

Peris Persi

Territori emotivi Geografie emozionali

Genti e luoghi: sensi, sentimenti ed emozioni

Emotion & Territories / Emotional geographies

People and places: senses, feelings and emotions

V Convegno Internazionale Beni Culturali
Fano (PU) - 4-5-6 settembre 2009

Dipartimento di Psicologia e del Territorio
Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo"
Associazione Italiana Insegnanti di Geografia – Sezione Marche

Paesaggi su commissione, paesaggi immaginati: le vedute portuali di Hackert

Commissioned landscapes, imaginary landscapes: Hackert's harbour paintings

Pierluigi De Felice

Dipart. di Antichità, Medioevo e Territorio - Università di Cassino
pl.defelice@unicas.it

Riassunto - Nel 1788 il pittore di corte Jacob Philipp Hackert, prussiano di origine, dipinge su richiesta del re Ferdinando IV una serie di porti del Regno delle due Sicilie. Lo studio iconologico e iconografico delle raffigurazioni simboliche delle tele portuali, l'analisi del palinsesto territoriale, la comparazione delle eterofonti hanno permesso di ricostruire il contesto del prodotto iconografico in uno scenario politico e strategico, utile a comprendere il dominio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo.

Abstract - In 1788 the court painter Jacob Philipp Hackert, originally from Prussia, was commissioned by King Ferdinand IV to paint a series of harbour scenes in the Regno delle due Sicilie (Kingdom of the Two Sicilies). The iconological and iconographical study of the symbolic representations in his paintings, together with the analysis of the structure of the territory and the comparison of the literary and historical sources, has allowed experts to recreate a view of the political and strategic context of the period and to understand the dominion of the Kingdom of Naples in the XVIII century.

Parole chiave: Immagini pittoriche, Paesaggio simbolico, Analisi territoriale
Key words: Paintings, Symbolic Landscape, Analysis of the Territory

1. Premessa

Si può affermare, senza esitazioni, con Fremont (2005, p. 124) che l'arte è «intimement lié à la géographie». Questo rapporto, complesso nella sua natura, non è stato da sempre considerato e riconosciuto tale, anzi spesso l'espressione artistica è stata ritenuta estranea alla disciplina geografica, in quanto avrebbe scalfito il valore euristico di questa¹.

Negli ultimi decenni si è andata consolidando anche in Italia² oltre che in Francia e nei paesi anglosassoni, una certa familiarità con le caleidoscopiche forme dell'*esprit*³, soprattutto nello studio del paesaggio, considerato sempre più, anche dai geografi, interessante «non come categoria

analitica per leggere l'ambiente o il territorio in termini scientifici, ma in quanto contenitore di miti, sogni ed emozioni, in quanto accumulatore di metafore» (Quaini, 2006, p. 12).

In questa nuova idea di paesaggio, liberata dai condizionamenti dell'oggettività, si è andato costruendo un diverso semantema che ha accordato valore sia «alla facoltà della vista» sia «alla relativa tecnica di rappresentazione pittorica» (Cosgrove, 1990, p. 30).

Il valore attribuito alla percezione visiva - parafrasando i padri della chiesa si potrebbe esclamare *video ergo credo* - ha portato a riconoscere nel paesaggio simbolico, che rappresenta un *modus videri*, espressioni culturali, sociali, economiche e ideologiche⁴, valide per indagare meglio e più in profondità il rapporto uomo-territorio.

Partendo da questi presupposti teorici, incompleti ma funzionali al nostro fine, si è voluto rileggere iconograficamente e iconologicamente (Panofsky, 1975) il paesaggio pittorico, in particolare le vedute portuali del Regno delle due Sicilie consegnate alla storia da Hackert, pittore della corte borbonica nel XVIII secolo.

Dagli impasti cromatici e dai soggetti minuscolamente dipinti dall'artista emerge una chiara ideologia, un'ostentazione di potere e di vivacità economica che, invece, mancavano ad un regno diviso territorialmente tra insularità e peninsularità, militarmente debole ed economicamente in

¹ Cosgrove (1990, p. 30) scrive che «gli studi geografici del paesaggio fino a tempi molto recenti negavano l'esistenza di un terreno comune tra l'oggetto dei loro studi e la sensibilità implicata nell'uso artistico del paesaggio». A tal proposito, si cfr. anche quanto già affermato da Marinelli (1917).

² Per ripercorrere l'evoluzione del concetto di paesaggio in Italia rinvio a Biasutti (1947), Gambi (1961, 1973), Sereni (1961), Sestini (1963), Sereno (1985, 1988), Turri (1990), Manzi (2001), Farinelli (2003), Andreotti (2005), Quaini (2006). Si veda anche il Rapporto annuale della Società geografica Italiana *Paesaggi italiani fra nostalgia e trasformazione*, 2009.

³ Fremont (2005, p. 124) scrive «depuis trente ans, de nombreux géographes, tant en France que dans les pays anglo-saxons, ont découvert ce qu'ils pouvaient retirer d'une certaine familiarité avec les pratiques artistiques».

⁴ Cosgrove (1990, p. 35) scrive: «il paesaggio è un concetto ideologico».

difficoltà (Rao, 1983).

I dipinti noti come «i porti del regno» esprimono chiaramente, già nei soggetti, come le maestà reali abbiano voluto rappresentare il loro mondo, il loro rapporto con il territorio, sottolineando iconograficamente il proprio ruolo nel produrre innovazione e crescita tecnica ed economica.

Le pitture avevano la chiara funzione di impressionare il visitatore che doveva rimanere colpito da queste immagini raffiguranti un mondo brulicante per un'economia vivace in luoghi simbolo, quali i porti, nel XVIII secolo.

Non a caso alcuni di questi dipinti furono collocati nel Palazzo Reale di Caserta e precisamente nelle stanze, oggi note come «sala della primavera e dell'autunno» che in origine furono utilizzate come stanza del trono, per accogliere i diplomatici e uomini di stato in visita nel Regno delle due Sicilie.

Con una terminologia moderna potremmo definire questi dipinti come un prodotto ideologico, destinato a stupire chiunque avesse avuto occasione di andare a corte suggerendo l'idea di una florida situazione economica e sociale del regno di Carlo di Borbone e di suo figlio Ferdinando IV nel XVIII secolo.

2. I Borbone nel Regno di Napoli nel XVIII secolo

La venuta di «don Carlos», figlio di Filippo V e di Elisabetta Farnese, nel Regno di Napoli e Sicilia fu salutata nel 1734 con festosità⁵. Napoli poteva finalmente contare su di un proprio re e sperare in una indipendenza foriera di nuove riforme, atte a determinare «una svolta storica nelle condizioni del regno» (Rao, 1983, p. 57)⁶.

I primi anni di governo del re Carlo attesero a queste aspettative. Furono, infatti, promulgate una serie di riforme nell'ambito amministrativo⁷,

⁵ Sulla storia del Regno di Napoli nel Settecento rinviamo a Colletta (1848), Croce (1925), Lepre (1979). Necessari sono, inoltre, per la conoscenza di questo secolo i testi settecenteschi di Paolo Mattia Doria *Del commercio del Regno di Napoli* del 1740 il cui testo è contenuto nella pubblicazione di Vidal del 1953, Giannone (1770), Galiani (1751), Galanti (1781, 1969) e Giustiniani (1797).

