacri e prodotti artistici e religiosi¹.

L'immaginario comune associato alla «Via della Seta» si riduce quindi ad una semplificazione, ad una visione romantica di una realtà molto più complessa. I racconti del Milione di Marco Polo, e del Viaggio in Occidente sono solo due esempi di questa mitizzazione del territorio rappresentato, d'altra parte, dal termine stesso.

La locuzione « Via della Seta » (*Seidenstrasse*) venne coniata e usata per la prima volta nel 1877 dal geografo tedesco Ferdinand Freiherr von Richthofen (1833-1905) in maniera molto specifica riferendosi al commercio della seta in Asia centrale durante l'impero Han². Nel 1915 sarà poi un altro geografo tedesco, August Hermann, attraverso il saggio « *The*

¹ Nonostante la seta fosse un prodotto molto richiesto soprattutto dai nobili romani, non fu mai il prodotto principale di scambio in questo territorio. Sulla storia commerciale lungo le Vie della Seta vedi J. MILLWARD, *Silk Road a Very Short Introduction*, Oxford, Oxford University Press, 2013; LIU XINRU, *The Silk Road in World History*, Oxford, Oxford University Press, 2010.

² Per descrivere invece le rotte posteriori agli Han, Richthofen parla di più generali scambi commerciali (*Handelsverkehr*) senza menzionare *Seidenstrasse*. Per uno studio sull'utilizzo del termine Via della Seta da parte di cfr. D. WAUGH, *Richthofen's "Silk Roads": Toward the Archaeology of a Concept*, The Silk Road Foundation, Vol. 5, Numero 1, pp.1-10.

Silk Road from China to Roman Empire », ad alimentare l'idea fuorviante e semplicistica di una rotta specifica euroasiatica che fungeva da ponte tra due mondi lontani come quello cinese e quello europeo³.

Negli ultimi anni, il tema « Vie della Seta » è tornato in auge da quando, alla fine del 2013, il presidente cinese Xi Jinping ha lanciato l'ambizioso progetto « One Belt One Road » (yidai yilu 一帶一路) come punto centrale della strategia internazionale del governo cinese. In un discorso ufficiale tenuto presso l'università di Nazarbayev in Kazakistan, Xi ha promosso il piano auspicando il rafforzamento delle relazioni bilaterali tra Cina e Kazakistan, e in generale tra la Cina e i paesi dell'Asia centrale, attraverso l'ideazione di una “cintura economica” che faciliti gli scambi commerciali e i contatti diplomatici tra i territori. L'iniziativa si riconduce ideologicamente allo spirito di pace e amicizia (pinghe youhao 平和友好) che infondeva le strade delle antiche « Vie della Seta». Lo stesso Xi, nel suo discorso di apertura, richiama all'immaginario poc'anzi citato di carovane di mercanti che attraversano sentieri di montagna e deserti di questi territori dell'Asia centrale:

Il mio paese d'origine è lo Shaanxi, proprio all'inizio dell'antica Via della Seta. Qui in piedi di fronte a voi, ripenso alla storia e mi sembra d'udire l'eco delle campanelle dei cammelli per sentieri di montagna, e vedere il fumo fluttuare solitario nel deserto. Tutto questo mi appacifica⁴.

Il progetto lanciato dal presidente cinese ha risvegliato un grande interesse verso questa macro-area nel mondo accademico internazionale, e non solo. Negli ultimi anni sono infatti apparsi

³ J. MILLWARD, *Silk Road a Very Short Introduction*, Oxford, Oxford University Press, 2013.

⁴ Traduzione dal cinese. Per il discorso di Xi Jinping si veda <http://cpc.people.com.cn/n/2013/0908/c64094-22843712-3.html>

diversi studi multidisciplinari che analizzano lo sviluppo storico, economico e sociale che coinvolgevano queste rotte.

Questo numero di *Viaggiatori, Imperial China and the Silk Roads: travels, flows, and trade*, propone diversi saggi che ripercorrono idealmente questo reticolo di vie commerciali e rotte marittime attraverso svariate tematiche legate però da un unico e fondamentale filo conduttore: l'incontro e lo scambio culturale tra la Cina e i suoi confini occidentali. I cinque contributi del numero monografico analizzano, partendo da periodi storici e tematiche differenti, gli scambi e le relazioni all'interno del continente euroasiatico, e come queste abbiano influito sullo sviluppo economico culturale della Cina imperiale. Tutto questo cercando di superare lo stereotipo di Cina come monolite immutabile nel tempo. Nonostante le continuità che legano il susseguirsi dinastico nella storia antica, pre moderna e moderna, enormi trasformazioni epocali avvengono all'interno di questa cultura millenaria, trasformazioni che si devono anche e soprattutto alle relazioni con l' "altro", lo "straniero" (spesso definito barbaro) proveniente dai territori occidentali attraverso le « Vie della Seta ». Il controllo di questa zona, infatti, ha spesso determinato la fortuna dei governi più potenti e longevi dove l'esportazione e l'importazioni di merci, tecnologie e idee, furono alla base della crescita e l'espansione dell'impero. Non è un caso, come vedremo, che le capitali delle dinastie più potenti erano tra le più grandi, tra le più sviluppate e tra le più cosmopolite del mondo conosciuto⁵. L'incontro ha quindi molto spesso determinato un arricchimento economico e culturale. Tra i numerosi esempi riportati nei contributi di questo numero, possiamo ricordare il buddhismo che cambierà radicalmente la

