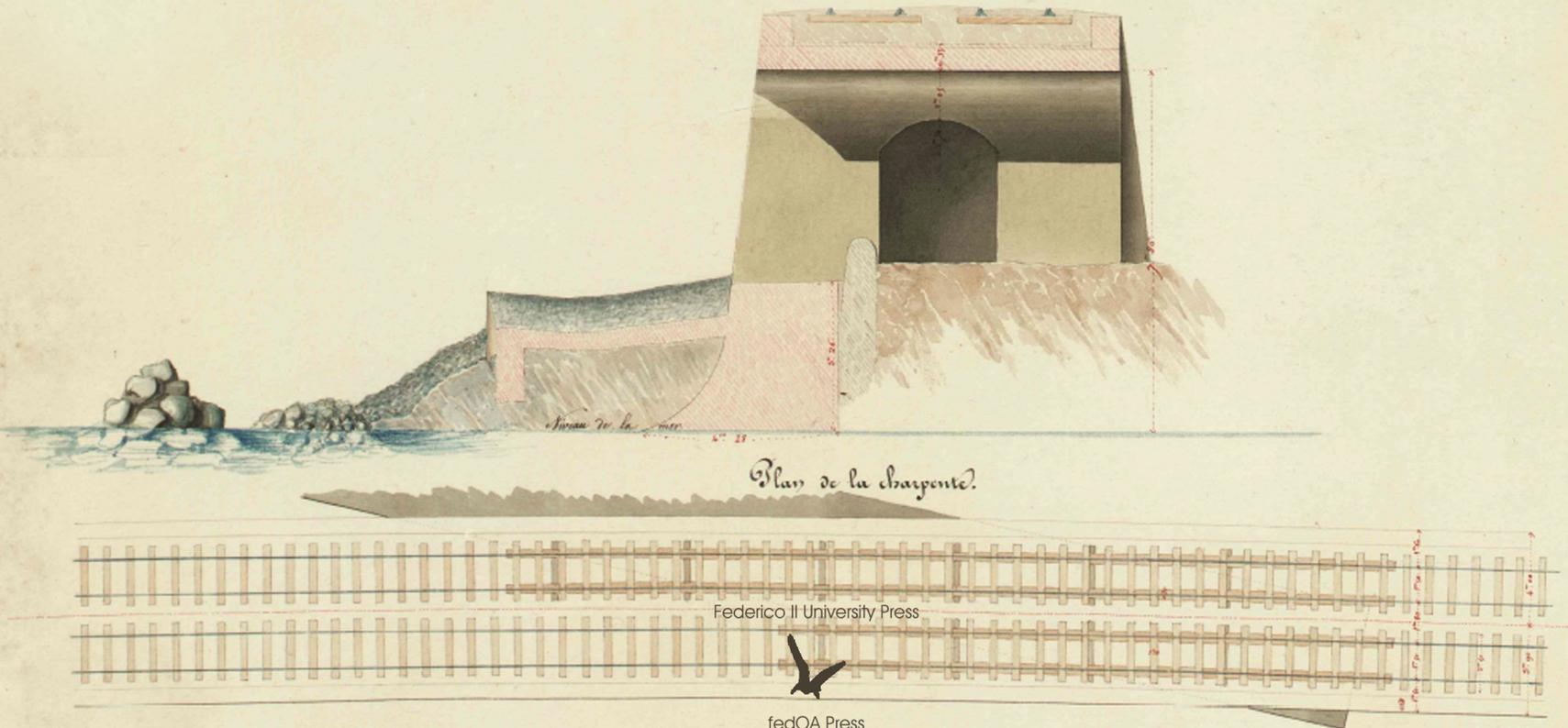


VALERIA PAGNINI

LA FERROVIA DA NAPOLI PER NOCERA E CASTELLAMMARE

Le città vesuviane nel primo paesaggio ferroviario italiano



Federico II University Press



fedOA Press

Valeria Pagnini

LA FERROVIA DA NAPOLI PER NOCERA E CASTELLAMMARE

Le città vesuviane nel primo paesaggio
ferroviario italiano (1839-1860)

Federico II University Press



fedOA Press

Federico II University Press



Edito da
Federico II University Press - fedOA Press
fedoapress.unina.it



CIRICE - Centro Interdipartimentale di Ricerca sull'Iconografia della Città Europea
Università degli Studi di Napoli Federico II
80134 - Napoli, via Monteoliveto 3
iconografiacittaeuropea.unina.it - cirice@unina.it

Collana

Storia e immagine dei territori, dei centri urbani e delle architetture, 5

Direttore

Alfredo BUCCARO

I volumi pubblicati in collana vengono valutati preventivamente secondo i criteri di peer review previsti per le Collane di FedOA Press.

Consiglio scientifico internazionale

Gemma BELLI

Annunziata BERRINO

Gilles BERTRAND

Alfredo BUCCARO

Francesca CAPANO

Alessandro CASTAGNARO

Salvatore DI LIELLO

Antonella DI LUGGO

Michael JAKOB

Andrea MAGLIO

Fabio MANGONE

Brigitte MARIN

Bianca Gioia MARINO

Juan Manuel MONTERROSO MONTERO

Maria Ines PASCARIELLO

Valentina RUSSO

Carlo TOSCO

Carlo Maria TRAVAGLINI

Carlo VECCE

Massimo VIGONE

Ornella ZERLENGA

Guido ZUCCONI

Valeria Pagnini

La ferrovia da Napoli per Nocera e Castellammare

Le città vesuviane nel primo paesaggio ferroviario italiano (1839-1860)

Art Director

Maria Ines Pascariello

© 2019 by Federico II University Press - fedOA Press

ISBN 978-88-6887-070-6

I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale e con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi. L'editore è a disposizione degli aventi diritto per eventuali riproduzioni tratte da fonti non identificate.

Indice

Presentazione	5
<i>Alfredo Buccaro</i>	
Prefazione	7
<i>Fabio Mangone</i>	
Premessa	9

Parte prima **La progettazione della linea ferroviaria**

Capitolo 1

Il contesto europeo e italiano: le proposte, le opposizioni, le scelte

- 17** 1. Il dibattito sul nuovo mezzo ferroviario
- 34** 2. Le due proposte di concessione e la scelta del tracciato

Capitolo 2

Le questioni procedurali e di progetto

- 65** 1. Gli aspetti economici e amministrativi
- 78** 2. La Commissione degli ingegneri e le problematiche tecnico-progettuali

Parte seconda **La costruzione del «cammino di ferro»**

Capitolo 1

I tratti e le stazioni

- 97** 1. Le sezioni della ferrovia Napoli-Nocera
- 119** 2. L'architettura delle stazioni

Capitolo 2

- 147** L'«esercizio» della linea

Appendice	
Cartografia storica	253
Regesto	259
Conversione dei pesi e delle misure	263
Bibliografia di riferimento	267
Indice dei nomi	279

Parte terza

Il rapporto dinamico tra ferrovia e territorio

Capitolo 1

Gli effetti materiali

- 169** 1. Il ruolo della ferrovia negli assetti territoriali: la nascita degli impianti industriali e la diffusione degli stabilimenti termali e balneari
- 184** 2. Le stazioni ferroviarie, nuovi accessi alle città
- 196** 3. Il rapporto con gli insediamenti archeologici

Capitolo 2

Le trasformazioni dell'immaginario

- 217** 1. L'impatto del treno sulla società meridionale dell'Ottocento
- 228** 2. Il paesaggio in movimento e la nuova estetica cinematografica
- 241** 3. Il turismo come esito dell'impresa

Presentazione

Alfredo Buccaro

Accolgo con vivo piacere nella Collana da me diretta il saggio di Valeria Pagnini, che mette a punto un'analisi accurata delle vicende storiche relative alla ferrovia Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare nelle sue molteplici valenze documentarie: come infrastruttura, come fattore di crescita del territorio vesuviano, come storia dell'impresa economica che vi si insedia, ma anche come modello di una nuova estetica, connotata da un'inedita percezione del territorio visto dal treno.

L'analisi di queste trasformazioni urbane ha richiesto un continuo passaggio di scala, dalla cartografia storica fino alle planimetrie dei terreni espropriati in fase di costruzione della ferrovia, così da riconoscere in quali punti la linea ferroviaria aveva prodotto l'interruzione di rapporti consolidati, e dove invece il territorio costiero era stato riorganizzato, come nel caso delle strutture industriali o dei luoghi della balneazione.

A questa eterogeneità di sguardi e metodi di indagine corrisponde una molteplicità di fonti analizzate dall'autrice: i fondi *Ferrovie, Lavori Pubblici ed Espropri* dell'Archivio di Stato di Napoli; gli archivi comunali; i disegni di progetto originali, conservati oggi presso l'archivio dell'École des Ponts ParisTech; i taccuini di scavo relativi ai ritrovamenti archeologici rinvenuti in occasione dei lavori per la ferrovia, e raccolti nell'archivio del Museo Archeologico Nazionale di Napoli. Un apporto particolarmente significativo è offerto dalle immagini dei progetti di Bayard in larga parte inedite, che l'autrice analizza e commenta, sottraendole all'uso puramente esornativo al quale sono spesso condannate.

Prefazione

Fabio Mangone

Il libro di Valeria Pagnini prende in esame le trasformazioni urbane ottocentesche della fascia costiera da Napoli a Castellammare di Stabia: fulcro dell'indagine è la costruzione della prima ferrovia, la Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare, della quale vengono analizzate le ragioni istitutive e gli effetti, materiali e immateriali, che ne sono derivati sul territorio vesuviano. Fra le ragioni istitutive, risulta particolarmente suggestiva e convincente l'idea che la scelta del tracciato della linea ferroviaria sia stata legata non solo a motivazioni di ordine economico (la maggiore convenienza del progetto di Bayard rispetto a quello di Ducoté, che prevedeva una linea Napoli-Bari, o l'evidente beneficio economico derivante da un uso collettivo della fascia costiera), ma anche a una modernissima estetica del paesaggio in movimento, testimoniata, tra gli altri, anche da numerosi scrittori coevi.

