

ELIO MANZI

CARLO AFÁN DE RIVERA (1779-1852)

LA CARTOGRAFIA COME STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO

Un'importante figura di studioso e pianificatore. – Carlo Afán de Rivera ⁽¹⁾ fu una importante figura di scienziato, organizzatore, pianificatore, fra i migliori ingegni lungimiranti che l'Italia esprime nella prima metà dell'Ottocento. Morto prima dell'Unità, fu in seguito obliato e la sua opera quasi dimenticata per lunghi anni, per via della politica filo-sabauda, timorosa di ogni realizzazione positiva esistita nell'antico Regno. Il de Rivera in realtà restava ben noto a una ristretta cerchia di studiosi specialisti, per esempio lo storico Raffaele Ciasca, per l'opera nel campo delle bonifiche. D'altronde, altri storici non l'annoverarono tra i pensatori illuminati – o illuministi – perché «ritardatario», fuori del limite temporale imposto dalla consuetudine, per la storia napoletana, della fine del secolo XVIII o, al più, fino a tutto il decennio francese.

Tuttavia, una cosa è l'inserimento posteriore in convenzioni storiografiche accademiche o tradizionali, un'altra è la matrice del pensiero e lo schieramento «politico» cui si volle appartenere. Afán de Rivera fu legitimista per senso dell'onore e consuetudine familiare, discendendo da un'illustre famiglia di origine iberica, trapiantata a Napoli con il Viceregno e legata alla corona fondata da re Carlo nel 1734. Peraltro, Afán de Rivera ebbe a operare all'inizio dell'Ottocento in Sicilia, nel piccolo Ufficio Topografico di Palermo (d'ora innanzi ROTP), fondato dal generale Fardella con l'appoggio e il volere del re Ferdinando IV Borbone, quindi in piena epoca tardo-illuminista, ma dalla «parte sbagliata», cioè al servizio della corona legittima e non dei napoleonidi insediatosi a Napoli. Nelle considerazioni su Marzolla di recente pubblicate nell'ambito del progetto MIUR-DISCI (Manzi, 2007) si notava come sia Afán che il grande cartografo brindisino ebbero in passato risonanza scarsa rispetto ai meriti scientifici e operativi: anche Marzolla si spen-

(1) Questo contributo deriva da una ricerca eseguita nell'ambito del programma COFIN-PRIN 2003, *Studi e ricerche per un dizionario storico dei cartografi italiani* (DISCI), unità operativa dell'Università di Pavia (*Progetto per un dizionario storico dei cartografi italiani da fonti italiane e internazionali*), Dipartimento di Scienze Storiche e Geografiche, coordinatore Elio Manzi; coordinamento nazionale Ilaria Caraci, Università «Roma Tre».

se prima della fine del Regno, quindi non poté rientrare negli schemi dell'amministrazione unitaria successiva; e nemmeno rientrò a pieno titolo nella considerazione intellettuale comune, che non si poteva concedere a studiosi fortemente legati alla vecchia e sconfitta amministrazione meridionale.

Nel 1977, in un periodo in cui nella geografia ufficiale accademica italiana vivevano canoni di ricerca abbastanza rigidi (anche se non ossessivi e oppressivi come vollero far credere alcuni esponenti autoproclamatisi «democratici», escludendo ovviamente tutti gli altri non completamente schierati secondo rigidi ideologismi di maniera), svolsi una serie di ricerche che portarono alla pubblicazione sulla «Rivista Geografica Italiana» di un saggio discretamente voluminoso per i canoni di quel periodico (Manzi, 1977), per il quale ancor oggi sono grato dell'incoraggiamento di Lucio Gambi, coadiuvato nell'appoggio da Giuseppe Barbieri, allora direttore della «RGI». Qualche anno dopo pubblicai una breve nota su aspetti scientifici siciliani di Afán (Manzi e Di Cara, 1987) e comunque di recente, nell'ambito della ricerca DISCI sui cartografi italiani diretta da Ilaria Caraci e da Claudio Cerreti, ho redatto un saggio sul ROTP, nel quale si nota come un Afán giovane avesse già dato prova di competenza territoriale e di consapevolezza della utilità di una buona cartografia.

Nel 1982 un poco attento ricercatore (tuttavia in altri casi accorto studioso: Principe, 1982, p. 114) riteneva che «Carlo Afán de Rivera [...] ancora attende chi ne possa studiare le proposte lungimiranti e sensate a un tempo». Osservai, nel volume *La casa rurale nella Calabria* (Manzi e Ruggiero, 1987, pp. 35-37, nota 19):

Evidentemente al nostro è sfuggito il mio lavoro: *I problemi del Mezzogiorno nel pensiero di Carlo Afán de Rivera*, apparso sulla «Rivista Geografica Italiana» (LXXXIV, 1977, pp. 23-72); quelle 50 pagine, per quanto modeste possano essere, avranno pur attenuato un pochino l'attesa che il valente Direttore di Ponti e Strade del Regno delle Due Sicilie, morto nel 1852, protraeva da un secolo abbondante.

Peraltro, l'attesa era già stata interrotta da Gambi (1953-1954 e 1974) e, di recente, del tutto soddisfatta (sperando che Principe interpreti bene il volere dell'illustre funzionario borbonico) con un breve articolo di Buccaro (1988) peraltro esclusivamente documentato con bibliografia storica o archivistica, con alcune osservazioni di Valerio (1993) e soprattutto con i lavori di Di Biasio, che ne ha fatto oggetto di studi corposi, sia dedicati a realizzazioni particolari, sia ad aspetti più complessi (Di Biasio, 1993a e 2004). Il noto studioso francese Maurice Le Lanou (1976) era a conoscenza dell'opera maggiore di Afán, anche se, giudicandolo dal titolo dell'opera stessa, lo aveva accomunato a coloro che nell'Ottocento ritenevano il Mezzogiorno e la Sicilia terre bacciate dalla fortuna, favorite dalla benigna natura (Manzi e Di Cara, 1987, p. 245).

Afán de Rivera non è un cartografo in senso stretto, e tuttavia merita a ragione l'inserimento nell'elenco della ricerca DISCI per diversi motivi.

Primo, l'attività direttiva cartografica nel ROTP e quella di promotore di un catasto territoriale; secondo, l'attività nel Deposito della Guerra e nel Reale Ufficio Topografico di Napoli (d'ora innanzi ROT); terzo motivo, la promozione necessaria di rappresentazioni cartografiche per l'attività di bonifica e per quella di pro-

gettazione delle strade; quarto, l'attività di pensatore territorialista, oltre che di descrittore attento di contrade, paesaggi, dissesti idrogeologici, uso del suolo, e di sintetizzatore delle sue esperienze, molte sul campo, in nutrite opere a stampa, oltre che in numerose note di servizio. Tutte queste attività comportavano l'uso di cartografia e in alcuni casi la sua esecuzione o commissione presso il ROT e, prima ancora, presso il ROTP.