⁵ Esempi paradigmatici di cosmopolitismo e interazione interculturale li abbiamo nelle capitali delle dinastie Han e Tang come Chang'an e Luoyang. Vedi M.E. LEWIS, *China's Cosmopolitan Empire: the Tang Dynasty*, Belknap Press of Harvard University Press, 2009.

società cinese, ma anche l'influenza culturale delle popolazioni musulmane dell'Asia Centrale, e le innovazioni tecnologiche dei missionari gesuiti europei. Influenza che si muoverà da ambo le parti: pensiamo alla seta indossata dai nobili romani, o alle porcellane cinesi importate in Europa, ma anche alle innovazioni tecnologiche fondamentali come la carta e la polvere da sparo che dalla Cina approderanno nei territori del mediterraneo.

L'incontro tra culture attraverso le « Vie della Seta» rappresenta quindi il filo conduttore che lega i contributi di questo numero di *Viaggiatori. From Barbarians to Citizens: Othering Representations of the Salar's Myth of Origin* (Mario De Grandis) analizza «La Sorgente del Cammello», il mito di fondazione che narra la migrazione del gruppo etnico dei Salar da Samarcanda alla Cina. L'autore si focalizza in particolare sulla relazione tra le diverse rappresentazioni del mito e le politiche governative nei confronti delle cosiddette "minoranze etniche". Mentre durante l'epoca maoista e immediatamente successiva i Salar furono stigmatizzati come "stranieri", i "barbari" al di fuori della sfera culturale prettamente cinese marcata dall'appartenenza etnica Han, più recentemente, e soprattutto dopo il lancio della BRI (Belt and Road Initiative), l'origine dei Salar è divenuta parte integrante nella promozione di una Cina che "si apre al mondo." La Cina si raffigura come un crogiolo di culture differenti che arricchiscono il patrimonio nazionale; in questo contesto, la rappresentazione del mito assume una funzione del tutto nuova: quella di enfatizzare un passato storico che accomuna la Cina con l'Asia centrale. Non più "barbari", i Salar diventano ambasciatori per la Cina nell'intessere rapporti di cooperazione con altri paesi lungo le «Vie della Seta».

Tematica del viaggio che viene affrontata anche nel contributo *L'ambassade Romaine Envoyée Dans l'Empire Des Han en 166 : Une Expédition Maritime Fructueuse sur les Plans*

Économique et Diplomatique? (Christophe Burgeon). L'autore si focalizza sulla spedizione imperiale romana alla corte degli Han analizzando i motivi che causarono il sostanziale fallimento della missione. L'articolo suggerisce che alla base di questo insuccesso ci sarebbe stato lo scarso interesse dell'imperatore cinese verso i doni che gli emissari romani portarono come rappresentanza. Questo fatto, che oggi ci sembra a dir poco secondario, veniva considerato un elemento cruciale nelle relazioni diplomatiche con le potenze straniere. I doni rappresentavano non solo la potenza economica e politica della controparte, e quindi un elemento centrale per un eventuale alleanza, ma anche e soprattutto il rispetto nei confronti del Paese ospitante. Regali di scarso valore, non solo potevano simboleggiare una potenza relativa del regno di appartenenza, ma anche e soprattutto una grave mancanza verso l'interlocutore. Anche qui, come nel primo saggio, si rappresentano le «Vie della Seta» come spazio prima di tutto interculturale dove si inscena un vero e proprio incontro tra due mondi all'epoca agli antipodi.

L'incontro con "l'altro", lo straniero, è una delle tematiche che emergono anche nei contributi di Iannello e Montella. *Canton e gli Europei. I Commerci Internazionali E La Politica Marittima Ming e Qing, 1514-1842* (Tiziana Iannello) analizza, attraverso la storia e l'evoluzione della città di Canton, i rapporti commerciali tra Cina ed Europa all'inizio dell'epoca moderna in relazione alle rotte marittime delle «Vie della Seta». Canton, infatti, ha sempre rappresentato uno degli esempi più riusciti di convivenza multiculturale in Cina. Da secoli uno dei porti principali per l'approdo di commercianti e prodotti provenienti dall'occidente, è stata spesso il luogo d'incontro e scambio di nuove idee, tecnologie e merci esotiche; di qui entravano i missionari cristiani e le conoscenze scientifiche più innovative provenienti dall'Europa. La centralità della metropoli cinese,

soprattutto a partire dell'era moderna, è attestata dalla sua capacità di attrarre capitali esteri senza eguali in Cina, ospitare delegazioni straniere di commercianti, diplomatici e missionari. A livello politico, inoltre, ha storicamente goduto di una certa autonomia rispetto alle capitali del nord rappresentando il punto di contatto principale (e spesso unico) verso l'esterno. Destinazione finale delle «Vie della Seta» marittime, Canton ha quindi incarnato più di altre città l'ideale e lo spirito appartenenti a quell'immaginario più volte sottolineato in precedenza: luogo d'incontro e sintesi interculturale che possiamo intravedere ancora oggi⁶.