⁶ Alcuni storici come il Galasso (1998, p. 224) sostengono che la sorte del Regno in questo periodo ovvero agli inizi del XVIII secolo fu condizionata in positivo dalle energie della stessa Napoli: «i Borbone arrivarono a Napoli in un'epoca in cui già da tempo, già prima che andassero via gli Spagnoli, nel Mezzogiorno era iniziato un grande moto di rinnovamento intellettuale e sociale. I nuovi sovrani poterono, perciò, avvalersi delle energie di un paese che andava crescendo nelle sue possibilità e capacità, nella sua volontà di conoscersi e di migliorare».

⁷ Furono create la Segreteria di Stato, gli Affari di Giustizia, Ecclesiastici e di Azienda. In sostituzione del Consiglio Collaterale fu istituito il Consiglio di Stato.

sociale⁸ ed economico⁹. Il Tanucci, *longa manus* di Carlo di Borbone, segretario di Stato (1734) e primo ministro (1755), definì questo periodo «il tempo eroico» della dinastia borbonica in riferimento all'azione riformatrice del Re che era riuscito, negli anni tra il 1738-1741, a intervenire nei diversi settori del Regno, arginando il potere dei togati, degli ecclesiastici e dei nobili feudatari che avevano rafforzato i propri privilegi durante il vicereame.

Ben presto le speranze di un riformismo palinogenetico foriero di un nuovo assetto economico e sociale furono fortemente deluse in quanto una serie di problemi di politica estera¹⁰, l'acuirsi delle tensioni interne e il terremoto di Messina indussero la corte a ritrattare le proprie azioni riformistiche.

La delusione per le promesse disattese, le condizioni economiche poco vivaci, acuite da una carenza di investimenti, la mancanza di un commercio estero, la penuria di infrastrutture – strade, porti – che compromettevano i rapporti tra capitale e provincia¹¹ rendevano il Regno molto vulnerabile.

Ad acuire maggiormente i problemi economici e commerciali vi fu anche la crisi economica che colpì il Regno nel periodo tra il 1759-1764. Questa recessione manifestò chiaramente il dissesto della struttura organizzativa dello Stato, della sua arretrata economia (Venturi, 1969).

In epoca ferdinandea un nuovo vento di riforme spira sul Regno di Napoli e Sicilia – nel 1759 Carlo lascia Napoli per la Spagna e sul trono siederà il figlio Ferdinando IV che sposerà Maria Carolina d'Austria.

Il rafforzamento delle strutture militari, la ricostruzione delle navi mercantili, la creazione del

Con queste iniziative si affermò il potere dello Stato contro ogni ingerenza sia dei nobili che dei togati e degli ecclesiastici.

⁸ Oltre alla creazione dei diversi siti reali, è da segnalare la realizzazione di opere destinate alla pubblica utilità come l'Albergo dei Poveri. Fu fondata un'Accademia delle Scienze, il Collegio militare della Nunziatella. Vennero promossi gli scavi di Ercolano e Pompei che insieme alle collezioni Farnese giunte a Napoli andarono a costituire la Galleria di Capodimonte e il Museo Nazionale.

⁹ Nel 1735 viene eletta una giunta per il commercio, una detta «del sollievo» e una «per la polizia di questa Città e Regno» volte da una parte «a ridurre l'esclusività del ruolo dirigente dei legali, dall'altro a stimolare l'attività economica nelle province sottraendo queste ultime al peso dell'oppressione baronale» (Rao, 1983, p.72).

¹⁰ Nel 1742 una flotta inglese minaccia Napoli e nel 1744 gli austriaci sono al confine del regno. Quest'ultimi saranno sconfitti nella battaglia di Velletri.

¹¹ Scrive Galasso (1998, p. 249) «il monopolio della capitale dipendeva da fattori disparati [...] il fatto di essere dotata dell'unico grande porto di un paese in cui le comunicazioni terrestri erano estremamente ostiche». Si cfr. anche Bulgarelli Lukacs (1978).

Supremo Consiglio delle Finanze, destinato a rendere più efficiente ed efficace economicamente l'opera dello Stato, gli incentivi per l'agricoltura, per lo sviluppo delle manifatture, i nuovi ordinamenti legislativi furono alcune delle azioni intraprese dal governo in questa seconda fase di riformismo. I risultati, sebbene non avessero prodotto notevoli e significativi mutamenti nell'ambito sociale ed economico – la crisi del riformismo ferdinando non tardò a venire negli anni Novanta – contribuirono ad alimentare nuove speranze.

In questo clima di apparente prosperità la corte si circondò di artisti, in particolare di pittori, che impressero nelle loro opere segni di floridezza e vivacità economica. Jacob Philipp Hackert, giunto dalla Prussia, negli anni Ottanta del XVIII secolo, nominato pittore di corte, espresse ai massimi livelli la funzione celebrativa della corte.

3. Jacob Philipp Hackert alla corte borbonica

Il pittore prussiano giunge, e non per la prima volta¹², nel 1782 a Napoli per lavoro. Goethe¹³ scrive che il vedutista «si affrettò verso Caserta dove intendeva lavorare ad una serie di studi per un grande quadro commissionatogli dalla granduchessa di Russia [...] Egli conosceva già da diversi anni il conte Andreas Rasumowsky, all'epoca rappresentante della Russia» (Mancini, 1988, p. 89). Fu proprio l'ambasciatore a presentare Hackert al re incuriosito dal racconto dei suoi cacciatori che gli riferirono di «un pittore che stava eseguendo numerosi disegni a San Leucio» (*ibidem*). Ben presto tra l'artista e il re nacque, come testimoniato dagli appunti dello stesso pittore, un rapporto di viva cordialità che nel tempo si andò trasformando in un sentimento, da parte di Ferdinando IV, di ammirazione, stima e fiducia che portò alla nomina di Hackert a pittore di corte. Siamo nel 1786.

Il vedutista, fortemente imbevuto della pittura di paesaggio olandese¹⁴ e francese¹⁵, doviziosa

nella descrizione dei particolari, attenta a cogliere «dal vero» l'elemento naturale, si presenta al Re come un attento documentarista, capace di descrivere anzi di cartografare¹⁶ gli elementi geomorfologici del paesaggio italiano, di cui lui era un attento e profondo conoscitore.

Al re che vedeva nella pittura uno strumento importante per celebrare ed esaltare virtù e meriti della dinastia, per raccontare e descrivere le azioni intraprese dai monarchi nel Regno di Napoli e Sicilia, fu propizia la presenza di Hackert che attraverso «la sua pittura lenticolare e descrittiva sembrava attagliarsi a perfezione a questa illustrazione idillica della situazione storica del regno» (Chiarini 1994, p. 18).

