Anna Natale

Da un primato storico ad un progetto di archeologia industriale. La prima ferrovia italiana: Napoli-Portici, ieri e ... domani

Undici anni dopo la prima applicazione della trazione a vapore per il trasporto pubblico di persone, avvenuta con l'inaugurazione della linea Stockton-Darlington il 27 settembre 1825 e sette anni dopo l'apertura della strada ferrata Liverpool-Manchester del 1829, giunse a Napoli, nei primi mesi del 1836, l'ingegnere francese Armando Bayard de la Vingtrie per proporre al re Ferdinando II la realizzazione di una strada ferrata tra Napoli e Nocera, con un ramo per Castellammare.

Il 6 marzo del 1836 il Ministro di Stato degli Affari Interni, Nicola Santangelo, invia una nota dettagliata al Re in cui espone, in 19 articoli, la proposta dell'ingegner Armando Bayard de la Vingtrie per la costruzione della strada ferrata. All'articolo 1 si legge: *"Il sig. Bayard è autorizzato ad eseguire a sue proprie spese una strada di ferro da Napoli a Nocera che passerà per Portici, Torre del Greco, e Torre dell'Annunziata"* e all'articolo 10: *"Per indennizzare il concessionario delle spese che farà lo stabilimento e per l'uso della strada di ferro sulla quale i trasporti saranno eseguiti da suoi agenti, macchine e vetture esclusivamente da chiunque altro, gli è conceduto per la durata di 99 anni che cominceranno a decorrere dal presente giorno, l'autorizzazione di riscuotere sulla strada di ferro i diritti qui appresso determinati ch'egli potrà diminuire ma non mai eccedere"*.

Preso atto della nota inviata dal proprio Ministro degli Interni, Ferdinando II con reale decreto dato a Modena il 19 giugno 1836, accettò l'offerta decretando: *"Accettiamo l'offerta del sig. Armando Bayard de la Vingtrie di eseguire a sue spese rischi e pericoli una strada di ferro da Napoli a Nocera, con un ramo per Castellammare concedendogli la facoltà di prolungarla verso Salerno, Avellino, ed altri siti e la dichiariamo opera di pubblica utilità"*.

Il 3 febbraio del 1838 Ferdinando II integra il decreto del 1836 con nuovi patti, assegnando il termine di sei anni per l'ultimazione dei lavori, prescri-vendo un deposito cauzionale di 100.000 ducati che sarebbe stato confiscato qualora i lavori non fossero stati ultimati nel termine prefissato. Fissando, inoltre, l'usufrutto della concessione a favore della Società costituita dall'ingegnere Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie, dai suoi fratelli e dall'ingegnere Fortunato de Vergés per la durata di ottant'anni e il passaggio della ferrovia in proprietà dello Stato allo scadere di tali termini.[1]

Il 5 luglio 1838, dopo aver reperito i capitali necessari, iniziarono i lavori del primo tratto Napoli-Torre del Greco. Il tracciato fu studiato dall'ingegnere En-

rico Falcon e venne dettagliatamente descritto dal cronista dell'epoca Achille Rossi sugli Annali Civili del Regno delle Due Sicilie: *"Dalla parte orientale di Napoli è in piedi tuttora un tratto in linea retta delle antiche mura della città, con due porte conservate pur esse, l'una detta di Madonna del Carmine più presso al mare, l'altra Nolana, che s'apre più verso il settentrione. Tra queste due porte vedi tuttavia il fosso, comechè or fatto cammino pubblico; il quale rimane inferiore all'altra via sempre frequentata da' carri, che gli soprastà in linea parallela delle vecchie muraglie. Ora la città prodigiosamente è allargata fuori di quell'antico confine, ma particolarmente dalla parte di mezzogiorno, cioè sullo spazio che dalla porta del Carmine si dilata sulla marina. Alle spalle, ovvero a tramon-tana di questo sobborgo, a metà della via la quale discorre tra le due antiche porte della città, mette capo il cammino ferrato…."*.