Mercanti, Ambasciatori e Sacerdoti nel VII Secolo In Cina: le Testimonianze Archeologiche (Andrea Montella) si focalizza invece su uno dei momenti di maggior espansione e cosmopolitismo della Cina dinastica, l'epoca Tang, attraverso lo studio di alcuni complessi funerari. L'autore sottolinea come la presenza di elementi o raffigurazioni di personaggi stranieri nelle decorazioni dei corredi funerari o nelle pitture murarie delle tombe dei funzionari Tang, usate per lo più per simboleggiare l'alto status del defunto, sia un elemento importante per comprendere il fenomeno migratorio straniero verso la Cina attraverso le «Vie della Seta». Possedere oggetti esotici, per i funzionari e nobili cinesi, era infatti uno dei simboli di potere in quanto dimostrava la capacità di trattare e mediare con culture lontane e delle più diversificate. La numerosa presenza di questi elementi "esotici" mostra quindi l'atteggiamento cosmopolita della prima parte della dinastia, dove la capitale Chang'an rappresentava probabilmente non solo la città più grande del mondo conosciuto, ma anche e soprattutto un centro multiculturale. Qui mercanti, funzionari religiosi e

⁶ Canton non fu solo luogo d'incontro interculturale, ma anche teatro di scontri militari tra le forze imperialiste occidentali e le milizie cinesi durante le guerre dell'oppio.

diplomatici, potevano interagire, scambiare merci, innovazioni tecnologiche e idee; qui si ergevano i primi templi buddhisti, le prime sinagoghe, moschee e chiese cristiane⁷.

Dialogo interculturale che spesso spinse verso trasformazioni sociali e culturali producendo sintesi innovative sorprendenti. Un esempio ci viene fornito, ancora una volta, da complessi funerari stranieri presenti nella capitale. Come mostra l'autore, è proprio in queste tombe che si concretizza in maniera evidente l'incontro e la sintesi tra la cultura d'origine e quella autoctona. Questo mostra un livello d'integrazione culturale sorprendente per l'epoca.

Un altro esempio sincretico nel campo artistico si ha nelle sculture buddhiste della scuola di Gandhāra che approdano in Cina a partire del primo secolo della nostra Era. Queste sculture, come mostra il saggio *Trade and Cultural Contacts Between China and the Hellenistic World Through The Silk Road* (Jaume Galiana Llorca), rappresentano uno dei maggiori prodotti culturali sincretici tra il mondo greco e l'Asia centrale che influenzerà fortemente la produzione artistica cinese. Le sculture, infatti, presentano non solo elementi estetici inequivocabilmente ellenistici, ma anche tecniche di produzione appartenenti al mondo greco.

Grazie all'espansione di Alessandro Magno prima, e la fondazione di numerosi centri urbani lungo le «Vie della Seta» promossa dai suoi successori, la cultura ellenistica arriverà fino alle porte dell'impero Han. Merci, tecnologie, religioni e prodotti artistici, provenienti da entrambi i mondi, attraversarono questi luoghi approdando all'interno dei due imperi e influenzandone fortemente lo sviluppo economico e culturale.

⁷ Vedi LEWIS, *China's Cosmopolitan Empire*.

Uno degli esempi paradigmatici proposti dall'autore è quello fornito dal buddhismo. Proveniente dall'India, venne adottato da numerosi regni ellenistici lungo le «Vie della Seta» spingendosi successivamente fino alle regioni estremo orientali come Cina, Corea e Giappone. Durante questo “viaggio”, non solo subirà numerose e interessanti trasformazioni che cambieranno fortemente le fondamenta della sua dottrina, ma inoltre influenzerà profondamente le culture e le società che lo ospiteranno. Da una parte, infatti, si arricchirà di elementi fondanti della filosofia greco-romana, e di componenti caratterizzanti del pensiero e della cultura cinese; dall'altra, l'introduzione del buddhismo cambierà radicalmente la cultura e la società di quei territori in maniera trasversale. L'impatto buddhista in Cina infatti si avrà nella struttura sociale, a livello economico, politico, artistico e letterario. Influenza che condiziona anche i commerci e gli scambi lungo le «Vie della Seta» dove si svilupperà un vero e proprio “mercato” a carattere religioso.

Quello del buddhismo è solo uno dei numerosi esempi proposti dall'autore il quale obiettivo è quello di mostrare le diverse interazioni tra i centri urbani di cultura ellenistica e l'impero cinese Han. Interazione, che sottolinea il saggio, avvenne quasi esclusivamente a livello commerciale e probabilmente solo per via indiretta.

In conclusione, *Imperial China and the Silk Roads: travels, flows, and trade*, attraverso i suoi cinque contributi, propone una visione trasversale di un vasto territorio sorprendentemente multiculturale, mostrando un mondo già fondamentalmente collegato da scambi commerciali e ideologici che anticipa considerevolmente l'era moderna. La Cina e il mediterraneo, mondi apparentemente lontani sia geograficamente che culturalmente, in realtà si conoscevano e interagivano frequentemente grazie ai Paesi dell'Asia centrale attraverso quei

percorsi terrestri e quellerotte marittime che comunemente oggi chiamiamo «Vie della Seta».

