

Sui confini nell'Italia preunitaria

di Marco Meriggi

Metà degli anni Quaranta dell'Ottocento. Il governo del regno delle Due Sicilie – in applicazione del trattato concluso il 26 settembre 1840 con la Santa Sede¹ – dispone la costruzione e la messa in posa di 332 “colonnelle lapidee” in travertino, o pietra viva di calcare, o tufo arenario (a seconda della più agevole reperibilità in loco dell'uno o dell'altro materiale) lungo la linea della sua frontiera di terra, quella con lo Stato pontificio. Dovranno sostituire i paletti di legno sin lì in uso, che – si intuisce – sono facili vittime delle intemperie o del transito degli animali, o, ancora, preda di mani umane interessate a un qualche uso alternativo e personale di quei fragili e caduchi simboli del pubblico potere.

Ma l'operazione si rivelerà lunga e complessa. Il governo, infatti, che ha deciso di mettere a bilancio per le installazioni non più di 4002,35 ducati (calcolando 12, 65 ducati a colonnetta) tarda alquanto a indire le gare d'appalto. Per i lavori – affidati a appaltatori diversi da zona a zona – sarebbe previsto un tempo di consegna di tre mesi “posto che il contratto venga siglato nella buona stagione”. Ma si continua a indugiare e si arriva alla fine del 1845, data nella quale il nuovo confine di Stato dovrebbe finalmente essere pronto. Ma ci si accorge che non è così, e alla metà dell'anno seguente l'ingegner Filippo Cappelletti viene incaricato di “verificare tutte le colonnette sulla intera linea di confine tra il Regno e lo Stato pontificio”. Cappelletti si mette in cammino l'11 luglio 1846 e “nello spazio di quaranta giorni continuati sino al 22 di agosto” percorre intere le 267 miglia della frontiera, che si distende da Gaeta al Teramano.

È un viaggio difficile, quello dell'ingegnere, che racconta di avere spesso rischiato la vita “su quelle altissime montagne, per le fiere, e per l'inaccessibilità de' luoghi che dovè percorrere e di notte e di giorno onde rinve-

¹ Sul trattato del 1840, e sui suoi precedenti settecenteschi, cfr. M. Iermano, *Una città di confine: Rieti tra Sette e Ottocento*, in «Studi Storici», n. 4, 1992, pp. 856-870.

nire i massi di pietre adatte e i materiali, che da altri ingegneri se ne era già dimostrata l'inesistenza". Dalla sua inchiesta emerge un quadro pieno di magagne: moltissime sono le colonnette che qualifica come "non ricevibili", perché fatte con materiale improprio o perché di dimensioni diverse da quella – standard – che il governo giustamente pretende, trattandosi di visualizzare attraverso di esse in modo uniforme la presenza dello Stato. E nei luoghi più impervi, diversamente da quanto pattuito, spesso l'impianto delle colonnette non ha affatto avuto luogo. Fatto sta che, inviato il suo rapporto, l'ingegnere riceve l'incarico di sovrintendere al completamento dei lavori e di "dirigere ed assistere l'esecuzione di giorno e di notte".

Non sappiamo come sia andata a finire². Ma quella che – a quanto pare con molte traversie – viene prendendo forma negli anni Quaranta non è, evidentemente, se non altro per le ragioni ambientali che emergono dalle relazioni dell'ingegnere verificatore, una muraglia cinese, né c'è davvero modo, lungo la linea virtuale che quelle colonnette disegnano, di impedire a chi sia caparbiamente determinato a espatriare illegalmente di portare a realizzazione il proprio proposito.

Le stazioni di controllo dei documenti, collocate lungo le strade postali, sono poche, mentre la frontiera è lunga e spesso impervia; infiniti, di conseguenza, i valichi più o meno comodi che secoli di consuetudine con il territorio schiudono all'iniziativa delle popolazioni locali, o a chi ad esse si rivolge, in cerca di un espatrio clandestino. Nel Settecento è addirittura accaduto che interi paesi di confine, completi di armenti, si trasferissero in blocco nello Stato pontificio, che abbisognava delle loro popolazioni per fini mercantilistici, e le autorità del regno se ne erano accorte solo a cose fatte³.

Servono, dunque, in realtà, quei pali di pietra che si vorrebbero tutti uguali, essenzialmente come monito formale dell'esistenza di uno Stato e del suo confine, che il trattato internazionale bilaterale ha appena consacrato, riaffermando la separazione giuridica dei "regnicoli" dai sudditi del papa.

² La documentazione di cui ci siamo serviti si trova in Archivio di Stato di Napoli (d'ora in poi ASN), Ministero della Polizia Generale (II numerazione), fascio 4584, inc. 17 (Confinazione del regno con lo Stato pontificio). Lettere dell'ingegner Filippo Cappelletti al Ministro dell'Interno, rispettivamente 18.02.1849 e 10.12.1850, tese ad ottenere il compenso per il lavoro svolto, che dopo oltre tre anni ancora non ha ricevuto.

³ Cfr. F. de Jorio, *Introduzione allo studio delle prammatiche del Regno di Napoli secondo la collezione del MDCCLXXII col suo diritto comune corrispondente*, Stamperia Simoniana, Napoli 1777, t. I, p. 266, prammatica LXXV "Che niuno si porti fuori del Regno per fissare altrove il domicilio", emanata "coll'occasione che nell'anno 1766 molte genti Abruzzesi confinanti venivano allettate da' Romani ad abbandonare le proprie Terre e passare ad abitare nello Stato romano, onde si vedeva il danno notabile di quelle Provincie, e per conseguenza del Regno, così per la mancanza delle popolazioni, che per lo mal esempio".

Per varcare legalmente quel confine da decenni è necessario un passaporto per l'estero, che le intendenze provinciali possono rilasciare solo previa autorizzazione del Ministero di Polizia, e questo, naturalmente, come conviene accada in uno Stato "paterno", cioè tardo-assolutista, può concederla o meno, discrezionalmente, rilasciando un certificato *ad hoc* in base a un tariffario che durante i primi decenni della restaurazione pare rispondere ad una visione ancora sostanzialmente corporata della società: 33 carlini e due grana per i "nobili nazionali e titolati", 23 carlini e due grana per i "negozianti", 13 carlini e due grana per i "proprietari" e "per tutt'altra qualità e condizione grana 52". Solo nei tardi anni Trenta si deciderà di unificare la tariffa: 52 grana, indistintamente, a prescindere dallo status di chi ne fa richiesta⁴. Nei passaporti per l'estero "oltre de' connotati personali, verrà indicato l'oggetto della partenza e il tempo dell'assenza"⁵. Bisognerà mostrarli ai posti di frontiera, e farli vidimare, pena il trovarsi in stato di illegalità.