Scrivevo nel 1977 (p. 61, nota 86) che in diversi passi delle *Considerazioni* egli dice di avere sott'occhio le carte e gli atlanti di Rizzi Zannoni sul Mezzogiorno e, inoltre, che come vicedirettore del ROTP e alto esponente del Corpo del Genio, doveva avere grande dimestichezza con la cartografia corografica e topografica. E nel 1984-1987, riprendendo il tema per la Sicilia (Manzi e Di Cara, 1987, p. 242 e nota 13) si notava che:

Come in altri suoi scritti, appare chiara la buona conoscenza diretta del territorio, e pure l'uso assiduo di adeguati strumenti cartografici. Al terzo volume delle «Considerazioni» è allegata una bella carta stradale della Sicilia, in scala 1:550.000 circa. In diversi passi dei primi due volumi della sua opera maggiore Afán de Rivera accenna alle carte e agli atlanti di Giovanni Antonio Rizzi Zannoni. Il nostro, già vicedirettore dell'Ufficio Topografico di Palermo, esponente di spicco del Corpo del Genio, direttore del Real Deposito della Guerra, aveva grande familiarità con le carte geografiche e topografiche e anche con le figurazioni non rese a stampa o con quelle meno note e di ristretta circolazione, come erano alcune sulla Sicilia (Manzi, 1979).

La statura scientifica e di amministratore di Afán de Rivera travalica di molto l'aspetto cartografico, del quale tuttavia dobbiamo occuparci in questa sede. Nella sua vita operosa, Afán incontrò parecchie avversità e ostacoli vari alle riforme che intendeva attuare e che, in parte e con fatica, riuscì a realizzare. Quindi non mancarono detrattori, come anche, per fortuna, l'appoggio sostanziale del sovrano e dei ministri che si succedettero al dicastero delle Finanze, dal quale dipendeva l'Amministrazione di Ponti e Strade, Foreste, Acque, Pesca e Caccia del Regno, di cui fu a lungo direttore generale. Afán talora si difese con argute e documentate memorie, tuttavia è possibile che qualche ricercatore, indagando su aspetti particolari, riceva un'impressione negativa se attinga a fonti che furono interessate a porre Afán in cattiva luce. Ad esempio Tullio D'Aponte, nella informata monografia sulla Piana del Sarno (D'Aponte, 1979), alle pp. 41-42 e in nota 43, basandosi su un opuscolo anonimo, coevo alla memoria del de Rivera sulla bonifica del Lago Salpi, che critica le proposte in merito a talune bonifiche del Direttore di Ponti e Strade, in particolare per la bassa Piana del Sarno, conclude che:

In sostanza il de Rivera, in questa circostanza, mostra un inspiegabile entusiasmo per il mantenimento delle chiuse sul fiume, la cui giustificazione in termini ingegneristici sembra un paravento per inconfessati interessi, piuttosto che la conclusione meditata di un tecnico acuto e di un osservatore attento alle esigenze della collettività.

In realtà, le chiuse sui fiumi del Regno, che alimentavano i mulini ad acqua posseduti spesso da importanti casate nobiliari o dal clero regolare, oppure servi-

vano per formare piccoli serbatoi al servizio dell'irrigazione, non erano facilmente eliminabili. Il de Rivera aveva passato la vita nel tentativo di opporsi a soprusi, usi privatistici eccessivi, disordini idraulici dovuti alla mano umana.

È forse un po' azzardato giudicare da un opuscolo anonimo (il cui autore evidentemente non possedeva il coraggio delle proprie opinioni) un personaggio che aveva dato prova teorica con memorie a stampa importanti e prova pratica positiva con progetti e alcune realizzazioni, ispirando peraltro, alla fine della vita, la saggia legge sulle bonificazioni del Regno, spazzata poi via dall'insipienza piemontese.

D'altronde, la risposta ai dubbi di D'Aponte viene fornita dallo stesso Afán nell'ultimo suo scritto importante, *De' mezzi più efficaci...*, del 1848: a p. 24 Afán dà conto del suo parere nella commissione regia nominata per giudicare dell'utilità di una diga sul basso Sarno:

Potersi conservare la diga a condizione che si fossero eseguite le opere necessarie per renderla innocua. Coloro che godevano il beneficio delle acque per mezzo della diga, riconobbero la giustizia del nostro avviso, e convennero di eseguire tali opere a loro spese.

L'irrigazione infatti era da Afán ritenuta assai importante per lo sviluppo dell'agricoltura, sia nelle contrade già ben produttive, sia in quelle di poco valore, a quei tempi, per difetto d'irrigazione.

Il giudizio di contemporanei e di successivi lettori o storici su Afán è sempre positivo. Per esempio, Lodovico Bianchini (1859-1971, pp. 599-560) così giudica Carlo Afán de Rivera:

Ricomposto in tal modo il corpo degli'ingegneri, ed adoperando il loro direttore Afán de Rivera tutto il suo zelo, il sapere e la somma sua probità, ne risultò un positivo miglioramento nelle opere pubbliche, sì pe' proponimenti, che per la esecuzione.

Il de Rivera è stato tra noi uno dei pochissimi reggitori di azienda pubblica che di tratto in tratto abbia reso noto per le stampe il risultamento di qualsiasi opera, e le sue stesse opinioni.

Raffaele De Cesare definisce Afán de Rivera «il Paleocapa dell'Italia meridionale» (De Cesare, 1969, p. 593), riferendosi a Pietro Paleocapa (1788-1869), che fu direttore dell'amministrazione di Ponti e Strade del Regno di Sardegna e ministro dei Lavori Pubblici con Cavour tra il 1848 e il 1857: il Piemonte-Sardegna rappresenta, secondo lo storicismo scolastico, il modello ufficiale positivo, a cui qualche personaggio del Sud può paragonarsi come eccezione che conferma la regola della negatività. L'inglese Harold Acton, straniero e cronologicamente più lontano dagli eventi risorgimentali, espone più chiaramente la propria ammirazione per Afán, nel riconoscere che la nomina a direttore di Ponti e Strade fu uno dei migliori provvedimenti dell'altrimenti incolore regno di Francesco I, e quindi del suo ministro Medici (Acton, 1962, p. 35).

