



Aniello Langella

La Regia Strada delle Calabrie

Ispirata al

VIAGGIO DA NAPOLI A

CASTELLAMMARE. Con 42 vedute incise
all'acqua forte di Achille Gigante. 1845

Vesuvioweb

2018

La Regia Strada delle Calabrie

Ispirata al

VIAGGIO DA NAPOLI A CASTELLAMMARE. Con 42 vedute incise all'acqua forte di Achille Gigante. Napoli Stamperia dell'Iride, 1845.

Di Aniello Langella

Dal Ponte della Maddalena a Castellammare di Stabia. Un viaggio senza veli, lungo quella che un tempo veniva detta la Regia Strada delle Calabrie. Esamineremo così un breve tratto di quella strada antica, pochi chilometri lungo la linea di costa che si snodano tra i centri abitativi antichi, tra le contrade preziose, lungo le scogliere nere, aspre ed alte a picco sul mare. Un viaggio che conterrà come in un prezioso scrigno, alcune delle bellezze monumentali maggiori, segni come vestigia di un passato recente e molto lontano, allo stesso tempo.

Correva lungo la costa e forse proprio sul tracciato della Regia Strada, in epoca romana un'analogia via di comunicazione. Transitava sul Sebeto antico per entrare in quella grandiosa città tutta unica e senza discontinuità, come la vide Sisenna, che nel descrivere Ercolano, osò perfino asserire che per lui quella era un'unica città che da Napoli si sviluppava, prospiciente al mare fino a Stabia¹. La voglio immaginare questa strada, lastricata a tratti, polverosa forse alla periferia di Ercolano e Oplonti. Di essa si conservano diversi tratti ed uno in particolare lo ritroviamo, immerso in un paleosuolo post 79 d.C. buio e insonoro nei pressi dell'alto geologico della collina della Chiesa di Santa Teresa a Torre del Greco. Lì a circa 8 metri di profondità giacciono i resti di una villa suburbana accostata all'antico ruderaio romano², in coincidenza perfetta e speculare dell'attuale via Nazionale, che altro non è che la riproposizione in chiave moderna della Regia Strada.

Fu distrutta dall'eruzione del 79 d.C., sepolta sotto una coltre di prodotti vulcanici eruttati dal Vesuvio. Sembrava persa per sempre quell'arteria vitale che collegava la romana Neapolis al suo territorio costiero. ma già nel VI secolo le testimonianze dell'antico tracciato ritornarono a mostrarsi a tratti. La Tavola Peutingeriana, o Tabula Peutingeriana, che è una copia del XII-XIII secolo di un'antica carta romana ci mostra le vie militari dell'Impero romano e nel tratto specifico di costa, ci evidenzia come i centri costieri erano uniti e comunicavano attraverso questo ramo secondario dell'Appia e della Popilia.

Ma sul tema ci torneremo e per esso andremo al rileggere i passi straordinari della bibliografia antica che di questa strada ci parlano come un luogo di strategica importanza, volendo non a sproposito assimilarlo ad un più dignitoso e senza dubbio importante, termine che è il topos: un punto fondamentale nella storia in quanto ad esso convergono tutti o quasi i concetti culturali della storia nel suo evolversi. La Regia Strada come topos nella rilettura contemporanea.

1 Lucio Cornelio Sisenna (120 a.C. – Creta, 67 a.C.) è stato uno storico romano.

2 <http://www.vesuvioweb.com/it/wp-content/uploads/Aniello-Langella-La-carta-archeologica-di-Torre-del-Greco-vesuvioweb.pdf>

Oggi della Regia Strada d'epoca borbonica ci è restato tanto, ci è stato tramandato molto. Abitazioni semplici accostate al marciapiedi, ma anche monumenti abitativi di grandiosa bellezza come ad esempio le Ville Vesuviane; ci restano i ricordi di piazze, di slarghi architettonicamente armonizzati con il disegno urbano disordinato; ci restano i ricordi di monchi della storia, ma anche fantastiche testimonianze come ad esempio gli epitaffi dedicati all'eruzione del 1631. Lungo la strada ci accoglie in un abbraccio di bellezza unica lo scavo di Ercolano, quello di Oplonti e più in là lambendo le strutture portuali e la Salina di Ercole, l'antica Pompei. E giù, verso la fine si inerpica verso l'erta dei Lattari, entrando a Stabia.