Letture

Le prime “Autostrade del mare” e il turismo mediterraneo nell’Ottocento

di Rosa Maria DELLI QUADRI

Università degli studi di Napoli "L'Orientale"

Viaggiare come turisti oggi nel Mediterraneo è veloce e facile. Ma non è stato sempre così, soprattutto agli inizi dell’Ottocento, quando nacque di fatto la prima industria navale mediterranea e atlantico-mediterranea della navigazione per il piacere e il tempo libero. Fu un processo lento all’inizio, più veloce negli anni successivi, a favore delle classi sociali più benestanti nei primordi e alla portata di molti altri quando i viaggi si moltiplicarono, i collegamenti migliorarono, le navi divennero più grandi e sicure e le rotte meglio conosciute. Ma come si attraversava questo spazio liquido prima che il progresso tecnologico senza pari del secondo Ottocento consentisse di ridurre tempi, fatiche, peripezie e spese? Nelle acque del bacino, a partire dal 1818, erano attivi tre piroscafi, il *Ferdinando I* che collegava Napoli, Genova e Marsiglia, il *Carolina* che andava da Trieste a Genova e il genovese *Eridano* che prestava servizio nell’Adriatico. Nel 1823 nella capitale borbonica si attivò la *Compagnia dei pacchetti a vapore delle Due Sicilie*, con un ufficio a Napoli e una sede a Palermo. Fu la prima società di navigazione a vapore mediterranea per passeggeri, posta nella rotta tra le due città e creata dai mercanti Vallin Routh e Valentin, ai quali il re Borbone concesse una “privativa” di dieci anni. Per la compagnia fu costruito, in Inghilterra, il *Real Ferdinando I*, per il trasporto di 200 passeggeri, che quando si trovava nel Golfo di Napoli effettuava “passeggiate turistiche” per promuovere il nuovo sistema di navigazione. Nel 1829

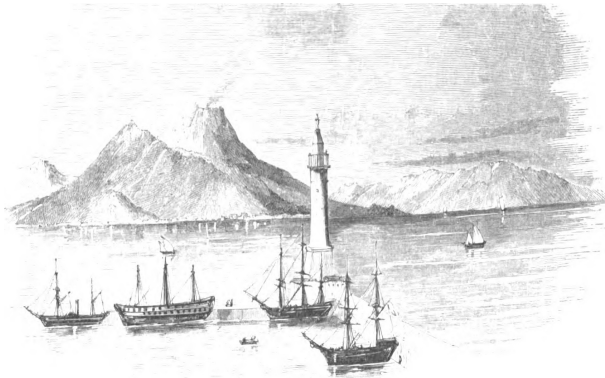
nacque la *Sicard, Benucci e Pizzardi*, prima Società libera del Mediterraneo, che per pubblicizzare la sua attività nel 1832 organizzò la prima “crociera”. I porti interessati erano quelli di Messina, Catania, Malta, isole Ionie, Patrasso, Nauplia, Atene, Smirne, Costantinopoli e il Bosforo, l’imboccatura del Mar Nero, le coste dell’Asia Minore e Zante. L’anno seguente Genova fondò la *Società sarda*, dieci anni dopo la *Società Rubattino*, nel ’50 la *Società vapori sardi* e due anni dopo la *Compagnia transatlantica*. Sempre dopo il ’30 servizi regolari iniziarono a effettuare trasporti tra i porti di Livorno, Civitavecchia e Napoli. Da qui e da Genova e Brindisi ci si poteva poi imbarcare su battelli a vapore per navigare nel Mediterraneo e verso ogni altra destinazione nel Levante. Dal ’36 l’Adriatico e i porti orientali furono collegati grazie al *Lloyd Triestino*. A Napoli, nel ’42 fu costituita la *Società Vices Vinci e C.*, detta poi *Società Calabro – Sicula per la navigazione a vapore*, per i viaggi fino a Messina, con sosta in Calabria. Nel 1860 la *Compagnia di navigazione a vapore delle Due Sicilie* possedeva 6 piroscafi di portata superiore ai 6 della *Rubattino*, mentre la compagnia siciliana *Florio*, che era stata costituita nel ’40, ne aveva 5. Dopo la concessione del servizio postale statale a queste due ultime Società da parte del governo italiano, la compagnia napoletana, schiacciata dalla concorrenza, chiuse per fallimento. Nel ’60 la *Società dei vapori ad elica napoletani del conte Francesco de la Tour* utilizzò i suoi due piroscafi *Elba* e *Partenope* per trasportare le truppe in Sicilia durante la spedizione dei Mille. Fu liquidata quattro anni dopo.

Intanto, dal 1841 in poi viaggiare nel Mare Nostrum era diventato più breve, più comodo e più economico grazie all’inglese Thomas Cook di Leicester. Primo imprenditore turistico, divenne il personaggio di spicco dei viaggi organizzati vittoriani dopo la creazione di un’agenzia londinese di viaggi-