La "*strada"* attraversava il sobborgo di Santa Maria di Loreto, passava sui ponti dell'Arenaccia e del Sebeto e proseguiva verso la Strada Regia delle

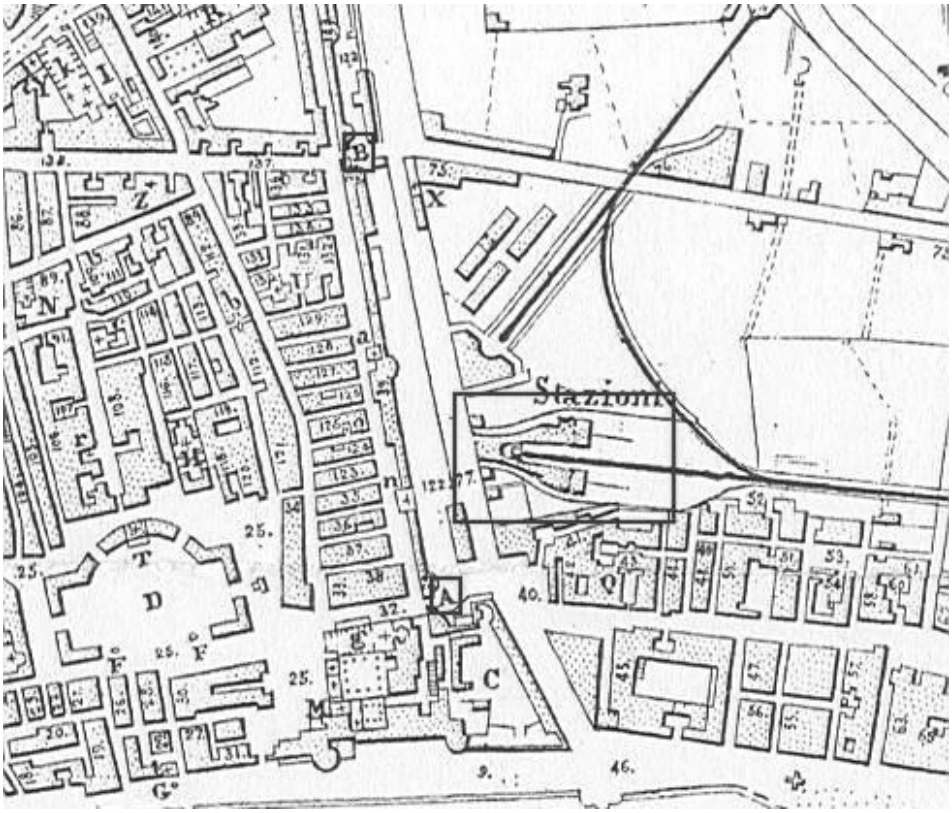


Fig. 1 – Inquadramento territoriale della stazione, in una pianta di Napoli del 1844

Calabrie già all'epoca molto frequentata da intenso traffico.

Per evitare possibili incidenti dovuti all'attraversamento dei binari, gli stessi furono posti al disotto della strada con la realizzazione di un cavalcavia a due archi che rappresenta tutt'oggi una vera opera d'arte sulla tratta Napoli-Salerno delle Ferrovie dello Stato.[2]

Dal cavalcavia la strada percorreva poi 3832,67 metri di rettilineo che a tratti costeggiava la spiaggia e a tratti attraversava, come scriveva all'epoca Achille Rossi *"...giardini e ville deliziosissime di ricchi signori, sparse in què luoghi ameni, per cui diviene assai più ridente il cammino: né forse a un viandante è dato di trascorrere piagge più gioconde e svariate di queste, aventi il mare da un lato coll'aspetto della popolosa Napoli che s'incurva sulla marina a destra e termina nel mare col basso capo di Posillipo, mentre dirimpetto cingono altra parte del golfo le coste della penisola sorrentina e la scogliosa isoletta di Capri...."* fino a giungere alla Villa Carrione dove curvandosi verso destra giungeva alla stazione di Granatello a Portici.