Il viaggio. Così si intitola il testo illustrato da Achille Gigante³. Vuole presentarsi al lettore come una guida appassionata, rivolta alla riscoperta dei luoghi. Non transige l'autore nel celebrare i luoghi con un'enfasi quasi barocca. Vuole semplicemente ricordarci che il suo viaggio è bello, emozionante e ricco di meraviglie. Usa un linguaggio quindi, quasi perfetto per quel XIX secolo che aveva visto la nostra terra letteralmente invasa dal turismo del Grand Tour.

Non a caso dobbiamo interrogarci ancora sul senso del Grand Tour nella Terra Vesuviana, proprio alla luce della riscoperta di testi in italiano come questo. Sappiamo quanto abbia inciso la scoperta di Ercolano e Pompei, nell'immaginario collettivo dei viaggiatori del Settecento. La data ufficiale della scoperta che per la cronaca è il 1738, vive nelle menti dell'Europa di quei tempi come un sogno, come una quasi miracolosa svolta nella cultura generale, talvolta è un *gost* che si aggira tra i salotti colti della fumosa Londra di quei tempi. Rivivere l'esperienza della scoperta come metafora della vita è un punto di convergenza emozionale; toccare finalmente con mano i prodotti dell'uomo sepolti dalle lave del Vesuvio ancora fumante, si trasforma nell'immaginario come rivivere la scena del delitto dove lo Sherlock Holmes, questa volta è lo stesso protagonista del Tour. Ripercorrere la Regia Strada attraversando i campi di lava, costeggiando la Reggia di Carlo III, toccare con i propri i manufatti antichi era il modo migliore di come godere appieno le bellezze della vita. D'altronde *Le Pietre Parlano*, come ben aveva detto e scritto Sabatino Moscati, nel suo libro del '76.

Ciò che oggi maggiormente mi affascina nella rilettura del testo di Gigante, non è tanto nella sua forma, non tanto nei temi toccati. In fondo qualcuno lo definisce libello. Per me questo testo e la sua rilettura, è bella e stimolante in quanto scritta in italiano da un napoletano, da un artista figlio di artisti. Una guida, quindi, al Grand Tour tutta napoletana, fatta e costruita con incisioni bellissime per i voraci viaggiatori di quell'Europa da noi oggi tanto lontana.

Questo aspetto mi preme sottolineare. Questo punto al termine sarà l'elemento di forza che rende viva l'immagine e arricchisce il senso della rilettura e della riscoperta. E così come fece Gigante nel suo testo anch'io voglio augurare: buon viaggio!

3 Achille Gigante è figlio di Gaetano Gigante (Napoli, 1770 – 23 settembre 1840) che fuo un pittore e incisore, nonchè capostipite di una famiglia di artisti. Quattro dei suoi sette figli si affermarono in vari campi artistici: oltre a Giacinto Gigante (1806-1876), il cofondatore della Scuola di Posillipo, pittori furono anche Emilia Gigante (1809-1839) ed Ercole Gigante (1815-1860); mentre Achille Gigante (1823-1846) fu un rinomato litografo, disegnatore ed acquafortista.

VIAGGIO DA NAPOLI A CASTELLAMMARE

Con 42 vedute incise all'acqua forte di Achille Gigante

BUON VIAGGIO

Io son quello stesso, miei signori, se ben vi ricorda, che giorni fa veniva delinando i più bei punti della collina di Posillipo: ille ego; e lieto del vostro suffragio intendo durare in tal opera per far cosa che tornar potesse a voi di qualche diletto, a me di profitto. Se non che mi è necessità cangiar via, perocché l'andar più oltre in quella direzione sarebbe a voi di gran fastidio or che ci vien sopra la state, e perchè lo stare a solatio sapete pur di che affanno è per un povero artista. Sicché io seguendo i vostri passi, mi moverò in vostra compagnia per te amene e fresche contrade poste verso l'oriente della città nostra, ricche non men di memorie che di naturali bellezze, e che in piacevoli brigate solete ogni anno visitare, andando così in cerca di antiche rimembranze o di novelle sensazioni.