Dagli inizi dell'Ottocento a spingersi numerosi verso l'area mediterranea furono anche gli statunitensi, grazie alla linea di vapori americani tra cui il *Roscoe*, il *Francois I*, il brigantino *Pennsylvania*, il *George Washington*, il *Burgundy*, il *St. Nicholas*, il *Prince de Joinville* e il *Daniel Webster*, che dai porti di Boston e New York si dirigevano verso quelli europei e mediterranei. Il primo piroscafo ad attraversare l'Atlantico fu il *Savannah*, costruito nel 1818 in New Jersey, salpato per la prima volta l'anno seguente dalla Georgia, diretto a Liverpool e fornito di 32 cuccette per i passeggeri. Dal Nuovo Mondo le rotte toccavano l'Inghilterra, l'Irlanda, la Francia (Calais), l'Olanda, il Portogallo, la Spagna, Gibilterra, l'Italia, la Grecia (Corfù) e l'Egitto. Se si decideva di sbarcare in Francia si proseguiva via terra fino a Marsiglia per continuare lungo la Riviera o imbarcarsi – scelta più gettonata – in direzione degli altri porti mediterranei come Genova, Livorno, Civitavecchia e Napoli, o verso la Sicilia e l'Adriatico. In questo panorama, la capitale borbonica fu un'importante tappa di viaggio non solo per i ricchi *grandtouristi* europei, che grazie a Goethe si erano resi conto già nel secolo precedente che l'Italia non finiva a Roma, ma anche per i viaggiatori stellati che decidevano di affrontare il lungo *Atlantic Tour* (nel 1820 da New York a Gibilterra si impiegavano 40 giorni). Le possibilità di raggiungere Napoli erano sempre tre: attraverso le paludi Pontine provenendo via terra da Roma; imbarcandosi a Marsiglia, a Genova, a Livorno e sbarcando a Civitavecchia per proseguire via terra per la città eterna; oppure attraccando direttamente nel porto della capitale borbonica, come spesso accadeva per gli statunitensi.

Routes of the Packets.			
ISLANDS.	Mediterranean.	BRAZILS.	JAMAICA & CARTHAGENA.
From	Falmouth	<i>Jan. to June</i>	Falmouth
Falmouth to	Cadiz	Falmouth	Barbadoes
Barbadoes	Gibraltar	Madeira	St. Vincent
St. Lucie	Malta	Oratava	Grenada
Martinique	Corfa	Rio Janeiro	Jamaica
Dominique	Malta	Bahia	Cartagena
Guadaloupe	Gibraltar	Pernambuco	Jamaica
Antigua	Cadiz	Falmouth	Hooked Island
Montserrat	Falmouth	<i>July to Decr.</i>	Falmouth.
Nevis		Madeira	
St. Kitts		Oratava	
Tortola		Pernambuco	
St. Thomas		Bahia	
back to		Rio Janeiro	
Falmouth		Falmouth	
AMERICA.	BUENOS AYRES.	MEXICO.	
Falmouth	Falmouth	Falmouth	
Bermuda	Monte-Video	St. Domingo	
Halifax	Buenos Ayres	Jacquenill	
Falmouth	Monte-Video	Jamaica	
	Falmouth	Vera Cruz	
		Havanah	
		Bermuda	
		Falmouth	

Itinerari dei *Packets* da Falmouth (Stati Uniti)



Il porto di Napoli, John H. Allan, 1843

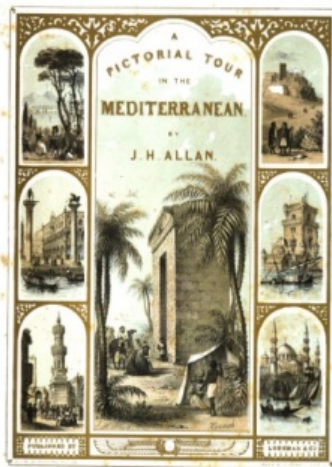
I dintorni della città, le isole del golfo e la costiera erano luoghi di grande attrazione per i viaggiatori, che intorno al 1860 iniziarono a raggiungere Sorrento con una nave a vapore da Napoli, che si fermava a Capri e che, dopo un decennio, svolgeva un servizio regolare in primavera e in estate. Cook scelse proprio questo percorso quando vi portò il suo primo gruppo nel '67 e l'inclusione di quella escursione nei suoi *tour* italiani

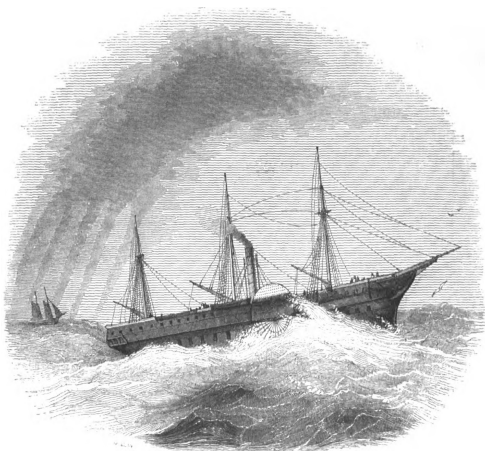
rappresentò un fattore importante per lo sviluppo delle linee di navi a vapore tra la città e la penisola sorrentina. Dieci anni prima vi era un solo vapore che faceva la spola tra Napoli, Sorrento e Capri tra la primavera e l'estate, su cui non si poteva fare grande affidamento perché il suo proprietario non partiva se non era certo di avere almeno dodici passeggeri. Negli anni '70, invece, a contendersi turisti tra Napoli, Capri e Sorrento furono due compagnie rivali, la *Società Procida-Ischia* e la *Società Manzi*. Durante l'estate offrivano un servizio regolare giornaliero, un segnale dell'aumento dei viaggiatori in zona rispetto al passato e, di conseguenza, di una crescente domanda. Alla fine del secolo nel Golfo operavano diversi vaporetto: la *Società di Napoli Navigazione a Vapore* offriva biglietti quotidiani di prima classe da giugno a febbraio per Sorrento, Capri e la Grotta Azzurra; due crociere di lusso nel Golfo con scalo a Sorrento e Capri erano organizzate dalla *Norddeutscher Lloyd* e una nuova compagnia di navigazione, la *Società di Navigazione a Vapore della Penisola Sorrentina*, svolgeva un servizio regolare tra Napoli, Vico, Meta, Sorrento e Capri.