Si delinea in questi termini un'analisi della storia del territorio che è anche storia del paesaggio. In questo contesto, il contributo della studiosa appare significativo anche sul piano metodologico, in primo luogo perché affronta e tiene insieme le questioni delle trasformazioni territoriali e della evoluzione paesistica in rapporto sia all'oggetto che al soggetto della percezione; in secondo luogo, è interessante e innovativo un lavoro a tutto campo sulle trasformazioni di una fascia importante del territorio avvenute in un periodo storico poco approfondito dalla storiografia, perché non corrisponde alla fase 'eroica' della costruzione delle Ville Vesuviane.

Adottando modelli di indagine che intrecciano più ambiti di ricerca nello sforzo di giungere a una visione olistica del paesaggio vesuviano, lo studio tiene insieme la

prospettiva storico-artistica, la storia dell'impresa e quella della tecnologia ferroviaria, la storia sociale, senza trascurare l'analisi di come tutto ciò si riflettesse su abitanti e viaggiatori, costruendone e alimentandone una inedita percezione paesaggistica, e di come venisse alterato, profondamente e per sempre, il rapporto con la fascia costiera.

Allontanandosi di molto dalle semplificazioni indotte da uno sguardo prevalentemente orientato a stabilire un primato meridionale, Valeria Pagnini ci offre un interessante punto di ingresso nei problemi e nel contempo una rigorosa ricostruzione storica.

Il lavoro raccoglie gli esiti degli studi condotti durante gli anni di dottorato, sotto l'attenta e imprescindibile guida dei professori Fabio Mangone e Alfredo Buccaro, ai quali esprimo la mia sentita gratitudine. La ricerca mira a restituire una lettura quanto più ampia ed esaustiva dei diversi aspetti che caratterizzarono la costruzione dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio vesuviano: una vicenda che appare di grande interesse storiografico non solo per i risvolti materiali che derivarono dall'introduzione della ferrovia nel regno borbonico, ma anche per la pluralità delle inedite questioni che essa pose sul piano amministrativo, tecnico e culturale. La complessità dei temi che si dipanano a partire da questa impresa è raccolta in tre sezioni, dedicate rispettivamente alle fasi della progettazione, della costruzione e della fruizione della linea ferroviaria, dalle prime idee progettuali degli anni Trenta fino all'Unità d'Italia.

L'indagine parte da una domanda, finora a mio parere disattesa nei pur numerosi studi che hanno affrontato l'argomento: quali sono le ragioni che hanno portato alla costruzione e localizzazione della ferrovia nel territorio vesuviano? Un tenace luogo comune, tramandato da buona parte della storiografia, motiva la scelta del tracciato della linea borbonica con la volontà di Ferdinando di Borbone di costruire un collegamento tra la capitale e la Reggia di Portici. In realtà, non solo risulta poco credibile che un privato, qual era Armando Bayard de la Vingtrie – futuro concessionario della linea –, rischiasse il denaro suo e dei suoi soci per venire incontro ai desideri di Ferdinando, ma, sul piano della testimonianza materiale, negli incartamenti presenti in Archivio di Stato non compare mai – almeno esplicitamente

– un simile proposito da parte del re. Il fondamento di queste critiche era forse legato a quello di analoghe considerazioni che erano state elaborate nell'analisi dello sviluppo delle altre strade del regno: critiche, certamente più fondate, mosse a Carlo e a Ferdinando IV, che impiegarono, almeno fino agli anni '80 del XVIII secolo, gran parte dei fondi statali destinati a costruire e riparare il sistema delle comunicazioni per ampliare e rendere più comodi i percorsi che si trovavano a nord-est di Napoli e che venivano comunemente chiamati 'camminamenti reali', utilizzati per le attività venatorie dai due sovrani. Tuttavia, la storia della costruzione della ferrovia nacque da presupposti molto diversi, a partire proprio dalla scelta del tracciato che non fu stabilito dal sovrano, ma proposto, sulla base di nuove considerazioni, dallo stesso concessionario della linea.

Come è noto, il 19 giugno 1836 Ferdinando II di Borbone firmò il decreto con il quale si concedeva all'ingegnere francese Bayard la facoltà di costruire una strada ferrata da Napoli a Nocera con un ramo per Castellammare. Tra l'8 e il 28 gennaio 1836 due progetti ferroviari erano stati sottoposti all'attenzione del re. Il primo proponeva la costruzione di una linea da Napoli a Bari, e il suo ideatore, Antonio Ducoté, ne sosteneva i vantaggi dichiarando che ne sarebbero derivate importanti spinte ai traffici commerciali tra Mediterraneo e Adriatico e all'economia nel suo complesso, funzionando da volano dello sviluppo e innescando altre iniziative. Nel suo Progetto di Strada di Ferro, sosteneva, infatti, che solo una linea ferroviaria progettata per collegare il Paese da costa a costa avrebbe prodotto reali benefici economici, unendo i due opposti litorali del regno e nello stesso tempo le due regioni più ricche, dando slancio e vitalità a tutte le zone attraversate, i cui terreni sarebbero stati di conseguenza rivalutati.

L'altro progetto, firmato da Bayard, proponeva la realizzazione di una linea da Napoli a Nocera, prolungabile, eventualmente, fino a Salerno. In una Memoria diretta al re dall'ingegnere francese, nella quale Bayard si presenta ed espone le ragioni del suo interesse nei confronti della costruzione del 'cammino di ferro' nel Regno delle Due Sicilie, si parla di due possibili tracciati, da Napoli a Manfredonia e da Napoli a Nocera:

«L'esecuzione di lavori di utilità pubblica [...] da parte di una compagnia che si incarica di tutte le fasi della costruzione è un sistema impiegato da molto tempo in Inghilterra, in Francia e in Germania. Si sa quanto la facilità e l'economia introdotte nei trasporti hanno contribuito a permettere all'Inghilterra di portare i suoi prodotti su tutti i mercati del mondo. Con questo sistema, la ricchezza territoriale si accresce del valore dei lavori eseguiti senza imporre alcun sacrificio al tesoro [...]. Il reame di Napoli più di tutti gli altri, forse, è chiamato a raccogliere i più grandi vantaggi da questo genere di comunicazione. [...] Davvero entusiasti all'idea di poter contribuire a questo importante miglioramento, non abbiamo esitato ad abbandonare i nostri associati di Parigi, e i nostri numerosi lavori in Francia, per venire a studiare il grande cammino di ferro da Napoli a Manfredonia, e un altro di diversa specie, vale a dire quello che partendo da Napoli e dirigendosi a Nocera, Sanseverino e Salerno ricollegherebbe la Capitale con le province di Salerno, la Basilicata, la Calabria, la Puglia. Abbiamo riconosciuto che il primo [percorso] presentava immense difficoltà a causa dell'attraversamento degli Appennini, richiedendo lunghi studi per i quali avremmo bisogno di farci assistere dai nostri consulenti, mentre abbiamo potuto, soli, studiare il secondo e fissare delle disposizioni. [...] Se Sua Maestà ce lo accorda, incoraggiati da questo primo successo, e aiutati dai nostri impiegati che verranno subito per l'esecuzione dei lavori, noi potremmo studiare poi la grande linea da Napoli a Manfredonia»¹.

Per convincere il re a valutare positivamente il percorso da lui proposto, Bayard puntò su due argomenti che gli sembravano i più persuasivi: in primo luogo, fece leva sull'aspetto militare, mettendo in risalto la possibilità di spostare rapidamente reparti di fanteria, artiglieria e cavalleria da un capo all'altro della linea ferroviaria, e utilizzando come esempio il caso della ferrovia russa. Inoltre, il nuovo sistema di comunicazione avrebbe avuto l'effetto di rivalutare le produzioni locali rispetto a quelle estere e metterle in grado di competere sui mercati europei. Quest'ultimo aspetto era, in generale, il presupposto principale in Europa per costruire le ferrovie, e, come dimostrano tante testimonianze dell'epoca, nel Regno di Napoli come in Francia, in Germania o

in Inghilterra, lo scambio delle merci e il loro più veloce trasporto erano l'obiettivo finale di quasi ogni impresa ferroviaria. Non sorprende, quindi, di trovare nella citata presentazione di Bayard il riferimento ai grandi vantaggi che la costruzione della linea avrebbe portato all'economia del Regno:

«al giorno d'oggi, in mancanza di comunicazioni facili, le sue ricchezze minerarie non possono sostenere la concorrenza con i prodotti stranieri [...]. Il cammino di ferro che parte dalla montagna e scende nei luoghi di imbarco o di consumo, coadiuvato dall'altro che riunisce i due mari, e attraversa il Reame dal suo centro, e la sua Capitale, darà spazio alle ricchezze minerali e ai prodotti dell'agricoltura, porterà un benessere generale a tutte le province, e aumenterà la ricchezza dello Stato di tutto il valore che essi doneranno alle terre e alle strade oggi lasciate prive di sbocchi»².

La proposta attirò l'attenzione di Ferdinando, che domandò al proposito l'autorevole parere del Ministro dell'Interno Nicola Santangelo: il ministro, dimostrando una grande consapevolezza della situazione negli altri Stati e un'acuta capacità di rilevare le questioni più pressanti nella formulazione del progetto, valutò i 19 articoli della proposta di Bayard, e ne elaborò una intelligente analisi. Le condizioni avanzate da Bayard furono di fatto smentite da questa relazione, ma il tracciato fu approvato, e questa vicenda fa riflettere sul fatto che le opportunità offerte dalla nuova linea ferroviaria potessero essere ricercate in un ambito che andava oltre le attività di scambio e commercio. Non è da escludere l'ipotesi che già a quel tempo si considerasse il valore 'turistico' del territorio vesuviano, fin dal Settecento oggetto di frequenti viaggi da parte di personalità provenienti da tutto il mondo. Lo stesso Bayard, nel suo *Prospetto della società della strada di ferro*, nel quale illustrava l'impresa ai possibili soci interessati a mettere a disposizione i loro capitali per la costruzione della ferrovia, scrive nel paragrafo *Speranze d'aumento dei prodotti*:

«Bisogna inoltre rimarcare che in questa direzione numerose fabbriche si vanno introducendo, e che il Vesuvio, Ercolano, Pompei e i deliziosi luoghi che costeggiano il mare fino a Castellammare e a Sorrento richiamano i nazionali e gli stranieri che

vi faranno più frequenti viaggi allorché potranno questi eseguirsi con maggiore prestezza, comodo ed economia»³.