Ma quello di terra con lo Stato pontificio non è il solo né, a ben vedere, il principale dei confini che i sudditi borbonici continentali (e a maggior ragione quelli isolani siciliani) debbano varcare nei decenni preunitari ogni volta che intendono recarsi all'estero.

C'è infatti, ovviamente, un altro grande confine di Stato, quello segnato dal disegno costiero.

E qui, naturalmente, a nessuno venne in mente di piazzare delle colonnette. A esercitare la funzione di controllo della documentazione dei naviganti in partenza avrebbero dovuto essere gli uffici di capitaneria di porto oppure quelli di deputazione sanitaria. Ma la polizia, nel 1842, notava che "alcuni capitani di bastimenti, fingendo dirigersi ne' porti della Sicilia o in altri de' Reali domini, vanno invece a Malta, col quale mezzo alcuni regi sudditi, cui non potrebbe concedersi regolarmente di recarsi allo straniero, si sono condotti in quell'isola" muniti di documenti non validi per l'espatrio; "il che può dar luogo a non pochi sconci, tra' quali non sarebbe il meno attendibile quello che soggetti, cui non potrebbe concedersi regolarmente di

⁴ ASN, Ministero della Polizia Generale, II numerazione, fascio 4584. Memoria sulla legislazione in materia di Arcangelo Palazzi, ufficiale del II dipartimento della Prefettura di polizia, indirizzata a d. Raffaele Mozzillo, capo di ripartizione del Seg.to del Ministero di Polizia Generale, 6 febbraio 1843.

⁵ La legge-quadro che durante la restaurazione regola la materia è del 30 novembre 1821. Ma, come vedremo, conoscerà nei decenni seguenti parecchi aggiustamenti. La si può consultare in P. Petitti, *Repertorio amministrativo ossia collezione di leggi, decreti, reali rescritti, ministeriali di massima, regolamenti ed istruzioni sull'amministrazione civile del Regno delle Due Sicilie compilato dal barone Pompilio Petitti vice-presidente della gran corte de' Conti di Napoli*, Napoli 1852, vol. III, pp. 237-238. La citazione è da p. 237.

recarsi allo straniero, vi si rechino senza molestie”⁶. Non c’era altro da fare che minacciare pene severe ai capitani, oltre che ai viaggiatori clandestini, probabili cospiratori politici.

Per quanto tutt’altro che priva di precedenti di antico regime⁷, l’attività dell’apparato deputato al controllo dei movimenti verso l’estero dei sudditi del re delle Due Sicilie, come questi due esempi relativi agli anni Quaranta ci dimostrano, si era venuta nel corso della restaurazione precisando e raffinando tanto nelle proprie strategie comunicative – con la sostituzione, per esempio, della pietra al legno – quanto nelle corrispondenti procedure operative. È evidente che chi era davvero animato dall’intenzione di farlo, una volta giunto al confine di terra o di costa, poteva comunque senza troppe difficoltà lasciare il regno anche senza documenti validi per l’espatrio. E, tuttavia, la crescita del livello di formalizzazione della documentazione richiesta (nei passaporti napoletani settecenteschi, per esempio, oggetto della partenza e tempo dell’assenza non venivano abitualmente segnalati) era un segno inequivoco se non altro dell’innalzamento delle pretese in materia da parte dello Stato (il che non vuol dire, ovviamente, anche della loro efficacia). Chiedere un passaporto significava ora infatti farsi identificare analiticamente da un ufficio statale. E, soprattutto, quello che abilitava a recarsi all’estero non rappresentava che l’ultimo anello di una catena di documenti di cui ciascun suddito intenzionato a spostarsi anche semplicemente poche miglia al di là del proprio abituale luogo di residenza doveva via via munirsi, man mano che s’inoltrava nel suo cammino.

Venivano chiamati genericamente passaporti, del resto, non soltanto i documenti che autorizzavano il rispettivo titolare ad abbandonare il regno; ma anche e soprattutto le numerose e variegate carte rilasciate dalle autorità per muoversi legalmente al suo interno.

Un regolamento del ’21⁸, emanato appena dopo la revoca della Costituzione, e mantenuto in vigore fino al 1836, prescriveva che ogni maschio di età superiore ai 15 anni si munisse al costo di due grana di una carta di sicurezza, rilasciata dal sindaco e timbrata dal regio giudice, valida per un anno, in compagnia della quale era tenuto a muoversi ogni volta che volesse spostarsi, all’interno della propria provincia, al di là del raggio verosimilmente coincidente con la propria “notorietà pubblica”: il circondario,

⁶ *Ibidem*, Circolare del Ministero della Polizia Generale del 9.08.1842, p. 278.

⁷ Cfr. M. Meriggi, *Come procurarsi un passaporto. Il caso di Napoli a metà Settecento*, in C. Moatti, W. Kaiser (a cura di), *La mobilité des personnes en Méditerranée, de l’antiquité à l’époque moderne. Formes d’identification et falsifications*, di prossima pubblicazione.

⁸ Regolamento sulle carte di sicurezza, di permanenza, di passo e su de’ passaporti, sanzionato da S. M. pe’ suoi Reali domini al di qua del Faro, 30.11.1821, pubblicato in P. Petitti, *Repertorio*, cit., vol. III, pp. 237-238, dal quale provengono, salvo diversa indicazione, le citazioni seguenti.

sottounità amministrativa della provincia. Se l'assenza dal proprio circondario durava più di otto giorni, l'interessato doveva procurarsi però (fino al 1829, quando essa venne abolita) un ulteriore documento, una "carta di permanenza", pure al prezzo di due grana⁹.