Or l'artista sarà sempre con voi e quanti siti e monumenti più belli speciosi vi sarà fatto incontrare per via, tanti esso ne andrà delineando con pochi ma fedeli tratti, perchè quei disegni a voi servan di guida, perchè vi tornino alla mente le cose vedute. Che se questo non basta, eccovi pure un espositore di giunta. Ei verrà dichiarando quei miei disegni, o per meglio dire c'illustreremo a vicenda. È un giovine questi che ama passionatamente il viaggiare, perchè dice che lo stato peggiore è lo statu quo: forse ha ragione, ma i suoi viaggi finora non han giustificato abbastanza questa sua passione.

Dicono pure di lui che sappia benino le cose nostre, cioè della nostra storia, e che pizzichi un po' dell'artista: questo dicono di lui, benché altri asseriscano che non abbia nè buona memoria nè buona vista per essere un antiquario o un amatore di arti. Del resto e' non sarebbe il primo esempio di tal fatta ed io conosco pure un dotto uomo che sbirciando a mala pena, ogni qual volta si quistiona del merito di un quadro, ti caccia subito fuori: prendetevi i miei occhi! Ma non facciam più digressioni e torniamo al nostro illustratore, il quale mi ha promesso, ed io lo prometto a voi, che non vorrà già stancare la vostra pazienza con passi greci, latini, arabi ed ebraici e che invece mostrandovi pianamente quanto di più sicuro v'ha intorno a certe origini nostre, parlerà tal linguaggio che non avrete nè a spiritare né ad addormentarvi. Egli dimanderà inoltre a ogni contrada le sue memorie e ne caverà dalla storia del passato quelle conseguenze che potrà. Studierà i monumenti dell'arte, antichi o moderni e ne dirà quel che no pensa liberamente e senza pastoie. Interrogherà la Natura ne' suoi misteri, e ne descriverà le sue maravigliose bellezze, come meglio saprà. Osserverà da ultimo i nostri costumi e li mostrerà quali essi sono, non quali da taluni s'imaginano. Briosi, fantastico, romantico, trarrà in somma dalla sua mente, e forse pur dal suo cuore, quelle impressioni o naturali o convenzionali che sieno, indispensabile ad un Viaggiatore che vuol secondare l'umore de' suoi dieci mila lettori.

E tanti io ne auguro al mio libro. Buon viaggio !

Achille Gigante

Stiamo lasciando alle nostre spalle il Quartiere della Maddalena ed incontriamo lungo il nostro viaggio attraverso il “racconto” dettatoci dalla Regia Strada delle Calabrie, nuovi luoghi, nuove forme d’arte. Attraversiamo il suburbio della città di Napoli durante la prima metà del secolo XIX. Un viaggio affascinante quello che si snoda lungo la Regia Strada, in quanto rievoca momenti storici di grande rilievo e che per certi versi ancora oggi si possono rivivere.

In tutta questa contrada della Maddalena e de’ Granili è un gran numero di fabbriche e di officine, che ben appalesano il crescente progresso che le arti e le manifatture un di più che l’altro van facendo tra noi. E qual di esse è mossa dalle acque, quale dal vapore, qual dalla sola mano dell’uomo. Tra esse tutte son più meritevoli di attenzione la Tannerie del sig. Stella¹, la quale produce intorno a 100 mila cantaja di cuoi all’anno, non che la gran Fabbrica di seterie del sig. Beaux². Ma io non starò nè pure a contarvele, miei cari lettori, per non tediarvi, poichè questo non mi par nè tempo nè luogo. Di un solo stabilimento voglio però e debbo parlarvi, perchè il passarlo sotto silenzio sarebbe veramente per me un caso di coscienza. È questa la Fonderia³ de’ sigg. Zino ed Henry, la quale un tempo era nelle grotte di Capodimonte, e nel 1839 fu trasportata dove or voi la vedete. In otto uffizi diversi è scompartito l’intero Stabilimento.