Il tracciato sopra descritto è quasi totalmente percorso, ancora oggi, dalle locomotive delle Ferrovie dello Stato.

Il 3 ottobre 1839 con una cerimonia a prevalente carattere militare, si svolse fra l'animazione e l'entusiasmo proprie del popolo napoletano l'inaugurazione della linea Napoli-Portici.

Le prime due locomotive utilizzate sulla linea giunsero dall'Inghilterra. Si trattava della *Bayard* e della gemella

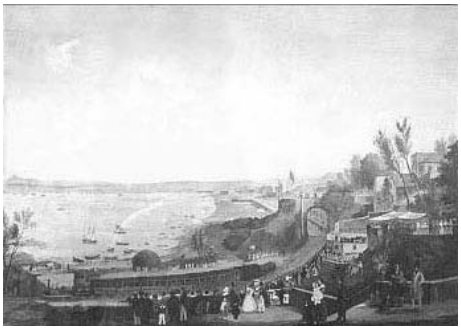


Fig. 2 – Salvatore Fergola, Inaugurazione della ferrovia Napoli – Portici 1839, tempera, Museo San Martino, Napoli

Vesuvio progettate sul prototipo di Stephenson.[3]

Le undici carrozze con le quali fu inaugurato l'esercizio, invece, furono costruite direttamente a Napoli[4].

Il giorno dell'inaugurazione del primo tronco della ferrovia risultava ultimata solo la stazione del Granatello come si evince, ancora, dagli scritti del cronista Achille Rossi sugli Annali Civili del Regno delle Due Sicilie: *" le fabbriche della seconda stazione, che quivi prende nome dal Granatello, sono già tutte rizzate; ed ivi al presente si serbano le locomotrici fino a che i più*

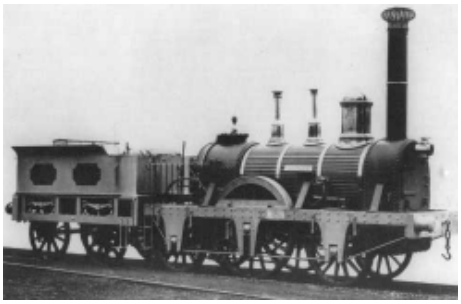


Fig. 3 – Locomotiva Bayard/Vesuvio in una ricostruzione del 1939.Esposta al Museo delle Ferrovie dello Stato di Pietrarsa

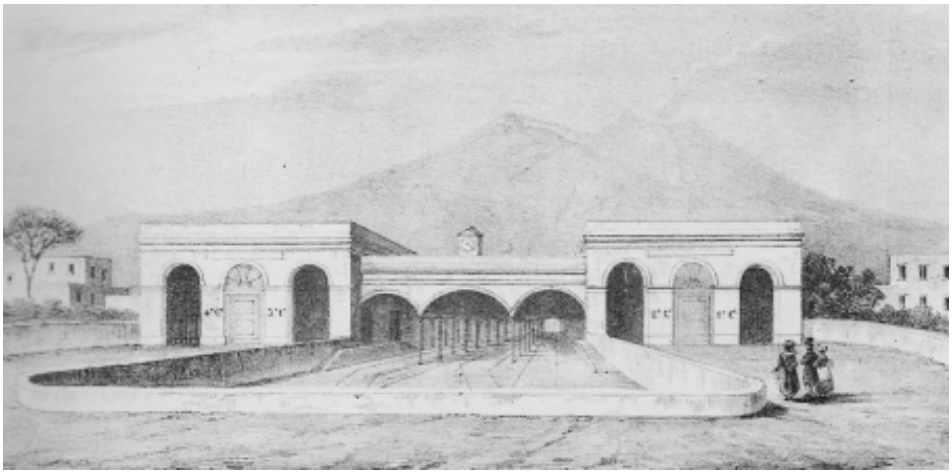


Fig. 4 – Prospetto della stazione di Napoli. Annali Civili, 1839

vasti edifici della stazione di Napoli compiti non saranno".

