

LEOPOLDO CASSESE

PROBLEMI DEL TURISMO
NEL SALERNITANO
FRA IL SETTE E L'OTTOCENTO

SALERNO

1959



LEOPOLDO CASSESE

PROBLEMI DEL TURISMO
NEL SALERNITANO
FRA IL SETTE E L'OTTOCENTO

SALERNO

1959

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
PRESS

1953

I limiti cronologici della nostra indagine ci riportano ad un'epoca pionieristica, che potremmo definire preistoria del turismo nel Salernitano, i cui problemi, data la immaturità dei tempi, sono tali che implicano non tanto una trattazione di tecnica turistica, quanto un'esposizione che riguarda direttamente la storia sociale e del costume.

Nella letteratura turistica di tutti i paesi è facile scorgere due caratteristiche fondamentali: la idealizzazione di determinati luoghi, fatti e uomini, dovuta a particolari atteggiamenti spirituali, politici e culturali dei viaggiatori; e la compiaciuta ed interessata esaltazione, variegata di colori retorici, dovuta ad insopprimibile esigenza di ogni attività turistica. Ma poiché non si vuole fare qui né un saggio di critica della letteratura turistica, né ammannire uno squarcio di fastidiosa prosa propagandistica, ci è sembrato più utile esaminare alcuni problemi concreti, di fondo, relativamente al periodo storico indicato, di questa attività, la quale, mediante la razionale utilizzazione di particolari risorse, è diventata una importante componente della moderna vita sociale, a cui ogni statista volge lo sguardo vigile perché essa costituisce una voce di grande rilievo nella bilancia commerciale.

Considerato come fonte di attività e di lavoro, il turismo suole ora dividersi in attivo e ricettivo.

Il turismo attivo è posto in essere dai viaggiatori: uomini forniti di possibilità finanziarie e di una certa cultura, i quali intraprendono lunghi viaggi per svago, per cura, per istruzione, a scopo religioso, di lavoro, di affari, per spirito di avventura, o per semplice snob.

Il turismo ricettivo, a sua volta, implica alcuni problemi, che rappresentano il presupposto essenziale di ogni attività turistica, e cioè la viabilità, i trasporti, l'attrezzatura alberghiera. La mancanza di strade, di mezzi idonei di trasporto, di comodi alberghi, e poi le barriere politiche, quelle doganali, infine la mancanza di libertà sono le cause che si oppongono allo sviluppo del fenomeno turistico e che, in definitiva, ne soffocano sul nascere gl' impulsi essenziali che sono fundamentalmente di natura economica, politico-sociale, umana.

Proprio questo secondo aspetto del turismo, nelle sue proiezioni salernitane, vogliamo ora studiare, rinviando ad altro momento l'esame del primo aspetto, che riguarda propriamente le reazioni dei viaggiatori, italiani e stranieri, di fronte ai luoghi visitati, e i giudizi da essi espressi.

Sarebbe assurdo pensare che i presupposti, a cui poc' anzi ho accennato, con specifici obbiettivi turistici, potessero verificarsi nel Mezzogiorno tra il Sette e l'Ottocento, o che essi potessero essere presi in considerazione nella politica economica e sociale del governo napoletano; e tuttavia, proprio alla fine della prima metà del Settecento furono gettate le basi del turismo salernitano con la rivelazione e la valorizzazione scientifica di alcuni dati che dovevano fare la sua fortuna.

Il Regno di Napoli, posto in fondo allo stivale, tra la scomunica e l'acqua salata, era come il lembo piú avanzato dell'Africa, come dirà piú tardi uno dei suoi re. Due secoli di malgoverno spagnolo avevano reso ancor piú selvaggio l'aspetto delle nostre contrade e maggiormente intristito l'animo delle popolazioni. Tutta la vita della nazione si concentrava a Napoli, la dominante, mentre la vita sociale nelle province, abbandonate alle rapaci mani dei feudatari, degradava sempre piú verso forme di abiezione talvolta addirittura belluine.

Le province costituivano un mondo ignorato, incupito dalla lontananza, e dal quale di tanto in tanto giungevano ad infastidire gl'ignari uomini di governo, che trascorrevano i loro giorni oziando sulle rive del Sebeto, tristi novelle di sommosse popolari e di raccapriccianti ed efferati delitti. Veniva allora emanata una pomposa prammatica in lingua spagnola, si appiccavano, con meticolosa solennità, alcuni disgraziati i cui corpi, secondo attenta procedura, venivano squartati ed i vari pezzi esposti nei paesi che erano stati teatro dei delitti per produrre terrore nell'animo dei passanti, e poi tutto tornava come prima.

Presso nessun popolo, forse, più di questo, la strada rappresentava un necessario mezzo di penetrazione e di conoscenza, un veicolo di civiltà, una lucida arma rivoluzionaria che servisse a tagliare l'intricato e tragico groviglio di interessi, di paura, di omertà tra feudatari e briganti, tra oppressori ed oppressi; che liberasse dalla miseria e dall'isolamento intere zone immettendole nel circolo vivo della storia mediante il traffico, il commercio, produttori sempre di benessere; che desse la possibilità di far conoscere a genti straniere contrade che furono un tempo culla di alte forme di civiltà e sulle quali il tempo e la rea mente degli uomini avevano disteso la lugubre soffocante coltre dell'oblio, che è il sudario di tutti i popoli caduti nell'avvilimento.

La provincia di Salerno, che pure era alle porte della capitale, non si trovava in condizioni migliori delle consorelle meridionali. I romani, grandi maestri nella costruzione di strade che dovevano servire all'attuazione della loro politica di espansione imperialistica, vi avevano fatto passare un'arteria di grande importanza strategica e commerciale, quella che da Capua menava a Reggio; ma gli eredi di Roma avevano dimenticato l'arte di costruire strade, sicché, tolte le pochissime di conto regio, si può dire che il vasto reame non era fornito che di sentieri e di malagevoli mulattiere, che il governo spagnuolo talvolta appena allargava perché potessero divenire carreggiabili e definiva poi pomposamente strade regie. Su queste strade vi era una rete di balzelli sotto forma di pedaggio o passo che ostacolava il commercio ed era fonte di oppressioni, di litigi giudiziari, e di risse, e contro i quali il ceto più attivo, quello dei mercanti, combatterà fieramente in omaggio alla libertà del traffico conculcata dal privilegio feudale.

Rari erano perciò i viaggiatori in quest'epoca. Essi da Roma giungevano a Napoli; di là, per mare, si recavano talvolta a Palermo, ed il *tour* del Mezzogiorno era fatto.

Questa situazione di abbandono e di isolamento ebbe una energica scossa rinnovatrice da un fatto storico di grande importanza per lo sviluppo del Mezzogiorno: nel Vicereame, considerato dalla Spagna una colonia di sfruttamento — e gli speciosi sofismi di alcuni storici novissimi in vena di rivalutazioni non valgono a scalfire tale giudizio — venne a regnare a seguito di fortunosi eventi Carlo di Borbone (1). L'autonomia del regno anche se non fu una conquista

(1) M. SCHIPA, *Il regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, Napoli 1923.

del popolo meridionale, ma il risultato di abile diplomazia e di calcolato intreccio di interessi dinastici, segnò tuttavia l'inizio della faticosa rinascita del Mezzogiorno. Il 1734 fu salutato con un'esplosione di gioia dall'elemento napoletano più intelligente ed attivo che aveva dovuto subire per due secoli la mortificazione di tenere la staffa all'elemento straniero imposto da Madrid.