Afán, il Reale Ufficio Topografico di Palermo e il Real Deposito della guerra. – Il ROTP nasce e si sviluppa durante la permanenza del re e della corte in Sicilia,

quando Napoli e i domini continentali del Regno sono occupati dai francesi. Il Rizzi Zannoni, fondatore di fatto del ROT attraverso l'antesignana Officina Geografica e Topografica patrocinata sul finire del Settecento dall'abate Galiani, rimane a Napoli, dove muore nel 1814, poco prima della restaurazione. A Palermo, nel 1807, viene creata una modesta, ma interessante, struttura per il rilevamento, la rappresentazione e lo studio del territorio dell'isola, e non solo di essa; non bisogna credere che gli intenti e le motivazioni fossero esclusivamente militari, anche se il loro peso fu rilevante, com'era naturale in età napoleonica. Infatti (Manzi, 2006b, p. 400):

Qualche limitato intento di conoscenza del territorio era rimasto e poteva svilupparsi, come eredità dei decenni precedenti, laddove questa spinta fosse stimolata da alcune correnti concrete, soprattutto di matrice economica, dell'illuminismo napoletano (Manzi, 1987; Gambi, 1953-54) [...] Nel Reale Ufficio Topografico di Palermo lavorò Carlo Afán de Rivera, che nei decenni successivi ebbe a dare prova di scienziato, studioso territoriale e pianificatore *ante-litteram* a Napoli come direttore generale di Ponti e Strade, Foreste, Acque, Caccia e Pesca [...] Il giovane Afán de Rivera nel 1813 scrisse un volumetto di 90 pagine, fonte preziosa per conoscere gli intenti di questa istituzione, sia quelli immediatamente immaginabili, sia altri più complessi e soprattutto per capire come alcuni di essi, di grande importanza concettuale e pratica, purtroppo non ebbero a realizzarsi.

Fra essi, merita speciale attenzione il progetto per un catasto territoriale della Sicilia, che avrebbe dovuto appoggiarsi sul ROTP, potenziato alla bisogna, per il lavoro di rilevamento topografico e interpretazione, quindi su un ente statale reso immune (per quanto possibile) dai condizionamenti pesanti che i latifondisti individuali o collettivi, come l'aristocrazia terriera e più raramente possidenti borghesi e il clero secolare, attraverso le curie vescovili e quello regolare attraverso gli ordini monastici. Per tali vicende rinvio al mio lavoro pubblicato nel 2006 su «L'Universo» dell'IGM. Qui basta riportare un brano di Afán, tratto dal lavoro giovanile del 1813 (pp. 47-48):

Il primo passo che una Nazione deve dare verso la sua cultura morale, la sua prosperità, il suo ingrandimento, e la sua politica consistenza, è fuori di dubbio quello della formazione di un esatto catasto [...] L'importante base della formazione di un esatto catasto è una carta topografica dello Stato, nella quale si possono rivelare i limiti, la situazione, e la proiezione piana de' fondi.

Tra carte catastali topograficamente dettagliate e carte topografiche *tout court* il passo è breve. Anche Ferdinando Visconti, come Afán, era convinto dell'utilità di carte catastali, e lo dimostrano le stesse operazioni geodetiche realizzate tra il 1817 e il 1820, come fondamenti per la gran carta topografica del Regno, tra le quali la base geodetica di Castelvoturno e Lago Patria; quest'ultimo lavoro fu possibile grazie a un apparato di Ramsden proveniente dal ROTP, che intanto era divenuto un mero deposito per la vendita delle carte prodotte a Napoli, mentre all'epoca in cui ancora vi operava Afán era stato attrezzato discretamente per i rilevamenti sull'isola. Visconti tentò anche di portare innanzi un autentico saggio di

carta catastale (Valerio, 1995, p. 14): «Alla sua instancabile attività si deve anche un inedito ed interessantissimo “saggio” di catasto geometrico in scala 2.000, che rimase purtroppo a livello di esperimento».

I rapporti tra Ferdinando Visconti e Carlo Afán de Rivera furono improntati a stima reciproca, come si conveniva a due studiosi di vaglia contemporaneamente alti funzionari noti per rettitudine e assiduo impegno di lavoro.

Nel 1814 Gioacchino Murat, re di Napoli sotto l'egida delle armi napoleoniche, emanò un decreto con cui l'Officina Topografica di Rizzi Zannoni veniva trasformata in Deposito della Guerra, secondo l'uso francese, con Ferdinando Visconti a capo e con l'incarico di rilevare una carta del Regno 1:20.000 per servire, riferisce Cesare Firrao, per la riduzione e incisione all'1:80.000. Nel 1815, col ritorno del re Ferdinando I a Napoli, continua Firrao (pp. 9, 11 e nota 10),

Fu organizzato lo Stato Maggiore sulle stesse basi, le quali erano state già adottate in quell'Isola [...] Posteriormente poi nell'anno 1817 il Deposito generale della Guerra venne diviso in due Stabilimenti. L'uno venne detto *Ufficio Topografico*, e l'altro *Deposito della Guerra* [...] Dopo le vicende del 1820 lo Stato Maggiore venne sciolto, e fu solo conservato l'antico Deposito della Guerra sotto il nome di Ufficio Topografico.

Nel 1817, infatti, esplose la rivalità tra «murattiani» e «siciliani», proprio dopo il termine dei lavori effettivi nel ROTP, dopo l'esecuzione della *Carta del Sito de' Colli*, cioè tra addetti alla vecchia Officina zannoniana, integrata da topografi e ingegneri militari dall'ultimo Murat, e i reduci del ROTP, tra cui Carlo Afán de Rivera, che divenne parte attiva del Deposito della Guerra.

Già durante la permanenza attiva presso il ROTP, Afán si era impegnato direttamente nel rilevamento cartografico, non solo nella carta della Sicilia del 1809-1810, ma anche in quella del *Sito de' Colli* palermitani, nel cui titolo egli compare di fatto come coautore (Valerio, 1993 e 2001; Manzi 2006b).

È difficile quindi discernere l'apporto personale di Afán a tali realizzazioni cartografiche, mentre appare importante il suo contributo teorico, propulsivo e organizzativo, che acquista maggior risalto proprio in una realtà particolare come quella della Sicilia durante l'età napoleonica. Tuttavia, com'è noto agli studiosi di storia della cartografia smalzati (mentre quest'aspetto sfugge ai cattivi dilettanti), l'attività preparatoria, le idee valide e innovative, lo stimolo per le applicazioni utili alla società dello strumento cartografico sono rilevanti quanto e più dell'esecuzione diretta delle carte. Anche l'inquadramento in un certo contesto sociale, politico, operativo, aiuta il ricercatore nelle sue indagini, quanto e talora meglio dell'analisi «tecnica» del documento.