Uno dei primi dipinti ad essere richiesto, come scrive Goethe, fu «una veduta del casino di caccia di San Leucio [...] Philipp accettò e diede inizio al lavoro nel periodo in cui i contadini cominciavano la mietitura» (Mancini, 1988, p. 90). Lo stesso re chiese «con estrema discrezione se sullo sfondo potessero essere inseriti i mietitori, le donne che intrecciavano le spighe e i diversi giochi che i fanciulli fanno in campagna. Hackert rispose che riteneva molto giusto il consiglio e sviluppò l'idea del re. Il quadro in seguito fu collocato nello studio del sovrano» (*ibid.*, p. 91). La scena, la cui funzione era quella di esaltare il lavoro dei campi e nel contempo di comunicare attraverso le immagini dei contadini felici una nuova età dell'oro i cui promotori erano da identificarsi nella dinastia borbonica, conferma come questi soggetti furono scelti non dall'artista, in nome di una *ars gratia artis*, ma dalla chiara esigenza del monarca «non inclinato alla pittura di storia ma piuttosto all'illustrazione piana e accessibile della vita agricola e marinara cui era impostata la società dell'Italia meridionale» (Chiarini 1994, p. 18).

Questa idea di paesaggio rassereneante e bucolico ritorna come *leit motiv* anche in altri dipinti commissionati dallo stesso Re. I soggetti delle tele note come «la famiglia reale alla vendemmia a Carditello» e «la famiglia reale alla mietitura a Carditello» raffiguranti il Re con moglie e figli, integrati nel contesto agricolo che sovrintendono, da buoni e attenti padroni, esaltano la monarchia nella sua funzione di comando e di gestione, rassicurando la popolazione che rimaneva spesso turbata e contrariata da una politica di consumo promossa spesso dai monarchi¹⁷.

¹² Hackert giunge da Parigi a Roma nel 1768. Intraprende escursioni nella campagna romana, in particolare verso i castelli romani e verso il sud della Ciociaria. Nel 1770 è a Napoli, insieme al fratello per conto di Hamilton. Ritornato a Roma lavora per Caterina II di Russia. Dal 1772 al 1776 vive tra Roma, Napoli facendo diverse escursioni anche verso il centro-nord (Ravenna, Cesena, Urbino, Perugia). Nel 1777 intraprende un viaggio in Sicilia. Tra il 1778 e il 1785 vive tra Roma e Napoli intervallando il soggiorno con viaggi nell'Italia settentrionale e in Svizzera (Weidner, 1997).

¹³ Hackert affida a Goethe alcuni suoi appunti di viaggio, semplici riflessioni che lo scrittore tedesco ri elaborerà, in minima parte, pubblicandoli nel 1811. Si cita dall'edizione in italiano a cura di Mancini del 1988.

¹⁴ Scrive Chiarini (1994, p. 17): «L'insegnamento degli olandesi italianizzati giunge in profondità nella formazione del pittore». In particolare si riferisce al vedutista paesaggista Gaspar van Wittel.

¹⁵ Claude Lorrain fu sicuramente un suo importante esempio insieme anche a Vernet.

¹⁶ Nel dipingere il paesaggio oraziano, rivela Nordhoff (1994, p. 25) Hackert si accompagnava con un perito agrimensore. «Non si trattava solo di immagini di paesaggi da osservare ciascuno per sé, ma della riproduzione di un'intera zona che doveva essere per così dire cartografata in singole sezioni raccordate tra loro».

¹⁷ Colletta (1861, vol. I, p. 135) scrive: «quattro mesi viaggiarono con tanta splendidezza [...] che Ferdinando acquistò nome [...] di "Re d'oro" [...] Più di

Supremo Consiglio delle Finanze, destinato a rendere più efficiente ed efficace economicamente l'opera dello Stato, gli incentivi per l'agricoltura, per lo sviluppo delle manifatture, i nuovi ordinamenti legislativi furono alcune delle azioni intraprese dal governo in questa seconda fase di riformismo. I risultati, sebbene non avessero prodotto notevoli e significativi mutamenti nell'ambito sociale ed economico – la crisi del riformismo ferdinando non tardò a venire negli anni Novanta – contribuirono ad alimentare nuove speranze.

In questo clima di apparente prosperità la corte si circondò di artisti, in particolare di pittori, che impressero nelle loro opere segni di floridezza e vivacità economica. Jacob Philipp Hackert, giunto dalla Prussia, negli anni Ottanta del XVIII secolo, nominato pittore di corte, espresse ai massimi livelli la funzione celebrativa della corte.

3. Jacob Philipp Hackert alla corte borbonica

Il pittore prussiano giunge, e non per la prima volta¹², nel 1782 a Napoli per lavoro. Goethe¹³ scrive che il vedutista «si affrettò verso Caserta dove intendeva lavorare ad una serie di studi per un grande quadro commissionatogli dalla granduchessa di Russia [...] Egli conosceva già da diversi anni il conte Andreas Rasumowsky, all'epoca rappresentante della Russia» (Mancini, 1988, p. 89). Fu proprio l'ambasciatore a presentare Hackert al re incuriosito dal racconto dei suoi cacciatori che gli riferirono di «un pittore che stava eseguendo numerosi disegni a San Leucio» (*ibidem*). Ben presto tra l'artista e il re nacque, come testimoniato dagli appunti dello stesso pittore, un rapporto di viva cordialità che nel tempo si andò trasformando in un sentimento, da parte di Ferdinando IV, di ammirazione, stima e fiducia che portò alla nomina di Hackert a pittore di corte. Siamo nel 1786.

Il vedutista, fortemente imbevuto della pittura di paesaggio olandese¹⁴ e francese¹⁵, doviziosa

nella descrizione dei particolari, attenta a cogliere «dal vero» l'elemento naturale, si presenta al Re come un attento documentarista, capace di descrivere anzi di cartografare¹⁶ gli elementi geomorfologici del paesaggio italiano, di cui lui era un attento e profondo conoscitore.

Al re che vedeva nella pittura uno strumento importante per celebrare ed esaltare virtù e meriti della dinastia, per raccontare e descrivere le azioni intraprese dai monarchi nel Regno di Napoli e Sicilia, fu propizia la presenza di Hackert che attraverso «la sua pittura lenticolare e descrittiva sembrava attagliarsi a perfezione a questa illustrazione idillica della situazione storica del regno» (Chiarini 1994, p. 18).

Uno dei primi dipinti ad essere richiesto, come scrive Goethe, fu «una veduta del casino di caccia di San Leucio [...] Philipp accettò e diede inizio al lavoro nel periodo in cui i contadini cominciavano la mietitura» (Mancini, 1988, p. 90). Lo stesso re chiese «con estrema discrezione se sullo sfondo potessero essere inseriti i mietitori, le donne che intrecciavano le spighe e i diversi giochi che i fanciulli fanno in campagna. Hackert rispose che riteneva molto giusto il consiglio e sviluppò l'idea del re. Il quadro in seguito fu collocato nello studio del sovrano» (*ibid.*, p. 91). La scena, la cui funzione era quella di esaltare il lavoro dei campi e nel contempo di comunicare attraverso le immagini dei contadini felici una nuova età dell'oro i cui promotori erano da identificarsi nella dinastia borbonica, conferma come questi soggetti furono scelti non dall'artista, in nome di una *ars gratia artis*, ma dalla chiara esigenza del monarca «non inclinato alla pittura di storia ma piuttosto all'illustrazione piana e accessibile della vita agricola e marinara cui era impostata la società dell'Italia meridionale» (Chiarini 1994, p. 18).