D'altra parte, è necessario ricordare che l'ingegnere proveniva dall'ambiente francese, un Paese in cui nel 1835 era stata autorizzata la costruzione della linea Parigi-Saint-Germain, attribuita ai fratelli Pereire, che corrispondeva a un percorso escursionistico molto apprezzato dai parigini⁴, e nel quale le prime ferrovie avevano già suscitato profonda ammirazione da parte dei francesi, come dimostra la stampa dell'epoca e, in particolare, la pubblicazione di un fortunato genere di letteratura odeporica che riproponeva il modello del *Voyage Pittoresque* avvalendosi della linea ferroviaria come principale mezzo di trasporto⁵.

In questo senso, il territorio vesuviano poteva offrire motivi di spostamento che andavano molto oltre le relazioni commerciali: ci si recava per visitare i luoghi di svago e le attrazioni culturali – i siti archeologici di Pompei ed Ercolano – così come per soffermarsi nelle famose stazioni termali e balneari della costa. La contemplazione di una natura rigogliosa e insolita, il fascino del pittoresco espresso dai comuni vesuviani, la ricerca delle premesse storiche e archeologiche del presente avevano attirato da più di un secolo i viaggiatori del *Grand Tour*, e il viaggio con il passare del tempo diventava un'esperienza sempre meno elitaria e sempre più borghese: «nel corso del XVIII secolo il Grand Tour cambiò volto: i turisti non erano più così giovani, il tour stesso non veniva più considerato esclusivamente come conclusione di un percorso di studio, conferma di uno stato sociale, esperienza di memorie apprese dai libri; ormai si partiva per piacere»⁶. La linea Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare aveva il pregio di collegare in un unico viaggio i luoghi del Palazzo di Portici e delle ville barocche dell'aristocrazia lungo il Miglio d'oro, quelli di Torre del Greco con i maestri corallari, di Torre Annunziata e Castellammare con le fabbriche e cantieri, di Angri e Scafati con le manifatture tessili. Tutte attrazioni che, sebbene non costituissero una solida base economica che giustificasse di per sé una linea ferroviaria, potevano certamente essere valutate come validi incentivi all'impiego della ferrovia per attraversare e visitare quell'area tanto ricca e rinomata.

Note

1 La *Memoria*, di cui ho redatto la traduzione in italiano, è conservata nell'Archivio di Stato di Napoli, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 2.

2 *Ibidem*.

3 *Società della strada di ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare: prospetto*, Migliaccio, Napoli 1837, p. 7.

4 Cfr. M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, I ed. 2005, Libri Scheiwiller, Milano 2008, pp. 84-135.

5 Cfr., ad esempio, il *Voyage pittoresque sur le Chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles*, Parigi 1837, oppure il *Voyage pittoresque en Alsace, par le chemin de fer de Strasbourg a Bâle*, Parigi 1844.

6 E. J. Leed, *Memoria e ricordo: il ruolo dei dipinti nel Grand Tour in Italia*, cit. in C. de Seta (a cura di), *Grand Tour. Viaggi narrati e dipinti*, Electa Napoli, Napoli 2001.

I: La progettazione della linea ferroviaria

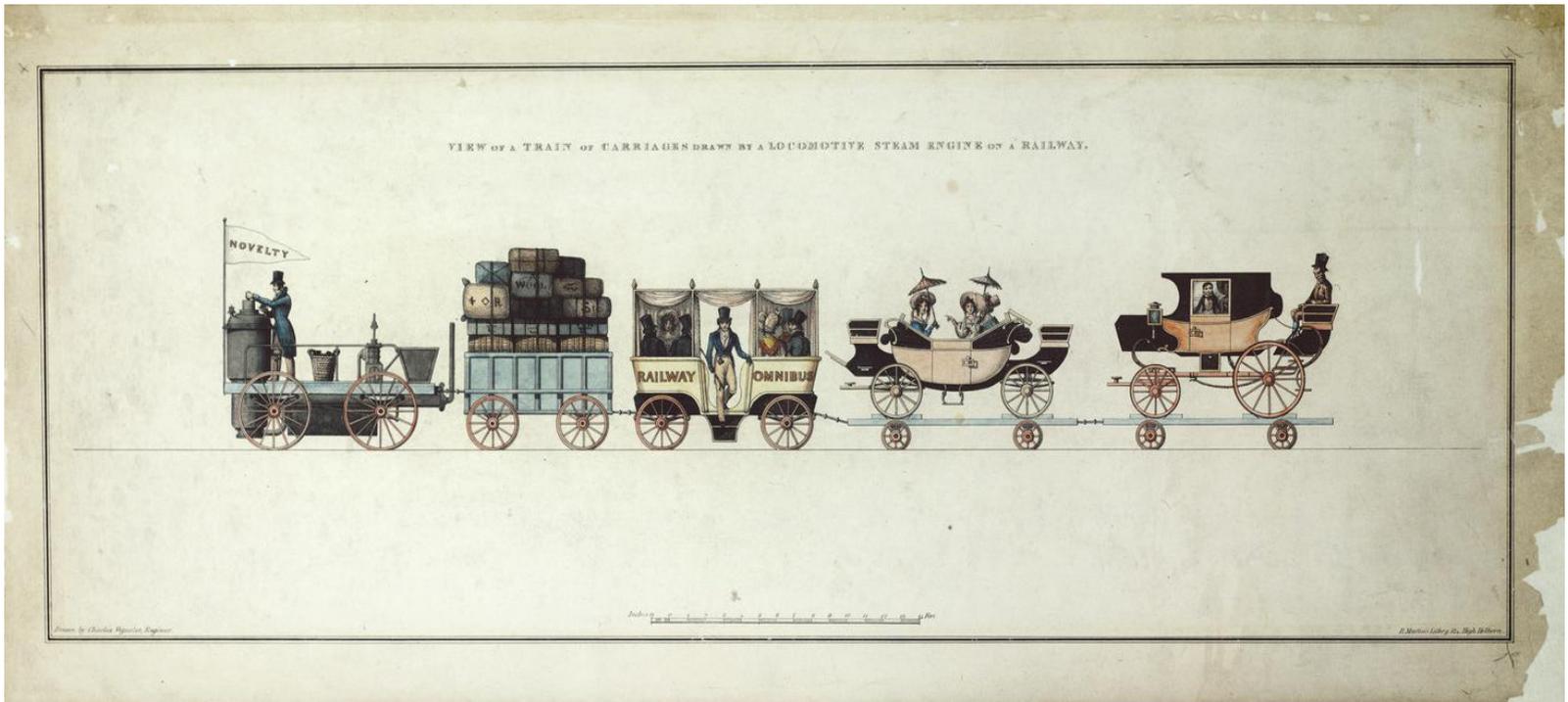
Capitolo 1

Il contesto europeo e italiano: le proposte, le opposizioni, le scelte

1. Il dibattito sul nuovo mezzo ferroviario

Fin dalla prima comparsa – nel 1825 – della tecnica ferroviaria, le opportunità di sviluppo offerte dall'impiego delle 'strade di ferro', e le problematiche ad esse collegate, hanno segnato l'inizio di accesi dibattiti in tutti i paesi europei. L'analisi delle questioni emerse in quegli anni mette in evidenza la forte complessità del tema ferroviario, che, nato come una mera innovazione tecnica destinata a velocizzare e a rendere più economici gli spostamenti di merci e materie prime, diventò con ogni evidenza il seme di una rivoluzione più grande, che avrebbe interessato gran parte degli aspetti della vita della civiltà ottocentesca. Se, infatti, i primi studi e resoconti sulla tecnica ferroviaria furono eseguiti da tecnici ed economisti, che si concentravano sulle dinamiche del funzionamento e sui benefici apportati dall'introduzione delle strade ferrate, non passò molto tempo prima che la questione diventasse il centro di approfondite e accorate riflessioni, da parte di sociologi, politici e intellettuali che, alternando opinioni ora favorevoli, ora contrarie, si misurarono sui grandi temi dell'abbattimento delle barriere tra gli Stati, delle nuove percezioni del tempo e dello spazio, della nascita di un nuovo mito: la velocità.

La prima ferrovia, intesa come fusione delle tre tecniche fondamentali – impiego di rotaie, locomozione meccanica e 'perfezionamento' del tracciato – nacque dall'idea di George Stephenson, considerato da tutti per questo motivo il padre del mezzo ferroviario, ma le prime sperimentazioni sui diversi dispositivi, utilizzati separatamente, sono di qualche anno precedenti: l'idea di impiegare rotaie in ferro per facilitare i mezzi di trasporto fu applicata già nel 1758 a Middleton, in Inghilterra, e nel 1803 fu aperta una 'ferrovia' («Surrey Iron Railway») da Wandsworth sul Tamigi a Croydon,



Ch. Vignoles, *View of a Train of Carriages drawn by a locomotive*, c. 1830 (London, Science museum)

che permetteva di circolare liberamente utilizzando mezzi propri sui binari; nel 1804 fu invece utilizzata una locomotiva per rimorchiare un carico di 13 tonnellate alla velocità di 8 chilometri all'ora sul Penydarran Tramway a Merthyr Tydvil, nel Galles meridionale¹. L'Inghilterra rappresentò certamente la sede ideale per la nascita e diffusione del nuovo mezzo, in primo luogo perché era il Paese industrialmente più avanzato e disponeva di un'immensa risorsa di carbone. Inoltre, come rileva criticamente De Rosa², l'impresa ferroviaria poté nascere in Gran Bretagna grazie alla concomitanza di tre fattori: la presenza di capitalisti disposti a tentare esperimenti, una domanda di nuove merci e servizi, le capacità tecniche per costruire l'oggetto richiesto.