-
- 1 Passati i Granili, dei quali abbiamo discusso nel precedente lavoro di ricerca, incontriamo quello che venne definito l’alloggio dei militari: “All’ edificio de’ Granili è aggregato l’ altro che vien dopo ed è chiamato il Casino cinese per la sua architettura che farebbe vergogna agli stessi cinesi. È addetto ad alloggiare gli ufficiali superiori quando vi stanziava molta milizia. Dirimpetto a questi edifici vuoi visitare la Conceria di Stella, che forse per nobilitare un’arte da lui creduta lurida , le impose un nome francese tannerie, la qual produce da 100 mila cantaja di cuoi l’anno”. Questo si legge in Gaetano Nobile - Un mese a Napoli: descrizione della città di Napoli e delle sue vicinanze, Volume 2, pagina 389. Napoli 1863. La presenza di abbondanti risorgive e di corsi d’acqua, prossimi al Sebeto, forniva alla fabbrica lo strumento ideale per muovere le macchine da concia e per il lavaggio stesso dei pellami.
 - 2 Lo stabilimento del signor Beaux non era grande e lo avremmo ritrovato sulla nostra destra procedendo verso su e poco oltre i Granili. Qui si produceva la seta grezza, come risulta da Annali civili del regno delle Due Sicilie, Volumi 50-52. Di Naples (Kingdom). Real Ministero dell’interno. Pagina 130.
 - 3 La Fonderia è la terza a Napoli, ma probabilmente dopo quella dell’Arsenale e della Darsena era la più vasta, la più attrezzata e la meglio aggiornata in tema di produzione militare. Qui si forgiavano i migliori cannoni del Regno e la sua produzione venne molto apprezzata in epoca pre-unitaria in molte regioni dell’Italia di quei tempi ed anche all’estero.



Siamo nel 1723 e viene data alle stampe la bella e ordinata stampa della metropoli partenopea nel testo di Niccolò Carletti nel cui titolo sono chiari i contenuti: *Topografia universale della città di Napoli in Campagna felice; e note enciclopediche storiografiche*

L'autore del Viaggio vuole soffermarsi sulla descrizione di questo edificio tanto importante per l'economia del Regno e della città.

Vengono prima i disegnatori, che ritraggono in carta i disegni de' lavori da farsi, quindi i modellatori che eseguono quelli in legno o in metallo. Terzo è l'ufficio dei fonditori che del liquefatto ferro riempiono le forme. Siegue l'opera de' limatori ed a questa quella de' tornieri. Per ultimo viene l'ufficio degli aggiustatori o montatori delle macchine. Un ufficio a parte è quello de' costruttori delle caldaie di ferro, siccome pure isolato è quello del ferro battuto con forge montate, secondo gli ultimi sistemi, ad aria calda. Tutto queste officine che brevemente ho descritte, occupano uno spazio di circa tre moggia di terreno tengono in moto circa 300 lavoratori, de' quali sei o sette sono francesi.

La Fonderia si trovava lungo la Strada Regia e la sua facciata affatto monumentale guardava il mare, mentre il corpo reale dell'edificio dove si svilupparono le varie fasi di lavorazioni, si sviluppava verso l'interno della piana acquitrinosa del Sebeto.

Si deve all'intraprendenza e all'opera dei signori Lorenzo Zino e Francesco Henry, l'aver trasferito dall'Inghilterra il processo chimico fisico di trasformazione del ferro fuso in ghisa. Un investimento economico poderoso, permise di portare in terra vesuviana il primo complesso industriale di siderurgia.

Essi ad una grandiosa fonderia di ferro avendo, con saggio divisamento, aggiunta completa officina di lavori meccanici, sono venuti in tal modo a sottrarci dalla dura necessità di aver ricorso all'Estero per tutte le macchine necessarie al cammino delle nostre industrie e manifatture; le quali, siamo solleciti a dirlo con sensi di patrio orgoglio, hanno stampato fra noi orme vaste e profondissime a questi ultimi giorni.