Per effettuare viaggi più lunghi, muovendosi da una provincia all'altra, era invece necessario un passaporto (chiamato a partire dal 1836, anno di abolizione della carta di sicurezza, carta di passaggio), emesso in linea di principio dall'intendente provinciale e solo in casi di urgenza e "quando trattasi di persone notoriamente immuni da ogni eccezione" dal sindaco del comune di residenza, con l'eventuale timbro del giudice di circondario: sistema, quest'ultimo, ritenuto per altro poco affidabile dalle autorità di polizia, perché evidentemente spesso permeabile all'influenza dei maneggi e dei favoritismi locali. Nel 1838 il Ministero di Polizia aveva infatti avuto modo di osservare che nei comuni nei quali ad emettere la carta di passaggio era il sindaco "per inavvertenza, o per altro motivo, nel rilasciarsi tali carte non è sempre esatta e vera la condizione dell'individuo" e di conseguenza aveva stabilito che da quel momento in poi i sindaci sarebbero stati considerati personalmente responsabili "senza che possano assicurarsi sugli altri dell'esattezza richiesta o prescritta dalla polizia, poiché non possono ignorare lo stato e la professione di coloro che sono nati o dimorano nel comune"¹⁰. Limitato fino a quel momento ai soli sudditi di genere maschile, il sistema del documento di riconoscimento per gli spostamenti interni venne nel 1845 esteso anche alle donne, per le quali si prescrisse che "volendo viaggiare sole per l'interno del Regno sia per terra, sia per mare debbano provvedersi della carta di passaggio. Viaggiando poi esse in compagnia di uomini è necessario che vengano nominativamente, e specificamente comprese nelle carte, o passaporti di costoro"¹¹.

I passaporti (poi carte di passaggio) per l'interno avevano una validità limitata nel tempo, fissata inizialmente in due mesi e poi gradualmente estesa fino a sei mesi tra gli anni Trenta e quelli Quaranta, "nello scopo di sempre più agevolare il traffico, ed il recarsi dei Regi sudditi alla capitale dalle provincie del Regno, e viceversa"¹². Ma appena un mese dopo la rivoluzione del '48 si decise di imporre di nuovo norme restrittive, limitando a un so-

⁹ Per una descrizione del disegno politico-amministrativo del regno delle Due Sicilie cfr. in particolare A. Spagnoletti, *Storia del regno delle Due Sicilie*, Il Mulino, Bologna, 1997. Per un'informazione di massima relativa al rapporto tra istituzioni e territorio negli altri Stati italiani cfr. M. Meriggi, *Gli stati italiani prima dell'Unità. Una storia istituzionale*, Il Mulino, Bologna, 2002.

¹⁰ Circolare del 22 settembre 1838, in P. Petitti, *Repertorio*, cit., vol. III, p. 275.

¹¹ *Ibidem*, Ministeriale del novembre 1845, p. 270.

¹² *Ibidem*, Circolare del Ministero di Polizia del 23 aprile 1842, p. 278.

lo mese la data di scadenza, per poi innalzarla nuovamente a due mesi nel 1849. Il dilemma era, in buona sostanza, sempre lo stesso: come conciliare la tutela dell'ordine pubblico con la vitalità degli scambi commerciali? Da un lato c'era, insomma, da considerare che "valendo tali carte per un lungo periodo, possono favorire colpevoli mire", dall'altro si sapeva bene che "una durata troppo breve sarebbe in certa guisa di ostacolo al libero traffico da una in altra provincia, inceppando le comunicazioni ed il commercio"¹³.

Salvo casi particolari, in analogia a quanto era previsto per ottenere un passaporto per l'espatrio, anche per procurarsi i vari documenti abilitanti al movimento interno si pagava: inizialmente 52 grana, ridotti in seguito prima a 40 e poi a 30. Non si finiva per altro qui di dover mettere mano alle tasche: per accedere alle tre province limitrofe a quella di Napoli si sborsavano infatti, presso le stazioni di controllo incaricate della vidimazione, altri 10 grana (due carlini, invece, per tutte le altre province). Ma c'erano, come abbiamo accennato, delle eccezioni, riguardanti, sin dall'inizio, "i bracciali, i pastori e generalmente tutti coloro che sono notoriamente poveri" e in seguito "quelle persone che, sia per possidenza, sia per commercio abbian bisogno notoriamente di una continua comunicazione nei comuni delle province limitrofe"; i viaggiatori "professionali", insomma. Tutti costoro ottenevano gratuitamente il loro documento per i viaggi all'interno del regno ed esso aveva la validità di un anno. Con la semplice carta di passaggio, inoltre, furono autorizzati a recarsi all'estero i "bracciali, e pastori di Terra di Lavoro e degli Abruzzi", quanti, insomma, risiedevano lungo il confine tra il regno e lo Stato pontificio, procacciandosi per una parte dell'anno il pane nelle province soggette alla giurisdizione del papa¹⁴.

Le pene previste per chi veniva fermato al di fuori del proprio ambito "notorio" senza i documenti in regola erano sia pecuniarie sia detentive (da uno a tre giorni di carcere, da uno a sei ducati di multa), ma i pochi indizi che ho rinvenuto in proposito mi lasciano pensare ad una certa elasticità nella loro irrogazione.

Gran parte dei malcapitati sorpresi lontani da casa, dopo aver varcato il confine del circondario e quello della provincia, senza i documenti giusti in tasca, se la cavarono probabilmente con qualche notte di galera, in attesa che la polizia eseguisse gli accertamenti del caso e che questi dessero esito positivo, cioè non evidenziassero reità di altro genere o quella condizione di "vagabondo", che comportava invece la conseguenza di finire diritto in qualche casa di lavoro forzato o in qualche caserma, come coscritto "coatto";

¹³ *Ibidem*, Circolare del Ministero di Polizia del 18 novembre 1849, p. 280.

¹⁴ *Ibidem*, p. 237.

mentre, verosimilmente, per le persone manifestamente “civili” la sanzione si limitò in genere a una multa, incassata direttamente dalle autorità di polizia, che un carteggio del 1840 ci presenta intente a scongiurare un minacciato sconfinamento della magistratura in questo loro esclusivo campo di attività.

Di fronte alla richiesta, avanzata dal Ministero di Grazia e Giustizia, di “passare a giudizio i contravventori dell’ordinanza su carte di passaggio e passaporti”, il Ministero dell’Interno replicava infatti che “l’esecuzione del regolamento 12 febbraio 1836 è affidata agli agenti della polizia ordinaria (come del resto già quella del regolamento precedente, emanato nel 1821)” e che essa si esplicitava nella “detenzione e nella multa pe’ contravventori, competenza che non è stata né derogata né contestata mai [...]. Alle quali cose vuolsi aggiungere che il viaggiare senza carte di passaggio è una di quelle contravvenzioni per le quali è d’uopo procedere all’arresto del contravventore, che rimane detenuto fino a che non se ne abbiano informazioni, che fa d’uopo dimandare. Or quando ricevute le informazioni, si chiarisce non essere imputato di alcun reato il trattenuto, questi è stato già sottoposto a detenzione, onde sarebbe grave infliggergli altra pena”¹⁵.