Con la diffusione della macchina a vapore di Watt, in breve tempo la locomotiva cominciò a sostituire i cavalli per il traino dei vagoni, e la forte disponibilità di carbone rese più economica la meccanizzazione delle forze motrici, soprattutto in seguito all'emanazione nel 1815 della *Corn Law*, con la quale furono applicate alte imposte sui cereali d'importazione, facendo salire il prezzo del grano, usato per alimentare i cavalli. La sostituzione progressiva della forza animale con quella meccanica fu inevi-

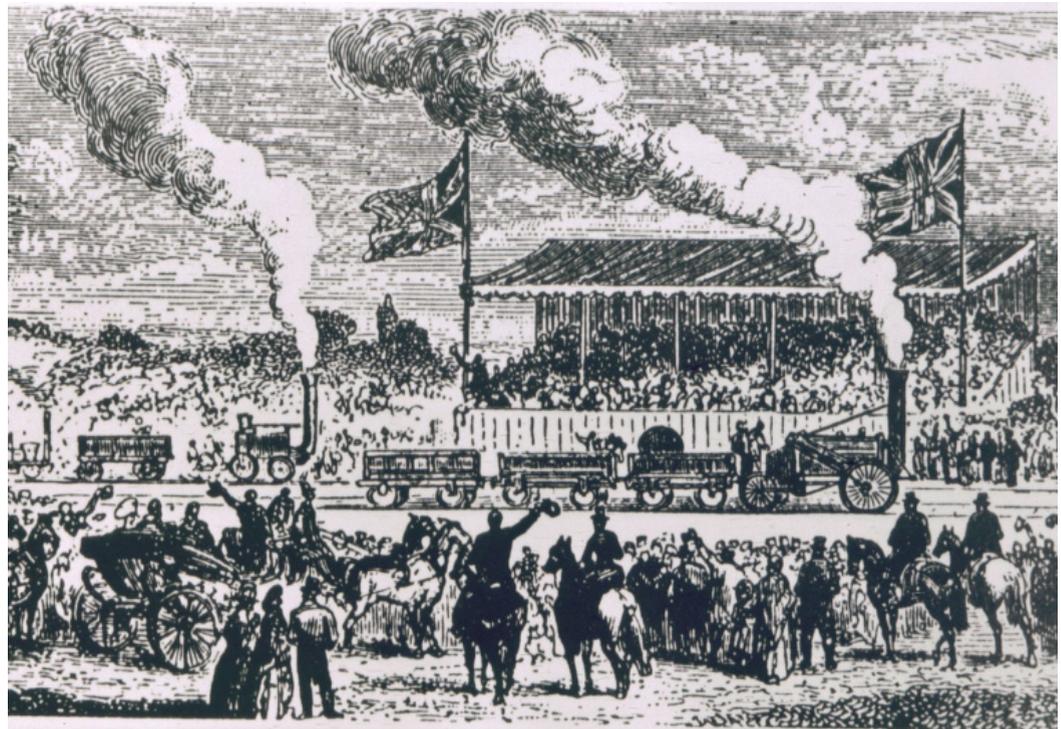
tabile, e determinò il primo dibattito avente per oggetto il tema della ferrovia e dei suoi vantaggi: al centro della questione c'era il confronto tra le due forze, per cui i fautori della ferrovia mettevano in risalto l'inesauribilità dell'energia meccanica e la sua convenienza rispetto alle alte spese necessarie per mantenere e rinnovare le risorse equine, mentre i suoi detrattori puntavano sulla certezza che prima o poi i giacimenti naturali sarebbero esauriti, al contrario degli animali, la cui forza si basava sui prodotti della terra, disponibili in quantità sempre maggiori grazie al miglioramento delle tecniche agricole. In ogni caso, il crescente potenziamento della forza motrice della macchina a vapore avrebbe rappresentato il definitivo punto a favore per i sostenitori del mezzo ferroviario, come testimonia uno scritto del 1825 che mette a confronto le due forme di movimento:

the animal advances not with a continued progressive motion, but with a sort of irregular hobbling, which raises and sinks its body at every alternate motion of the limbs. This is distinctly felt on horseback, and it is the same when the animal draws a load. Even in walking or running one does not move regularly forward. [...] It is this incessant lifting of the mass which constitutes that drag on our motions which checks their speed [...]. With machinery this inconvenience is not felt; the locomotive engine rolls regularly and progressively along the smooth tracks of the way, wholly unimpeded by the speeds of its own motions; and this, independent of its economy, is one of the great advantages it possesses over animal power³.

Nonostante le prime sperimentazioni siano ascrivibili agli inizi del XIX secolo, la data del 27 settembre 1825, giorno in cui la *Locomotion* portò a una velocità di 20 chilometri orari 500 persone – in parte a bordo e in parte aggrappate esternamente ai 33 vagoni – da Stockton a Darlington, segna l'inizio dell'avventura ferroviaria, perché per la prima volta tutte le nuove scoperte furono assemblate nel 'sistema' della ferrovia, utilizzata come mezzo per il viaggio delle persone. L'evento era destinato a suscitare la curiosità dei contemporanei, e segnò l'inizio del fenomeno, diffuso in tutta Europa, di una vera e propria *railwaymania*. Del nuovo mezzo ferroviario appassionava nei primi tempi soprattutto la velocità che era possibile raggiungere durante gli sposta-

menti: tutti i resoconti di cronaca non mancavano di sottolineare le sempre maggiori conquiste del treno nei confronti del tempo. La velocità diventò il criterio rispetto al quale valutare l'efficienza delle locomotive: nel 1829, quando la tratta di competenza tra Liverpool e Manchester era in fase di completamento, i direttori delle ferrovie che dovevano scegliere le locomotive che avrebbero trainato i convogli organizzarono a Rainhill una vera e propria gara tra le diverse macchine, vinta da Stephenson grazie alla locomotiva *Rocket*, che trainò un convoglio di venti vagoni alla velocità media di 25 chilometri all'ora, toccando in alcuni tratti quasi i 50 chilometri orari⁴.

Sul piano dell'economia dei trasporti, le ferrovie produssero una sorta di ravvicinamento delle distanze, una contrazione dello spazio materiale che molte volte fu celebrata da scrittori e opinionisti dell'epoca con immagini di grande bellezza. Un articolo inglese del 1839⁵ immaginava gli effetti a lungo termine di questo fenomeno, prevedendo l'unificazione di paesi e popoli come conseguenza del graduale annullamento dello spazio e delle distanze, per cui l'intera superficie di una nazione avrebbe potuto essere ridotta alle dimensioni di un'unica metropoli. Lo stesso anno, l'economista



La gara di locomotive a Rainhill, in «The illustrated London News», 1849.

La *Locomotion*, progettata da George Stephenson nel 1825, in una cartolina d'epoca, s. d. (collezione privata)



francese Constantin Pecqueur identificò nello spazio del traffico, temporalmente ridotto, una nuova geografia condensata della Francia, basata sulla velocità⁶. Ancora più suggestiva la visione di Heinrich Heine, che nel 1843 – in occasione dell'inaugurazione delle linee Parigi-Rouen e Parigi-Orléans, scrisse:

Quali mutamenti ora subentrano nelle nostre vedute e nelle nostre concezioni! Perfino i concetti elementari di tempo e di spazio ora vacillano. Con le strade ferrate lo spazio è ammazzato, annullato; non ci resta che il tempo. [...] Adesso, in tre ore e mezzo si va ad Orléans, in altrettante ore a Rouen. Cosa sarà, quando verranno costruite le linee verso il Belgio e la Germania, e allacciate alle ferrovie tedesche e belghe! Mi par di vedere i monti e i boschi di tutt'i paesi arrivare a Parigi. Odoro già il profumo dei gigli tedeschi. Alla mia porta scroscia il Mare del Nord⁷.

A testimoniare il clima di fiduciosa aspettativa nel progresso tecnologico che avrebbe portato con sé migliori condizioni della vita sociale e culturale dei popoli, risulta particolarmente significativo l'articolo apparso su «Le Producteur», di cui riporto uno stralcio:

Ne' tempi antichi, li Stati liberi, erano necessariamente piccoli, perché la loro esistenza riposava sull'unità dei sentimenti della massa del Popolo, e un cittadino non poteva conoscere l'opinione del suo concittadino che abitava a dieci leghe di distanza. Ma la Posta, la Stampa, le Diligenze hanno reso più facili, ai nostri giorni, l'unione di trenta milioni di uomini nella stessa causa di quello che la quinta parte di questo numero non lo fosse ai tempi di Filippo il Macedone. Coi mezzi di comunicazione che possederemo verosimilmente, non possiam noi pronosticare che li centocinquanta milioni d'uomini che abiteranno nel Nord di America, al ventesimo secolo, saranno più compiutamente un solo e medesimo popolo che lo sono oggi gli abitanti della Francia e dell'Inghilterra? È consolante il pensare che nel momento ove sorgono le gigantesche repubbliche del Nuovo Mondo, il genio inventore dell'uomo crea una nuova forza meccanica e morale, per riunire e stringere insieme i loro membri vasti e sparsi, e procurare alla specie umana, in questi paesi, tutti li benefici di un incivilimento più esteso e più perfetto⁸.

Il successo delle prime imprese ferroviarie fu accolto dagli Stati preunitari italiani con una certa diffidenza. I primi articoli che fornirono un resoconto di quanto stava accadendo negli altri paesi europei, e soprattutto in Gran Bretagna e in Francia, si diffusero in Italia già a partire dagli anni Venti: benché riconoscessero nell'introduzione delle strade ferrate un'espressione di evidente modernizzazione, i cronisti giudicavano «arditi» i capitalisti inglesi disponibili a fornire i capitali necessari alla costruzione delle linee, e «improbabili» l'effettiva esecuzione dei progetti e l'acquisizione dei risultati economici e funzionali che si prevedevano⁹. Interessante appare, a questo proposito, l'articolo scritto in occasione dell'apertura della linea tra Liverpool e Manchester¹⁰: dopo aver descritto le caratteristiche della strada e le complesse operazioni che furono necessarie per costruire la ferrovia, il giornalista riportava la somma delle spese – la più alta tra quelle occorse fino ad allora – e la rendita annuale prevista dagli imprenditori¹¹. Nel commento in chiusura dell'articolo, veniva di fatto messa in discussione la convenienza dell'intera operazione, e si affermava la convinzione per cui, se anche la ferrovia fosse risultata davvero un buon investimento, doveva ritenersi un caso possibile solo per l'Inghilterra, le cui caratteristiche industriali costituivano l'unica speranza di garanzia per il successo dell'impresa.