Le condizioni generali politiche e amministrative del Regno delle Due Sicilie non erano comunque tali da consentire realizzazioni imponenti in senso quantitativo, mentre la qualità non difettava. Ne consegue una sorta di circolo vizioso per un territorialista di valore: cartografia topografica di qualità, ma di lenta realizzazione. Anche le frequenti diatribe con altri alti funzionari, o addirittura ministri del Regno, dimostrano le difficoltà cui andava incontro un amministratore proteso a realizzazioni non ordinarie, nell'interesse generale.

Il conflitto con il ministro dell'Interno Nicola Santangelo, verso il 1827 (Afán

dipendeva invece dal Ministero delle Finanze), sembra curiosamente richiamare situazioni italiane attuali: Santangelo era per le privatizzazioni a tutti i costi, e per lasciare i lavori stradali e accessori alle singole province (ricordiamo che esse in alcuni casi corrispondevano alle regioni attuali, per esempio Basilicata e Molise, in altri casi più o meno alle attuali circoscrizioni), mentre Afán de Rivera riteneva che soltanto lo Stato potesse disporre dei capitali e dell'organizzazione necessari per rendere effettivi e coordinati i numerosi progetti, sia stradali sia ferroviari che s'affacciavano in quell'epoca; oggi la devoluzione alle regioni di molte competenze, e da esse, di fatto, alle province e ai comuni, non è certo esempio di efficienza, e soprattutto conduce a politiche territoriali diverse da regione a regione, con effetti non sempre brillanti.

Aldo Di Biasio (1993a) fornisce diversi esempi documentati delle difficoltà che Afán ebbe a incontrare, e che influirono anche, è lecito supporlo, sulla mancanza di un progetto cartografico unitario circa strade e bonifiche, anche se, come abbiamo accennato, vi si suppliva discretamente con i lavori che il ROT portava innanzi.

Visconti e de Rivera percorrono itinerari paralleli, in una lotta incessante, che dura quasi tutta la vita, nel tentativo di promuovere opere organiche, di portare innanzi progetti complessi, l'uno nel campo cartografico, l'altro in quello delle bonifiche e della costruzione di strade. Ma la realtà concreta smentiva talora le buone intenzioni, per cui, all'Unità d'Italia, la situazione parve avallare le insipienti opinioni di inferiorità umana del Mezzogiorno, a fronte della sua bellezza naturale e delle presunte risorse mal adoperate da abitanti in gran parte incapaci o infingardi.

Rimasero tuttavia, dell'impegno di Visconti e di Afán, tracce consistenti, come le poche carte 1:80.000 pubblicate al 1860, confortate da già numerose levate al 20.000, tra le più belle carte topografiche del mondo a quel tempo; e la legge sulle bonificazioni del 1855 come pure l'*Atlante [...] delle bonificazioni* del 1858-1860, redatto dall'Amministrazione delle Bonificazioni, scorporata da Ponti e Strade appunto con quella legge. Afán è già defunto, ma il suo pensiero e la sua azione sono vivi nella legge e nelle tavole cartografiche.

Afán de Rivera e Visconti erano scomparsi da qualche anno, come d'altronde Marzolla. Ingegni valenti e in qualche caso geniali dell'antico regime e, proprio per questo, «pericolosi» per l'Italietta ufficiale dei primi decenni post-unitari, nella quale il poeta napoletano Ferdinando Russo veniva convocato per interrogatori dalla polizia e dalla magistratura penale a seguito della pubblicazione dei poemetti *'O surdato 'e Gaeta* (1965) e *'O luciano do' 'rre* (1963) (e il quotidiano «Il Mattino», dove ne erano apparsi brani, sequestrato), nostalgici dei tempi passati attraverso una lezione di alta poesia per bocca di due popolani rappresentati come fuori del tempo, residui di un mitico passato esistito forse solo nella loro fantasia di militari – soldato dell'esercito napoletano che difese la fortezza di Gaeta l'uno; marinaio della nave reale l'altro, il *luciano*, cioè indigeno di Santa Lucia a Napoli, anticamente rione di pescatori e marinai di generazione in generazione.

I lavori cartografici diretti dal Visconti, o quelli eseguiti in proprio dal Marzolla, e anche quelli promossi al servizio di opere ingegneristiche dal de Rivera, pos-

sono in qualche misura accomunarsi alle nostalgie del poeta-giornalista Russo al volgere del secolo XX, seppure a livello «nobile», scientifico, come documenti di quel che poteva essere e non fu mai.

È apprezzabile il recente tentativo dell'Istituto Geografico Militare di ricercare, con maggior decisione che in passato, le radici della propria storia, che fondamentalmente sono quelle del ROT, del ROTP e delle attività di contorno come quella di Afán, piuttosto che la matrice militare piemontese, anche se la storia viene scritta dai vincitori.

Tra l'opera di Attilio Mori (1922) e il lavoro maggiore di Vladimiro Valerio (1993), le differenze ideali sono evidenti: finalmente è possibile esporre liberamente idee, giudizi anche positivi chiari e netti, sull'attività di alcune sezioni migliori, di punta, dell'amministrazione napoletana preunitaria. Le censure del passato agivano in senso scientifico e morale, perché vere censure giuridiche non sono mai esistite, fatte salve quelle a eventuali lodi sperticate al passato borbonico, che nessuno aveva azzardato e che, esageratamente, movimenti minoritari recenti tentano di diffondere in questi nostri anni confusi, cadendo nel difetto opposto.

Le realizzazioni pratiche, sul territorio, dell'azione propulsiva e di studioso svolta da Afán possono apparire quantitativamente non troppo estese a fronte della notevole mole di studi teorici e applicativi del nostro. In realtà, appena dopo la morte di Afán, ma ancora regnante Ferdinando II, escono due «atlanti delle bonificazioni», simili, che danno conto dei lavori svolti e di quelli da compiere: molti dei quali erano già stati avviati con la gestione de Rivera di Ponti e Strade.

Come più volte ho accennato in questa sede e in altri lavori, confortato in questo dal parere quasi unanime degli studiosi che si sono in vario modo occupati dell'argomento, le vicende politiche e politico-amministrative del Regno, negli ultimi anni di vita, e del ROT superstite, nei primi anni del nuovo Stato unitario, influirono parecchio sulla quantità delle realizzazioni. Un'eredità forse in gran parte sprecata, della quale oggi si riconosce chiaramente il valore, pur nell'estrema contraddittorietà dell'Italia attuale, dove i meriti tecnico-scientifici del Mezzogiorno pre-unitario da un canto si espongono con maggiore evidenza, dall'altro si spengono ancora una volta nel calderone di un nordismo non più sabauda, ma talora solo adatto a un bar dello sport o in un autonomismo regionale anche meridionale, che «appiccica» ai ritagli confinari amministrativi vicende, idee e personaggi che più correttamente furono patrimonio dell'intero Sud, ma forse anche dell'Italia e dell'Europa.