Il riconquistato senso dello stato, che trovava una linfa nuova nella intelligenza di uomini illuminati, con a capo il grande Tanucci; la ventata nuova e gl'impulsi stimolatori della aggressiva cultura illuministica europea che investirono il giovane e pur antichissimo regno, diedero un'energica spinta alla richiesta di riforme che valesse a rinnovare la struttura della ormai vecchia società meridionale.

Ed innanzi tutto si chiese di conoscere il vero volto del regno, le sue effettive condizioni, i suoi problemi più urgenti, le sue risorse naturali. L'incitamento a volgere lo sguardo alla realtà circostante, a studiarla per poterla correggere o trasformare veniva dal senso storico di una schiera di uomini generosi e di alto intelletto fra i quali spicca Antonio Genovesi che ammoniva i suoi scolari di attenersi alle cose, ai fatti concreti e di illuminarli con la luce della ragione per rendere più civili gli uomini, per avviarli al progresso.

L'alta lezione di sano realismo produsse i suoi benefici effetti.

Nel 1790 il Galanti (1) poté enumerare sei grandi arterie stradali che erano state lentamente e faticosamente costruite nel corso del periodo vicereale: 1. Napoli-Roma; 2. Napoli-Teramo (strada di Abruzzo); 3. Napoli-Campobasso (strada del Santio); 4. Napoli-Benevento; 5. Napoli-Lecce, con un ramo per Foggia ed altro per Melfi (strada di Puglia); 6. Napoli-Reggio (strada di Calabria).

Lo stesso Galanti notò che le direttrici di tali strade erano sbagliate perché esse dovevano essere rivolte verso il mare, per favorire il commercio esterno. "Questo — egli scrisse — era favorire le provincie ed il benessere generale del regno. Oggidì essendo Napoli divenuta il centro degli affari di ogni genere, è stata necessità renderla centro comune di tutte le strade del regno, cosicché esse servono unicamente al comodo della capitale „ (2).

(1) G. M. GALANTI, *Nuova descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Napoli 1789, t. III, p. 102.

(2) Sotto il Vicerè Toledo furono costruite le strade Napoli-Reggio Calabria, Napoli-Puglie, Napoli-Pozzuoli, Napoli-Capua, Napoli-Salerno. Dopo il 1603 il Vicerè Conte di Benevento fece costruire i ponti di Cava. Cfr. L. BIANCHINI, *Della storia delle finanze del regno di Napoli*, 3^a ed., Napoli 1859, p. 249-250.

L'arteria stradale che interessava direttamente la nostra provincia era quella di Calabria, che qua e là s'innestava all'antica strada romana. Essa da Napoli per Torre Annunziata, Scafati, Nocera, Cava, Vietri giungeva a Salerno, e dal capoluogo si dirigeva ad Eboli; di là, attraverso un ponte a monte sul Sele, giungeva ad Auletta, da dove si diramava la strada della Basilicata Potenza-Matera; ed indi, attraverso il Vallo di Diano, giungeva a Lagonegro e poi giù fino a Reggio.

Come si vede, il tracciato lambiva la piana del Sele e si lasciava ai lati, senza alcun collegamento, tutta la costiera amalfitana, il Principato ulteriore col complesso di valli al di qua della serra di Montoro, tutto il Cilento con le valli dell'Alento, del Lambro e del Mingardo e del Bussento. Sul basso Sele non vi era alcun ponte; ma una scafa, di cui era proprietario il principe d'Angri, consentiva il traghetto: durante i torbidi popolari, distrutta la scafa, il Cilento rimaneva isolato.

Da Napoli a Reggio la strada era lunga 280 miglia, di cui circa 80 impegnavano la nostra provincia. Ben misera cosa che non poteva servire agli interessi della civiltà!

Se il Galanti aveva criticato, da un punto di vista economico-sociale, il tracciato delle strade, piú tardi un tecnico della capacità di Carlo Afan de Rivera lo sottoporrà a severa critica quanto all'esecuzione, rilevandone la poca accuratezza e soprattutto l'infelice andamento in omaggio a meschini interessi locali (1). Il quasi paese "disegno di non deviare dagli antichi sentieri", obbligò a forti pendenze che sottoponevano i mezzi di trasporti a logorio ed a sforzi inauditi e ad affrontare, specialmente nella stagione invernale, difficoltà enormi che quantomeno allentavano il ritmo del traffico. Non parliamo del fondo stradale fatto con una tecnica elementare che non conosceva ancora il sistema di macadamizzarlo.

"Rinunziandosi — scrisse l'Afan de Rivera — alla scelta degli andamenti, non si potevano mettere a profitto i vantaggi che per altre direzioni offeriva la natura de' siti. Con alti tagliamenti e con fabbriche di gran mole dovendosi superare le difficoltà de' luoghi, invece di evitarle con prescegliere una piú facile direzione, le spese di costruzione dovevano essere necessariamente maggiori. Oltre a

(1) C. AFAN DE RIVERA, *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio e' doni che la natura ha largamente concesso al regno delle Due Sicilie*, 2^a ed., Napoli 1833, t. II, p. 400.

ciò pare che si sdegnasse ogni ripiego d'arte per rendere agevoli le strade; poiché quasi sempre si veggono condotte direttamente a traversare le creste delle alture con ripidissimi pendii, invece di contornarle a mezza costa con giudizioso sviluppo. Intanto questi gravissimi difetti delle nostre antiche strade tracciate nelle montagne, le rendono disadatte al trasporto delle derrate voluminose con sommo svantaggio dell'agricoltura, dell'industria e del commercio. Tali danni che gravitano sulla massa de' produttori, finora non si sono messi a calcolo, o si sono valutati di poco rilievo, mentre formavano il principale ostacolo dei miglioramenti che si aveva la mira di operare per mezzo delle strade „

Queste critiche che il de Rivera faceva verso il 1830 solo in parte furono poi tenute presenti, e fu anche per lungo tempo trascurato il giusto rilievo che l'ideatore di una strada deve avere vastità di vedute e saper proiettare gli obbiettivi immediati ed urgenti nel futuro, e prevedere ed anche stimolare gli sviluppi economici, coordinandoli con gl'interessi turistici della zona che si vuole valorizzare.

Il frammentarismo settoriale, che rifugge dall'inquadramento razionale, in una organica visione d'insieme, dei vari e complessi problemi, è, purtroppo, un vecchio errore, sempre attuale, della politica economica e sociale dei governi nei riguardi del Mezzogiorno.