Questa idea di paesaggio rassereneante e bucolico ritorna come *leit motiv* anche in altri dipinti commissionati dallo stesso Re. I soggetti delle tele note come «la famiglia reale alla vendemmia a Carditello» e «la famiglia reale alla mietitura a Carditello» raffiguranti il Re con moglie e figli, integrati nel contesto agricolo che sovrintendono, da buoni e attenti padroni, esaltano la monarchia nella sua funzione di comando e di gestione, rassicurando la popolazione che rimaneva spesso turbata e contrariata da una politica di consumo promossa spesso dai monarchi¹⁷.

¹² Hackert giunge da Parigi a Roma nel 1768. Intraprende escursioni nella campagna romana, in particolare verso i castelli romani e verso il sud della Ciociaria. Nel 1770 è a Napoli, insieme al fratello per conto di Hamilton. Ritornato a Roma lavora per Caterina II di Russia. Dal 1772 al 1776 vive tra Roma, Napoli facendo diverse escursioni anche verso il centro-nord (Ravenna, Cesena, Urbino, Perugia). Nel 1777 intraprende un viaggio in Sicilia. Tra il 1778 e il 1785 vive tra Roma e Napoli intervallando il soggiorno con viaggi nell'Italia settentrionale e in Svizzera (Weidner, 1997).

¹³ Hackert affida a Goethe alcuni suoi appunti di viaggio, semplici riflessioni che lo scrittore tedesco ri elaborerà, in minima parte, pubblicandoli nel 1811. Si cita dall'edizione in italiano a cura di Mancini del 1988.

¹⁴ Scrive Chiarini (1994, p. 17): «L'insegnamento degli olandesi italianizzati giunge in profondità nella formazione del pittore». In particolare si riferisce al vedutista paesaggista Gaspar van Wittel.

¹⁵ Claude Lorrain fu sicuramente un suo importante esempio insieme anche a Vernet.

¹⁶ Nel dipingere il paesaggio oraziano, rivela Nordhoff (1994, p. 25) Hackert si accompagnava con un perito agrimensore. «Non si trattava solo di immagini di paesaggi da osservare ciascuno per sé, ma della riproduzione di un'intera zona che doveva essere per così dire cartografata in singole sezioni raccordate tra loro».

¹⁷ Colletta (1861, vol. I, p. 135) scrive: «quattro mesi viaggiarono con tanta splendidezza [...] che Ferdinando acquistò nome [...] di "Re d'oro" [...] Più di

Le commissioni del re continuano e il pittore alacramente lavora, giorno dopo giorno, riscuotendo sempre successo e ammirazione, nonostante le invettive di alcuni delatori¹⁸.

Persano¹⁹, Caserta²⁰, Castellammare²¹ sono gli altri soggetti impressi con quello spirito descrittivista, tipico dei pittori del nord Europa, volto a rassicurare il popolo sulle sorti di un regno che, nonostante i tentativi di un secondo riformismo, incominciava a lasciare intravedere la crisi che a breve lo avrebbe investito.

Nel 1778 la regina Maria Carolina chiama a corte Giovanni Acton nominandolo direttore della marina. La sua venuta significò un rafforzamento delle strutture militari e la ricostruzione della flotta mercantile napoletana. A pubblicizzare questo evento che avrebbe sicuramente rafforzato l'immagine della corona fu chiamato il pittore di corte. A raccontare della commissione è proprio lo stesso Hackert: «nel 1787 fu costruita a Castel a Mare la prima nave da guerra con settantaquattro cannoni (La Partenope). La cerimonia del varo alla presenza della corte e dei visitatori doveva essere ritratta dal vivo. Sullo sfondo c'era il Vesuvio. Il dipinto fu eseguito con grande cura dei particolari e in seguito fu inciso su rame da Georg Hackert che per questo lavoro venne molto lodato dal generale Acton. Il re commissionò anche altri cinque grandi quadri di porti; il ritorno della *Escadre* da Algeri con la rada di Napoli vista da S. Lucia; il porto di Castel a Mare; il ritorno del re da Livorno, visto dal *magazzino dei granai*; la badia di Gaeta con il molo e le galere papali in lontananza; una veduta di Foro d'Ischia. Tutti questi quadri sono a Caserta nell'anticamera del re. Nel 1788 il re mandò Philipp Hackert in Puglia per ritrarre in dipinti e disegni tutti i porti. Il viaggio sul mare Adriatico, da Manfredonia a Taranto, durò più di tre mesi» (Mancini, 1988, p. 129).

Esaltazione della potenza militare, delle sue vittorie, in particolare quella ottenuta contro la flotta algerina da Carlo di Borbone, testimoniano la forte immagine di propaganda a cui erano finalizzate queste opere. D'altronde non era una novi-

tà nel mondo dei monarchi ostentare ricchezza e potenza sebbene, qualche volta poi mancassero.

All'uomo di fiducia, al pittore di provato valore, attento al dettaglio e al particolare, al profondo conoscitore dell'Italia del sud, gli venne dato mandato «di andare in Puglia per ritrarre in dipinti e disegni tutti i porti» (*ibidem*). Il motivo profondo è ben chiaro. Il porto rappresentava nell'immaginario collettivo il luogo destinato al commercio, agli affari e alla guerra. Possedere tanti porti, brulicanti di attività, significava possedere uno stato economicamente attivo, forte e militarmente sicuro. Sappiamo bene, invece, che la situazione era ben diversa, soprattutto nelle province più lontane dalla capitale. A conferma basti leggere l'opera di Galanti (1969) e il «Saggio di economia campestre per la Calabria Ultra» di Grimaldi del 1770, per comprendere lo stato di miseria e povertà, le difficoltà economiche a cui erano sottoposti gli agricoltori, vessati da debiti e da usurai, nonché le condizioni precarie nelle quali si trovavano le infrastrutture del Regno, compresi i porti delle Puglie che ora andiamo ad analizzare (Fig. 1).

4. Il pittore dei porti

Ferdinando IV, mosso anche da uno spirito di emulazione nei confronti di Luigi XV, che aveva commissionato a Vernet i porti del regno di Francia, comandò al pittore prussiano di dipingere i porti del suo Regno. Hackert, tenendo sicuramente in conto anche la lezione di Vernet, che aveva conosciuto personalmente in uno dei suoi lunghi viaggi, iniziò la faticosa impresa pittorica che l'occupò fino al 1799, anno in cui lascia Napoli per la Toscana.

Dei numerosi porti²², che vennero dipinti da Hackert, si analizzeranno, in particolare, il porto di Gallipoli, di Manfredonia e Trani dove l'immagine di propaganda risulta ben chiara confermando così la nostra tesi di come il paesaggio simbolico possa esprimere una chiara ideologia politica.