Nonostante l'atmosfera di generale scetticismo nei confronti dell'impresa, il dibattito ferroviario era così giunto anche in Italia, e i governanti dei diversi Stati, anche se spinti da motivazioni e obiettivi differenti, dimostrarono in breve tempo un interesse sempre maggiore nei confronti della ferrovia. In questo contesto, di straordinario fascino risultano gli studi e le riflessioni di due grandi figure della politica italiana: Camillo Benso, conte di Cavour, e Carlo Ilarione Petitti di Roreto. Molti autori, nell'analizzare la storia delle ferrovie italiane, hanno messo in evidenza il fortissimo legame che si configurò fin dagli esordi del dibattito ferroviario tra il nuovo mezzo di trasporto e le vicende politiche della nazione. Nel 1846 il conte di Cavour, in uno scritto apparso sulla «Nouvelle Revue» di Parigi, mise in rilievo l'importanza che lo sviluppo della rete ferroviaria avrebbe avuto nei confronti dell'avvenire dell'Italia e della sua unificazione, e tracciò una previsione dell'andamento delle linee ferroviarie italiane, una rete di fatto molto vicina a quella che successivamente fu realizzata. Al di là degli effetti materiali della costruzione di una rete ferroviaria italiana, gli assunti enunciati dall'articolo erano connotati da un forte e moderno sentimento nazionalistico, che si esprimeva nella speranza da parte di Cavour di ottenere attraverso il nuovo sistema ferroviario il superamento del municipalismo e l'affermazione di un sentire nazionale degli italiani.

La stessa capacità di inquadrare in una visione più ampia e complessa il problema ferroviario, valutandone limiti e potenzialità, caratterizza gli scritti di Petitti di Roreto, e segnatamente il suo saggio intitolato *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*¹². Il testo, articolato in cinque *Discorsi*, offre una ricostruzione molto lucida e precisa della teoria ferroviaria ottocentesca e delle costruzioni – realizzate o solo «decretate» – al 1845 in Europa e in America. Oltre all'attenta analisi critica dei diversi sistemi di ordinamento delle strade ferrate adottati negli Stati italiani ed europei, di forte interesse storiografico è la sua proposta di unificare le linee ferroviarie di tutto il Paese, uniformandone le modalità di gestione, le tariffe, le forme di sorveglianza, e cogliendo l'occasione anche per stabilire per la prima volta comuni sistemi di misura e pagamento, così da favorire i rispettivi rendiconti di debito e credito delle amministrazioni. È evidente che la ferrovia stava partecipando, e in parte promuovendo, la stagione di forte rinnovamento culturale e politico che segnò l'ultimo ven-

tennio prima della nascita dell'Italia unita, e la sua promozione sul territorio italiano si configurò a tutti gli effetti non solo come uno strumento di modernizzazione sul piano economico e produttivo, ma anche come un criterio di civiltà:

La molteplicità, la facilità ed il comodo, come la sicurezza e l'economia de' mezzi di trasporto, sì delle persone che delle merci, possono chiamarsi il vero termometro della civiltà, e della prosperità materiale e morale d'un popolo. Perocché, coll'accrescere e coll'agevolare lo scambio delle idee, degli affetti e delle cose, que' mezzi concorrono ad una fusione di principi, d'opinioni e d'interessi, onde nascono i primi elementi della vera civiltà, le più sicure cautele d'una condizione quieta ed agiata. [...] Né può dubitarsi che queste [le ferrovie] riusciranno assai proficue alla patria comune, se nell'ordinare i nuovi mezzi di reciproche relazioni, anziché lasciarsi guidare dalle grette idee di rivalità tra Stato e Stato, e tra municipio e municipio, onde sempre nacque la nostra decadenza, l'autorità che governa saprà anzi combinare le imprese in modo che tendano a fare dell'intera Penisola una sola contrada ed una sola famiglia, come succede appunto in quella forte ed intelligente Germania, dove senza menomamente ledere la giusta indipendenza d'ogni Stato, si seppe nondimeno creare un'omogeneità d'interessi e di regole per governarli, da cui non può che tornare immenso accrescimento di potenza e di ricchezza all'intera nazione¹³.

Lo studio di Petitti stimolò gli interventi di personaggi politici e intellettuali come Cesare Balbo, Carlo Cattaneo, Vincenzo Gioberti e lo stesso conte di Cavour, oltre agli apprezzamenti del re Carlo Alberto, di Ferdinando II delle Due Sicilie e del re di Prussia, all'epoca capo della Lega doganale germanica, che era interessata alla questione delle infrastrutture italiane in vista dello sfruttamento delle strade ferrate e dei porti per il traffico con l'Oriente. Diventò anche il testo di riferimento per il dibattito sul progetto della rete ferroviaria italiana che si tenne al Congresso degli scienziati di Genova nel 1846, durante il quale furono discusse diverse proposte di tracciati sulla base di calcoli accurati, dati statistici sul trasporto di uomini e merci e analisi delle eventuali difficoltà politiche legate alla differente natura degli Stati preunitari. A differenza di quanto stava accadendo in Piemonte e in Toscana – dove, grazie a

una maggiore consapevolezza del problema delle infrastrutture sul territorio, nacquero le prime due proposte ferroviarie –, il Regno delle Due Sicilie dimostrò maggiore diffidenza verso lo sviluppo delle strade ferrate. Fin dai primi articoli pubblicati sul «Giornale del Regno delle Due Sicilie», il tema delle ferrovie non destò particolari entusiasmi, sia per un generale sentimento di diffidenza nei confronti del ‘nuovo’, sia per le problematiche finanziarie collegate all’impresa.

Un primo accenno nel Mezzogiorno a questo tema avvenne nel 1819, quando il «Giornale Enciclopedico di Napoli» elaborò un’analisi di quanto stava avvenendo in Inghilterra e in Scozia, mettendo in evidenza i benefici economici portati dalle nuove strade ferrate, 200 leghe di binari sui quali la trazione degli animali faceva risparmiare fino a «due terzi nelle spese di trasporto»¹⁴. Qualche anno più tardi si aprì un articolato dibattito sul tema, nell’ambito del quale i periodici mostrarono posizioni ora favorevoli, ora contrarie nei confronti delle innovazioni ferroviarie, pubblicando notizie in tono entusiastico o scoraggiante, talvolta mettendo in risalto altre forme di trasporto. Nel 1825, nel riferire la notizia dell’apertura della linea da Stockton a Darlington, il «Giornale del Regno delle Due Sicilie», analogamente ad altre testate italiane, si mostrò scettico riguardo all’impresa, mettendo in discussione la verosimiglianza delle aspettative nei confronti del nuovo mezzo¹⁵, e nel dicembre dello stesso anno¹⁶ utilizzò la notizia del fallimento di una società ferroviaria inglese per confermare i dubbi manifestati sulla validità economica dell’iniziativa.

Negli anni successivi, e segnatamente a partire dal 1827, la questione ferroviaria fu affrontata in maniera diversa quando iniziarono a diffondersi opinioni a favore della trazione a vapore su strade comuni e non su rotaie: il «Giornale del commercio letterario»¹⁷ riportò la notizia di alcuni esperimenti effettuati a Londra su una locomotiva che viaggiava su strada carrabile; l’«Ape Sebezia»¹⁸ scrisse dell’accordo avvenuto tra Prussia, Sassonia e Austria per la costruzione di una linea tra Amburgo e Vienna, auspicandone il prolungamento fino a Roma; il «Giornale di Scienze, Lettere ed Arti per la Sicilia»¹⁹ riportò una recensione favorevole²⁰ al libro pubblicato da Giuseppe De Welz²¹, che aveva tradotto lo studio di John Loudon McAdam su un nuovo modo di costruire le strade inglesi²², ampliandone gli assunti sulla base di considerazioni che riguardavano la Sicilia. Il saggio, che riscosse un grande successo di critica e fu

recensito su numerose testate²³, oltre a riportare la traduzione della prima edizione (1822) dell'opera di McAdam – di notevole interesse per la storia economica relativa alle infrastrutture e per lo studio delle dinamiche gestionali e le tecniche edificatorie dei lavori pubblici in Gran Bretagna – proponeva un lucido confronto con la situazione delle infrastrutture siciliane allo scopo di promuovere lo sviluppo economico dell'isola, considerato possibile solo attraverso una razionalizzazione e modernizzazione delle vie di comunicazione. Un'ampia prefazione e tre appendici completavano l'opera insieme a una sezione dedicata alle ferrovie, nella quale se ne descrivevano sinteticamente i meccanismi di funzionamento e le opportunità che offriva il nuovo mezzo sul piano economico e sociale. In una nota alla traduzione del già citato articolo apparso su «Le Producteur»²⁴, che spiegava con toni entusiastici le prospettive di sviluppo della trazione a vapore, De Welz scriveva:

L'Italia pure non resterà senza dubbio indifferente a questo spettacolo, e voglio augurarmi che non sia l'ultima a partecipare dei vantaggi che offre questo sistema di comunicazioni, tanto più che manca di canali: ove s'introducesse fra noi questo sistema si potrebbe andare da Napoli a Roma in meno di dieci ore, da Milano a Genova in sette ore, e da Milano a Torino in sei ore, e così viceversa, col soccorso delle macchine locomotive da applicarsi ai luoghi ascendenti; ma guai se resterà spettatrice indifferente!!!²⁵.