Un motivo, grave e pauroso, per rifuggire dalle valli che punteggiavano l'estesissimo litorale del regno, in verità, c'era: esse, cioè, a causa del dissennato diboscamento delle pendici dei monti, erano diventate con l'andar degli anni delle pestifere paludi. Cosicché nel Salernitano tra la fine del Settecento ed il principio dell'Ottocento, se se ne tolgono le zone montuose, quasi tutta la valle del Sarno e l'agro nocerino, il Vallo di Diano e quasi tutto il litorale erano un immenso acquitrino (1). La regia posta si arrestava ad Eboli (Cristo, suol dirsi, si è fermato ad Eboli), ed oltre di questo antico paese, preceduta da una larga fascia di risaie, si stendeva la piana del Sele, il regno pauroso della malaria, deserto, qua e là punteggiato da fitta boscaglia nido di briganti, popolato unicamente da mandrie di bufale negre che ben si addicevano al grigiore del

(1) G. M. GALANTI, *op. cit.*, t. III, p. 123; R. CIASCA, *Storia delle bonifiche nel regno di Napoli*, Bari 1928; L. CASSESE, *La vita sociale nel Vallo di Diano dal secolo XVI alla vigilia della rivoluzione del '99*, in *Rass. Stor. Sal.*, a. VIII (1947), n. 1-4.

paesaggio. Ove regna quel lutulento animale ivi anche trionfano la barbarie, l'indifferenza per la vita umana, l'oppressione e la miseria.

Nella piana dell'antico *Silarus*, un tempo ricca di vita e di traffici, quasi nascosti tra alberi secolari ed assediati dal mare e dagli acquitrini, giacevano i resti della città che di quella vita era stato il centro propulsore di ogni attività morale, politica, religiosa ed economica. Alcuni eruditi o antiquari, come allora si chiamavano gli studiosi di antichità, avevano scritto di questa città di Paestum come qualcosa di favoloso: il Cluverio vi aveva dedicato qualche cenno, e così tutti i geografi e i cartografi e i descrittori del regno del Cinque e Seicento; e poi poeti come Bernardino Rota e Torquato Tasso che ricorda "il suol che abbonda di vermiglie rose", ed ancora giuristi e storici come il Frezza, il Mazzella, il Beltrano, il Mannelli, il Pacichelli ed altri; ma non v'è dubbio che i ricordi di tutti codesti scrittori sono di origine libresca, risentono della suggestione della poesia dell'antichità classica. Lo stesso Gatta che pubblicò la sua "Lucania illustrata", nel 1723, e la "Cronologia dei Vescovi pestani", nel 1729, e similmente l'Antonini nella *Lucania*, due autori, cioè che conoscevano la zona meglio di ogni altro, ci danno una rappresentazione dell'antica città quanto mai incerta, basata più sull'ammirazione stupefatta che sull'osservazione critica. Difatti il Mezzogiorno — e lo notava acutamente un fine erudito francese, l'Abate Barthelemy nel 1755 — ha prodotto di generazione in generazione, degli antiquari o degli uomini di lettere il cui principale impegno fu quello di osservare, contemplativamente, aggiungiamo noi, i monumenti che avevano sotto gli occhi (1).

Nella seconda metà del Settecento, dunque, Paestum era ancora un mondo da svelare, o meglio un problema storico, artistico e turistico da risolvere.

A noi in questa sede interessa più che altro esaminare la "scoperta", di Paestum sotto il profilo turistico, senza invischiarci nella oziosa discussione circa la priorità della scoperta stessa. Dal nostro angolo visuale un fatto ci appare ben certo, ed è che la rivelazione di Paestum è da attribuirsi ad un uomo pratico, un alto ufficiale di artiglieria. Costui fu il conte Felice Gazola, comandante dell'artiglieria napoletana e uomo di corte: egli tra il 1735 ed il '45, recatosi sul luogo per alcuni rilevamenti della costa e rimasto

(1) J. J. BARTHELEMY, *Voyage en Italie*, 2^a ed., Paris 1802, p. 61.

ammirato della maestosità dei templi, vi tornò con un gruppo di architetti e di disegnatori e ne fece eseguire i rilievi nell'intenzione di renderli noti per le stampe. Senonché il dabbenuomo, secondo quanto ebbe a riferire il Barthelemy in una lettera al Caylus del 1755, fu vittima di un tiro mancino giocatogli — cosa non rara nell'affabile repubblica letteraria — dall'architetto francese Soufflot. Costui, difatti, appropriatosi dei disegni avuti in visione dal Gazola, li pubblicò a Parigi nel 1764 in collaborazione col Dumont (1).

Non è il caso di seguire le strane vicende di questa pubblicazione e le critiche che suscitò; basta notare che da essa discendono le stampe pubblicate da Filippo Morghen nel 1765, quelle anonime edite nel 1767 a Londra, la pubblicazione pure inglese del 1768 a cura del Mayor, la versione francese di queste di due opere, sempre corredata da stampe, nel 1769; nel 1784 seguirono le "Poestanae dissertationes", del Paoli, nel '97 l'opera illustrata del Delagordette ed altre ancora.

La fortuna di Paestum sul piano internazionale era ormai assicurata e nacque così quella corrente di turismo artistico che nella seconda metà del '700 condusse sulle sponde del Sele uomini come il Winckelmann e come Wolfgang Goethe, corrente che via via divenne sempre più ricca e varia e che durerà quanto le colonne dei templi, le quali, a detta del Winckelmann, se non saranno distrutte a viva forza, resteranno in piedi fino alla fine del mondo (2).

Abbiamo accennato all'opera di rinnovamento iniziata da Carlo di Borbone nel 1734; ed ora mette conto rilevare che la passione venatoria del giovane monarca concorse, senza volere, ad attirare sull'antica città l'attenzione di una più larga cerchia di uomini tra i più rappresentativi del mondo politico e culturale. Egli difatti il 4 febbraio 1738 ordinò la costruzione di una casina in Persano per potervi andare a caccia, ed essendo malagevole il cammino, nel 1745, ordinò che si costruisse una strada rotabile da Salerno a Persano (3). Ma le cure del governo e l'attrazione verso altri siti reali

(1) J. J. BARTHELEMY, *op. cit.*, p. 55 seg. Sul Gazola cfr. SCHIPA, *op. cit.*; PAOLI, *Lettera sull'origine e antichità dell'architettura* a Carlo Fea (Roma 1784), in *Opere* di WINCKELMANN, Prato 1832, vol. II, p. 315 seg.

(2) WINCKELMANN, *Opere*, Prato 1832, vol. VII, p. 87.

(3) In quell'occasione fu aperta, ad oriente della città, una porta (che è quella della cosiddetta *Rotonda*) su cui è murata una lapide che ricorda il felice avvenimento.

non consentirono all'augusto cacciatore di potervi andare così spesso come fece poi il figliuolo Ferdinando, il quale, avendo ereditato dal padre la passione venatoria, fu solito per tutta la vita, e quando le circostanze glielo consentirono, trascorrere insieme alla famiglia le feste natalizie a Persano, dove era seguito da uno stuolo di uomini di corte e da numerosi ufficiali al comando di un intero distaccamento di soldati. Di solito, a metà strada, come ci apprende un cronista del tempo, il sovrano si fermava per rifocillarsi alla casina Carrara (1).

Ma il fervore per la creazione di grandi opere suscitato da Carlo di Borbone diede luogo ad un grave pericolo per i venerandi resti dell'antica città, perché ci fu un patrizio napoletano, D. Ferdinando Sanfelice, il quale nel 1740 propose, in una sua lettera al re, di servirsi di quelle antiche colonne "per fare gli ornamenti del Real Palazzo nella villa di Capo di Monte", (2).