Non c’è dubbio che in moltissimi, malgrado la minaccia delle sanzioni, continuassero a muoversi all’interno del territorio senza le carte necessarie, specialmente se la meta del loro viaggio non era la sorvegliatissima capitale del regno. Molti però presero l’abitudine di munirsene, come attestano i registri di distribuzione della carte di passaggio forniti dalle Intendenze al Ministero di Polizia, così come le pressanti richieste di nuove carte in bianco inviate dai comuni alle intendenze.

Un’inchiesta del 1846 appurava ad esempio che in tutto il regno risultavano in dotazione presso le segreterie comunali alla data del 31 agosto circa 15.000 carte di passaggio in bianco, pronte per essere distribuite a chi ne avesse bisogno. Ma la situazione si presentava assai diversa da distretto a distretto e molti comuni avevano già completamente esaurito la loro scorta annua, così che, eseguiti i conti del caso, si decideva di far stampare e distribuire immediatamente altri 7.000 moduli. A fine settembre gli intendenti di Bari e di L’Aquila tornavano a fare pressioni, entrambi sostenendo che la dotazione di carte disponibile nei comuni delle rispettive province al 1 luglio (2.090 pezzi per quella di Bari, 3.239 per quella di L’Aquila) era da considerare, nel giro di tre evidentemente intensi mesi di movimento, ormai esaurita. Pure a settembre il sottintendente di Cittaducale scriveva al

¹⁵ ASN, Ministero della Polizia Generale, II numerazione, fascio 4584, il Ministero dell’Interno al Ministero di Grazia e Giustizia, 30 aprile 1840.

Ministero di Polizia che “avvicinandosi sempre più le migrazioni di bracciali e pastori del distretto, e incalzando la domanda de’ Sindaci per le carte di passaggio”, era necessario provvedere al sollecito invio di quanto era stato urgentemente richiesto già ad agosto. Due settimane prima analoga domanda aveva inoltrato il sottintendente di Sulmona. Mete di questo intenso movimento di migrazione stagionale dall’Appennino abruzzese erano per un verso l’agro romano (dunque, lo Stato pontificio), per l’altro il Tavoliere delle Puglie¹⁶.

I sudditi (e dal 1845 anche le suddite) dei Borboni di Napoli vennero così interiorizzando l’esistenza di una definizione amministrativa statale dello spazio, che sovrapponeva il proprio reticolato di carte, di funzionari, di linee di confine al territorio, obbligandoli a frequenti contatti ravvicinati con le istituzioni (il sindaco, il giudice, l’intendente, l’apparato di polizia). Pastori e braccianti continuarono a spostarsi a seconda delle stagioni e delle opportunità, come facevano da secoli, ora migrando da una zona all’altra del regno, ora portandosi nello Stato pontificio; ma dovettero imparare a farlo a meta e a tempo definito, provvisti di una carta misteriosa il cui contenuto in genere non sapevano leggere, che occorreva far timbrare ad ogni piè sospinto e che li metteva probabilmente non di rado alla mercè della bassa manovalanza incaricata dei controlli, le cui abitudini vessatorie il Ministro di Polizia era il primo a riconoscere e a stigmatizzare, dichiarandosi però, al tempo stesso, pressoché impotente a reprimerle e a arginarle¹⁷.

Quella qui rapidamente evocata non fu, nell’Ottocento preunitario, una vicenda occorsa nel solo Mezzogiorno continentale. Nel 1838, infatti, il sistema delle carte di passaggio venne esteso anche alla Sicilia, che sin lì l’aveva ignorato: “Intanto ad allontanarsi gl’inconvenienti che possono risultarsi in danno della giustizia, e della pubblica sicurezza dalla facilità, che hanno i delinquenti di celarsi allo sguardo della Autorità [...] per mancanza di un documento, che giustifichi l’identità della persona, fu permesso da S.M. il Re Nostro Signore nel consiglio ordinario di Stato de’ 16 settembre 1838 il progetto della carta di passaggio anche pe’ nazionali che facessero mosse per l’interno del Regno medesimo, prescrivendo doversi munire di carta di passaggio”¹⁸. Si trattava, evidentemente, di una delle misure punitive inflitte in quell’anno all’isola, che aveva dato seri grattacapi al governo di Napoli

¹⁶ *Ibidem*, Carteggi del 1846.

¹⁷ Circolare del Ministero di Polizia Generale del 12.02.1846, citata in P. Petitti, *Repertorio*, cit., vol. III, p. 270, dove il dito di accusa viene puntato esplicitamente sui “bassi agenti di polizia”.

¹⁸ ASN, Ministero della Polizia Generale, II numerazione, fascio 4584, incartamento n. 2, manoscritto di Francesco Saluto *Cenni sulla Polizia in Sicilia fino al 1841*.

l'anno precedente. E, tuttavia, anche in questa inedita materia la Sicilia riusciva a ottenere condizioni in parte più favorevoli di quelle in vigore nel continente. La carta di passaggio, infatti, avrebbe avuto validità di quattro mesi, “portando l'indicazione del nome, cognome, patria, età, condizione, non che i connotati di colui che la richiederà” e sarebbe costata “grana 15 napoletani [...] pe' nobili, proprietari, negozianti e persone di civile condizione [...], grana cinque pe' contadini, vetturali, artigiani” e nulla, invece, per pastori, braccianti, indigenti. Assai macchinose, per altro, almeno in teoria, si presentavano nel caso isolano le procedure di controllo: “Il latore della carta di passaggio dovrà farla vistare dalle Autorità di polizia locali 1) nel giungere al luogo pel quale la carta è stata accordata; 2) nel ripartirne indicandovi il Comune ove voglia dirigersi, 3) nel corso del viaggio dimorando più di quarantotto ore in un Comune intermedio”¹⁹.