«Agli scienziati italiani» e «il lavoro agli operai»: testamento ideale di Afán. – Nel 1845, sette anni prima della morte di Afán, si tiene a Napoli la Settimana adunanza degli scienziati italiani, un'assise periodica e itinerante, organizzata via via in città diverse, di solito capitali: un congresso a quei tempi importante, cui partecipavano ingegni notevoli di tutta Italia come pure personaggi politici e alti funzionari dello Stato ospitante. Ho ricordato in un precedente scritto su Marzolla, sempre nell'ambito di questo programma di ricerca (Manzi, 2007), la partecipazione del cartografo brindisino all'assise del 1845.

Vladimiro Valerio, in una pubblicazione miscellanea curata dall'Archivio di Stato napoletano (Ministero dei Beni Culturali, 1995), ne redige un breve commento alla sezione Archeologia e Geografia. Valerio tuttavia, nello stesso scritto, ritiene che Afán de Rivera non abbia partecipato a quel consesso, e se ne meraviglia, data la statura scientifica e morale del Direttore di Ponti e Strade. Probabilmente Valerio, attento e documentato cultore di storia della cartografia napoletana, non ha trovato il nome del de Rivera nell'elenco dei partecipanti (*Atti della Settima Adunanza*, 1845) e ne ha dedotto una strana assenza. Ma Afán scrive appunto in quell'occasione un interessante discorso (Afán de Rivera, 1845) che, evidentemente, legge ai convenuti in seduta plenaria, non in una delle sezioni. Il re Ferdinando apre il Settimo Congresso con un indirizzo augurale, e si può a ragione presumere che Afán lo accompagnasse, assieme ad altri alti funzionari; Afán era, in pratica, una specie di vice-ministro, molto stimato dal re, quindi partecipante in virtù del suo ruolo politico-amministrativo, ed è possibile che non fosse iscritto tra i convegnisti ordinari, come invece risulta Marzolla.

Comunque, il discorso va riletto in alcuni punti, come pure il successivo scritto, del 1848, in pratica l'ultimo importante lavoro a stampa del de Rivera, *De' mezzi più efficaci da procacciar lavoro agli operai facendo valere i vantaggi naturali*, di ispirazione appunto quarantottesca, pur nel difficile equilibrio di liberale per intenti e ragionamento, e di legittimista per senso dell'onore e tradizione familiare (Manzi, 1977).

Oggi meglio di ogni altro tempo per mezzo delle strade a guide di ferro e della navigazione a vapore si stringono sempre più di giorno in giorno le relazioni sociali tra le lontane nazioni, e negli animi gentili sorge la lusinghiera speranza che d'oggi innanzi la gran famiglia del genere umano conservando le sue abitudini, le sue istituzioni e i vantaggi del rispettivo suolo, gareggi soltanto per civiltà per industria e per reciproca benevolenza. In questa felice condizione di progressivi miglioramenti diviene più imperioso il bisogno de' porti ne' siti opportuni, ove mettendo termine le strade a guide di ferro si possano fondare grandi empori. L'Italia che distaccandosi dalla catena delle Alpi tanto si prolunga nel mezzo del Mediterraneo, e specialmente le Due Sicilie che comprendono la parte più sporgente della penisola, debbono avere maggior interesse ad edificare nel loro perimetro bagnato dal mare opportuni porti, per rendere agevoli le comunicazioni con tutti i popoli sparsi intorno al bacino del Mediterraneo, e con quelli più lontani co' quali si può aver relazione per la via del mare.

Afán affida al consesso degli scienziati le sue idee illuminate (Afán de Rivera, 1845, p. 5) e una visione geopolitica e geoeconomica lungimirante, nella quale il mare viene visto come mezzo di relazione e non come barriera; Afán è un ammiratore dei progressi nell'industria che la Gran Bretagna compie, come corollario evidente della sua grande tradizione marinara e mercantile, e sogna un'Italia in cui alle Due Sicilie, naturalmente predisposte e dotate di adeguate infrastrutture, sia affidato il ruolo di tramite con il Mediterraneo e con altri paesi marittimi più lontani. Il suo ottimismo era d'altronde sostenuto dai primi passi d'avanguardia che le Due Sicilie compivano allora: la prima ferrovia d'Italia, la prima nave a vapore e i vari progetti di strade, di ferro o tradizionali, da lui stesso portati innanzi.

Non è vero che a quei primati non facessero seguito una seconda o una terza realizzazione, mentre è verissimo che vari traumi politici, già negli anni immediatamente precedenti l'Unità, rallentavano o interrompevano un processo di modernizzazione.

Le carte d'Italia, del Mediterraneo e dell'Europa erano ben presenti davanti agli occhi dell'estensore del discorso: azzardiamo che fossero gli atlanti di Benedetto Marzolla e le carte firmate qualche anno prima da William Henry Smyth, il cartografo del Mediterraneo per antonomasia (Manzi, 2006a); inoltre, la Direzione di Ponti e Strade disponeva di carte topografiche delle aree interessate alla costruzione o all'ampliamento dei porti, e aveva accesso alle bozze di lavoro della carta topografica 1:80.000 che si andava eseguendo dal ROT.

Negli anni successivi all'Unità, si seguirono linee di sviluppo industriale e commerciale quasi opposte a quelle saggiamente indicate da Afán de Rivera, perché infatti si privilegiarono i rapporti transalpini e quindi le regioni settentrionali confinarie, mentre il Mezzogiorno e la Sicilia, che solo attraverso il mare avrebbero potuto infittire le relazioni economiche e comunque i flussi relazionali, furono condannati a un isolamento sostanziale, e a fruire del tramite forzoso delle regioni mediane ed estreme (verso le Alpi) della penisola, con le conseguenze che sappiamo.

L'obiezione per cui attraverso le Alpi si comunicava e si comunica con l'Europa, mentre il Mediterraneo congiunge le sponde africane e quelle del Vicino Oriente è capziosa, anche se a lungo presentata nelle scuole primarie e secondarie italiane come verità assoluta, secondo un determinismo elementare e sacrale. Il Vicino Oriente di allora era l'Impero Ottomano, decadente, ma ancora ottima fonte di commerci, mentre il colonialismo delle grandi potenze marittime, cioè la Gran Bretagna e la Francia, apriva e consolidava forti relazioni con le sponde africane e orientali (Algeria, Egitto, Siria, Libano, e, all'interno, Iraq eccetera) e, ovviamente, quei grandi paesi europei, in concorrenza con altri, infittivano relazioni marittime già robuste attraverso tutti gli oceani del globo.