Nel 1790, come si legge dall'iscrizione in basso al centro del dipinto «Porto di Gallipoli, dipinse Filippo Hackert 1790», il pittore ritrae dalla terraferma il porto della città di fondazione greca, il cui toponimo ne conferma l'origine (Fig. 2).

In primo piano emergono figure, alcune delle quali di contorno, in quanto non appartenenti alla scena e non partecipanti all'azione. I due signori rivolti verso lo spettatore ed estranei al mondo del porto, indossano degli abiti eleganti che rin-

un milione di ducati costò il viaggio: bastava a risarcire i freschi danni del terremoto». Su Carditello e l'azienda agricola rinvio a De Felice (2009).

¹⁸ Dumas (2002) racconta che i dipinti ad Hackert venivano pagati a secondo della grandezza della tela. Cielì immensi, mari profondi costavano al pittore poche pennellate assicurandogli facili e cospicui cespiti.

¹⁹ La tela del 1782 conservata negli appartamenti storici del palazzo reale di Caserta è nota come «veduta di Persano».

²⁰ La tela raffigura il Palazzo reale visto dal convento dei cappuccini di Puccianiello. La tela del 1782 è nota come «la Reggia di Caserta dal convento dei cappuccini».

²¹ Il «cantiere di Castellammare» del 1789 conservato negli appartamenti storici del palazzo reale di Caserta era in precedenza custodito nella villa Favorita di Resina.

²² In un inventario degli arredi della Villa Favorita a Resina del 1806 si contano diciassette vedute portuali dipinte da Hackert. Tenendo in conto anche i sei dipinti presenti nell'anticamera del Palazzo Reale di Caserta i porti hackertiani assommerebbero a 23 (Weidner 1997, p. 45).

viano all'immagine dei costumi locali, tanto cari al Re, svolgendo una funzione di decoro e diventando strumenti controllati dal pittore per introdurci nella scena. Le restanti figurine sebbene siano per la posizione e per i costumi più consoni alla scena, sembrano comunque non totalmente integrati nel paesaggio marino che si presenta nelle sue immagini molto verisimile ma di un realismo sempre ideologico.

Gli elementi architettonici, riprodotti sempre con una cura quasi calligrafica – il tratto delle mura, la mole del Rivellino e del Castello, la schiera dei palazzi e delle chiese – rappresentano nel palinsesto paesaggistico delle spie documentarie con un chiaro valore identitario, utili allo spettatore per riconoscere il sito. Interessante è la raffigurazione della flotta di navi, alcune anche di notevole grandezza, a tre alberi, che sostano nel porto e delle numerose barche mosse da abili rematori, destinate a trasportare merci e uomini. Da questa immagine il visitatore percepiva l'idea di un porto attivo, funzionante, capace di ospitare navi importanti per dimensione, popolato di merci e persone – si veda verso l'estrema sinistra la scena del carro trainato dai buoi per trasportare derrate destinate all'imbarco.

Quella dipinta da Hackert alla fine del XVIII secolo sembra una città florida, ricca – confermato anche dalla trama abitativa con abitazioni esteticamente interessanti – con un'attività commerciale vivace, in un porto tranquillo e sicuro, dove né il vento e né le acque del mare agitano le imbarcazioni.

Le cronache e le fonti coeve, invece, raccontano altre storie, dipingono, con le parole, altre scene e paesaggi, lontani dalle immagini rassicuranti hackertiane. Negli «Annali Civili» si legge, riguardo al porto di Gallipoli: «è il primo caricatoio degli oli. Però la costruzione di un porto colà è opera, che non solo interessa altamente il commercio e la navigazione, ma eziando e molto più l'umanità e la pubblica salvezza. Dappoiché quasi infinito il numero de' navigli, che dopo avere sfidato i ghiacciai del Baltico, le tempeste dell'Oceano ed il periglioso passaggio della Manica, si vanno a perdere miseramente su quella spiaggia cotanto bersagliata dal vento di NO. Ella è già per molti naufragi famosa; ma fra tutti giova

ricordare quello del 22 dicembre 1792, in cui dieci legni di varie nazioni quasi tutti carichi d'olio ruppero in sugli scogli, ed una polacca carica di frumento disparve ingoiata dalle onde [...] Più fresca ancora è la memoria de' naufragi accaduti il 16 gennaio 1819 e nell'inverno del 1851 al 1852, per l'ultimo de' quali nel corso di una notte procellosa più navi furono distrutte» (Carelli, p. 6).

Prosegue il redattore di questa cronaca che, fin dal 1771, fu spedito un ingegnere «per riconoscere la situazione della rada, fare un progetto per la costruzione del porto» e che nel 1773 fu mandato il barone d'Orgemont «per istudiare tutte le traversie del luogo e delineare la pianta», il 29 aprile

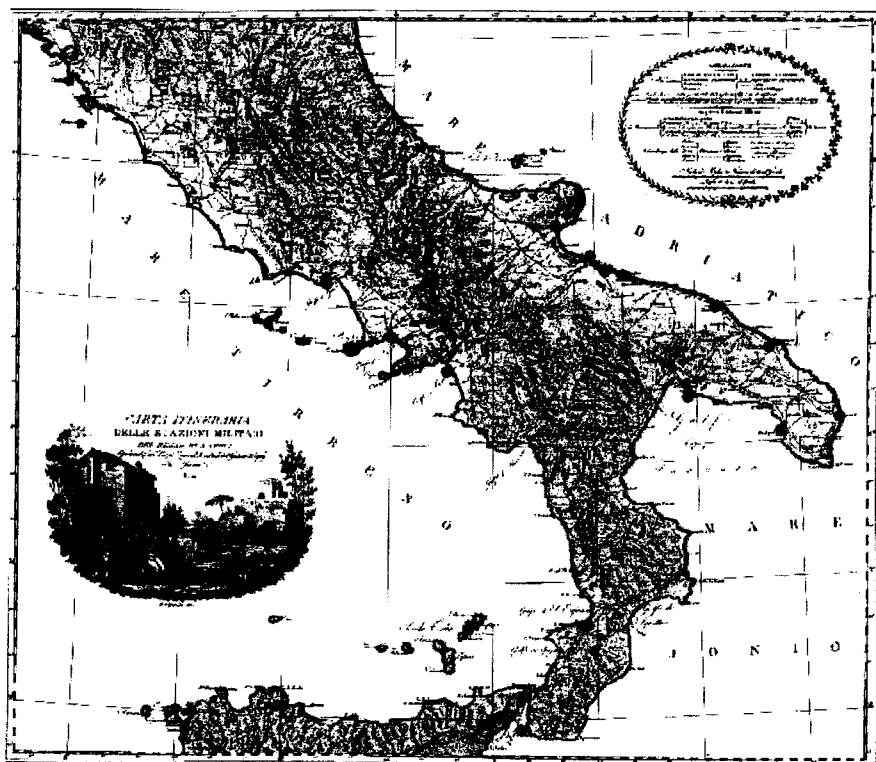


Fig. 1 – Rizzi Zannoni, *Carta itineraria delle stazioni militari del regno di Napoli*, 1810. La distribuzione dei porti dipinti da Hackert nell'Italia meridionale, evidenziata su questa carta storica, attraverso un sistema puntuale, conferma come l'opera del pittore fosse fortemente condizionata da un'azione ideologica di propaganda. La raffigurazione dei porti pugliesi, quantitativamente rilevante rispetto agli altri porti del Regno, aveva sicuramente la funzione di diffondere un'immagine rassicurante di una parte della provincia del Regno fortemente compromessa nelle sue strutture.