Dopo aver visitato Napoli e i suoi dintorni, molti viaggiatori iniziarono a spingersi per mare oltre la Sicilia, verso il Levante e un Oriente le cui mete, dagli anni '30 dell'Ottocento, avevano già sostituito, o quanto meno integrato con sempre maggiore frequenza, “i giri per l'Europa”. Gli statunitensi in viaggio verso il mondo ottomano erano soprattutto militari e civili, come cappellani e insegnanti di scienze nautiche, imbarcati sulle fregate da guerra americane. Ma anche semplici turisti che approfittavano di un passaggio su queste ultime per andare alla scoperta di luoghi ancora misteriosi e densi di stereotipi. Come nel caso di John Israel e Henry Lundt, due ufficiali in servizio sulla nave da guerra della Marina navale statunitense *Delaware*, partiti da New York nell'agosto del 1833, diretti in Francia e poi nel mare Interno. Oltrepassata Gibilterra e toccati i porti di

Tolone, Marsiglia e Livorno, nella primavera dell'anno seguente sbarcarono a Napoli, considerata “la regina del Mediterraneo” per la sua posizione e il suo aspetto eccellente. Il loro viaggio proseguì attraverso lo stretto di Messina, fino ad Alessandria in direzione di Gerusalemme, per poi risalire verso Malta e Mahon. Dall'isola spagnola di Minorca, base dello *Squadrone mediterraneo* statunitense dal 1815 al 1861, la fregata *United States* li avrebbe ricondotti in America.

JOURNAL OF A CRUIZE
 IN THE
 U. S. SHIP DELAWARE 74,
 IN THE MEDITERRANEAN,
 IN THE YEARS 1833 & 34,
 TOGETHER WITH A SKETCH
 OF A JOURNEY TO
JERUSALEM,
 BY
 J. ISRAEL and H. LUNDT.
 —————
 MAHON,
 THE WIDOW SERRA AND SON,
 PRINTERS. MAY
 1835.

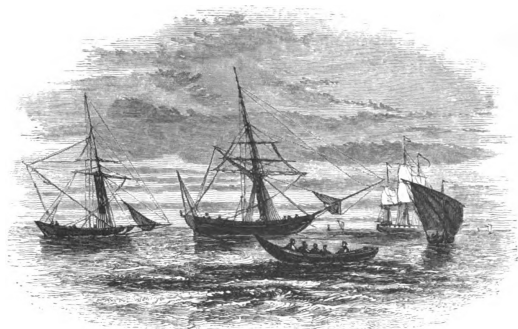




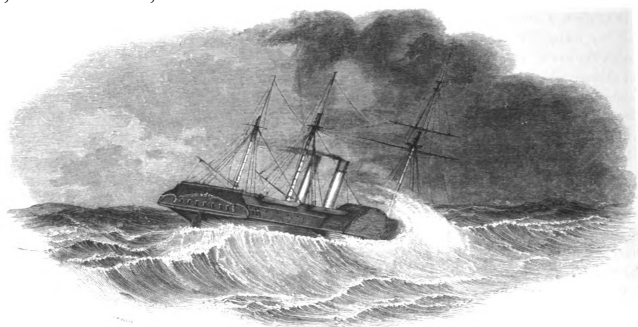
L'*Oriental*, John H. Allan, 1843

La possibilità di compiere una vera e costosa crociera mediterranea restò, per tutta la prima metà dell'Ottocento ma anche oltre, prerogativa delle classi più facoltose. Ad esse appartenevano sicuramente quegli inglesi che, avendo alle spalle la consolidata tradizione del *Grand Tour*, si allontanavano dall'Inghilterra per lunghi periodi. Oltre alle proprie origini mediterranee si cercavano i paesaggi romantici, il mare, la classicità, le rovine. È quello che fece nell'aprile 1841 il colonnello e armatore britannico John Harrison Allan, membro della Società archeologica di Atene e della Società egiziana del Cairo, quando si imbarcò a Liverpool sull'*Oriental*. Insieme a un gruppo di amici, decise di navigare un anno intero le acque del mare Interno. Raccolse le sue impressioni di viaggio nel resoconto *A Pictorial Tour in the Mediterranean*, pubblicato a Londra nel 1843, di grande interesse non solo per le descrizioni dei luoghi, ma anche per le preziose illustrazioni e le numerose tavole contenute. Disegnate dallo stesso Allan, ritraevano i porti di Malta, della Dalmazia, della Turchia, dell'Asia Minore, della Grecia, delle Isole Ionie, della Sicilia, di Napoli e della Spagna.