Le comunicazioni col Centro e soprattutto con il Sud d'Italia consistettero in ferrovie strategiche, che seguivano spesso il perimetro costiero, collegando molti centri medi e minori con tracciati tortuosi, anziché puntare inizialmente solo sui porti maggiori. Strategiche in senso militare anti-sommossa, secondo la preoccupazione primaria dei primi decenni post-unitari.

Afán de Rivera avvertiva ancora, rivolto agli scienziati (p. 8):

Oggi l'economia politica è divenuta una scienza applicata alle peculiari condizioni di ogni paese per promuoverne la prosperità, e deve essere officio de' sapienti l'investigare e valutar bene le anzidette condizioni e gli spe-dienti più opportuni da applicarsi ad esse.

Sviluppando le comunicazioni, e bonificando estesi territori (la bonifica di Afán è quella integrale, con riforestazioni montane, costruzione di sedi al servizio delle nuove colture, irrigazione delle pianure, contenimento del dissesto idrogeologico), «si metterebbero in circolazione immensi capitali e si porgerebbe lavoro a tutti coloro che si guadagnano la vita con la propria fatica». Questi consigli furono attuati esattamente al contrario, cercando di imporre al Mezzogiorno metodi di go-

verno del territorio adatti alle valli alpine o alla Pianura Padana, anche per scarsa conoscenza del territorio stesso e per sfiducia in quanto alcuni dei suoi studiosi avevano scritto. Sarebbe bastato aver fiducia in Afán de Rivera, anche se alto funzionario borbonico. Al Sud il lavoro non fu creato che in piccola misura per «coloro che si guadagnano la vita con la propria fatica», ed essi andarono a milioni, stavolta davvero per mare, a offrirla, la fatica, in territori lontani, con un incalcolabile depauperamento delle aree interne, che da allora mai più si sono risollevate.

Temi che, assieme ad altri cari ad Afán, vengono ripresi con ancor maggiore forza nel lavoro del 1848, stampato in concomitanza con l'effimera costituzione liberale accettata da Ferdinando II. Afán chiaramente apprezza l'apertura regia, ma avverte che i moti e gli eccessivi disordini, che in quegli anni tormentati diventarono frequenti, avrebbero fatto gli interessi degli speculatori e sottratto lavoro ai più bisognosi (oggi si direbbe: le «classi più deboli»). Comunque, la trattazione appare chiarissima nella lettura territoriale, tanto che al lettore esperto di vicende geoterritoriali sembra di seguire il discorso su varie rappresentazioni cartografiche, sia a scala geocorografica (insomma, tutta l'Italia centro-meridionale) sia a scala topografica con agganci alla cartografia tematica nel caso di sintesi tecniche (per esempio, sulle foreste).

Quali carte? Alcune di esse sono custodite presso l'Archivio di Stato partenopeo, che, com'è noto, era il Grande Archivio del Regno (si veda la sezione *Finanze* e, in particolare, *Ponti e Strade*), qualche altra presso la Biblioteca Nazionale di Napoli, molte, disperse o perdute: come avvenne per una parte di quell'instimabile patrimonio di carte redatte, stampate, rimaste in bozza, o soltanto possedute perché prodotte altrove, che fu in possesso della Biblioteca e cartoteca del ROT (e, prima di questo, del ROTP). Per le citazioni bibliografiche dei cataloghi a stampa dei due istituti, rimando a miei lavori recenti (Manzi, 2006a e 2006b) e all'opera maggiore di Valerio, del 1993. Inoltre, è utile consultare l'ampio lavoro di Di Biasio (1993a, per esempio a p. 155), ma anche un suo scritto sulla viabilità nel Lazio meridionale, nel quale sono riprodotte alcune carte «di servizio» allegate originariamente a progetti stradali (Di Biasio, 1993b). Come esempio dell'interessante cartografia legata a progetti e realizzazioni di vie di comunicazione, citiamo due carte possedute dalla Biblioteca Nazionale di Napoli:

Pianta topografica di una parte della Penisola Sorrentina con la designazione geometrica della nuova strada rotabile. Napoli, 27 marzo 1833, disegnata dall'ing. Alessandro Giordano, ideata dall'ing. Luigi Giordano; in scala di 1:25.000 circa (misura cm 75 x 61). Si tratta di una carta manoscritta a colori, orientata con il SO in alto, in modo che la costa da Castellammare a Capo di Massa si veda dal mare; una rappresentazione efficace, che giunge all'interno oltre il Monte Grande di Sant'Agata.

Pianta di una parte della Penisola Sorrentina con la designazione delle due strade di Sorrento e di Amalfi che si progettano per congiungerle con una comunicazione rotabile da Gragnano per Quisisana e Castellammare. Napoli, 27 ottobre 1840, ing. Luigi Giordano, disegnata da Vincenzo Marrocco; in scala 1:25.000 circa (misura cm 98 x 63,5). Anche questa bella, grande carta, è manoscritta a colori, ma si nota, a mio avviso, una derivazione dalla *Carta topografica e*

idrografica de' Contorni di Napoli, che è appunto al 25.000, anche se alcuni particolari sono diversi, trattandosi di una carta progettuale.

Entrambi i documenti dimostrano come l'attività dell'Amministrazione di Ponti e Strade fosse interessante anche per la cartografia prodotta o comunque stimolata, quand'anche l'attività cartografica non rientrasse fra gli scopi primari di quell'istituto del Regno.

Infine, appare interessante la piccola carta del Lago Fucino, allegata all'opera maggiore di Afán, le *Considerazioni* (1833), perché redatta da Michele Genovesi, nato a Trapani e già addetto per le incisioni nel ROTP: evidentemente Afán continuava a servirsi, per la cartografia di servizio, di collaboratori di fiducia conosciuti in Sicilia (Valerio, 1993, pp. 536-537).