Spostiamoci ora al Nord della penisola. Qualcosa di molto simile – come è emerso da una recente ricerca di Andrea Geselle, la sola, a mia conoscenza, dedicata allo studio estensivo del problema dei confini amministrativi in uno Stato dell'Italia preunitaria²⁰ – ebbe luogo anche nel Lombardo-Veneto, e specialmente nella porzione di questo regno situata a oriente del Mincio; nelle province venete, dunque, i cui abitanti, per spostarsi da una delegazione (provincia) all'altra, dovettero munirsi durante i decenni della Restaurazione di un documento, pure a pagamento, dalle caratteristiche assai prossime a quelle della napoletana carta di passaggio (una carta di iscrizione, in seguito ridenominata carta di legittimazione). Curiosamente, infatti, per i lombardi, i quali, pure, facevano parte dello stesso regno, i vincoli alla libertà di movimento furono invece nella stessa epoca unicamente di tipo regionale. Anche nel regno Lombardo-Veneto (come in quello delle Due Sicilie) si assistette insomma nei decenni preunitari alla vigenza di norme in materia differenziate a seconda delle ripartizioni amministrative interne²¹. I residenti a Occidente del Mincio non avevano bisogno della carta di iscrizione per spostarsi da una provincia all'altra della loro regione; ma quella disegnata dal corso del fiume era anche per loro una frontiera; per varcarla ci voleva un passaporto per l'interno.

¹⁹ *Ivi*.

²⁰ A. Geselle, *Bewegung und ihre Kontrolle in Lombardo-Venetien*, in W.Heindl, E. Saurer (a cura di), *Grenze und Staat. Passwesen, Staatsbürgerschaft, Heimatsrecht und Fremden gesetzgebung in der österreichischen Monarchie 1750-1867*, Böhlau, Wien, 2000, pp. 347-515. Ma risultati analoghi stanno emergendo da una ricerca sul Granducato di Toscana di Antonio Chiavistelli, di prossima pubblicazione. Ringrazio il dottor Chiavistelli per avermi consentito la lettura del suo dattiloscritto inedito.

²¹ Per una descrizione del sistema politico-amministrativo del Regno cfr. M. Meriggi, *Il Regno Lombardo-Veneto*, UTET, Torino 1987.

Per gli uni e per gli altri, per i veneti e per i lombardi, quella di recarsi all'estero si presentò comunque come un'impresa da affrontare con modalità sostanzialmente analoghe a quelle in vigore nel regno delle Due Sicilie²². E tuttavia risultava durante la Restaurazione tutt'altro che infrequente il caso di emigranti stagionali dalle aree di montagna che continuavano a muoversi come avevano sempre fatto, ovvero attraversando liberamente valichi incustoditi, per farsi poi magari sorprendere in Stiria od in Carinzia muniti semplicemente di un informale certificato di riconoscimento rilasciato loro dal parroco del paese. Talvolta trasgredivano la legge scientemente, per evitare le complicazioni e i costi della procedura burocratica, talvolta invece semplicemente la ignoravano. Il fatto è che nella loro percezione non esistevano confini di distretto, di provincia, di Stato; il loro vero confine era rappresentato dall'energia residua nelle gambe e dal conseguimento della meta agognata, ovvero un'opportunità di lavoro transitorio²³.

Ma a introdurre per i primi la definizione amministrativa dello spazio, e a disegnare un reticolato di linee di confine interne al territorio statale non erano stati i governi della Restaurazione, bensì quelli napoleonici del primo quindicennio dell'Ottocento, tanto a Milano quanto a Napoli²⁴. Napoleone, in realtà, non aveva fatto altro che introdurre anche in Italia un antico costume che la rivoluzione aveva provvisoriamente abolito²⁵, ma che la più "amministrata" delle monarchie europee di antico regime – quella francese – conosceva in teoria già dal Settecento. A rendere più efficace il sistema di

²² Cfr. A. Geselle, *Bewegung*, cit., pp. 364-401.

²³ *Ibidem*, pp. 371 e 387.

²⁴ Per il regno d'Italia napoleonico, di cui Milano era la capitale, cfr. *ibidem*, p. 358, dove si sottolinea come nell'intero regno venisse introdotto un sistema basato su carte di sicurezza, necessarie per spostarsi anche semplicemente da un distretto all'altro. Per il regno di Napoli in età francese cfr. «Buletтино del Regno di Napoli», 1808, I semestre, p. 181, Legge 127 del 28 marzo "con cui si obbligano tutti gli abitanti del regno a munirsi di una carta di ricognizione, prescrivendosene l'uso e la forma". Di formato e colore diverso da provincia a provincia, la carta doveva essere richiesta da tutti i maschi di età superiore ai 12 anni. A distribuirle (gratuitamente) erano il sindaco nei comuni con più di 1.000 abitanti e il parroco in quelli con popolazione inferiore a quel numero. Essi erano tenuti a firmarla e a farla controfirmare da due testimoni del luogo (art. 4). Essa aveva validità di due mesi, passati i quali occorreva farla timbrare di nuovo. Vi dovevano essere descritte "le più apparenti qualità personali" del titolare, "indicata la sua età, il suo nome e cognome, quello del padre, la sua patria, il suo domicilio, la qualità della sua professione, il suo stato" e "ove il possessore sappia scrivere di sua mano" doveva anche firmarla. Chi fosse stato sorpreso privo di carta di ricognizione "sarà tenuto in arresto finché non abbia dato prova soddisfacente della sua qualità, o offerta persona idonea, che risponde per lui".

²⁵ Cfr., in proposito, G. Noiriel, *Surveiller les déplacements ou identifier les personnes? Contribution à l'histoire du passeport en France de la Ire à la IIIe République*, in Id., *Etat, nation, et immigration. Vers une histoire du pouvoir*, Belin, Paris 2001, pp. 309-329 e J. Torpey, *The invention of the passport. Surveillance, citizenship and the State*, Cambridge University Press, Cambridge 2000, pp. 21-51.

controllo – ad avvicinare, dunque, la realtà alla norma teorica – c'era ora la titolarità esclusiva della giurisdizione territoriale da parte dello Stato, l'irradiazione estensiva della macchina amministrativa, e, soprattutto, l'invenzione dell'anagrafe²⁶, basilare strumento di identificazione analitica della popolazione.

Il controllo del movimento e i sistemi di confinazione interna ad esso corrispondenti rispondevano a motivazioni soprattutto fiscali e militari (si pensi all'introduzione, in quell'epoca, della coscrizione obbligatoria) e, non a caso, riguardavano essenzialmente la popolazione di sesso maschile. Nel regno delle Due Sicilie, come abbiamo detto, per tutta l'età napoleonica e fino al 1845 le donne non erano tenute a procurarsi carte di ricognizione o di passaggio e, se viaggiavano accompagnate, anche dopo quella data figuravano direttamente sul documento intestato all'uomo che si trovava al loro fianco.