Al viaggio non poteva mancare la tappa napoletana che tenne “faticosamente” impegnata la comitiva per visitare la città e le “numerose attrazioni” offerte anche dai suoi dintorni.



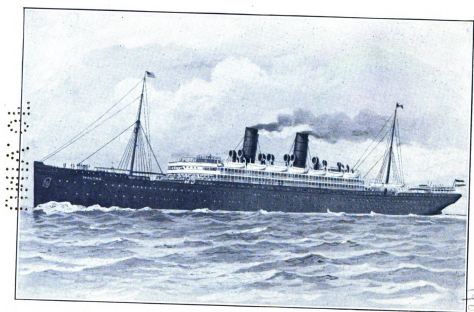
Il porto di Smirna, John H. Allan, 1843



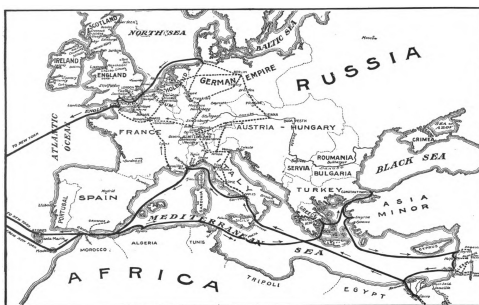
La *Liverpool*, John H. Allan, 1843

Il grande progresso tecnologico del secondo Ottocento fu una componente decisiva dell’immaginario turistico. Treni di lusso e navi favolose da crociera consentirono di affrontare lunghe distanze in pieno comfort, collegando tra loro i continenti e dando vita a una rete turistica e commerciale internazionale. L’ambito dei servizi relativi agli spostamenti restò fortemente dominato dagli inglesi, la cui organizzazione permise di raggiungere e frequentare per lavoro e per turismo ogni angolo

del globo. L’adattamento dell’offerta, inoltre, creò soluzioni nuove e diversificate, come quelle organizzate e gestite dalla *Thomas Cook & Son*. Agli inizi del Novecento, la compagnia inglese noleggiò la nave a vapore *Moltke* (12.000 tonnellate) della Hamburg-American Line per una *Grand Oriental Cruise* di 70 giorni, “alle tariffe più vantaggiose mai offerte prima per un viaggio di alta classe, inclusi le escursioni sulle spiagge, gli hotel, le unità di trasporto, le guide, le tasse, etc.”.



La nave a vapore *Moltke*



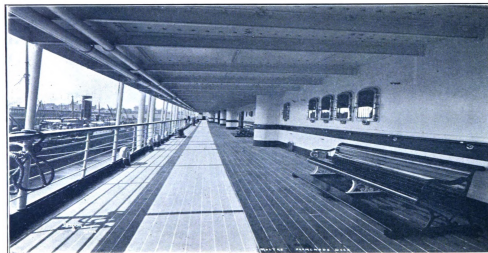
Mappa della Crociera, 1903

La *Moltke* salpò da New York il 4 febbraio 1903 per effettuare soste a Madeira, Gibilterra, Algeria, Malta, Atene, Costantinopoli, Smirne (Efeso), Beirut (Damasco), Haifa (Galilea), Giaffa (Gerusalemme, Betlemme), Alessandria,

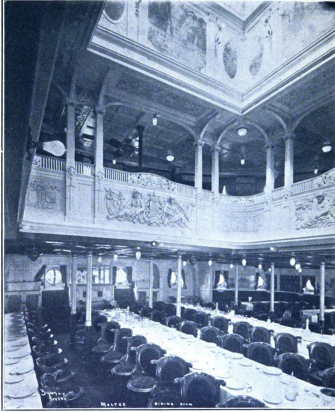
Cairo, il Nilo (opzionale), Napoli (Pompei, il Vesuvio, Roma), Nizza e Monte Carlo. Erano previsti anche altri luoghi di attrazione sulle "strade europee", durante il ritorno. Tutti gli ampi saloni e gli alloggi sul ponte, progettati per 2.500 persone, furono messi interamente a disposizione dei soli 500 fortunati passeggeri. Una disposizione eccezionale e pensata per aggiungere maggiore comfort al lungo viaggio, descritto nei dettagli nel volume *Cook's Cruise to the Mediterranean, The Orient and Holy Land*, ad opera dello stesso Thomas Cook. Nell'itinerario non poteva mancare l'escursione a Napoli che, nella nuova concezione di industria turistica introdotta da quest'ultimo, assunse nella seconda metà dell'Ottocento un ruolo primario, con conseguenti profondi cambiamenti dei vecchi equilibri all'interno dell'area e delle caratteristiche tradizionali del suo turismo.