Il dibattito fu riaperto nel 1833 con la pubblicazione su «L'industriale»²⁶ di una recensione a un articolo del giornale inglese «The Courier», nella quale si illustravano ancora una volta i vantaggi delle locomotive che viaggiavano su strade comuni: questo sistema permetteva di utilizzare la nuova tecnologia risparmiando sulle elevate spese di gestione dell'impresa ed evitando una notevole immobilizzazione di capitali, soluzione tanto più conveniente per uno Stato come quello del Regno delle Due Sicilie, in cui la mancanza di minerali di ferro avrebbe costituito un evidente problema per la costruzione dei binari. Altre osservazioni sul tema furono sviluppate nel numero successivo della rivista²⁷, nel quale, a partire dalla riflessione per cui il regno non registrava un movimento di passeggeri e merci tale da remunerare un simile inve-

G. Morton, *The new steam carriage*, litografia, 1828



stimento, si pronosticava l'inevitabile affermazione del nuovo mezzo a vapore impiegato su strada, che avrebbe portato grandi vantaggi all'economia e alle popolazioni, una volta risolte le difficoltà legate al superamento dei dislivelli delle strade ordinarie (una problematica in fase di risoluzione secondo alcuni tecnici dell'epoca).

L'ultima affermazione dell'articolo de «L'industriale» sollecitò la risposta del «Giornale delle Due Sicilie»²⁸, che giudicò negativamente sia le strade ferrate che la soluzione proposta dalla rivista, adducendo una serie di motivazioni tecniche e lasciando intendere che sarebbero stati necessari forti progressi in questo campo per consentire una rivoluzione delle infrastrutture.

Nel 1834 fu diffusa una relazione del direttore di Ponti e Strade Afan de Rivera, sollecitato dal Ministro delle Finanze Giovanni d'Andrea a esprimere un parere sulla convenienza delle ferrovie. Il documento, conservato oggi presso l'Archivio di Stato di Napoli, valutava negativamente l'ipotesi di avviare un'impresa ferroviaria nel regno sulla base di cinque considerazioni, relative alla natura per così dire 'economica e geografica' del territorio:

1. Le strade di ferro essendo oltremodo dispendiose possono tornar conto per metter in comunicazione contrade che fanno fra loro attivissimo commercio di merci e derrate di gran volume in modo che il risparmio delle spese di trasporto possa dare il debito interesse al capitale impiegato. Or nel nostro regno non esistono due contrade che abbiano tra loro un così attivo commercio. 2. Tra noi le strade di ferro debbono costare quasi il doppio di quanto costano in Inghilterra, ove il ferro costa quasi ducati tre al cantaio. 3. Non avendo carbon fossile animale dovremmo far venire da fuori questo combustibile ed anche per questa parte le spese per animare le macchine a vapore sono molto considerabili. 4. Essendo il perimetro del regno quasi interamente bagnato dal mare, la navigazione marittima è più economica per le spese di trasporto. 5. Se si voglia animare il commercio da un mare all'altro, la catena degli Appennini che s'innalza nel mezzo impedisce che si possano stabilire strade di ferro tra due mari²⁹.

Alcuni autori hanno analizzato criticamente la relazione di de Rivera alla luce di una ricostruzione storica della sua figura e degli interessi che aveva manifestato in quel periodo nei riguardi di una nuova organizzazione delle vie di comunicazione del regno. Il rapporto negativo del direttore si fondava sull'assunto per cui l'unico collegamento ferroviario che poteva risultare proficuo – quello, cioè, tra le regioni più ricche e interessate da uno scambio commerciale di un certo rilievo, la Puglia e la Campania – era reso inattuabile dalla presenza della catena appenninica, per cui il sistema più valido per collegare i due mari era un canale da lui progettato³⁰, che avrebbe anche evitato una «pericolosa» concorrenza tra i trasporti marittimi e terrestri. L'idea di incrementare i traffici mediante canali non rappresentava una novità, ma anzi si inseriva in un filone costruttivo a quell'epoca piuttosto diffuso, nato ancora una volta in Inghilterra: sul finire del Settecento, infatti, si era tentato di risolvere il problema delle scarse e malridotte vie di comunicazione inglesi, delle quali invece l'espansione industriale necessitava in misura sempre maggiore, mediante la costruzione di canali e vie d'acqua interne, soluzioni diffuse al punto da costituire nel XIX secolo una vera e propria 'mania'. Con la diffusione e il continuo perfezionamento del motore a vapore, il sistema dei canali diventò una valida alternativa alla ferrovia per i paesi in cui

era possibile costruirli, e molti autori dibatterono a lungo sulla preferibilità dell'uno o dell'altro mezzo, anche dopo la costruzione delle strade ferrate. È il caso anche del Regno delle Due Sicilie, in cui l'idea di collegare il Tirreno e l'Adriatico con un sistema di canali navigabili non fu abbandonata neanche dopo la costruzione della ferrovia borbonica: Vincenzo Degli Uberti³¹ nel 1845 prendeva, ad esempio, in considerazione l'apertura di quattro vie d'acqua mettendo in comunicazione i fiumi Liri, Sangro e Volturno; Ufita, Calore, Sele, Carapella, Cervaro, Ofanto; Crati e Savuto; Lamanto e Corace³².

Ostuni, nel suo imprescindibile lavoro³³, mette in risalto il peso che ebbe la posizione di de Rivera come direttore del Corpo di Ponti e Strade nelle sue valutazioni: de Rivera temeva che si facesse ricorso all'iniziativa privata per la costruzione e gestione delle strade ferrate, provocando così l'emarginazione della Direzione di Ponti e Strade che, a suo dire, rappresentava lo strumento indispensabile per la costruzione di opere di pubblica utilità.

Partendo dal presupposto che “lo universale non p[oteva] avere capricci”, Afan de Rivera non aveva mai ritenuto conveniente accordare ad alcuno “il mandato di compromettere questo essenziale interesse”, neanche agli organismi provinciali, perché “nella macchina dell’ordine sociale, come in quelle meccaniche, il motore principale – asseriva – doveva comunicare il moto a pochi secondari” che, a loro volta, lo avrebbero trasmesso agli altri. Lo Stato poteva avvalersi di appaltatori, ma doveva sorvegliare l’opera tramite la Direzione di Ponti e Strade che, per questo motivo, andava potenziata negli organici³⁴.

Il sistema contro cui il direttore si era schierato era in sostanza quello delle concessioni, un accordo tra il governo e le compagnie ferroviarie che affidava a queste l'esercizio della ferrovia per periodi molto lunghi, così da recuperare gli ingenti investimenti necessari per la costruzione delle linee e conseguire un profitto, spesso anche mediante la garanzia di un interesse minimo sulle azioni. Questo meccanismo rischiava di conferire un certo potere decisionale alle società private, arrivando anche a escludere di fatto il controllo e l'intervento pubblico: per questi e altri motivi, il tema del-

H. T. Alken, *A View in Whitechapel Road*, 1831: immagine satirica che mostra i possibili effetti della circolazione di vetture a vapore indipendenti



le concessioni diventò spesso oggetto di dibattito tra le forze politiche, nella stessa misura in cui lo era la scelta del tracciato migliore per una linea che collegasse due grandi città.

Trattandosi del giudizio dell'esperto più autorevole del tempo, i periodici seguirono il parere di de Rivera, e in breve tempo ripresero a contestare le notizie che si diffondevano sui benefici delle strade ferrate, e a promuovere sistemi di collegamento alternativi, pubblicizzando in particolare l'utilizzo di locomotive su strade sprovviste di rotaie. Il «Giornale del Regno delle Due Sicilie» vi dedicò nel 1834 tre favorevoli articoli³⁵; a sua volta, «L'industriale», che aveva sempre sostenuto la maggiore convenienza di questo sistema, rinnovava la sua tesi pubblicando dieci articoli tra il 1834 e il 1836, dei quali cinque erano dedicati al trasporto a vapore su strada³⁶, tre alle ferrovie³⁷ – in cui le notizie sul progetto per una ferrovia sull'istmo di Suez e l'invenzione di vetture pneumatiche erano riportate sinteticamente e con scarso interesse –, e gli ultimi due³⁸ descrivevano l'applicazione della locomotiva a un sistema di rotaie portatili, considerate come una possibile soluzione alla mancanza di ferro nel regno denunciata da Afan de Rivera. La schiera degli oppositori fu poi arricchita dalla presenza

autorevole dell'economista Ludovico Bianchini, autore del famoso saggio *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*³⁹, che nel 1833 pubblicò, sulla rivista da lui diretta, «Il progresso delle scienze, delle lettere e delle arti», una recensione a un libro inglese di meccanica, in cui l'autore si rifiutò di analizzare la sezione dedicata alle ferrovie, sostenendo che «questa materia [era] di mera curiosità in un paese in cui neanche le strade ordinarie a[vevano] ricevuto quella estensione dai bisogni richiesta»⁴⁰. Sul fronte opposto, tra i pochi sostenitori della ferrovia si collocò «L'omnibus», che il 13 dicembre 1834 scriveva:

*Per quale ragione si fanno dei canali anche laddove esistono strade? perché si facilita il trasporto; e per la stessa ragione si fanno strade di ferro, che non costano la metà de' canali, e facilitano il trasporto quattro o cinque volte di più offrendo inoltre grande rapidità nel viaggio: per ciò in Francia si riguarda già come un grande svantaggio per un paese l'essere provveduto di un canale, anziché di una strada di ferro*⁴¹.