Ma, accanto alle differenziazioni legali connesse al genere, se ne manifestarono nella prassi applicativa anche altre, spesso non esplicitamente codificate e ispirate da un diverso ordine di considerazioni, intonato a un principio sostanzialmente preburocratico e deferenziale di rapporto tra le autorità e i privati.

Un trattatello sulla polizia in Sicilia, scritto nel 1841 da un giudice isolano, raccomandava per esempio ai funzionari di polizia locali di “eccettuare quei soggetti ne' quali il funzionario resterà persuaso, che si appartengono ad un rango distinto” dalla procedura di fermo normalmente da applicarsi agli stranieri in giro con il passaporto non in regola, o affatto sprovveduti di questo, o ancora non in grado di produrre “qualunque altra carta [...] che verrebbe a consistere (sic) la di lui legittima introduzione in quest'isola”, o, infine, di offrire “alla polizia locale una garanzia per la propria persona”²⁷.

I religiosi, a loro volta, tendevano a muoversi senza documenti e a lungo questa loro abitudine venne quantomeno tollerata. La loro cittadinanza, del resto, era ecclesiastica, prima ancora che statale, e la loro carta di passaggio era sostanzialmente costituita dall'abito talare. Ma, come si sa, l'abito non fa il monaco. Fatto sta che il camuffamento in veste clericale fu pratica ben conosciuta da chi intendeva, per un motivo o per l'altro, sottrarsi ai controlli: “Essendo pervenuto a notizia di questo Commissariato generale che di-

²⁶ Per il caso milanese si dispone di un eccellente studio in proposito: O. Faron, *La ville des destins croisés. Recherches sur la société milanaise du XIXe siècle*, École française, Roma, 1997. Cfr. Anche M. Meriggi, *La cittadinanza di carta*, in «Storica», n. 16, 2000, pp. 107-120, che contiene una discussione articolata dello studio di Faron e di quello di Geselle prima citato.

²⁷ ASN, Ministero della Polizia Generale, II numerazione, fascio 4584, incartamento 2, “Cenni sulla polizia”, cit., capo III, sez. II, p. 51.

versi individui abusando dell'abito religioso de' padri cappuccini e riformati percorrono impunemente le Province, quali sedicenti terziari incaricati per la questua de' cennati due ordini [...] e volendo [...] ben anco evitare che taluno emissario addossando quest'abito perlustri impunemente i diversi luoghi del Regno [...], si dispone che ogni guardiano sia pregato di rilasciare ai terziari del proprio convento, incaricati della questua, una dichiarazione", completa di indicazioni di identità dettagliate. Quest'ultima avrebbe dovuto poi essere vidimata dalla Polizia o dai sottintendenti, assumendo di fatto surrettiziamente valenza di carta di passaggio "statale". Per contro sarebbe stato "trattenuto come persona sospetta quell'individuo che vestendo l'abito di terziario de' cennati due ordini non si trovi provveduto del detto documento"²⁸.

Agli spostamenti relativamente liberi, da provincia a provincia e da Stato a Stato, di pastori e braccianti della Terra di Lavoro e degli Abruzzi, abbiamo già accennato. Ma, come risulta dalla ricerca di Andrea Geselle, anche lungo il corso del Po, sulle cui sponde, da Mantova alla foce, si affacciavano ben quattro Stati diversi (Lombardo-Veneto, Ducato di Parma e Piacenza, ducato di Modena e Reggio, Stato pontificio), le autorità confinarie finirono per abituarsi a sopportare l'esistenza di fatto di una vasta zona franca – quasi una comunità-stato autonoma, formata da frammenti territoriali dei quattro Stati sopra ricordati – dal momento che non c'era verso di convincere le popolazioni locali ad adeguare le loro plurisecolari pratiche di rapporto con lo spazio alle prescrizioni statali. Il fatto è che chi viveva lungo il fiume, o nella sua prossimità, non si sentiva, in realtà, suddito di alcuno degli Stati di cui l'acqua segnava il confine²⁹. L'anagrafe, del resto, specie in periferia, lontano dalle capitali regionali o provinciali, procedeva a stento e ci vollero decenni prima che la si completasse. Nel frattempo le tradizionali reti parentali, amicali, solidaristiche della gente di fiume continuarono a funzionare come avevano sempre fatto, conservando il corso del Po come una unità spa-

²⁸ Circolare del Commissariato generale di polizia di Napoli dell'11 maggio 1822, "Con quali carte autorizzanti sono abilitati a girare que' religiosi che questuano pegli ordini mendicanti". Ma cfr. anche la successiva circolare del 7 febbraio 1827, che ribadiva esattamente la stessa prescrizione, a riprova che, a distanza di cinque anni, la prassi continuava a discostarsi dalla norma. Entrambe le circolari in P. Petitti, *Repertorio*, cit., vol. III, p. 241.

²⁹ Si coglie bene il senso di assoluta estraneità delle popolazioni locali alle normative burocratiche confinarie lungo il Po in una delle memorie inviate dal patriota mantovano don Enrico Tazzoli al governatore militare di Mantova generale Culoz durante l'inquisizione seguita al suo arresto per la partecipazione alla cospirazione mazziniana del 1850: "Proprio era il caso di tener in mano il passaporto per mutarci da una ad altra stanza di casa nostra". Cfr. E. Tazzoli, *Scritti e memorie 1842-1852*, Franco Angeli, Milano, 1997, p. 133. Le stanze della casa evocata da Tazzoli corrispondevano rispettivamente al Mantovano, alla Romagna, al ducato parmense e a quello modenese.

ziale retta da una logica sostanzialmente extra-istituzionale. Non poca della gioventù di fiume della Lombardia e del Veneto, una volta che il governo austriaco ebbe confermato anche dopo la caduta di Napoleone lo sgraditissimo istituto del servizio militare obbligatorio, prese così l'iniziativa di varcare illegalmente, al momento fatidico dell'estrazione a sorte dei nominativi dei coscritti, il confine d'acqua con lo Stato pontificio, dove gli apparati statali esercitavano un controllo assai meno efficace e dove il servizio di leva continuò ad essere per tutta l'epoca preunitaria una istituzione sconosciuta³⁰.