De' mezzi più efficaci da procacciar lavoro agli operai... è una sintesi di 40 fittissime pagine a stampa (equivalenti a un volumetto di circa 80-90 pagine di corpo meno compresso) in cui si elencano idee già note a chi abbia letto i ponderosi volumi delle *Considerazioni* del 1832-1833 e 1842, ma pure si espongono ulteriori ipotesi notevolmente avanzate, come quella di una specie di Cassa per il Mezzogiorno, perfezionando un'intuizione di qualche anno precedente (p. 35):

Dando il debito peso a sì fatta difficoltà ci facemmo a proporre l'istituzione di una cassa di soccorso per le opere pubbliche della Sicilia, ed il relativo regolamento fu sovraneamente approvato a' 22 luglio del 1845 [...] Quella istituzione poteva riguardarsi come un saggio in piccolo, e non v'ha chi potesse negarne l'utilità. Incoraggiati dal buon successo di un tale sperimento, in una memoria pubblicata nel 1844 su' mezzi di restituire il valore proprio a' doni che la natura ha largamente concesso alle Due Sicilie, proponevamo pe' dominj continentali una cassa di soccorso per le opere pubbliche, il cui capitale fosse di 25 milioni [...]

Notevolmente interessante è la trattazione sistematica delle comunicazioni per strada ferrata, che Afán vede immediatamente utili tra Napoli e Roma (mediante un accordo con lo Stato della Chiesa) e con la Puglia attraverso le valli più aperte e la Piana di Metaponto, mentre ritiene poco conveniente dotarne le Calabrie, data la montuosità, l'assenza di città cospicue e soprattutto perché le comunicazioni via mare, a suo avviso, sarebbero state più celeri; magari, come abbiamo già accennato, egli intravede un'integrazione tra ferrovie e porti, quindi fra trasporti via mare e su ferro: non si discute ancor oggi, in Italia, delle «autostrade del mare», secondo il costume inveterato di parlare molto di una faccenda importante e quasi mai effettuare realizzazioni concrete? Il concetto di rete urbana, di armatura di città relazionate, è implicito nelle visioni di Afán e d'altronde basta consultare le carte di Marzolla o anche altre appena post-unitarie per aggiornamento e pubblicazione, ma concepite decenni prima, per rendersi conto del peso che la figura-zione cartografica aveva per il nostro, fornito di quella dote di sintesi territoriale ancora tanto difficile da possedere in Italia, o almeno da rendere effettivamente operativa sul territorio vero e non su quello rappresentato.

Il de Rivera osserva con mente limpida il territorio italiano, e di fatto sarebbe favorevole a una federazione di Stati, anche perché in tal modo le comunicazioni avrebbero unito la penisola contribuendo a un notevole aumento di scambi e di

circolazione di persone, cose e ricchezza. Un'altra idea saggia che, ove attuata, avrebbe portato a rispettare le varie caratteristiche storico-geografiche regionali o macroregionali italiane, evitando, molti anni dopo, le confuse visioni da bar dello sport sul regionalismo, pericolose non tanto per l'autonomismo, che potrebbe risultare fatto positivo, quanto perché non basate su eventi storici reali e su un'approfondita conoscenza, possibilmente evolutiva, dei meccanismi territoriali complessi, ma su una fantageografia oscillante tra quella delle scuole elementari di un tempo e le fantasie rustiche delle osterie di paese.

Purtroppo, sappiamo come invece fu realizzata l'Unità italiana, a danno dell'intero paese e non solo del Mezzogiorno, rimasto isolato dall'acqua salata, cioè dal mare, anche dopo il disfacimento dell'acqua santa, cioè dello Stato della Chiesa, secondo la schematica, ma efficace, visione geopolitica del re Ferdinando II.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ACTON H., *Gli ultimi Borboni di Napoli (1825-1861)*, Milano, Aldo Martello, 1962.
- AFÁN DE RIVERA C., *Riflessioni politiche, e militari sulla Sicilia compilate nell'Ufficio Topografico Terzo Dipartimento dello Stato Maggiore Generale*, Palermo, Tipografia Reale di Guerra, 1813.
- AFÁN DE RIVERA C., *Pensieri sulla Sicilia al di là del Faro dedicati al Parlamento Nazionale*, Napoli, Reale Tipografia della Guerra, 1820.
- AFÁN DE RIVERA C., *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio a' doni che ha la natura largamente concesso al Regno delle Due Sicilie*, Napoli, Stamperia e Cartiera del Fibreno, 1833, I-II (II ediz.) e 1842, III.
- AFÁN DE RIVERA C., *Memoria sui mezzi da restituire il valore proprio ai doni che ha la natura largamente concesso alle Due Sicilie*, Napoli, Stabilimento Tipografico G. Nobile, 1844.
- AFÁN DE RIVERA C., *Ai chiarissimi scienziati italiani radunati nel Settimo Congresso. Discorso*, Napoli, 1845.
- AFÁN DE RIVERA C., *De' mezzi più efficaci da procacciar lavoro agli operai facendo valere i vantaggi naturali*, Napoli, 1848.
- Atlante degli Annali delle bonificazioni che si vanno operando nel Regno delle Due Sicilie per cura del Real Governo* (Anno I-1858), Napoli, Amministrazione delle Bonificazioni, Tipografia Nobile, 1860.
- Atti della Settima Adunanza degli Scienziati Italiani tenuta in Napoli 1845*, Napoli, Fibreno, 1846 (in part. Sezione «Archeologia e Geografia»).
- BARSALI M., *Afán de Rivera Carlo*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, *ad vocem*.
- BIANCHINI L., *Storia delle finanze del Regno delle Due Sicilie*, a cura di L. DE ROSA, Napoli, ESI, 1971 (ristampa della III ediz. Napoli, Stamperia Reale, 1859).
- BRANCACCIO G., *Geografia, cartografia e storia del Mezzogiorno*, Napoli, Guida, 1991.
- BUCCARO A., *Carlo Afán de Rivera ingegnere e pubblico amministratore nello stato borbonico*, in «Rassegna ANIAI», Napoli, 1988, 4, pp. 7-20.