I due industriali, veri pionieri della già accreditata economia napoletana, verso la prima metà del secolo XIX, con l'aiuto di soci, aggiunsero al già vasto universo commerciale borbonico un ulteriore e consistente tassello⁴. Un'industria gigantesca per quei tempi che dava lavoro a centinaia di operai e tecnici.

Aratri, seminatoi, trebbiatori, tubi conduttori, trombe idrauliche, tettoie, molini, ruote d'ingranaggio, utensili e batterie di cucina, frantoi, tavole e mille altre cose di simil fatta si ottengono dal ferro fuso. Che più? Si sono visti in Inghilterra financo i pianoforti ed i bigliardi fusi a tal modo!

Nel testo originale che a riguardo contiene numerosi altri dettagli circa la filiera produttiva, troveremo l'elenco di opere importanti e leggeremo anche del legame della fonderia con Francesco II re di Napoli.

4 Da Poliorama Pittoresco, Anno primo, semestre primo, pagina 196

Ben mila cantaia all'anno di ferro fuso procuconsi poi da questo Stabilimento! Or chi considera che il ferro, come ha detto qualche economista, è più necessario del pane, e che esso è il sine qua non della civiltà, dovrà saper grado immensamente a' sigg. Zino ed Henry per aver rialzato presso di noi una industria la quale era presso che spenta, e per aver sussidiate tutte le altre industrie dell'opera delle macchine. Imperocché è a sapere che prima qualunque macchina ci veniva di Francia o d'Inghilterra, ed ora non ne sentiam più il bisogno, se non per tutte, almeno per la più gran parte; è a sapere che oltre al costruirsi delle macchine a vapore della forza di sei a venti cavalli per usi diversi, si fondono ancora i pezzi principali che alle grandi macchine della forza di 300 cavalli possono bisognare, come a dire condensatori, cilindri, o pompe ad aria, taluni de' quali pezzi pesano fino a 80 cantaia. Essi sono riusciti di tanta perfezione, che gli stessi Inglesi hanno avuto a maravigliarne, confessando che nelle loro officine non potrebbero meglio eseguirsi. Ma qualcuno de' miei lettori potrebbe dirmi: e che m'intendo io di tai cose? Bene, se non ne capite, e non ne prendete gusto, eccovi un altro genere di lavoro, ch'è alla portata della vostra intelligenza, o signori. Guardate il bellissimo ponte con bel disegno sospeso da un'ala all'altra della Reggia, i bei candelabri che servono per l'illuminazione a gas nelle strade della città, le tante porte e ringhiere, tutte di ferro fuso, che ad ogni angolo, ad ogni volger di occhio vi vien fatto osservare, e ditemi se se ne possono fare più belle e perfette ... Ma no, questo è un po' troppo, e i sigg. Zino ed Henry non hanno uopo di adulazioni. À giudicare dal fatto io son certo ch'essi non si arresteranno dove son pervenuti, se la fortuna non sarà loro nemica, e più grandi e sicuri vantaggi noi saremo per conseguire dall'opera loro.

Una produzione che andrà avanti per decenni e che purtroppo registrerà una battuta d'arresto dopo il 1861.

La stampa è tratta da Poliorama Pittoresco



Abbiamo attraversato un breve tratto della Regia Strada, eppure in uno spazio tanto ridotto, abbiamo incontrato non pochi aspetti della variegata capacità industriale del suburbio orientale di Napoli.

Non ci deve sfuggire il riferimento ad un secondo Ponte. Pare ovvio dalla sintetica descrizione che trattasi di una costruzione eseguita ad est del Ponte della Maddalena per consentire il guado agevole a pedoni e carri, di un ramo del Sebeto. E se ben si osserva la stampa della pagina precedente, possiamo notare che tra lo sfondo dominato dalla sagoma del Vesuvio e la Fonderia, viene riportato un ponte.

Nel “Viaggio” anche questo dettaglio apparentemente insignificante, prende forma e nell’immaginario diventa un’altra reale, opera di ingegnerizzazione della quale non avevo mai trovato menzione.

Se siete stanchi di un discorso di ferro , lasciamo la fonderia, e andiamo oltre. Questo ponte che vien dopo i Granili, fu fatto nel 1826 per far scaturire di sotto le acque piovane, che discendono dal monte di Somma e da’ luoghi vicini, le quali acque furono, con vantaggio non lieve delle terre a coltura, incanalate dal corpo del Genio, sotto la direzione del Capitano Colella.