Senonché mentre da un lato c'era chi proponeva incautamente — e per fortuna senza alcun esito — di continuare la devastazione dei gloriosi templi, dall'altro, nel 1735, un salernitano, D. Gennaro Mangoni, in una lettera anch'essa inedita (3), scriveva al re che "dovendo ogni fedel vassallo contribuire per quanto può alla gloria, comodo e vantaggio del suo principe, senza recar danno o pregiudizio al pubblico", egli umiliava ai suoi piedi la proposta di riedificare addirittura l'antica città. "Questa città, o Sire, continuava, riedificandosi sotto i vostri fortunati auspici, sarebbe l'accrescimento più luminoso delle vostre glorie, facendo risorgere una delle più grandi e ragguardevoli città del mondo, la quale servirebbe ancora per un grandissimo comodo, in rapporto alla vicinanza di Persano, per il vostro real piacere della caccia; poiché senza dimorare con tanto incomodo nella detta Real caccia tutte le notti, potrebbe in Pesti farsi edificare una conveniente abitazione, da dove fra brevissimo tempo potrebbe portarsi tutte le mattine in detta Real caccia...". Il progetto era naturalmente fantastico, e tuttavia aveva un aspetto positivo rappresentato da una concreta richiesta che il Mangoni faceva al re. "Ma, sire, scriveva, per riedificare detta città, indispensabilmente fa di bisogno prima dar lo scolo

(1) Per i particolari intorno ai numerosi viaggi a Paestum di Ferdinando v. Cronaca ms. di M. GRECO (*ad annum*) in BIBL. PROV. LE SALERNO.

(2) ARCH. ST. NAPOLI, Museo, Fabbriche, Monumenti e Scavi, B. I.

(3) A. S. N., l. c.

all'acque, che sono in tutta quella pianura di Pesti, le quali ristagnandosi in vari luoghi, cagionano al presente nell'està l'aere cattiva. E senza di far tutto questo alla bella prima, riuscirebbe pericoloso il dimorarci, né ritroverebbesi persona, che vi andrebbe a fare domicilio... „. Era l'annoso problema della bonifica della piana del Sele che veniva per la prima volta posto decisamente.

Tuttavia, nonostante che gli acquitrini rendessero difficile e pericoloso il cammino, al principio della seconda metà del '700 studiosi d'ogni parte d'Europa si recavano a Paestum, affrontando disagi d'ogni specie, veri pionieri del turismo moderno.

Come si viaggiava ce lo apprende una preziosa Prammatica del 1777 emanata dal Marchese della Sambuca il 1° novembre di quell'anno (1). Nei suoi 33 articoli venivano date dettagliate disposizioni ai Maestri di Posta dei “ cammini „, di Roma, di Puglia e di Calabria circa il numero dei cavalli che dovevano tenere a disposizione, il prezzo per ogni pariglia di cavalli, per il noleggio dei calessi o carrozzini, il peso dei bagagli, per le controversie che potevano insorgere tra maestri di posta e viaggiatori specie per quanto riguardava la “ buona mano „, e via discorrendo. E' insomma un vero e proprio regolamento emanato da quell'Ufficio del Corriere maggiore che potremmo paragonare al Ministero dei Trasporti e a quello delle Poste. Un'annessa tariffa ci fa conoscere quante erano le poste, o luoghi di cambio dei cavalli del cammino delle Calabrie.

Apprendiamo che da Napoli a Casalnuovo ve ne erano undici : a Torre Annunziata, a Nocera, a Salerno, a Picenza, a Eboli. Senonchè, dice l'art. IV, “ non potendovi essere calessi, che fino ad Eboli, camminandosi il dippiú a cavallo „, fu ordinato ai Maestri di Posta di tenere un numero sufficiente di cavalli e muli. Da Eboli vi era una diramazione per Paestum ed altra per Persano : due strade turistiche di cui è notevole trovar menzione in un regolamento del 1777 (2). Intorno alla prima l'art. XXX così si esprime : “ Che per l'andata, che molti forastieri fanno per osservare le antichità della diruta città di Pesto, ordiniamo e coman-

(1) *Nuova Collezione delle Prammatiche del regno di Napoli*, ivi 1804, t. IX, p. 224 seg.

(2) Nel 1820 fu aperta una “ nuova strada del Cilento „, il cui tracciato divise in due la città di Paestum. Essendosi verificate deteriorazioni ai monumenti, e specialmente all'anfiteatro, fu sottoposto a processo l'Ing. Raffaele Petrilli che aveva progettato la strada. Il processo, a cui è allegata un'interessante pianta, si conserva in A. S. S., *G. Corte Criminale*, f. 1506.

diamo che, oltre le poste ordinarie che vi sono da Napoli ad Evoli, da questo luogo fino a Pesto non possono in verun conto esigere, che solamente posta una e mezzo „. Le altre poste dopo Eboli erano alla Duchessa, ad Auletta, a Sala e a Casalnuovo; di qua si andava a Lagonegro. Ad ogni posta il viaggiatore pagava per ogni pariglia di cavalli carlini 11, e per i cavalli da sella o pertichini, carlini 5; e chi si avvaleva del calesse di posta, pagava 4 carlini per ogni posta, oltre la paga dei cavalli, cinque carlini per il bagaglio superiore a libbre 200 e, s'intende, l'immaneabile „buona mano„ ai postiglioni, fissata a 3 carlini per ogni pariglia di cavalli.

Non possiamo dare altri particolari, tutti interessanti la storia del costume, che ci rappresentano al vivo modi ed usi di viaggiare in quella epoca tanto lontana dalla nostra moderna mentalità.

Il viaggiatore non aveva allora la Leica, ma, in genere, era un discreto disegnatore, oppure, come fece il Goethe, ne ingaggiava uno che fissasse per lui, in rapidi tratti, le immagini d'arte che maggiormente lo colpivano. L'esame critico di tutto codesto ricchissimo materiale di arte paesistica è un tema seducente, credo non ancora trattato con l'ampiezza che merita.

Tra gl' intercolumni dei templi, mentre si accingeva a far ritorno a Salerno per mare, il viaggiatore che, nei giorni in cui nel cielo azzurro non v'era traccia di foschia, volgeva lo sguardo all'opposta sponda del „Sinus poestanus „, veniva colpito da uno scenario fiabesco che gli accendeva l'immaginazione e svegliava nell'animo il desiderio di conoscerlo da vicino. Amalfi, „ il paradiso di là dal mare, dolce nella memoria „, al finir del Settecento era ancora come una perla ermeticamente chiusa in una mirabile conchiglia. Irraggiungibile quasi da piede umano, l'antica signora dei mari, serbava i contatti con l'antica rivale Salerno e con i paesi rivieraschi, mediante piccole e scarse imbarcazioni che tessevano la fragile rete di un commercio di cabotaggio, essendo impossibili le comunicazioni per terra. Navi di piccolo e medio tonnello, vere carrette del golfo, trasportavano da Paestum a Salerno e ad Amalfi, grano ed olio; e di questo modesto traffico ci ha serbato un chiaro ricordo un documento del 1754, che ci apprende come un tal d. Francesco Barone, che esercitava in Salerno l'arte molitoria, aveva ottenuto il permesso di estrarre dalla marina di Pesto seimila tomole di grano (1).