- CARLONE G., *Carlo Afán de Rivera: un ingegnere alla corte di Napoli*, in «Urbanistica», Roma, 1999, 113, pp. 119-127.
- CIASCA R., *Storia delle bonifiche del Regno di Napoli*, Bari, Laterza, 1928.
- D'APONTE T., *La Piana del Sarno. Le trasformazioni dell'assetto territoriale*, in «Memorie di Geografia Economica e Antropica», Napoli, 1975-1976 (ma 1979), n.s. XI.
- DE CESARE R., *La fine di un regno*, Milano, Longanesi, 1969 (l'opera ebbe varie edizioni, via via arricchite, tra 1895 e 1909).
- DI BIASIO A., *Ingegneri e territorio nel Regno di Napoli 1800-1860. Carlo Afán de Rivera e il Corpo dei Ponti e Strade*, Latina, Amministrazione Provinciale e Istituto per la storia del Risorgimento italiano, Comitato di Latina, 1993 (a).
- DI BIASIO A., *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale dal tardo Settecento all'Unità. Gli antichi distretti di Sora e di Gaeta*, in «Rassegna Storica Pontina», Latina, 1, 1993 (b), estratto di pp. 119.
- DI BIASIO A., *Politica e amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento*, Napoli, ESI, 2004.
- FIRRAO C., *Sull'Ufficio Topografico di Napoli. Origine e vicende*, Napoli, Tipografia dell'Unione, 1868.
- GAMBI L., *Carlo Afán de Rivera e l'Ufficio Topografico di Palermo*, in «Archivio Storico Messinese», Messina, 1953-1954, s. 3, V-VI, pp. 29-38.
- GAMBI L., *Scienza, politica e organizzazione economica e sociale dello spazio: spunti di considerazioni*, in *Ambiente e sviluppo nel Mezzogiorno*, in *Atti del I Convegno sulla salvaguardia dell'ambiente nel Mezzogiorno (Lecce 1973)*, Napoli, ESI, 1974, pp. 1-7.
- GAMBI L., M. BARONE e M. ROSSI DORIA, *La storia delle bonifiche in Italia. Elementi per un dibattito*, in «Studi Storici», Roma, 1985, pp. 970-995.
- LE LANNOU M., *Europa e Mediterraneo*, in CO.GE.I., COMMISSIONE PORTI, *Mezzogiorno e Mediterraneo*, Venezia, Istituto di Geografia dell'Università di Venezia, 1976, pp. 27-45 (collana «Documenti», 4.1).
- MAIURI A., *Necrologio di Carlo Afán de Rivera pronunziato davanti al feretro da A.M., ingegnere di Ponti e Strade*, in «Annali delle Opere Pubbliche e dell'Architettura», Napoli, 1852, II, 2, pp. 39-41.
- MANZI E., *I problemi del Mezzogiorno nel pensiero di Carlo Afán de Rivera*, in «RGI», 1977, pp. 23-72.
- MANZI E., *Alcuni documenti cartografici poco noti o inediti della Sicilia tra i secoli XVIII e XIX*, in «RGI», 1979, pp. 187-214.
- MANZI E., *Illuminismo lombardo, illuminismo napoletano. Cartografia e territorio*, in «RGI», 1987, pp. 337-359.
- MANZI E., *Mediterranean Smyth: William Henry Smyth cartografo del Mediterraneo (1788-1865)*, in «L'Universo», Firenze, 2006 (a), pp. 96-130.
- MANZI E., *Il Reale Ufficio Topografico di Palermo fra contingenze militari e spunti illuministici (1807-1848 circa)*, in «L'Universo», Firenze, 2006 (b), pp. 398-423.
- MANZI E., *Benedetto Marzolla (1801-1858), la Commissione di Statistica generale del Ministero dell'Interno delle Due Sicilie e il Catasto*, in «L'Universo», Firenze, 2007.
- MANZI E. e D. DI CARA, *Carlo Afán de Rivera e l'ambiente naturale siciliano nell'Ottocento*, in «RGI», 1984, pp. 521-536; ripreso, con varianti, in G. LIOTTA (a cura di), *I na-*

- turalisti e la cultura scientifica siciliana nell'800. *Atti del Convegno (Palermo 5-7 dicembre 1984)*, Palermo, 1987, pp. 233-249.
- MANZI E. e V. RUGGIERO, *La casa rurale nella Calabria*, Firenze, Olschki, 1987 (collana «Ricerche sulle dimore rurali in Italia», 31) (in particolare: E. MANZI, pp. 35-36, nota 19).
- MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI, UFFICIO CENTRALE PER I BENI ARCHIVISTICI, ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI, *Il Settimo Congresso degli Scienziati a Napoli nel 1845. Solenne festa delle scienze severe*, Napoli, Archivio di Stato, 1995 (V. VALERIO alle pp. 75-77 traccia una scheda «geografica» per la sezione «Archeologia e Geografia»).
- MORI Att., *La cartografia ufficiale in Italia e l'Istituto Geografico Militare. Notizie storiche raccolte e ordinate*, Roma, Stabilimento Tipografico per l'Amministrazione della Guerra, 1922.
- PRINCIPE I., *Città e territorio in Calabria: appunti per una discussione*, in R. COLAPIETRA (a cura di), *Città e territorio nel Mezzogiorno d'Italia fra Ottocento e Novecento*, Milano, F. Angeli, 1982, pp. 91-121.
- RUSSO F., *'O luciano do' 'rre*, Napoli, Bideri, 1963 (I ediz. 1910).
- RUSSO F., *'O surdato 'e Gaeta*, Napoli, Bideri, 1965 (I ediz. 1900 circa).
- VALERIO V., *Società uomini e istituzioni cartografiche nel Mezzogiorno d'Italia*, Firenze, Istituto Geografico Militare, 1993 (collana «Le radici dell'Istituto Geografico Militare»).
- VALERIO V., *Ferdinando Visconti. Carteggio (1818-1847)*, Firenze, Olschki, 1995.
- VALERIO V., *Austriaci, napoletani e piemontesi. Tre momenti della cartografia siciliana*, in «L'Universo», Firenze, 2001, pp. 113-127.

CARLO AFÁN DE RIVERA (1779-1852): THE CARTOGRAPHY AS A TOOL FOR THE PLANNING AND THE DEVELOPMENT IN THE ITALIAN SOUTH. – Carlo Afán de Rivera was't a *strictu sensu* map-maker, but he acted as a promoter of main cartographic initiatives in his youth since, as a vice-director of the Royal Topographic Survey of Palermo where, in 1913, he published an important essay on the cadastre and on the linked topographic cartography. Back to Naples, he first was high exponent in the War Depot and later Director of the Administration of bridges, roads, forests, hunting and fishing of the Kingdom of Two Sicilies. With this position, he played an indefatigable action to promote public works and, over all, to promote a deep and wise knowledge of the territory of Italian Mezzogiorno and Sicily. Afán stated his researches in three main volumes (1842-1844) as well as in other minor publications, in which is present the cartographic lively essence of the territory, also thanking the works of the Royal Topographic Office of Naples. Therefore Afán deserves to appear as a full right author and cartographic promoter in the MIUR-DISCI research programme headed by I. Caraci and C. Cerreti. Afán de Rivera, just as Ferdinando Visconti and Benedetto Marzolla, died before the Italian unification, therefore he symbolizes the best leading class of the old southern Kingdom, notwithstanding in antithesis against a lot of other people endowed with less capability and not advanced ideas.