Questo ponte fu costruito su uno dei più importanti rami dei Regi Lagni.

Il doppio edilizio che vedete dall’un lato e l’altro della strada è addetto a’ dazi di consumo e alla gabella del macello delle bestie, e fu costruito, pochi anni fa, con disegno del cav. Stefano Gasse. È di un bel dorico greco, con tal correzione di profili e sceltezza di forme, che non se ne possono desiderare maggiori, e quali questo artista eccellente sapeva sempre ritrovare. Se qualche cosa dovesse spiacermi in questa fabbrica, sarebbe appunto la scelta fatta di un tal ordine, grave a un tempo e gentile, sconveniente a un edilizio di tal natura; oltrechè avrei desiderato di vederla più levata di terra perchè avesse acquistato alcun poco di sveltezza per quanto ha di grazia e leggiadria nelle parti.

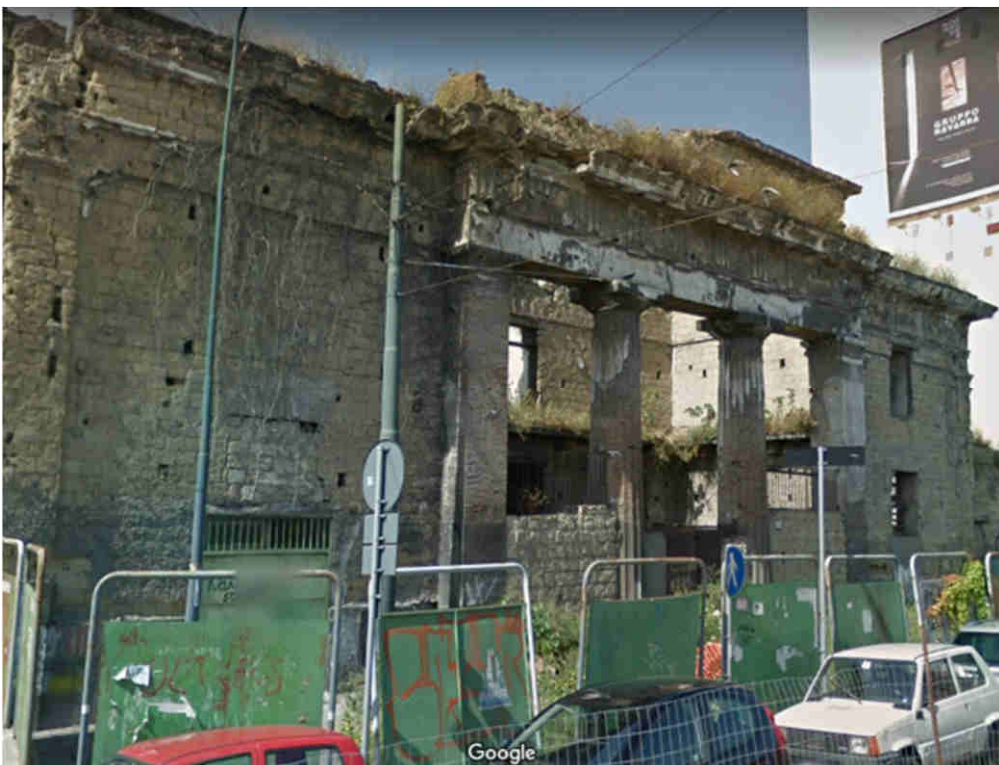
L’edificio della Dogana, che in molta bibliografia viene anche detto “Dogana Orientale” visse per diversi anni ed assolse come tutte le sedi gabellari, all’odioso compito di riscossione delle tasse di transito. Data la sua forma architettonica, la sua maestosità neoclassica e la severità dell’impianto frontale, venne anche definito come il “palazzaccio” inteso come ovviamente nel senso stretto del termine.