(1) A. S. N. *Sommaria, Consulte*, vol. 234, cc. 64v-65. Vedi anche vol. 254, cc. 51v-52 (1760) per l'estrazione di tom. 4.000 di grano „ dalla marina di Pesti „.

Ma che cosa era rimasto nel Settecento della gloriosa repubblica marinara?

“Stat magni nominis umbra.. „. La fama dell'antica grandezza è affidata ad ingialliti documenti, al discutibile primato dell'invenzione della bussola nautica, al ricordo, proprio allora ravvivato dal dotto ministro pisano di Carlo di Borbone, Bernardo Tanucci, dell'episodio del trafugamento del libro delle Pandette giustinianee da Amalfi, alla tradizione orale dell'esistenza di un codice di diritto marittimo, tradizione che solo piú tardi riceverà conferma con il ritrovamento del testo della Tabula amalfitana. Uno studioso locale, molto modesto invero, il Pansa, nel 1724, pubblicò la storia di Amalfi, ed undici anni piú tardi, nel 1735, il Breneman diede alla luce un altro saggio di storia amalfitana; ma entrambi non valsero a far conoscere fuori di una ristretta schiera di eruditi le gloriose vicende della repubblica marinara.

Si avvertiva la mancanza di qualcosa che stimolasse l'indagine storica, che riuscisse ad accendere lo spirito di qualcuno, che imponesse perentoriamente, come era avvenuto per Paestum, il problema della ricostruzione delle lontane vicende della famosa repubblica. La ricerca storica indubbiamente trova origine sempre nel complesso degli interessi spirituali dello storiografo, ma talvolta agiscono sull'animo di lui il fascino di una tradizione anche leggendaria, la bellezza delle caratteristiche naturali di un ambiente, il ritrovamento di antichi documenti. Ma perché questi elementi divenissero operanti occorre poterli conoscere direttamente, cosa quasi impossibile nella seconda metà del '700 perché la bellissima costiera era lì isolata, quasi prigioniera del mare e del cielo. Per via terra vi si accedeva per ripide mulattiere che si snodavano lungo gli anfratti e le gole dei monti (1); per mare il viaggio Amalfi-Salerno non era meno difficile e lungo: il duca di Rivas, ambasciatore di Spagna a Napoli, che lo fece tra il 1844 ed il '50, ci fa sapere che impiegò piú di due ore in una barca con due marinai (2).

(1) Scrive il Galanti (*Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Napoli 1790, t. IV, p. 226): “La costiera di Amalfi non produce niente di ciò ch'è necessario alla vita dell'uomo. Salerno la provvede, e quando il mare è burrascoso, vi si corre rischio di perir di fame. Per terra le strade sono impraticabili alle vetture: vi si usa portare le persone con sedie sulle spalle de' facchini..”

(2) *Viaggio alle rovine di Pesto*, in *Arch. Stor. per la Prov. di Salerno*, n. VI, I della N. S. (1932), p. 27 seg.

Il problema centrale di tutta la vita sociale della costiera amalfitana era perciò nella seconda metà del secolo XVIII, che fu detto il secolo dei viaggiatori, quello di congiungere Amalfi alla grande arteria nazionale che passava per il capoluogo, il che significava immettere Amalfi nel circolo vivo degli interessi del paese. Ed innanzi tutto degli interessi turistici. Incominciò per questa ragione la lunga, penosa battaglia dei paesi della costiera per la strada che oggi migliaia di turisti di tutto il mondo percorrono ignari delle sofferenze che è costata. Un secolo di lotte che sarebbe bello ed istruttivo rievocare dettagliatamente, un secolo di oppressione fiscale, di sacrifici, di delusioni e, perché non dirlo?, anche qualche volta di malversazioni dei cassieri e di malafede degli avidi partitari, come si chiamavano allora gli appaltatori. Il lavoro, se si pensa alla rudimentale tecnica del tempo, non può non essere giudicato titanico: e questi titani che si aprirono la via della civiltà e del progresso furono tutti uomini della Costa.

Si cominciò con la costruzione di una strada che portasse a Vietri anteriormente congiunta al capoluogo con una specie di mulattiera.

Sentiamo come ne parla una persona del tempo, il can. Matteo Greco, che ci ha lasciato una cronaca di vita cittadina, ancora inedita, dal 1709 al 1787. In essa il modesto cronista, sotto l'anno 1758, scrive:

“A 9 ottobre s'incominciò di nuovo ad accomodare a spese del Re D. G. la strada di Vietri, incominciata antecedentemente a ripararsi a spese di coloro che havean cavalli, galessi e carrozze, come anco de' benestanti. Vi venne il marchese Gregorio, a cagione che il Preside era di parere che fintanto che si fusse finita detta strada, non vi potessero passare nè a piedi, nè co' galessi, sicchè si sarebbe dismesso il necessario travaglio di Salerno, di Vietri e della Cava; ma poi si risolse che i galessi pernottassero in Vietri e venissero a prendere i forestieri fino alla Scarupata, o pure che passassero come meglio si potrebbe „ (1).

E ancora, l'anno dopo:

“A 16 detto (giugno) essendosi compita una mina di polvere nella parte pericolosa della strada di Vietri, e là dove penzavasi che dovessero patire non che i luoghi circonvicini, ma la stessa città, dopo essersi cantate le litanie la mattina a S. Matteo, ed il

(1) *Cronaca* ms. cit. in BIBL. PROV. SALERNO.

giorno essendo uscita per il timore tutta Salerno verso le moline ed il torrione, si dié fuoco ad ore 21, e non sortí secondo si pensava, ma con piccolissimo strepito caddero moltissime pietre e vi rimase una cassa che non prese fuoco „.

I lavori procedettero a rilento; poi sopraggiunse la tormenta rivoluzionaria e furono sospesi. Nel decennio, con la creazione del nuovo stato amministrativo e liberale, si diede inizio con “ furia francese „, come si disse, al compimento degli antichi voti delle popolazioni meridionali che lottavano per spezzare il cerchio della barbarie che le soffocava.

Sotto la pressione dell'opinione pubblica, e piú ancora della necessitá urgente di arginare l'ondata di miseria prodotta dalla guerra e dalla carestia, nel 1806 fu affrontato il problema della costiera (1).

Due tesi si presentarono subito: la prima fu prospettata da Amalfi, la quale tendeva a congiursi con Gragnano e Castellamare per crearsi uno sbocco nel golfo di Napoli; la seconda soluzione, in opposizione a quella di Amalfi, fu decisamente avanzata da Maiori, che si rese interprete dei voti e degli interessi degli altri paesi della costiera. Il comune di Maiori, comprendendo, cioè, il pericolo insito nel progetto degli amalfitani, che trascurava gl'interessi generali e abbandonava nell'isolamento, per chissá quanti anni ancora, tutto il tratto fino a Vietri, propose di orientare verso il capoluogo il traffico della costiera, concentrando in tal modo tutti gli sforzi e gl'interessi economici nel golfo di Salerno piuttosto che in quello di Napoli. Delle due soluzioni, la seconda indubbiamente era la piú costosa, ma anche quella piú felice riguardo agli sviluppi futuri non solo dell'economia ma anche soprattutto del turismo salernitano.