Naturalmente, la situazione cambiò sensibilmente nel momento in cui il governo borbonico decise di porre mano alla questione della ferrovia: nello stesso anno in cui, nel mese di ottobre, Ferdinando II avrebbe decretato la concessione alla società Bayard per la costruzione della Napoli-Nocera, apparvero, infatti, cinque articoli sul «Giornale del Regno delle Due Sicilie» che descrivevano la situazione delle ferrovie in altri Stati e ne analizzavano le problematiche e i vantaggi apportati. Il primo⁴², dopo aver delineato l'atmosfera festosa che si era percepita nel giorno dell'inaugurazione del primo tratto della linea belga, sottolineava il primato della ferrovia rispetto agli altri sistemi di trasporto attraverso la descrizione delle espressioni dei viaggiatori, che «comodamente adagiati sopra i carri a vapore getta[vano] sguardi pietosi sulle vetture postali ed altre che con grande fatica trascinate erano sulle strade selciate», e aggiungeva in chiusura: «Chiunque vede la semplicità di tutto il meccanismo interno, e la facilità e sicurezza con cui vengono trasportati enormi pesi nel modo più veloce e più comodo, pienamente si persuade che le strade di ferro saranno con l'andare del tempo fatte universali in Europa con grande utilità de' popoli, e che tutto il commercio del mondo e specialmente dell'Europa ne trarrà grandi vantaggi». Il 16 febbraio⁴³

il «Giornale» pubblicò un articolo apparso sul «*Courrier français*», nel quale era sintetizzato il dibattito sull'utilità delle strade ferrate attraverso l'analisi (e in parte la confutazione) di tutti gli argomenti che erano portati contro l'adozione delle ferrovie: sembra quasi che il «Giornale» volesse usare un'altra 'voce' per riportare all'attenzione dell'opinione pubblica il tema delle ferrovie, 'annullando' i giudizi negativi che erano stati espressi nei mesi precedenti, e attribuendo agli obiettori la qualifica di «partigiani de' monopoli». Il giorno dopo, la sezione *Varietà* della stessa testata riportava la notizia di una «patente d'invenzione e di perfezionamento per le strade a rotaie di ferro e per le carrozze a vapore» accordata all'architetto Antonio Pins di Rigel dalla camera aulica Imperiale e Reale di Vienna: il sistema veniva presentato come il migliore mai messo a punto in Europa, poiché era il più stabile e veloce, facile a eseguirsi ed economico, e consentiva un risparmio pari a un «terzo delle spese ordinariamente richieste»⁴⁴.

Ormai la questione ferroviaria veniva presentata come un'opportunità 'oggettivamente' valida, che ogni Paese, interessato ad affacciarsi con gli altri sull'era moderna, poteva e doveva cogliere. L'ultimo articolo pubblicato prima della notizia ufficiale del decreto di concessione è quello del 25 giugno 1836, che riporta una dichiarazione del «*Magasin Pittoresque*», nella quale, con un registro accorato ed entusiasta, si celebrava l'invenzione delle macchine a vapore e il movimento internazionale dei viaggiatori prodotto dall'impiego delle strade ferrate. Le locomotive, «poste in azione da abili meccanici», non solo avrebbero consentito la realizzazione di opere grandiose quanto le piramidi con una rapidità mai raggiunta fino ad allora⁴⁵, ma avrebbero reso il mondo un luogo più piccolo, in cui le attrazioni, gli spettacoli, perfino la gastronomia tipica dei diversi Paesi sarebbero state a disposizione di qualunque uomo che, come un moderno Magellano, volesse mettersi in viaggio:

I Parigini non troveranno più luogo all'Opera, perché tutti i teatri saranno pieni zeppi di Inglesi, Olandesi, Tedeschi e Italiani venuti a distrarsi per un momento. Parigi non avrà alberghi e trattorie quante ne occorreranno pei forestieri. [...] E che bell'epoca sarà quella pei ghiottoni! I pasticci di Strasburgo giungeranno ancora caldi sulle mense dei gastronomi, ed un amatore potrà ordinare una trota a Gi-

*nevra, un roastbeef a Londra, un pezzo di vitello a ghiaccio ad Arcangelo, un piatto di maccheroni a Napoli, un messo di frutta dell'Andalusia, e tutto questo arriverà fresco ed in punto, e a buon mercato, che più importa*⁴⁶.

Pur nelle sue altalenanti opinioni, il «Giornale del Regno delle Due Sicilie» costituisce una testimonianza del crescente interesse del regno nei confronti della questione ferroviaria, e non è un caso che il quotidiano avesse cambiato repentinamente registro alla vigilia dell'adozione della linea borbonica, trattandosi dell'organo ufficiale di comunicazione del governo. Come si è visto, le ipotesi a favore e contrarie al nuovo mezzo di trasporto non avevano toccato, come in altri Stati della Penisola, il tema del tracciamento di una rete di comunicazione tra i diversi territori, concentrandosi piuttosto sulle problematiche economiche e sul prestigio che avrebbe portato al regno la costruzione di una strada ferrata. In ogni caso, la vicenda ferroviaria nel Mezzogiorno può essere letta in una prospettiva più ampia, che analizza la volontà di Ferdinando II di portare il regno in un contesto più avanzato sul piano industriale e commerciale, al di là delle aspirazioni propagandistiche più volte evidenziate dalla critica successiva. Fermo restando che l'iniziativa di costruire una strada ferrata fu nel caso del regno di Napoli frutto di una proposta da parte di un privato, e quindi poco 'interna' alle dinamiche governative, quando Armando Bayard de la Vingtrie si offrì di costruire la Napoli-Nocera il terreno era, per così dire, ormai fertile, non solo perché ormai da più di dieci anni si erano diffuse le notizie sul nuovo mezzo ed erano state ampiamente valutate e discusse, ma anche perché lo stesso Ferdinando stava partecipando a un clima di rinnovamento che caratterizzava le corti di tutta Europa. Superato il momento più duro della trentennale crisi economica che aveva investito quasi tutti i paesi europei, i Borbone delle Due Sicilie, dopo la Restaurazione del 1815, avevano infatti avviato una serie di iniziative volte a favorire lo sviluppo economico e industriale del regno: favorirono a questo scopo l'impiego di nuove tecnologie, e incentivarono gli investimenti di capitali, anche stranieri, nelle attività produttive, nel tentativo di promuovere una modernizzazione del Paese. Come mette bene in evidenza John A. Davis,

L'elemento fondamentale, nella storia economica del Mezzogiorno, fra la metà del Settecento e la metà dell'Ottocento, era costituito dal confronto con la nascita e la graduale espansione dell'economia industriale nei paesi dell'Europa settentrionale. Man mano, diveniva chiaro che questo avvenimento avrebbe cambiato radicalmente non soltanto l'assetto economico del vecchio continente, ma anche i rapporti politici e diplomatici fra le nazioni e il crescente divario economico che veniva ad instaurarsi determinava, per la prima volta nella storia, una situazione tangibile di arretratezza che non era soltanto quantitativa ma anche qualitativa. Questa situazione fu rapidamente intuita dalla classe dirigente del Mezzogiorno, se è vero che, a partire dalla seconda metà del sec. XVIII, fino al crollo del regno borbonico, possiamo cogliere una serie di iniziative volte a scongiurare una tale minaccia⁴⁷.

In questa prospettiva, la ferrovia non fu mai veramente considerata come un mezzo per accrescere il commercio o per risolvere la questione dei trasporti meridionali (lo stesso ministro degli Interni Nicola Santangelo, uno dei più aperti sostenitori del nuovo sistema di trasporto, la definirà cosa meno «utile» di altre⁴⁸): a conti fatti si trattò quasi di un esperimento, ma, che ne fossero consapevoli o meno i suoi fautori, la strada ferrata diventò un tassello essenziale nel processo di modernizzazione del regno, e una buona prova di imprenditorialità da analizzare nel quadro della più ampia strategia di innovazione messa a punto da Ferdinando II di Borbone.

2. Le due proposte di concessione e la scelta del tracciato

La costruzione delle ferrovie, nel Regno delle Due Sicilie come negli altri Stati italiani ed europei, fu possibile in primo luogo grazie alla collocazione di grandi investimenti, senza dubbio e di gran lunga i più importanti mai impiegati dai privati, con il sostegno e talvolta la partecipazione delle casse pubbliche. Gli investimenti nel campo delle ferrovie, che nella maggior parte dei casi erano garantiti dallo Stato, risultavano, infatti, un settore ideale per la grande finanza, che nei decenni precedenti si era sviluppata grazie ai traffici commerciali internazionali e ai primi importanti investi-



Carta generale del Regno delle Due Sicilie (1841), con l'indicazione del tracciato proposto da A. Ducoté

menti industriali. In questo contesto, furono fondate numerose società ferroviarie, che facevano ricorso ai piccoli e medi risparmiatori poiché le risorse finanziarie delle banche non erano sufficienti per le enormi quantità di capitale necessarie: attraverso l'istituzione delle società per azioni – chiamate a quel tempo «società anonime» –, i capitali venivano acquisiti sui mercati borsistici, vendendo azioni e obbligazioni alla borghesia e aristocrazia europea con la promessa di realizzare profitti altissimi⁴⁹. Come rileva criticamente Giuntini⁵⁰, l'ampia diffusione, a partire dagli anni Trenta, di questa forma societaria era dovuta alla presenza di alcuni aspetti che la rendevano particolarmente adatta alle iniziative ferroviarie: in primo luogo, la partecipazione all'investimento non richiedeva necessariamente l'impiego di somme ingenti, ma anzi era possibile acquistare anche solo una piccola parte del capitale complessivo; inoltre, a differenza della società in accomandita, che prima dell'avvento delle ferrovie era la forma più diffusa in Europa, nell'anonima si estendeva il principio della responsabilità limitata a tutti i soci della compagnia e non a una parte soltanto. «Le società ferroviarie rappresentarono una novità assai significativa dal punto di vista

dell'organizzazione dell'impresa, di cui offrirono un vero e proprio modello, imitato, in seguito, anche in termini di maturazione imprenditoriale»⁵¹.