Un lunghissimo periodo di abbandono dopo il periodo dell’Italia unitaria, rese questo luogo insicuro e sede di incontri conviviali malavitosi. Gli anni ‘60 del secolo scorso lo videro decadente, abbandonato, sede abitativa per abusivi. Finalmente il crollo del tetto che risalirebbe ai primi degli anni ‘80 ne decretò la fine.

Oggi? Resta come del resto nell’intera Napoli uno degli orpelli della città, scomoda testimonianza di un passato che non appartiene a nessuno; transennato, ingabbiato, l’edificio langue in una tristezza infinita. Nessun progetto finalizzato al suo recupero è stato messo in atto, nessuna iniziativa atta a dargli dignità. Così si tratta il patrimonio monumentale di una nazione: nel degrado assoluto e nell’indifferenza del cittadino.



289 - NAPOLI - Ponte della Maddalena. *Saluti e vari affetti a tutti*
G. P.



Le immagini non hanno bisogno di ulteriori commenti

In basso, immagine tratta da google maps

Questa Dogana era una volta la più ricca fra quelle di barriera, introitando intorno a 500 mila ducati l'anno. Oggi non più, a cagion della strada ferrata, che le ha tolto gran parte degl'introiti, e la quale ha una ricevitoria a parte. Ma non ci fermiam di vantaggio fra i gabellieri, ora che usciamo della città. Sapranno essi trattenerci al nostro ritorno, ed allora avremo agio di fare, nostro malgrado, qualche altra osservazione su questo edilizio. Questo gran quadrato che vedete a man dritta tutto chiuso di mura è il Macello il quale ha con se un grande inconveniente, quello cioè di esser alquanto lontano dalla città. Egli è inoltre piccolo, mal disposto e sudicio per difetto di acque che ricava tutte da un pozzo a forza di braccia. Non ha stalle dappresso, ma solo certi pascoli in cui si lasciano vagar gli animali. E nè pure tutti gli animali che servono a' bisogni della città vengono qui ad ammazzarsi, poichè una gran parte dei castrati e maiali si scannano pure nell'abitato con grande insulto alla pubblica decenza ed all'umanità del popolo.

L'analisi del testo ci riporta consapevoli di farlo, in un'epoca a noi apparentemente lontana, quando resistevano ai colpi dell'usura del tempo le vestigia di quei monumenti e di quei topos preziosi, che conservavano ancora la capacità di raccontare la storia. Per questo il "viaggio" del 1834 rappresenta come del resto altre opere simili, un modello di studio, una guida all'apprendimento di questi lontani eventi storici che così profondamente segnavano la storia di questa Terra. Il "viaggio" lungo la Regia Strada delle Calabrie si trasforma ed è capace di emozionare ancora oggi, in quando va a toccare l'intimo di quella inconscia parte della nostra curiosità profonda, di quello che io definisco l'amore per le radici.

In tal senso bisogna scrutare tra i lemmi del racconto e guardare l'umanità intera che gravitava attorno a questo piccolo frammento di territorio, conteso tra natura rigogliosa e attività commerciali, industriali, comunque capaci di condizionare l'ambiente stesso. Di questa ricerca di umanità noi abbiamo bisogno. Di rivedere la gente che si muove tra la gente e assieme di ascoltarne le voci che si mescolavano al passaggio stridulo dei carri, dei sonori colpi di maglio, del belare degli armenti, del fruscio delle risacche.

Il "viaggio" in tal senso letto, si ridipinge e diventa scoperta.

Sicchè assai convenientemente, ora è sei anni, il nostro architetto Michele Ruggiero, del quale non è chi ignori il valor sommo nell'arte, propose la costruzione di un nuovo macello, ch'egli designava edificare all'Arenaccia, luogo aperto e ben ventilato, posto tra le principali strade che menano dalle diverse provincie alla capitale, e abbondante di acque, perchè presso agli acquidotti di Carmignano. Noi non istaremo a notare altri particolari del suo progetto, perchè questo paragrafo non puta anch'esso di beccheria. Chi ne vuol essere istutto, legga la dotta memoria che all'uopo ne scrisse il valente architetto, dalla quale trarremo per ora queste cifre per farne un regalo a qualche economista. Il presente Macello produce al comune di Napoli la rendita netta di docati 2422, e la quantità delle bestie quivi consumate per un triennio (1834-1836) ascese a 23,419 animali bovini, 245,536 castrati, 60, 664 maiali. I quali sommati insieme, fanno in tutto 329, 619, e divisi per tre anni ascendono a poco più di 109 mila animali all'anno.