Senonché, come spesso accade in tutte le controversie che hanno a base interessi vitali, si escogitò una terza soluzione di compromesso, che per il momento faceva fronte ai bisogni urgenti, ma sacrificava le prospettive future. Anche in questo caso era valida la critica di Afan de Rivera alla smania dei tecnici del tempo di seguire il tracciato delle mulattiere e arrampicarsi su per i monti, piuttosto che seguire lo svolgimento delle coste.

Ci furono piú di quattro anni di animate discussioni, ed infine l'11 giugno 1811 si ottenne il decreto col quale fu deciso di costruire

(1) Tutti i documenti intorno alla costruzione della strada della Costiera sono in ARCH. DI ST. SALERNO, *Intendenza*, ff. 2925-2963.

una strada che attraverso Maiori, Minori e Tramonti, congiungesse Amalfi a Nocera per il valico di Chiunzi.

I lavori furono ben presto iniziati, ma altrettanto presto i comuni di Maiori e Minori, ed infine gli stessi amalfitani, compresero che la soluzione che avevano accettata non risolveva il problema della Costa, anzi, in certo senso lo aggravava. E perciò nel 1824, Amalfi, Atrani, Maiori e Minori, finalmente uniti nella lotta, esposero, in un documento che meriterebbe di essere integralmente conosciuto, il convincimento che gl'interessi di tutti i paesi della costiera dovevano essere diretti verso Salerno mediante un'arteria stradale che, seguendo l'andamento della costa collegasse tutto il versante della penisola al capoluogo della provincia.

Da questa unità di intenti nacque la strada piú bella del mondo. Ma quanti sacrifici essa costò alle tenaci popolazioni della costiera, e quanto aspra e lunga fu la lotta che dovettero sostenere! Nei momenti di congiuntura politica essi inserirono decisamente la perentoria richiesta agli organi di governo di realizzare i loro voti, che contenevano una insopprimibile aspirazione ad un migliore tenore di vita, a conseguire un piú alto livello di civiltà. Il 29 marzo 1848, ad esempio, allorquando, nell'euforia delle conseguite guarentigie costituzionali, gli animi di tutti si erano aperti alle piú liete speranze, le popolazioni della costiera diressero una vibrante petizione al sovrano, che fu riprodotta con un breve commento nel n. 15 della battagliera "Guida del Popolo", diretta da Michele Pironti (1).

"Le attuali agitazioni politiche — esse scrissero coraggiosamente al sovrano — sono fatti che derivano dalle contese di poche individualità da una parte, e dall'altra dalla inerzia del governo sopra tutte le branche di pubblica amministrazione... Infra le cose urgenti sono a considerarsi le opere pubbliche, e di queste bramata da noi, e la sola che alla vita ci richiami dopo la recuperata libertà, la strada che da Vietri mena ad Amalfi. In questa importante opera, trasandata per intrigo e per deferenze, si congiungono quante speranze e quanti bisogni possono interessare 30 e piú mila abitanti che sono disgiunti dal rimanente della patria comune; in cui la fame troverebbe ad attutire le formidabili sue inquietitudini; in cui l'occupazione del lavoro raddolcirebbe la turbolenta necessità di elevare voci di sussidio, in mezzo all'inopia ed all'avversità, che

(1) cfr. n. 15 de *La Guida del Popolo* del 9 aprile '48.

non farebbe giammai giudicare d'esser suonata veramente l'ora del riscatto, che tanti popoli d'Europa come noi udirono.

Sire, la strada della costiera amalfitana è la prima nostra necessità, e noi vogliamo conseguirne il bene a costo di qualsiasi sacrificio, giacché quelli che durammo furon anche soverchi per noi che sacrificiamo le nostre fortune dirette a volere un bene, che ci si nega, per permettere che le somme risparmiate, ritagliate da' primi nostri bisogni, rimanessero ammortizzate presso il cassiere speciale, non fruendo di que' vantaggi che ci ripromettemmo allorché c'imponemmo uno speciale volontario balzello. Finiscano una volta le contese, e si disponga subito di aprirsi il travaglio, rinunciando ad ogni litigio e pretensioni „.

Solo verso il 1852 la strada ebbe compimento; ma viaggiare su di essa era tutt'altro che comodo, ed ancor meno recarsi nei dintorni di Amalfi, a Ravello, a Tramonti o in altri luoghi panoramici, sicché ancora non si potevano abbandonare i mezzi di trasporto tradizionali che aveva descritti il Galanti nel 1790: l'asino e le sedie per signore, o portantine.

Il 21 giugno 1855 al Reale Ufficio del Telegrafo elettromagnetico di Salerno giunse da parte del Maggiordomo maggiore di S. M. all'Intendente di Salerno il seguente dispaccio: “ Le LL. AA. Reali il Duca e la Duchessa di Brabante domani 22 andante venerdì si recheranno a curiosare Amalfi. Compiacetevi a prim'ora di far trovare dei somari e delle sedie per signore nel caso volessero girare... „ (1).

Allo stesso modo, cavalcando asini con sella inglese, aveva visitato Tramonti, Atrani, Ravello, dieci anni prima l'ambasciatore di Spagna a Napoli il duca di Rivas.

Che dire degli alberghi?

Ad Amalfi il Convento dei Cappuccini sotto il titolo di S. Pietro della Canonica, soppresso nel 1815, dovette essere temporaneamente adibito dalle autorità locali, che lo avevano preso in consegna, ad ospitarvi illustri viaggiatori. Nel 1833 difatti la regina madre del re di Napoli, giunta ad Amalfi in istretto incognito, fu alloggiata, dice un documento dell'epoca, nella “ Locanda nobile, detta la Canonica „ (2). Ma già dal 1818 gli amalfitani ne avevano chiesto la

(1) A. S. S., *Cabinetto dell'Intendenza*, B. 125.

(2) A. S. S., *Cabinetto dell'Intendenza*, B. 91, f. 8.

ripristinazione che fu concessa con real decreto del 3 ottobre 1836 nonostante il parere sfavorevole dell' Ordinario diocesano basato su alcuni episodi di sapore boccaccesco verificatisi in esso prima della soppressione.

Quattro anni dopo la ripristinazione, il convento venne acquistato dalla Provincia monastica di Salerno, e tutto ciò prova che è erronea la tradizione che lo vuole già trasformato in albergo da Gregorio Vuozzi nel 1826 (1). Tanto è vero che il duca di Rivas, verso il 1850, rammenta un " mediocre albergo „, dove divorò " una abominevole cena „, di ritorno dalla visita al Convento dei Cappuccini.

Lo stesso diplomatico spagnolo, che aveva arricciato il naso a Paestum in una " affumicata e miserabile osteria „, che gli aveva ricordato quelle che ad ogni passo s' incontravano nella sua patria, ci apprende che a Salerno c' era invece " un magnifico albergo (Hôtel de l' Europe) a cento passi dalla città, sulla marina „. Il turista soddisfatto ci fa sapere di avere occupato in esso un elegante e comodo appartamento, e che il servizio e l'ammobigliamento erano completamente all' inglese (2).