1797, sono ormai trascorsi sette anni dalla produzione del dipinto del pittore prussiano, quando Ferdinando IV, accompagnato dal generale Acton esaminò il progetto dell'Orgemont e «lo avrebbe fatto anche eseguire se non erano le sopravvenute vicende politiche» (*ibidem*). Risulta ben chiaro che del porto di Gallipoli non vi era traccia nel XVIII secolo, che l'attracco delle navi era tutt'altro che sicuro e rassicurante, come invece si evidenzia dal dipinto. Swinburne scriverà nel 1783 (vol. II, p. 268) nell'opera *Travels in the Two Sicilies*: «non possiede né porto né riparo per le navi». Galanti che fu a Gallipoli nel 1791 l'anno successivo a quello della composizione pittorica, scrive: «non

ha molo, sebbene ne sia facile la costruzione.

Quando fui in questa città io trovai intorno 30 bastimenti di diverse nazioni settentrionali, che attendevano il tempo da caricare sopra una spiaggia, che rendono mal sicura i venti maestrali. Alcuni capitani dei bastimenti mi dissero, che in Gallipoli si languiva più mesi per fare il carico; il che li rendeva pentiti esserci venuti e disgustava gli altri a venirvi. Non si possono caricare più di 500 some al giorno. Ordinariamente caricano sei bastimenti in un mese, ma spesso avviene, che si debba aspettare sei mesi per caricare. La città di Gallipoli è picciola e niente pulita, gli abitanti vivono stivati su di uno scoglio di tufo, e sono in gran parte travagliati dalla scabbia.

A me pare che questa città [...] avesse bisogno di molo, borgo, e di aiuto» (Galanti, 1969, vol. II, p. 551). A conferma, se mai ce ne fosse stato il bisogno, il viaggiatore Galanti con la sua descrizione attenta e particolareggiata mette in risalto la piaga della città senza porto, senza sicurezza, senza un borgo dove poter vivere dignitosamente, espressione di una cattiva gestione locale le cui colpe non sono solo da attribuire a «quella nobiltà [...] che ha prodotto una divisione» (*Ibidem*) ma anche alla stessa monarchia, che ben consapevole delle proprie mancanze, cercava di imbonire la realtà con pennellate, con colori chiari e nitidi che avrebbero dovuto riscuotere serenità, sicurezza, equilibrio.

Scrivendo Afan de Rivera, nel 1827 (vol. II, p.135) che il «porto di Trani è incapace di dar ricovero a grossi bastimenti mercantili, tutta la costa della provincia di Bari sull'Adriatico che va soggetta a furiose tempeste». Swinburne (1783-1785, p. 276) afferma «il porto è circondato dall'abitato ed ha fondali appena sufficienti a mantenere a galla le navi del grano che sono costrette ad ancorarsi un paio di miglia più in là, e a tirare il loro carico dalle chiatte. La città ha speso molto nella costruzione di una banchina, su una penisola che si prolunga tanto lontano da abbracciare il porto; ma questa striscia di terra, invece di essere occupata dai depositi e dai magazzini dei mercanti è del tutto invasa da due o tre floridi monasteri. Non è necessario considerare nessun altro esempio della situazione del commercio a Trani».

Osservando il dipinto Hackertiano del «porto di Trani» (Fig. 3), invece, l'idea che un visitatore poteva farsi non era certo quella di un pantano qua-

le, invece, risultava dalle percezioni dei viaggiatori e dalle descrizioni degli esperti ingegneri. Afan de Rivera (1827, vol. II, p. 135) sostiene che «grossi bastimenti» non vi erano nel porto eppure il pittore ci raffigura un approdo sicuro e tranquillo anche per navi di grande tonnellaggio come quelle che si vedono all'orizzonte in procinto di entrare nel porto. In primo piano tre barche di cui quella di destra, di ampie dimensioni, con un giglio farnese, simbolo della dinastia borbonica, ne specifica la proprietà. In un porto come quello di Trani, caratterizzato dall'insabbiamento dei fondali, si rendeva molto improbabile l'approdo di navi come quella dipinta in primo piano.

Il pittore di corte, ancora una volta, era intento, attraverso i suoi colori, a descrivere una ideologia piuttosto che una realtà. Con la sua attenta acribia descrittiva aveva, a mo' di *collage*, ripreso dai suoi appunti, colti dal vero, lo spunto per costruire questa scena *ad personam* dove anche le figure raffigurate con i costumi tipici non sono assolutamente integrate nel contesto e non sono indicative di un fermento socio-economico. Le derrate, poste in primo piano, destinate a stupire l'*outsider* sulla vivace attività commerciale di esportazione di questo porto, confermano la chiara *voluntas* dell'artista di trasformare attraverso l'immagine la realtà sociale ed economica che si caratterizzava per un commercio limitato di grano (Galanti, 1969, vol. II, p. 565) in quanto, secondo Giustiniani (1797, p. 156), della buona e antica pratica della «salata di capitoni, anguille e di altri pesci» non restava che un labile ricordo.

Nel porto di Manfredonia, dipinto nel 1790, il pittore ripropone l'immagine di un porto economicamente in piena attività, confermato dalle numerose barche che si apprestano lungo il ponti-



Fig. 2 - J. P. Hackert, *Il porto di Gallipoli*, 1790. Olio su tela, cm. 143x218. Il dipinto è conservato nel Palazzo Reale di Caserta. Il pittore ha raffigurato un porto sicuro, economicamente vivace, affollato di imbarcazioni e di persone, non lasciandoci affatto percepire lo stato di precarietà e di pericolosità nel quale si trovava il molo, come confermato dalle pagine dei periegeti e dalle fonti storico-economiche del tempo.



Fig. 3 – J. P. Hackert, *Il porto di Trani*, 1791. Olio su tela, cm 143x218. Una nave di grosso tonnellaggio viene raffigurata in primo piano nel porto di Trani, con il giglio farnese, stemma che ci riconduce alla dinastia borbonica. È molto poco verosimile che un veliero di tale portata fosse potuto attraccare nel porto di Trani in quanto, secondo le fonti coeve, i fondali sabbiosi non ne permettevano l'entrata. Il dipinto conferma la specifica funzione propagandistica messa in atto dal Re Ferdinando attraverso il suo fidato pittore di corte.

le di legno a caricare derrate, trasportate sulle spalle da abili caricatori. Si contano, in totale, circa 15 velieri, alcuni dei quali nel lontano orizzonte. In primo piano, sempre come contorno, alcune figure che, sebbene presenti, non vivono nella scena ma sono lì quasi ad indicarci il punto di vista, ad introdurci nel dipinto completato dagli elementi architettonici che, invece, rispondono alla realtà e rappresentano l'unico elemento certo e sicuro, utile ad identificare topograficamente il luogo, informando e assicurando lo spettatore.