In questa parte del viaggio, avendo lasciato alle spalle la quiete dei fornicci del Ponte della Maddalena e l'amenità della grande spiaggia dei Granili, sembra quasi stridere il racconto che segue. Chi percorreva questo tratto di Strada poteva udire già da lontano i lamenti, le urla agghiaccianti del bestiame condotto al macello. Se ne avvertiva l'odore penetrante alla Dogana. Tra gli escrementi, i prodotti della macellazione, ed i fluidi che si riversavano nel mare, il viandante restava attonito, sorpreso per tanta brutta mattanza.

Lo sguardo poi, spaziando verso il mare alla destra di chi procedeva verso est, scorgeva le acque tinte di rosso e lo spettacolo raccapricciante ed a momenti angosciante deprimeva l'animo, spaccato tra bellezza e orrore che nell'ambiente circostante si mescolavano facendo a pugni.

L'autore del "viaggio", qui si ferma e riflette su questo tema e rivela una sensibilità, celata fin' ora, che lo fa degno di un livello di civismo, quanto meno insolito. Dimostra un rispetto verso la sorte cruenta di questo bestiame, tipico dei nostri giorni, dove l'animalismo, a giusta ragione, si prende spazi per appropriarsi del senso della dignità, anche di un semplice ed umile ovino. Tutto quanto risuona delle "urla" degli animali e forte si erge il monito di chi osserva, quasi come rampogna nei confronti di un bisogno alimentare a cui dare quasi d'obbligo la dovuta dignità.

Il Macello proposto dal sig. Ruggiero costerebbe 100 mila ducati , secondo alcuni computi rigorosi da lui presentati. Gl'interessi, i cavalli necessari ad attigner l'acqua, il fuoco, gl' inservienti e gli attrezzi importerebbero annui ducati 9077. L'affitto dei macelli, della stalla, de' fenili, delle cantine, de' magazzini d'ossa, delle fonderie, ed il prodotto de' letamai sommerebbe a due. 21549, 61. Cosicché, oltre l' interesse del 6 per cento nella somma spesa, si avrebbe un lucro di due. 12472,51, vale a dire più di dieci mila ducati sul presente ritratto. Ma ne basti il detto, o signori, e partiamo tosto di qua, se vogliam conservar sano l'udito. Questi animali menano così alte strida ed urli che ci straziano il timpano e'l core. E perchè, dico io, se questi animali s'hanno ad uccidere, perchè non trovasi miglior modo per farlo? Perchè non si cerca di non farci almeno sentire l'urlo del maiale allorché vien esso scannato, o passato sulla fiamma? Mi meraviglio moltissimo come in questo secolo così filantropico non siasi a tanto ancora pensato! Sarebbe questo per certo un bel tema da proporsi a qualche Accademia. Io lo formulerei in questo modo. Trovare la miglior maniera come nello scannare le bestie pe' bisogni dell'uomo, per effetto di una morte pronta e immediata, non s'abbiano più a soffrir urli ed altre scene strazianti per l'umanità. Una tal memoria dovrebbe esser preceduta da un esame fisiologico su' diversi gradi di reazione che presentan le bestie nell'essere uccise, e potrebbe essere scritta in francese, essendo questa la lingua più adatta a trattare una questione puramente umanitaria. In quanto al premio ci pensi chi vuole.

Un augurio, questo del viaggiatore? Una speranza?

Forse semplicemente la ricerca di dignità che si umanizza anche nella morte di bestiame, altresì considerato bestiame, ossia carne da macello.

La Regia Strada delle Calabrie

Ispirata al

VIAGGIO DA NAPOLI A CASTELLAMMARE. Con 42 vedute incise all'acqua forte di Achille Gigante. Napoli Stamperia dell'Iride, 1845.

Di Aniello Langella - Vesuvioweb 2018