Salerno, dunque, fin dalla prima metà dell' Ottocento era diventato l'asse del turismo locale, che poneva in movimento gl' interessi della costiera amalfitana e della piana del Sele — le grotte di Pertosa ed il Cilento con le sue mirabili coste sono una " scoperta „, recentissima — ; ma vedremo fra breve quali fossero in quell'epoca gli aspetti negativi della città che nuocevano all' incremento turistico.

L' *Hôtel de l' Europe* è legato al nome di un noto patriota salernitano, Costabile Carducci, che ne era il proprietario nel 1846. In quell'anno il *maitre*, o cameriere direttore, come si diceva allora, era il napoletano Federico Fiorelli, il quale fu denunziato dal proprietario per sottrazione di 25 bottiglie di vino, per frodi e per sottrazione di diversi mobili. Evidentemente il focoso Carducci dové caricare molto le tinte nella sua denuncia, perché il processo celebratosi innanzi alla Gr. Corte di Salerno si chiuse con l'ordinanza di conservarsi gli atti in archivio non essendo risultate a carico del Fiorelli prove di reità.

Dobbiamo proprio a questo processo la conservazione di alcuni registri contabili dell' Albergo, la sua descrizione, i nomi degli

(1) v. *Problemi di economica turistica: Amalfi, in Salernum*, a. III (marzo XVII), p. 66 seg.

(2) *Viaggio alle rovine di Pesto cit.*, p.

avventori, le note delle consumazioni giornaliere con i relativi prezzi e così via. Dal 1° febbraio all'8 luglio 1846 abbiamo potuto calcolare che vi presero alloggio 137 inglesi e 25 francesi oltre i nazionali. Indubbiamente era l'albergo alla moda. I forestieri vi giungevano a gruppi e immancabilmente, dopo qualche giorno, si fornivano di "provvisione", ossia colazione a sacco, per recarsi a visitare i templi di Paestum (1).

Di lì a due anni l'irrequieto proprietario dell'Hôtel de l'Europe, che, tra l'altro aveva fatto anche l'affittuario della scafa sul Sele, che come sappiamo era di proprietà del principe d'Angri, si gettò a capofitto nella lotta politica, divenne deputato al Parlamento napoletano e quando, dopo il 15 maggio, il Borbone revocò la costituzione, corse a riattivare la rivoluzione nelle Calabrie, ma trovò la morte sulla spiaggia di Acquafredda per mano del prete Peluso.

Il capoluogo, oltre l'Hôtel de l'Europe, aveva numerose locande delle quali la vigile polizia borbonica ci ha lasciato ricordo specialmente nei fascicoli relativi agli "attendibili". Completava l'attrezzatura turistica ricettiva di Salerno un buon numero di caffè. Nel 1790 il Galanti contò ben 13 botteghe da caffè, e da questo elevato numero trasse la conclusione che a Salerno, una città la cui popolazione si aggirava sui trentamila abitanti, regnava sovrano l'ozio (2). Tale numero si mantenne anche negli anni successivi elevato, ma forse è da attribuirsi non tanto all'ozio, come voleva il Galanti, ma alla frequenza dei forestieri, al maggior benessere che circolava nella città, alla necessità di incontri per l'intreccio di rapporti di affari, allo scambio di idee fra persone di una certa levatura.

Nel 1824, come si sa, alcuni ardimentosi mercanti ed operai svizzeri crearono quella fiorente industria tessile a Fratte, che fece denominare il distretto di Salerno "la Manchester del regno delle Due Sicilie"; e ciò diede vita ad una colonia stabile di forestieri, che di anno in anno si rinnovò e si arricchì di nuovi elementi sempre più specializzati e sempre più innamorati delle bellezze della nostra terra, di cui facevano spontanea e intensa propaganda (3). Erano contabili, coloristi, incisori, tintori, macchinisti, i quali solevano spesso riunirsi in uno dei caffè eleganti della marina, gestito

(1) A. S. S., *Processi della G. C. Criminale*, B. 279.

(2) *Della descrizione cit*, t. IV, p. 215.

(3) G. WENNER, *L'industria tessile salernitana dal 1824 al 1918*, Salerno 1953.

da tal Domenico Vitolo, persona che la polizia teneva d'occhio perché attendibile politico. Al gruppo numeroso di stranieri, nel 1851, si univano spesso alcuni salernitani: D. Nicola Fiore, il sacerdote D. Giuseppe Formicola, D. Leopoldo Parrilli, D. Luigi D' Aiutolo ed i fratelli Bottiglieri. L'afflusso in Salerno di codesti forestieri per ragioni di lavoro e i frequenti contatti con i salernitani furono causa di preoccupazione per la polizia anche per un'altra ragione, e cioè che, essendo i primi di religione protestante, facevano circolare la Bibbia del Diodati, generando un turbamento del tradizionale sentimento cattolico delle nostre popolazioni (1).

Il profondo sentimento religioso, com'è noto, suole determinare un turismo interno di massa, che trova espressione tipica nel pellegrinaggio. Il luogo di attrazione in questo caso è una chiesa, un santuario, che segnano la meta di alcuni itinerari religiosi, vere vie romee che ebbero nel Medioevo una funzione di alto rilievo sociale e storico.

Nel Salernitano, a quel che io sappia, non vi è stato un santuario, come quello, ad esempio, di Montevergine nella vicina provincia di Avellino, che abbia creato correnti di religiosità popolare di massa e che abbia ispirato atteggiamenti folcloristici e canti popolari religiosi.

E' questa una ricerca utile che meriterebbe di essere fatta.

C'è in vero la celebre Badia benedettina di Cava. Ma questa ha posto in essere un turismo aristocratico di studiosi insigni che dal Mabillon al Troya e al Kehr, si sono sempre recati colà per studiarvi i venerandi, preziosi documenti che si conservano in quell'antico archivio.

Oltre ai motivi di carattere spirituale, come abbiamo detto in principio, ve ne sono altri, altrettanto importanti, come quelli di natura economica, i quali valgono a mettere in azione tutto un vasto settore della vita sociale di ogni tempo. Salerno fino alla fine del '700, ebbe in questo campo un vero primato nel Mezzogiorno con la sua celebre fiera. Nel settembre di ogni anno, per mare e per terra, vi accorrevano mercanti da ogni parte, dagli stati italiani e stranieri. Fin dal '400 sappiamo che vi venivano da Firenze gli Strozzi, i Lanfranchi, i Ginori; gli Spinola e i Lomellino da Genova, e poi mercanti francesi, catalani, inglesi, danesi, olandesi, svedesi,

(1) A. S. S., *Gabinetto dell'Intendenza*, B. 108, 113.

i quali diedero luogo a correnti di turismo economico, che, con costante periodicità si volsero a Salerno fino a quando nuovi mercati e nuovi sbocchi commerciali non le attrassero in una ben più ampia cerchia di affari (1).

L'attività fieristica salernitana soleva dar luogo ogni anno a manifestazioni di svago popolare, che costituivano per i forestieri motivo di attrazione. La principessa di Gerace, ad esempio, nel 1770, insieme con i signori di Monteleone, Ottobuoni, e Malaspina, organizzò, scrive il can. Greco, "vari giuochi... col premio de' palii di drappo e denaro; e prima fu il corso degli asini, di poi la vitella bufalina; poi il corso ne' sacchi; quindi il corso de' cavalli, e vinse quello di Monteleone; finalmente la caccia del toro. I pallii per ciascun gioco era drappo palmi dieci di costo docati dieci, eccetto il corso de' cavalli, che oltre il drappo vi erano docati otto in denaro. Lo spasso durò dalla mattina fino a sera con gran concorso di popolo „ (2).

