

# Le Strade Ferrate Napoletane

di Alessandro Arseni



**Il 3 ottobre 1839 una grande folla assistette al passaggio del primo treno in funzione in Italia, lungo il tratto Napoli - Portici.**

**La locomotiva era inglese su una linea costruita dai francesi.**

Il 3 ottobre 1839 con la cerimonia di inaugurazione della linea Napoli-Portici iniziava, in Italia, la storia delle ferrovie. Già nel 1819, nel Regno delle Due Sicilie si diffondevano le prime notizie sulle strade ferrate e nascevano i primi dibattiti sull'utilità ed efficacia di queste nuove vie di comunicazione. Il discorso, che destò l'interesse del Re Ferdinando II di Borbone e del Ministro delle Finanze, fu temporaneamente abbandonato per poi essere ripreso più tardi nel 1836.

Quello di Napoli era il clima ideale del pionierismo delle modernità; i Borbone avevano inaugurato il primo battello a vapore in linea d'Italia (il Real Ferdinando nel 1824) ed erano riusciti con una delle prime reti italiane a collegare telegraficamente Napoli con la Sicilia; dunque anche al giovane Re (26 enne, sul trono da sei anni) l'idea di Bayard non dispiaceva proprio. Con decreto del 19 giugno 1836 il Re concesse al Bayard la facoltà di costruire la ferrovia, ma con limitazione assai più strette di quelle che il francese avrebbe voluto. I lavori avrebbero dovuto esser compiuti in sei anni; Bayard doveva depositare 100.000 ducati, i quali sarebbero stati confiscati se in quel tempo non si fosse finita l'opera. Inoltre l'usufrutto della concessione fu limitata a soli 80 anni. L'atto tra il governo di Napoli e il Bayard fu stipulato a Parigi dal notaio M. Hailigalla Chaussée d'Antin. Ottenuta dunque la concessione, il Bayard si pose all'opera e già due anni dopo, alla fine del mese di agosto 1838, il primo tratto di binari era pronto da Napoli al Granatello di Portici. Le locomotive giunsero dall'Inghilterra, mentre le carrozze solide ed eleganti furono fabbricate a Napoli.

Il tracciato fu studiato dall'ingegnere Enrico Falcon. La ferrovia usciva da Napoli attraverso un varco tra due porte, una detta Nolana, l'altra della Madonna del Carmine ed attraversando il sobborgo di Santa Maria di Loreto passava sui ponti dell'Arenaccia e del Sebeto per poi proseguire verso la strada Regia delle Calabrie costeggiando, in alcuni tratti, la spiaggia. La linea, tra Napoli e Torre del Greco, incontrava nel suo percorso la stazione del Granatello di Portici, successivamente proseguiva per il Forte Calastro, ove fu aperta una fermata provvisoria, ed infine giungeva a Torre del Greco. In fase di progetto fu previsto che la linea fosse a doppio binario tuttavia l'inaugurazione avvenne sul primo tronco a binario unico di 7,250 km tra Napoli e Portici-Granatello.

Le prime due locomotive utilizzate sulla linea giunsero dall'Inghilterra. Si trattava della *Bayard* e della gemella *Vesuvio* progettate sul prototipo di Stephenson con una potenza di 65 HP e capaci di trainare convogli del peso di 46 tonnellate alla velocità di 50 km/h. Le undici carrozze con le quali fu inaugurato l'esercizio, invece, furono costruite direttamente a Napoli. Le rotaie erano di ferro battuto (per le ferrovie precedenti erano state fabbricate in ghisa) a lame di lunghezza 5 metri, di 25 chili per metro lineare. La pendenza non superava il 2 per mille e le curve avevano raggi da 1400 a 1300 metri.







## AMMINISTRAZIONE GENERALE DELLE POSTE E DE' PROCCACCI.

Intenta sempre la Maestà del Re, N. S., di facilitare con ogni mezzo la circolazione della corrispondenza epistolare, si è degnata di comandare che le periodiche spedizioni per Caserta e Capua che attualmente si eseguono co' Corrieri ordinari, sieno fissate giornalmente ed adempite pel mezzo della Regia Strada ferrata da Napoli per Maddaloni, Caserta, Santamaria, a Capua e viceversa, eccetto la Domenica. Conseguentemente, a contare dal primo dello imminente Gennajo, le valige delle lettere a destinazione di Maddaloni, Caserta, Santamaria, e Capua partiranno da Napoli col primo convoglio e quelle della corrispondenza de' detti luoghi a destinazione di Napoli saranno da ognuno de' detti punti spedite col terzo convoglio del giorno.

Le lettere potranno immettersi in Napoli fino alle ore due di notte, ed in Maddaloni, Caserta, Santamaria e Capua fino ad un'ora prima della partenza, o passaggio del convoglio, onde dalle rispettive officine di Posta possano eseguirsi le operazioni d'invio.