Di quanto fosse facile spostarsi clandestinamente da uno all'altro degli Stati affacciati lungo il corso del Po sapeva qualcosa, nella finzione letteraria, anche il Fabrizio Del Dongo della *Certosa di Parma* stendhaliana, che un episodio del famoso romanzo (capitoli XI e XII) ci mostra freneticamente (ma anche efficacemente) intento, grazie a varie complicità locali, a sfuggire all'arresto e ad aggirare ripetutamente la sorveglianza confinaria, ora con documenti falsi ora con l'aiuto di qualche battelliere, trasmigrando nel giro di poche ore dal ducato di Parma e Piacenza al Lombardo-Veneto e infine allo Stato pontificio³¹.

Ma forse il confine più importante che Fabrizio incontra lungo la propria strada è quello cittadino. L'eroe della *Certosa* dovrà ricorrere a tutta la propria fantasia per entrare (pur sempre con un documento falso) in modo formalmente legale a Bologna, dove sa che le possibilità di incappare in un controllo sono molto maggiori³².

Spostiamoci di nuovo nel regno delle Due Sicilie, perché le disavventure di Fabrizio furono, all'epoca, comuni a molti, e non soltanto nelle Legazioni pontificie.

Per trattenersi a Napoli, stranieri e "provinciali" del regno avevano bisogno, oltre che della carta di passaggio da mostrare alle porte della città, di un permesso di soggiorno, rilasciato dalla prefettura a pagamento e discrezionalmente, della durata di due mesi; costava 21 grana ai regnicoli e 41 agli esteri. Ma a partire dagli anni Trenta le stazioni di controllo, sin lì situate all'ingresso della capitale, vennero trasferite ai confini della provincia, lungo le strade carrozzabili, in modo da evitare assembramenti attorno alle mura urbane e da rendere più agevoli la circolazione e il commercio. Da questo momento in poi, ovviamente, non era difficile, volendolo, entrare in città clandestinamente attraverso vie secondarie o semplicemente per i campi. Era, dunque, scomparso un confine?

³⁰ Cfr. A. Geselle, *Bewegung*, cit., pp. 483-485 e 490-494.

³¹ Stendhal (Henry Beyle), *La Certosa di Parma* (1839), Garzanti, Milano, 1994, pp. 143-190. La vicenda si svolge, come è noto, durante i primi anni della Restaurazione.

³² *Ibidem*, p. 161.

Ma il fatto è che, scaricato almeno in parte dalle spalle della polizia, l'onere di garantire il rispetto della legge passava ora su quelle della popolazione cittadina intera. Ogni privato, ogni congregazione religiosa, ogni titolare di bettola o d'albergo che avessero dato ospitalità a un extra-cittadino erano infatti tenuti ad accertarne preventivamente la regolarità della documentazione e a “manifestare a' Commessari de' quartieri di Napoli [...] le persone che vogliono pernottare” entro le 24 ore. Lo stesso avrebbero dovuto fare, in ogni altra località del regno, quanti a loro volta avessero alloggiato un extra-territoriale, dandone in questo caso comunicazione alle autorità di polizia più prossime. Le contravvenzioni per chi infrangeva queste disposizioni erano tutt'altro che simboliche: otto giorni di arresto o 25 ducati di multa, “e col doppio della prigionia o della multa quando trattasi di locandieri o affittacase, o capi delle corporazioni religiose”. Per Napoli, inoltre, era previsto un ulteriore raddoppio delle sanzioni-base³³.

Ciò che si voleva conseguire, affermavano le autorità di polizia, era di salvaguardare la tranquillità del regno e per questo, nel 1836, ritenendo di essere “dopo tante cure giunti ad ottenerla”³⁴, si decise di rendere l'intero sistema meno rigido di quanto non fosse stato disegnato dalla legge del 1821. Venne così portata da due a quattro mesi (più tardi a sei) la validità delle carte di passaggio ordinarie (quelle, cioè, non riservate a pastori, braccianti o nullatenenti, che già valevano per un anno) e contestualmente vennero abbassate le tariffe per ottenerle.

La virulenta fiammata rivoluzionaria del '20-'21 – che molti storici hanno interpretato, non a caso, proprio come un vero e proprio assalto delle province alla capitale, come una sorta di tumultuoso ingresso in massa dei regnicoli a Napoli³⁵ – era avvertita come cosa ormai lontana e non se ne intravedevano altre all'orizzonte. E il nuovo re, dai primi anni Trenta, aveva inaugurato la pratica di compiere frequenti viaggi fuori dalla capitale, per ascoltare con le proprie orecchie le lamentele dei suoi sudditi. Gliene erano arrivate di infinite proprio a proposito del regolamento del 1821, che “era troppo ineccepante il traffico de' sudditi” e ritardava le comunicazioni ed il commercio. Per questo aveva dato disposizione al Ministero di Polizia di

³³ Relazione di polizia del 6 febbraio 1843, in ASN, Ministero della Polizia Generale, II numerazione, fascio 4584. Per i precedenti settecenteschi di tale sistema di controllo “delegato” cfr., tuttavia, G. Alessi, *Giustizia e polizia. Il controllo di una capitale. Napoli 1779-1803*, Napoli, Jovene, 1992.

³⁴ Circolare del Ministero della Polizia Generale del 12 febbraio 1836, in P. Petitti, *Repertorio*, cit., vol. III, p. 270.

³⁵ Cfr., per tutti, G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, Milano, Feltrinelli, 1974, vol. II, pp. 81-82.

elaborare il regolamento “alleviante” del 1836³⁶. Ciò non toglie che per determinati strati della popolazione del regno, specialmente quando si trattava di varcare l'ormai simbolico confine della capitale, le cose continuassero a risultare assai “inceppate”. Era il caso di una tipica categoria “a rischio”, quella degli studenti, nell'immaginario poliziesco tutti potenziali sovversivi:

Con ministeriale degli 11 ottobre 1841 nell'inculcarsi la maggiore oculatezza onde la qualità di studenti ne' giovani che dalle provincie si portano nella capitale non venisse occultata, si suggerì il mezzo di esigere da' giovani medesimi un certificato dell'ordinario della rispettiva Diocesi attestante l'oggetto della venuta qui di ciascun di loro. Or siccome l'applicazione di questo metodo ha prodotto de' reclami, attesa la lentezza con che si agisce in talune Curie vescovili, così si trovò più regolare che la qualità di studenti sia chiarita dall'intendente nel ramo di Polizia, e che la ingerenza degli Ordinari si riduca soltanto a rilasciare i certificati di buona condotta a quelli tra i giovani che vennero qui a recarsi per causa di studio, gli altri non avendo bisogno di tal documento”³⁷.