Quella che potrebbe sembrare una contraddizione tra il descrittivismo minuzioso del territorio nelle sue strutture architettoniche e l'elemento simbolico del porto, immaginato e voluto, trova una sua integrazione divenendo reciprocamente funzionali. Il pittore era ben consapevole che se avesse raffigurato solo il porto senza gli elementi chiave, punti cardinali del territorio, il dipinto non sarebbe stato facilmente riconoscibile in quanto l'approdo dipinto era ideale, immaginato, desiderato ma lontano dalla realtà e, quindi, di difficile identificazione. Come avrebbe potuto uno spettatore riconoscere il porto di Manfredonia se l'artista non avesse dipinto il bastione pentagonale cinquecentesco dell'Annunziata? Il porto dipinto, infatti, non corrispondeva alla descrizione fatta da viaggiatori e uomini di scienza come il Galanti (1969, vol. II, p. 538) che su Manfredonia scrive: «non è che un misero caricatoio pel transito delle mercanzie [...] non ha legni di traffico di alcuna sorte. Vi è solo un poco di pesca».

Un porto in rovina, quello di Manfredonia alla fine del XVIII secolo, dove una serie di motivazioni, non ultima la cattiva gestione e la mancanza di proventi per il mantenimento (Di Cicco,

1974) ne avevano condizionato la decadenza presentandosi senza vele e con maledoranti esalazioni.

Cambiando rotta e coste la situazione non muta. A Messina, nel 1791, come si legge in basso a sinistra del dipinto, «prima veduta del Porto e Badia di Messina, presa dal Palazzo del Senato/Filippo Hackert dipinse 1791» il vedutista ritrae una città in piena attività commerciale con un porto ricco di navi e merci.

Questa visione rassicurante stride fortemente con la descrizione lasciata ai posteri da alcuni periegeti come Knight che nel suo *Diario di un viaggio in Sicilia*, racconta di ben altri scenari e paesaggi: «Quando ci si avvicina alla città questa scena idillica perde tutto il suo splendore e ogni cosa

anche piccola mostra un aspetto malinconico e depresso. Molte case sono disabitate, parecchie cadono a pezzi, nel porto ci sono poche navi e la banchina – la più splendida e più ampia del mondo – serve solo ad attracco per poche misere barchette» (Goethe, 1988, p. 230).

Ritroviamo conferma anche in questo dipinto di come l'immagine dei porti era fortemente condizionata dalla committenza, il cui fine era quello di possedere una cartografia dipinta delle coste che dovevano apparire economicamente vivaci, strutturalmente stabili e all'avanguardia, funzionali nei loro servizi, espressione di una corte attenta al proprio regno, ricca nei suoi commerci e potente nella sua marina.

5. Conclusioni

Possiamo affermare che il paesaggio dipinto da Hackert è ideologico nella misura in cui ha rappresentato «un modo in cui certe classi di persone hanno significato se stesse e il loro mondo attraverso la loro relazione immaginata con la natura, e attraverso cui hanno sottolineato e comunicato il loro ruolo sociale e quello degli altri rispetto alla natura esterna» (Coosgrove, 1990, p. 35).

Alberti, nell'*Architettura* (1989, p. 446) afferma «ora, poiché la pittura, come la poesia, può trattare diversi argomenti: le gesta memorabili dei grandi monarchi, i costumi dei semplici cittadini, la vita dei contadini; il primo di questi tre generi, quello di maggior prestigio, si userà negli edifici pubblici e nelle case dei personaggi più ragguar-

devoli; il secondo si applicherà come ornamento alle pareti delle case private; l'ultimo meglio degli altri si attaglierà ai giardini, per essere di tutti il più piacevole. L'animo nostro infatti si rallegra in sommo grado alla vista di dipinti raffiguranti plaghe ridenti, porti, vivai, zone di caccia, specchi d'acqua, divertimenti agresti, paesaggi coperti di vegetazione e fioriti».

La tassonomia dei soggetti e della loro relativa collocazione, redatta dall'Alberti, conferma la funzione e nel contempo spiega il perché della loro ubicazione nei «giardini» ovvero in quelle ville patrizie come erano Resina e poi Caserta dove la scena dei porti doveva rassicurare lo spettatore, dilettarlo ma, noi aggiungiamo, anche ammonirlo sulla presenza di un'importante infrastruttura che in realtà mancava in un regno dove, nel Settecento e nella prima metà del secolo successivo, si andava consolidando la consapevolezza di un sistema di ingegneria idraulica arretrato e inconsistente.

De Fazio afferma, nel 1814, «le nostre conoscenze intorno agl'interrimenti che in determinate circostanze in essi avvengono, ed a' mezzi di rimediarsi, sono poco estese; ed intanto questo è un punto de' più essenziali nella costruzione de' porti». La scienza idraulica, dunque, fino alla metà del XIX secolo, si presentava antiquata e con essa anche le conoscenze relative allo studio delle maree, dei venti, della idrografia marina e continentale²³. Per sopperire a questo *status quo* si ricorre,

²³ In un primo tempo gli studiosi napoletani si rifecero allo studio della letteratura portuale francese (Belidor, 1737; de Cessart, 1806-1808) e poi anche allo stu-

dunque, all'immagine che narra di un rapporto uomo-territorio, di relazioni ambientali e culturali.

È in questa ottica che l'*eidon* del paesaggio diventa l'antenna vibratile capace di captare la produzione sociale ed economica del tempo. Non importa che possa essere ingannevole il paesaggio come sostiene Berger (1976) l'importante è vedere oltre la tela del paesaggio, comprendere le trame che hanno dato vita al quel dipinto e cercare di capire dietro i colori non solo elementi geografici ma anche biografici e personali.

L'analisi delle vedute di Hackert, l'esercizio di lettura degli elementi significativi del territorio, le stratificazioni immaginifiche e ideologiche, rivelatesi tali attraverso l'incrocio delle fonti letterarie e storiche hanno costituito un'utile esperienza di ricerca e di analisi dell'ambiente e del paesaggio fuori dagli schemi e canoni abituali ma fortemente significativi per ricostruire non solo l'ambiente fisico e quello costruito dall'uomo ma anche e soprattutto il contesto del prodotto iconografico in uno scenario politico e strategico, utile a comprendere il dominio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo.

dio dei porti dell'antica Roma. Lo stesso de Fazio analizzò il sistema portuale di Nisida mettendo in evidenza l'uso dei moli aperti o traforati che rifrangendo, attraverso i piloni, le onde rendevano più calmo il mare e nel contempo non permettevano il deposito dei detriti, in quanto le acque erano comunque in movimento. Un esempio di questo sistema può essere colto nel dipinto del porto di Barletta di Hackert dove si intravedono due ponti ad arcate che uniscono il molo alla terraferma, di cui uno insabbiato.