Spesso si recava in fiera lo stesso re, che si traeva dietro tutto uno stuolo di uomini di corte, di signori e di perdigiorno alla moda. Il sovrano faceva talvolta acquisto di cavalli e poi s'intratteneva con i principi in fiera, pranzando "nel suo casino portatile apparecchiato sotto de' pioppi fuori Portanova colli stessi signori... „ (3).

Svago, affari, slanci di vita religiosa, desiderio di conoscere morte forme di antiche civiltà, furono e saranno i motivi dominanti dell'attività turistica, ma a Salerno, la *Hippocratica civitas* non poteva mancare anche il motivo di cura. Questo, invero, non era più che un vecchio ricordo, ché Salerno, alla quale per tanti anni furono soliti volgere i passi e le speranze tanti infermi che quivi giungevano "medendi„ o "curandi causa„, non era più la deliziosa città balsamica del Medioevo, ma, tra il Sette e l'Ottocento, a detta dei viaggiatori stranieri e degli stessi cittadini, era diventata insospitale per l'aria greve che vi si respirava. Abolite al principio del decennio francese le ampie risaie che si stendevano tra i fiumi Fuorni e Picentino, in tutta la zona fin quasi alle porte della città si affermò la coltivazione ortilizia, con la conseguenza della crea-

(1) A. SAVORI, *La Fiera di Salerno del 1478*, in *Il Picentino*, N. S., a. III (1959), p. 3 seg.; A. SINNO, *La Fiera di Salerno*, ivi, 1958.

(2) M. GRECO, *Cronaca ms. cit.*, c. 60v.

(3) M. GRECO, *Cronaca ms. cit.*, c. 1058.

zione di un numero strabocchevole di letamai che, a detta del primicerio D. Gennaro Guida, costituivano “ un disonorevole male divenuto distruggitore dell’umanità „. Questi “ aperti sepolcri „, come immaginosamente li chiama lo stesso Guida, con le loro esalazioni mefitiche rendevano irrespirabile l’aria di Salerno (1).

Il primato tenuto dalla nostra città nel Medioevo era dunque crollato; tuttavia, nonostante le sue gravi deficienze, in altra direzione, la vita sociale nel Salernitano presentava nell’Ottocento positivi elementi di sviluppo, determinati dalla vicinanza alla capitale. Il governo borbonico invero mostrò di voler favorire tale sviluppo, specie del distretto di Salerno, dirigendo verso di esso la nascente rete ferroviaria, e determinando però di contraccolpo una posizione antitetica tra il nord della provincia, sviluppato e progressivo, ed il sud, zona depressa.

Com’è noto lo stato piú arretrato, quello di Napoli, ebbe la prima ferrovia d’Italia, perchè il 19 giugno 1836 fu decretata la concessione al francese Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie di eseguire a sue spese, rischi e pericoli una ferrovia da Napoli a Castellammare ed a Nocera, con facoltà di prolungarla verso Salerno. Così, nel 1839 si poté inaugurare il tronco Napoli-Gragnano, e il 18 maggio 1844 l’ultimo tratto Torre Annunziata-Nocera. Il 31 luglio 1857, mentre da poco Pisacane aveva conchiuso con la morte la sua tragica spedizione, fu inaugurato il tronco Nocera-Cava, e tre anni dopo Giuseppe Garibaldi potrà salire in treno a Vietri per correre a liberare Napoli (2).

La costruzione dei 54 km. di ferrovia dalla capitale a Salerno, per cui erano occorsi 24 anni, fu dunque merito dei tecnici e del capitale straniero, ché le ristrettezze finanziarie del governo e la proverbiale mancanza di iniziativa della borghesia meridionale non sarebbero state capaci di creare un così rivoluzionario strumento di civiltà che permetteva di penetrare rapidamente nel mondo sconosciuto delle nostre province. Qui vi erano località turistiche dimenticate, come quella che dal Medioevo aveva diviso con Salerno e con Pozzuoli la fama di luogo di cura e che ancora oggi aspetta di essere valorizzata. Ed invero Contursi, con la varietà delle sue be-

(1) cfr. *La “ Statistica „ del Regno di Napoli del 1811. Relazioni sulla provincia di Salerno*, a cura di L. CASSESE, Salerno 1955, p. 66 seg.

(2) E. TAJANI, *Storia delle Ferrovie italiane*, Milano 1939; E. MONTI, *Il primo secolo di vita delle ferrovie italiane, 1839-1939*, Firenze 1939; F. MARCIANI, *Il centenario del traforo di Codola*, in *Il Picentino*, N. S., a II (1958), n. 3-4.

nefiche acque era ben conosciuta nel regno di Napoli; e ce lo dimostra un ignorato documento del 1231 che si conserva nell'archivio della badia di Cava. Da esso appunto apprendiamo che in quell'anno la nobile donna Teodora, signora di Polla, ed il venerabile abate cavese Balsamo, mentre si trovavano " apud balnea Contursi „, si presentarono innanzi a Guglielmo, giudice di Palo, che verosimilmente si trovava colà per eguali motivi di cura, per procedere " ad concordiam et transactionem „, circa alcune divergenze sorte tra gli abitanti di Polla e quelli del casale di S. Pietro (1).

Alla fine del '700 Contursi fu raggiunta dalla strada ed il problema della valorizzazione delle sue acque fu posto; ma esso è tale che se non sarà inquadrato in un vasto e lungimirante piano di rigenerazione di tutta la zona, rimarrà lì eternamente insoluto.

Perché - ed è questa un'osservazione ovvia - il turismo si sviluppa di pari passo con la civiltà ed il progresso, e viene messo in azione non solamente dalle bellezze che sono opera mirabile della natura, ma anche dalla capacità creatrice degli uomini che sappiano con la loro genialità, con i loro sacrifici costruire una cornice degna dell'opera della storia e della natura.

Quando i turisti scenderanno nel Mezzogiorno d'Italia non solamente in cerca del colore locale o per rintracciarvi aspetti reali della configurazione fantastica che di questa parte della nostra patria essi si son fatta, e nella quale le note della melodia mandolinistica e l'orgia dei colori hanno un ruolo predominante; ma quando - come, per nostra ventura, hanno già cominciato a fare - potranno anche apprezzare, nelle opere che sono frutto della nostra attività, l'ansia di progresso che anima tutto il popolo meridionale, allora coloro i quali avranno contribuito alla realizzazione delle necessarie premesse dell'attività turistica, che è tra le più affascinanti dell'epoca moderna, avranno ben meritato il nostro riconoscente plauso, ed il turismo stesso, come tecnica della valorizzazione del nostro patrimonio artistico, non sarà più riguardato come un freddo strumento di produzione di ricchezza, ma come un'alta e perenne opera di civiltà e di patriottismo.

(1) Il doc. si conserva nell'archivio della Badia di Cava, *Diplomatico*.