LEAVE NEW YORK, WED. FEB. 4, 1908	MILES	ARRIVAL ABOUT	DEPARTURE ABOUT	STAY
				days hours
New York	2760	Thurs. Feb. 19, 12 noon.....	Wed. Feb. 4, 11 a.m.	1 2
Funchal, Madeira	618	Sun. Feb. 15, 9 p.m.	Mon. Feb. 15, 9 p.m.	1 16
Gibraltar	382	Wed. Feb. 18, 7 a.m.	Thurs. Feb. 19, 5 p.m.	1 10
Excursion by special train to Granada (the Alhambra) and return.....	410	Sat. Feb. 21, 9 a.m.	Sat. Feb. 21, 7 p.m.	1 10
Alicante	470	Mon. Feb. 23, 7 a.m.	Tues. Feb. 24, 5 p.m.	1 10
to Cádiz and return.....	30		at Malaga.	
Piræus, for Athens	35		at Piræus.	
by rail.....	35	Wed. Feb. 25, 5 p.m.	Sat. Feb. 28, 10 a.m.	3 17
to Athens and return, two excursions	35		During stay	
to Athens and return, continuing to the Black Sea and return, continuing to Smyrna, for Ephesus.....	54	Sun. Mar. 1, 7 a.m.	Sun. Mar. 1, 5 p.m.	
Beyrout , for Damascus excursion.....	640	Tues. Mar. 3, 1 p.m.	Tues. Mar. 3, 12 m'dt.....	10
Hafsa , for Gades and Sanabria tour.....	72	Wed. Mar. 4, 4 a.m.	Wed. Mar. 4, 8 a.m.	
Jaffa	54	Wed. Mar. 4, 12 noon.....	Wed. Mar. 4, 5 p.m.	
excursion to Jerusalem, Bethlehem.....	124	Option of 5 or 12 days	in the Holy Land.....	
Beyrout, Damascus section embarks.....	124	Thurs. Mar. 5, 7 a.m.	Sun. Mar. 6, 9 a.m.	
Hafsa, Gades section embarks.....	74	Sun. Mar. 6, 2 p.m.	Mon. Mar. 6, 2 a.m.	
Jaffa, and Damascus and Gades sections and embark section for 12 days Egyptian tour.....	54	Mon. Mar. 6, 7 a.m.	Mon. Mar. 9, 1 p.m.	19 2
Alexandria , land section for 12 days Egyptian tour.....	307	Tues. Mar. 10, 7 a.m.	Sat. Mar. 14, 10 a.m.	
excursion by rail to Cairo, Pyramids, etc.....	340		Option of 5 or 12 days in Egypt.....	
Jaffa	307	Sun. Mar. 15, 7 a.m.	Mon. Mar. 16, 1 p.m.	
Alexandria , land section for 5 days Egyptian tour.....	307	Tues. Mar. 17, 8 a.m.	Sun. Mar. 22, 3 p.m.	
Naples	1040	Wed. Mar. 25, 12 noon.....	Sun. Mar. 30, 10 p.m.	5 10
excursion to Pompeii, Rome, etc., by rail	360		Passengers have 2 days in Naples, 3 days in Rome.	
Viterbo (Nero), excursion to Nizza and Monte Carlo.....	860	Thurs. Apr. 1, or Thurs. Apr. 2, 7 a.m.	Thurs. Apr. 2, or Fri. Apr. 3, 12 m'dt.....	1 17
New York	8800	Tues. Apr. 14, or Wed. Apr. 15, 6 a.m.		
Total	13665			

Itinerario della crociera



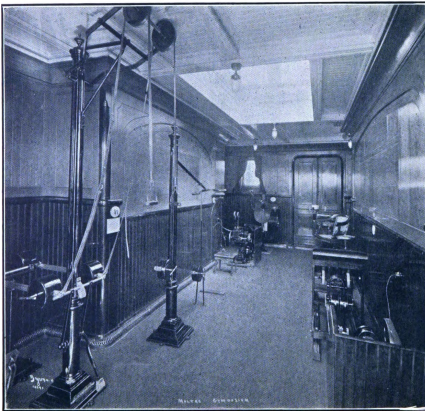
Il ponte



Una delle sale da pranzo



La sala Grill



Il Gymnasium

L'agenzia dell'imprenditore inglese era diventata, ormai, così grande e potente nell'area euromediterranea che nel 1908 ricevette l'incarico di organizzare anche il viaggio in Palestina dell'imperatore di Germania e di altre 108 persone al suo seguito. Per la spedizione furono impiegati 1.430 cavalli da sella, muli e cammelli, 116 vetture a cavalli, 300 tende, 800 carrettieri

e 250 persone di servizio. Anche se il sistema di trasporto più utilizzato restava ancora il treno, la nave divenne un albergo galleggiante. Fu possibile, così, effettuare la traversata in mare, un tempo considerata terribile, avendo la sensazione di trovarsi nel salotto di una casa lussuosa. Nacque, così, agli albori del XX secolo, il concetto di crociera che trasformò la navigazione in un soggiorno su quelle prime “Autostrade del Mare” sempre più battute e valorizzate. Le innovazioni tecnologiche, produttive, commerciali, finanziarie e pubblicitarie che si ebbero tra la fine dell’Ottocento e gli inizi del Novecento influirono attivamente sullo sviluppo dell’economia euromediterranea. Questo avvenne grazie anche all’espansione dei commerci e alla diffusione del turismo e dei viaggi, conseguenza di una maggiore estensione delle vie di comunicazione, terrestri e marittime. Tutti fattori che hanno contribuito alla nascita delle attuali autostrade mediterranee, che favoriscono le relazioni umane, sociali e culturali fra le due sponde. Che determinano, inoltre, movimenti più ampi tra le popolazioni del globo per ragioni commerciali, di lavoro e di interesse turistico-ambientale di varia natura, promuovendo nuove forme di solidarietà e di collaborazione reciproca.