Bibliografia

- AFAN DE RIVERA C., *Rapporto generale sulla situazione delle strade, sulle bonifiche e sugli edifizii pubblici dei reali domini al di qua del Faro*, Napoli, 1827.
- ALBERTI L.B., *L'architettura*, Milano, Polifilo, 1989.
- ANDREOTTI G., *Per una architettura del Paesaggio*, Trento, Valentina Trentini, 2005.
- BELIDOR B., *Architecture hydraulique*, Paris, Jombert, 1737-1757.
- BERGER J., *A Fortunate Man*, Londra, Writers and Readers, 1976.
- BIASUTTI R., *Il paesaggio terrestre*, Torino, UTET, 1947.
- BULGARELLI LUKACS A., "Le comunicazioni nel Mezzogiorno dall'arrivo di Carlo di Borbone al 1815. Strade e poste", *Archivio storico per le province napoletane*, 16, 1978, pp. 281-341.
- CARELLI G., "Il porto di Gallipoli", *Annali Civili del Regno delle due Sicilie*, 45, 1859, pp. 5-18.
- CHIARINI M., "Jacob Philipp Hackert: il paesaggio tra "idealità" e "realtà", CHIARINI P., *Il Paesaggio secondo Natura. Jacob Philipp Hackert e la sua cerchia* (catalogo della mostra, Palazzo delle Esposizioni, Roma, 14 luglio - 30 settembre 1994), Roma, Artemide, 1994, pp. 17-24.
- COLLETTA P., *Storia del reame di Napoli dal 1734 sino al 1825*, Napoli, De Angelis, 1861.
- COSGROVE D., *Realtà sociali e paesaggio simbolico*, Milano, Unicopli, 1990.
- CROCE B., *Storia del Regno di Napoli*, Bari, Laterza, 1925.
- DE CESSART L.A., *Description des travaux hydrauliques*, Parigi, Baudouin, 1806-1808.
- DE FAZIO G., *Intorno al sistema di costruzione de' porti proprio a non promuovere il loro arenamento*, Napoli, Trani, 1814.
- DE FELICE P., *Il Real Sito di Carditello. Un'area da conoscere e valorizzare*, Maddaloni, La Fiorente, 2009.
- DE SETA (cur.), *Jacob Philipp Hackert: la linea analitica della pittura di paesaggio in Europa*, Napoli, Electa, 2007.
- DI CICCIO P. (cur.), *Il libro rosso dell'Università di Manfredonia*, Napoli, Laurenziana, 1974.
- DORIA P.M., *Del commercio del Regno di Napoli*, 1740.
- DUMAS A., *Storia dei Borboni di Napoli*, Napoli, Marotta, 2002.
- FARINELLI F., *Geografia*, Torino, Einaudi, 2003.
- FREMONT A., *Aimez-vous la géographie*, Paris, Flammarion, 2005.

- GALANTI G.M., *Descrizione dello stato antico ed attuale del contado di Molise*, Napoli, Società Letteraria, 1781.
- GALANTI G.M., *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Napoli, ESI, 1969.
- GALASSO G., *Napoli capitale. Identità politica e identità cittadina. Studi e ricerche 1266-1860*, Napoli, Guida, 1998.
- GALLIANI F., *Della moneta libri cinque*, Napoli, Raimondi, 1751.
- GAMBI L., *Critica ai concetti geografici di paesaggio umano*, Faenza, Fratelli Lega, 1961.
- GAMBI L., *Una geografia per la storia*, Torino, Einaudi, 1973.
- GIANNONE P., *Istoria civile del Regno di Napoli*, Napoli, Gravier, 1770.
- GIUSTINIANI L., *Dizionario geografico ragionato del Regno di Napoli*, Napoli, Manfredi, 1797.
- GOETHE J.W., *Philipp Hackert: la vita*, Napoli, ESI, 1988.
- GRIMALDI D., *Saggio di economia campestre per la Calabria Ultra*, Napoli, Orsini, 1770.
- LEPRE A., *Il mezzogiorno dal feudalesimo al capitalismo*, Napoli, SEN, 1979.
- MANCINI F. (cur.), *Philipp Hackert alla corte di Napoli (1782-1799). Dalla Biografia di J. W. Goethe*, Napoli, Grimaldi, 1988.
- MANZI E., *Paesaggi come? Geografie, geofiction e altro*, Napoli, Loffredo, 2001.
- MARINELLI O., "Ancora sul concetto di paesaggio", *Rivista di geografia didattica*, 1, 1917, pp. 136-138.
- NORDHOFF C., "Jacob Philipp Hackert e il paesaggio italiano", CHIARINI P., *Il Paesaggio secondo Natura. Jacob Philipp Hackert e la sua cerchia* (catalogo della mostra, Palazzo delle Esposizioni, Roma, 14 luglio - 30 settembre 1994), Roma, Artemide, 1994, pp. 25-40.
- OTTANI CAVINA A. - CALBI E., *La pittura di paesaggio in Italia Il settecento*, Milano, Electa, 2005.
- Paesaggi Italiani fra nostalgia e trasformazione*, Roma, Società Geografica Italiana, 2009.
- PANOFKY E., *Studi di iconologia*, Torino, Einaudi, 1975.
- Philipp Hackert nei porti sui mari di Puglia* (catalogo della mostra, Bisceglie, Monastero di S. Croce 3 ottobre - 1 novembre 1998), Lecce, Edizione del Grifo, 1998.
- QUAINI M., *L'ombra del paesaggio*, Reggio Emilia, Diabasis, 2006.
- RAO A., *Il Regni di Napoli nel Settecento*, Napoli, Guida, 1983.
- SERENI E., *Storia del paesaggio agrario italiano*, Bari, Laterza, 1961.
- SERENO P., "Configurazioni, funzioni; significati: ancora sul concetto geografico di paesaggio", *Annali dell'Istituto Alcide Cervi*, 10, 1988, pp. 161-186.
- SERENO P., "Geografia e storia del paesaggio", *Studi Storici*, 2, 1985, pp. 472-489.
- SESTINI A., *Il paesaggio*, Milano, TCI, 1963.
- SWINBURNE H., *Travels in the two Sicilies*, Londra, Elmsly, 1783-1785.
- TURRI E., *Semiologia del paesaggio italiano*, Milano, Longanesi, 1990.
- VENTURI F., "Un bilancio della politica economica di Carlo di Borbone - L'economia del commercio di Napoli di Giovanni Battista Maria Jannucci", *Rivista Storica Italiana*, 81, 1969, pp. 813-882.
- VIDAL E., *Il pensiero civile di Paolo Mattia Doria negli scritti inediti*, Milano, Giuffrè, 1953.
- WEIDNER T. (cur.), *Jacob Philipp Hackert. Paesaggi del Regno* (catalogo della mostra, Caserta, Palazzo Reale 25 ottobre 1997- 10 gennaio 1998), Roma, Artemide, 1997.
- ZERI F., "La percezione visiva dell'Italia e degli italiani nella storia della pittura", *Storia d'Italia Atlante Pittura e cartografia*, 19, 2005, pp. 53-215.