Non si hanno elementi per risalire alla data di messa in esercizio della stazione capofila.

Da studi effettuati si è risaliti ad un grafico riportato sugli Annali Civili e mostrato in *Fig. 4*, da cui si evince che la prima stazione era costituita da due corpi di fabbrica ognuno dei quali aveva tre distinti ingressi ad arco che servivano a differenziare i viaggiatori in base alle classi.

Ad unire questi due corpi di fabbrica, ad un solo piano, un'ampia tettoia che sovrastava i binari e che era sorretta da filari di colonnine.

Uno spiazzale posto sulla parte prospiciente su *via dei fossi* fu lasciato sgombro per i successivi previsti ampliamenti, che furono portati a compimento presumibilmente nell'anno 1842.

Il primo agosto del 1842 vi fu, infatti, l'inaugurazione *"de' nuovi tratti della strada ferrata da Torre del Greco per Torre Annunziata a Castellammare"* e la stessa avvenne, come si legge nel Programma realizzato in occasione della cerimonia d'inaugurazione "*presso la stazione della Strada ferrata fuori Porta del Carmine"*.

Da un'incisione di Lucioni e da vari dipinti realizzati da Salvatore Fergola in occasione dell'inaugurazione della Strada ferrata da Napoli a Caserta e della relativa stazione posta in adiacenza a quella del Carmine, si può avere una visione realistica dell'antica stazione.

L'edificio era costituito da una struttura a due piani alla quale si accedeva attraverso tre archi.

Da questi archi posti sul prospetto principale accedevano ai binari i viaggiatori della prima e della seconda classe, mentre quelli della terza classe potevano raggiungere i treni da un cancello laterale, in modo da non dover attraversare il vestibolo, riservato ai passeggeri delle prime classi.

Fig. 5 – Stazione al Carmine in un dipinto di Salvatore Fergola, collezione privata

Un filare di archi collegavano questa struttura con il corpo di fabbrica realizzato intorno all'anno 1840, formando una pianta ad U.

La stazione rimase in esercizio fino a quando, con la realizzazione della nuova stazione di Piazza Garibaldi, assunse la funzione di officine deposito della Rete Adriatica, società che aveva acquistato dalla Bayard l'intera ferrovia.

Nel 1930 la struttura della stazione divenne contenitore del Teatro Italia, costruito con struttura autonoma ed indipendente da quella della stazione e utilizzato dal Dopolavoro Ferroviario delle Ferrovie dello Stato.

Il 28 marzo del 1943 l'esplosione della motonave Caterina Costa nel porto di Napoli procurò il crollo di gran parte delle strutture del teatro, decretandone la fine.

La parte che si salvò fu utilizzata quale sede del D.L.F. di Napoli fino al sisma del 1980, anno in cui divenne proprietà del Comune di Napoli.

Attualmente il sito versa in uno stato di abbandono, sommerso da folta vegetazione incolta. Tra le macerie delle costruzioni create per l'inserimento del Teatro Italia e realizzazioni più recenti, sono visibili alcuni ruderi della storica stazione *Fig. 8* e *9*.