Ma il fatto è che con le complicazioni burocratiche si finiva, in realtà, per tormentare soprattutto i “bene intenzionati” e per rendere, al tempo stesso, meno produttiva l'economia del paese. Con le carte false, facili come esse erano da riprodurre, e con tutti i limiti di identificazione derivanti dall'assenza di fotografie sui documenti, chi voleva viaggiare illegalmente del resto poteva farlo senza troppe difficoltà.

Prendiamo il caso – letterario, certo, ma probabilmente tutt'altro che frutto di una semplice fantasia – del Fabrizio Del Dongo stendhaliano. Ha appena fatto passare a miglior vita uno dei suoi rivali in amore, “un tipaccio, un certo Giletti”, uno spilungone “altissimo, spaventosamente magro, con la faccia tutta butterata dal vaiolo e gli occhi un po' strabici”³⁸ ed ora si appresta, con il cuore in tumulto, a passare la frontiera tra il ducato di Parma e Piacenza ed il Lombardo-Veneto, non solo recando addosso, ben evidenti, i segni della zuffa da cui è fortunatamente emerso vincitore (ferite sanguinanti, abiti strappati), ma addirittura affidandosi al passaporto che ha sottratto al malcapitato, dopo averlo ucciso. Il suo, infatti, l'ha dovuto bruciare, perché negli Stati austriaci risulta ricercato. Eccolo alla frontiera: “A parte la ripugnanza del tutto naturale che provava a doversi affidare al pas-

³⁶ Il Ministero dell'Interno al Ministero di Grazia e Giustizia, 30 aprile 1840, in ASN, Ministero della Polizia generale, II numerazione, fascio 4584, incartamento 3. Sui viaggi di Ferdinando II nelle provincie cfr. A. Scirocco, *Ferdinando II re delle Due Sicilie: la gestione del potere*, in “Archivio storico per le provincie napoletane”, CXVII, 1999, pp. 5-42.

³⁷ Circolare del 20 novembre 1843, in P. Petitti, *Repertorio*, cit., vol. III, p. 279.

³⁸ Stendhal, *La Certosa*, cit., p. 120.

saporto del povero Giletti, c'erano anche della difficoltà pratiche. Fabrizio era alto al massimo cinque piedi e cinque pollici, non cinque piedi e dieci pollici come era indicato sul passaporto. E poi lui aveva ventiquattro anni, e ne dimostrava anche meno, mentre Giletti ne aveva trentanove³⁹; ed il vaiolo, sicuramente destinato a lasciare traccia tra i "segni particolari" del passaporto del defunto, oltre che sul volto, l'eroe della *Chartreuse* non l'aveva avuto mai. Certo, per fargli varcare la frontiera Stendhal dovrà ricorrere ad un colpo di fiction. E, tuttavia, Fabrizio la passerà con molta paura ma senza troppe complicazioni. Nei giorni seguenti, poi, non gli sarà difficile acquistare non meno di tre passaporti falsi per i suoi spostamenti successivi.

È vero: l'erario dei vari Stati preunitari si arricchiva un poco con gli introiti incassati attraverso l'emissione dei documenti e bolli annessi. Ma il fatto è che la strozzatura così imposta ai traffici e in generale ai movimenti di fatto finiva per impoverire la sua base impositiva. La confinazione interna, in particolare, era nemica dei tempi nuovi, anche semplicemente sotto il profilo del valore del tempo che essa contribuiva attivamente a dissipare. Si pensi al caso dei montanari veneti e friulani, obbligati a effettuare estenuanti *detours* fino a Venezia per procacciarsi un passaporto per i *Länder* austriaci situati sul versante opposto delle Alpi, e compiere poi con il documento in mano il viaggio a ritroso per raggiungere un confine, che le generazioni precedenti avevano varcato tutt'al più con la sola fede di battesimo in tasca, imboccando immediatamente la via più breve dal paese alla loro meta⁴⁰.

Mentre nel regno delle Due Sicilie dopo il '48 i regolamenti tornarono però, come abbiamo visto, a farsi rigidi e restrittivi, nel Lombardo-Veneto essi vennero resi più flessibili.

Il *deus ex machina* che cambiò le carte in tavola fu la ferrovia. Anch'essa – argomentavano i funzionari del Ministero del Commercio – costituiva un ramo del pubblico erario, e da essa ci si aspettavano grandi benefici per l'economia, a patto che i treni, con il loro carico di merci e di passeggeri, potessero muoversi senza troppi intoppi. L'amministrazione finanziaria riuscì, alla fine, ad avere la meglio su quella preposta al controllo dell'ordine pubblico. Per questo, quando, agli inizi degli anni Cinquanta, i primi tratti della linea da Milano a Venezia cominciarono a funzionare, ai lombardi fu consentito di muoversi liberamente (ovvero senza carte di sicurezza) verso il Veneto, mentre i veneti si videro schiusa la libera circolazione entro la propria regione e fino alla provincia lombarda di Mantova. In un colpo solo, la strada fer-

³⁹ *Ibidem*, p. 152.

⁴⁰ A. Geselle, *Bewegung*, cit., p. 371.

rata faceva così crollare una gran quantità di confini e di stazioni di controllo, inaugurando quella stagione di cauta apertura liberale che avrebbe fatto da sfondo alle ultime prove del governo austriaco in Lombardia⁴¹.

Test di verifica dell'efficienza disciplinare dello Stato amministrativo moderno, il controllo analitico del movimento, il gioco reiterato dei confini, s'era inesorabilmente dimostrato un ceppo insopportabile per lo sviluppo di una libera economia di mercato. Benché le istituzioni politiche restassero, fino all'unificazione nazionale, tendenzialmente assolutistiche e autoritarie, il movimento economico e sociale spingeva decisamente nella direzione opposta ed i governi non potevano ormai che prenderne atto. Stava per schiudersi, non solo nell'Italia unita, ma nell'intera Europa, un'epoca di liberalizzazione del movimento, che sarebbe durata fino alla prima guerra mondiale⁴².

⁴¹ *Ibidem*, pp. 390-391.

⁴² Cfr. J. Torpey, *The invention*, cit., pp. 57-80.