Napoli 19 Dicembre 1844.

L'Amministratore Generale  
Marchese SANTASILIA.  
Il Segretario Generale  
TOMMASO CIOLLARO.

Pagina precedente in alto: il convoglio del treno inaugurale della Napoli-Portici arriva al Granatello, alla presenza del Re Ferdinando II, rappresentato in un dipinto di Salvatore Fergola conservato al Museo San Martino di Napoli. © TPG Settembre 2007

In basso: il raro "SF" di Torre Annunziata apposto come unico annullatore su 2 grana su lettera da Torre Annunziata per Magliano.

In questa pagina a sinistra: Napoli, 11 dicembre 1843, particolare della partenza del convoglio inaugurale per Caserta, in un dipinto di Salvatore Fergola. Museo San Martino di Napoli.

Avviso dell'Amministrazione Generale delle Poste Napoletane del dicembre 1844 col quale si avvisa che la nuova ferrovia da Napoli a Caserta e Capua sostituirà i corrieri a cavallo nel trasporto della corrispondenza.

In basso: una delle prime locomotive che percorse la Napoli - Portici fu la Bayard, una 2-2-2- a singola coppia di ruote motrici realizzata su un modello brevettato da Stephenson nel 1833.

L'inaugurazione, alla presenza del Re, ebbe il solito carattere militare allora prevalente e si svolse fra l'animazione e l'entusiasmo proprie del popolo napoletano. Il percorso da Napoli al Granatello fu coperto in 12 minuti alla velocità media di 38 Km/h. Un cronista del Giornale del Regno delle Due Sicilie il 5 ottobre 1839 descriveva così quell'evento:

*"Ad un segnale datosi dall'alto di quella Tenda Reale parti dalla stazione di Napoli il primo convoglio composto di vetture sulle quali ordinatamente andavano 48 invitati, 60 ufficiali dell'Armata di S.M., 30 soldati di fanteria, 30 di artiglieria e 60 marinai dei nostri Reali Legni. Chiudeva il convoglio nell'ultima vettura la musica banda della Guardia Reale. Giunto esso al Granatello tosto ne tornò alla stazione ond'erasi mosso. Dopo questo primo viaggio (prova) fu preparato un altare per la solenne benedizione, e a ciò vi adempì Monsignor Giusti, Vicario di Napoli. Una salva di artiglieria annunciò al pubblico l'adempimento di quell'atto religioso. Immediatamente le vetture del primo convoglio con l'aggiunta della Vettura Reale partirono da Porta Nolana e si fermarono sotto al Ponte di Carrione, dove S. M. con la Reale Famiglia prese posto nella Real Vettura e tutti i prelodati personaggi che facevano corteggio si collocarono nelle altre. Il Real Convoglio si avviò al Granatello e di là ritornando si condusse a Porta Nolana tra lieta moltitudine di gente, che festeggiando godevano del nuovo e gradevole spettacolo, sicchè quell'amenissima sponda del Tirreno, ornata da vaghi giardini e ville ed allora tutta coperta dell'allegre popolazione spettatrice, sembrava un anfiteatro oltre l'usato ridente, che non poteva non commuovere dolcemente di diletto e letizia. Un grido di grata ammirazione si alzava dal popolo dovunque passasse il Re col suo magnifico Convoglio. Pervenuto questo alla Stazione di Napoli S. M. nè partì con l'Augusta Famiglia per ritirarsi al Real Palazzo, e così ebbe fine sì memorabile cerimonia."*

Anche se a livello politico furono in pochi a rendersi conto delle reali prospettive aperte dall'evento, il successo popolare fu enorme: dal 3 ottobre al 31 dicembre 1839 furono ben 131.116 i passeggeri trasportati sui 7,250 km complessivi della linea. Il primo tronco inaugurato nell'ottobre 1839 fu completato nell'estate del 1840 nella quale si raggiunsero Resina e Torre del Greco mentre, nel 1844 si arrivò (come da progetto) a Nocera con diramazione da Torre Annunziata a Castellammare di Stabia e fu costruita anche la Napoli-Cancello con diramazione a Caserta e Capua. In tutto 87 km. di strada ferrata, più di quanto ne contassero gli altri Stati italiani insieme. La previsione di un forte incremento delle ferrovie fece nascere, nel 1840, lo stabilimento di Pietrarsa i cui capannoni, che raggiungevano l'estensione di 13.560 mq e nei quali avveniva il solo montaggio delle locomotive le cui parti provenivano dall'estero, costituiscono oggi il Museo Nazionale dei Trasporti quale importante testimonianza delle origini della storia ferroviaria in Italia.

## Il Consigliere del Re espresse parere sfavorevole: "...quel fumo denso e nero ammalerà i nostri polmoni, la vista ne soffrirà per il rapido susseguirsi delle immagini sulla retina a causa della velocità del treno..."