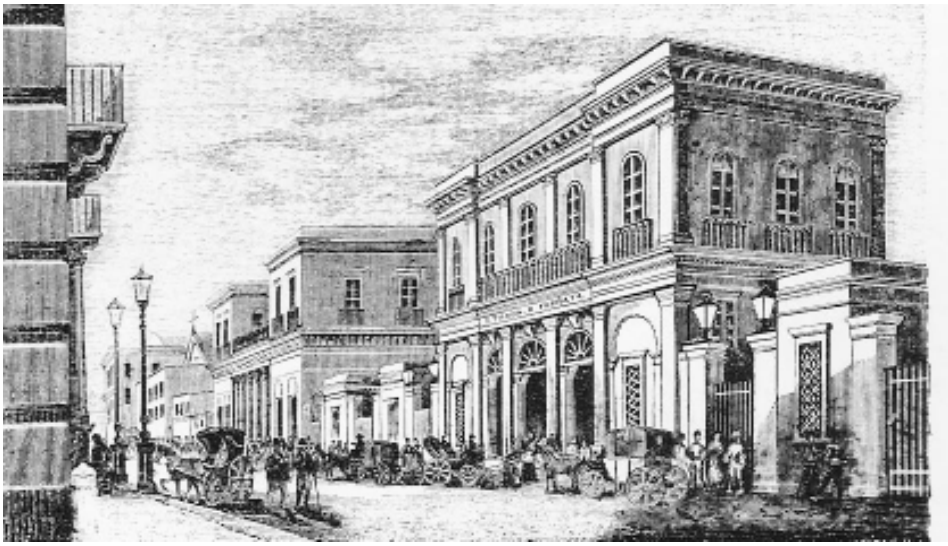


Fig. 6 – Le due stazioni ferroviarie di Napoli: a destra quella per Castellammare; a sinistra quella per Caserta. Incisione di Lucioni, 1855

Fig. 7 –Resti della stazione dopo l'esplosione di una nave nel porto di Napoli. A. Gamboni, P. Neri, Napoli-Portici La prima ferrovia d'Italia

Fig. 8 – La stazione al Carmine in una recente immagine

Fig. 9 – La stazione al Carmine in una recente immagine

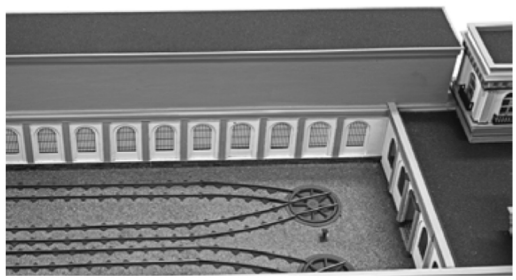
Un progetto di massima di recupero e riqualificazione dell'intero complesso è stato promosso dal C.I.Be.C, curato dal prof. Giulio Fabricatore e dall'arch. Ennio Migliarotti con la supervisione del colonnello Antonio Gamboni, il quale ha anche curato la realizzazione del plastico dell'intero complesso, conservato presso il C.I.Be.C. e illustrato nelle *Fig. 10 - 13*.

Il plastico mette in evidenza le intenzioni progettuali che si articolano in: bonifica dell'area, eliminazione delle superfetazioni non storiche e pericolanti o ridotte a rudere, ricostruzione dei primi 100 metri della strada ferrata, ricostruzione della palazzina con l'ingresso agli uffici sull'attuale Corso Garibaldi, riqualificazione dell'intero complesso con la destinazione di aree scoperte ed edifici ad attività museali e sociali.

È vivo l'auspicio che la sensibilità degli Enti locali possa favorire la realizzazione del progetto, che consentirebbe alla città di Napoli di riappropriarsi di una vicenda esemplare della propria storia e allo stesso tempo offrirebbe nuovi spazi culturali e di aggregazione.

[1] F. Ogliani, *Terra di primati, Storia dei trasporti Italiani volume 21°.Campania, Puglia, Basilicata, Calabria. Volume primo (1800-1860).* Cavallotti editori, Milano 1975.
[2] A. Gamboni, P. Neri, *Napoli-Portici. La prima ferrovia in Italia,* Fiorentino, Napoli 1987.
[3] A. Formicola, *Portici. Storia di una città.* Progetto stampa, Pomigliano d'Arco (NA), 1999.
[4] F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane. A cento anni dall'apertura della prima linea*. Garzanti editore, Milano 1939.

Fig. 10 – Plastico del progetto di recupero e riqualificazione della stazione del Carmine



Figg. 11-12

Fig. 13