Il Regno delle Due Sicilie, alle soglie della costruzione della prima ferrovia, dal punto di vista finanziario stava attraversando una fase piuttosto delicata, poiché usciva da una grave crisi borsistica che aveva 'bruciato' numerosi capitali e soprattutto i risparmi dei piccoli investitori. Ne dà notizia, tra gli altri, Petitti di Roreto, che nel racconto della vicenda delle società anonime napoletane sorte tra il 1830 e il 1835 riporta l'esperienza di un gran numero di società per azioni che, dopo aver investito nel settore dei mutui e delle assicurazioni sulla vita, fallirono in seguito alla decisione del Governo di tassare le compagnie in quanto usuraie⁵². In questo contesto, il settore degli investimenti produttivi – che offriva anche la possibilità di applicare alti tassi d'interesse – avrebbe rappresentato la soluzione ideale per i piccoli investitori alla ricerca di uno sbocco conveniente ed affidabile dal punto di vista finanziario, come dimostra la prima proposta⁵³ inviata a Ferdinando II per la costruzione di una linea ferroviaria da Napoli a Bari, progettata dalla *Compagnia per le Strade a rotaje di ferro* di Antonio Ducoté.

La Società rappresentata da Ducoté era a quel tempo molto ben accreditata, poiché composta da personaggi abbastanza noti nel panorama finanziario napoletano: tra gli altri, vi erano il principe Cassano d'Aragona, il duca di San Teodoro e quello di Gerace, i banchieri Forquet e Giusso, il Marchese Dragonetti e il cavaliere Alfonso de Liguoro, futuro ministro delle Finanze. Lo statuto della società era definito al dettaglio nel *Progetto per una Società Anonima per le Strade a rotaje di ferro*⁵⁴, inviato da Ducoté a Ferdinando II il 17 giugno 1836: un piano di ordinamento sintetizzato in 58 articoli, che descrivevano l'obiettivo, la struttura amministrativa e le modalità gestionali dell'impresa. La compagnia proponeva di assumersi l'impegno di costruire una strada ferrata da Napoli a Bari, «onde aprirsi una facile comunicazione fra il Mediterraneo e l'Adriatico»⁵⁵, attraversando i centri di Capua, S. Maria Capuavetere, Caserta, Benevento, Valle di Bovino, Foggia e Cerignola. I capitali sarebbero stati forniti dalla società Forquet e Giusso, con un finanziamento in denaro o tramite l'emissione di azioni create per l'occasione: la «Banca» avrebbe infatti emesso una prima serie di ventimila azioni da cento ducati l'una, per poi distribuirne altre ottantamila con lo

stesso valore unitario. Durante l'esecuzione dell'incarico – che avrebbe avuto, secondo le previsioni di Ducoté, una durata di vent'anni – si richiedevano alcuni privilegi: l'attribuzione all'impresa del grado di opera di pubblica utilità, così da poter godere di tutte le agevolazioni previste per questo genere di lavori, soprattutto in riferimento alle leggi sull'esproprio dei terreni privati; la cessione gratuita dei beni di proprietà statale e comunale che la ferrovia avrebbe attraversato; la franchigia fiscale per i materiali d'importazione («ferro, ferro fuso, utensili, macchine, diligenze, ed altro necessario per la costruzione di tali strade»⁵⁶) durante i primi sei anni dell'incarico, fermo restando la necessità di dimostrare che l'impiego di quei materiali fosse destinato alla sola impresa ferroviaria.

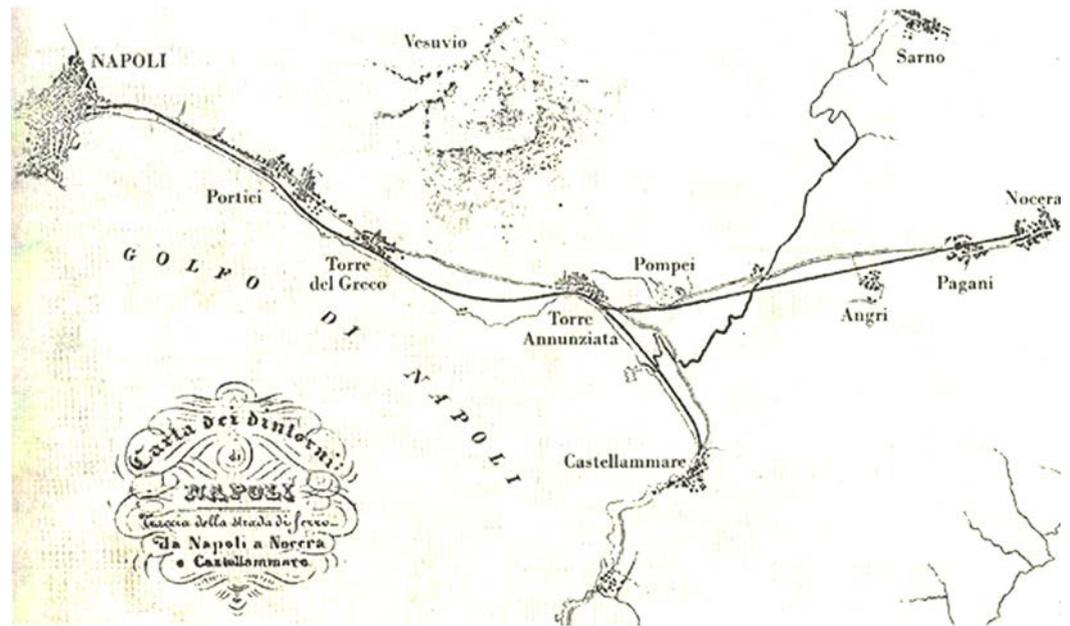
Quest'ultima richiesta del Ducoté mette, tra l'altro, in evidenza la complessa situazione produttiva e industriale che caratterizzava il regno in quegli anni: la politica protezionistica, avviata già in epoca murattiana, e ripresa, dopo un decennio, in maniera più decisiva con le tariffe del 1823-24, aveva funzionato da importante sostegno per l'industria napoletana, che riceveva per la prima volta un forte impulso di modernizzazione e di incremento della produzione⁵⁷, ma, allo stesso tempo, ne rappresentò il principale vincolo, perché il protezionismo era applicato su tutti i generi, e proteso a determinare una totale autonomia produttiva, più che a favorire l'inserimento dei prodotti locali nella sfera dei mercati internazionali⁵⁸. In questa prospettiva, si tentava di proteggere e realizzare qualsiasi prodotto e ad ogni costo, «anche settori con deboli radici, tributari dall'estero per qualsiasi necessità, dalle materie prime alle tecnologie, rivelatisi perciò assolutamente antieconomici»⁵⁹. Gli imprenditori privati si trovarono quindi spesso a dover fronteggiare condizioni di sviluppo sfavorevoli, legate alla combinazione di una sostanziale mancanza di mezzi finanziari da parte del Governo e l'opposizione di gruppi monopolistici, detentori di capitali e di materiali da costruzione.

Certamente consapevole delle difficoltà che stava attraversando il regno sul piano economico e finanziario, Ducoté sfruttò l'interesse generale nei confronti di queste problematiche per avvalorare la sua proposta. Volendo chiarire le motivazioni per le quali la compagnia aveva pensato di cimentarsi nell'impresa ferroviaria,

Ducoté sottolineava che non era solo il tornaconto di lui e dei suoi soci a muoverlo, ma soprattutto il desiderio di contribuire a risolvere la crisi finanziaria, [...] dovuta, a suo giudizio, alla povertà di iniziative economiche esistenti nel regno. Innestare nella stagnante situazione economica del Mezzogiorno un meccanismo propulsivo, quale la Napoli-Bari, significava attivare gli aspetti economici, finanziari e commerciali della vita napoletana, provocando la nascita di nuove iniziative⁶⁰.

A progetto ultimato, la linea, aggregando il commercio dell'Adriatico e del Tirreno, nonché quello delle zone interne servite dalla ferrovia, doveva facilitare gli scambi tra città e campagna, agevolare le esportazioni dei prodotti, e risultare determinante per una nuova valorizzazione dei terreni, che sarebbero stati rivalutati non solo per il passaggio della strada ferrata, ma anche perché i proprietari sarebbero stati invogliati a occuparsi in maniera più razionale delle loro terre. Nella visione del Ducoté, i benefici apportati dalla costruzione della linea avrebbero insomma investito tutti i settori della vita economica e sociale del regno: le città attraversate dalla ferrovia sarebbero diventate «un deposito generale delle province limitrofe» – Capua per gli Abruzzi, Foggia per le Puglie, Bari per le province del Levante, parte delle Calabrie e per tutto l'Adriatico –; le strade consolari sarebbero state meno trafficate, senza che questo significasse la perdita del lavoro da parte dei tradizionali carrettieri, che potevano trovare nuovi impieghi nei servizi di trasporto sugli *omnibus* dalle stazioni ferroviarie ai luoghi limitrofi, o dedicandosi all'agricoltura, a sua volta favorita dallo stimolo portato dalla nuova infrastruttura; infine, la stessa linea poteva servire agli scopi militari, permettendo il rapido spostamento delle armate da una costa all'altra del regno. L'idea di destinare la prima strada ferrata del regno al collegamento tra l'Adriatico e il Tirreno, mettendo così in comunicazione le due aree all'epoca più industrie del Mezzogiorno, risultava certamente la più razionale e auspicabile dal punto di vista dello sviluppo dei commerci: si trattava, infatti, dello stesso – e unico – tracciato che De Rivera aveva considerato al momento di valutare l'opportunità di aprire una linea ferroviaria, pur definendolo difficilmente attuabile in vista di tutte le problematiche che si sarebbero riscontrate al momento della sua effettiva realizzazione. Al percorso della linea Napoli-Bari fu dedicato qualche mese più tardi anche un arti-

Progetto della strada ferrata da Napoli a Nocera con diramazione per Castellammare, 1837 (Napoli, Biblioteca Nazionale)



colo de «L'omnibus»⁶¹, non a caso pochi giorni dopo l'annuncio del decreto di concessione per la costruzione della Napoli-Nocera di Bayard. Dopo una breve sintesi delle ferrovie progettate negli altri stati preunitari e nei paesi europei⁶², l'autore analizzava la proposta del Ducoté mettendola al confronto con le linee precedentemente descritte, di pari rilevanza e 'utilità' sul piano dello sviluppo sociale ed economico grazie all'opportunità che tutte offrivano di collegare importanti e significativi brani di territorio. Senza citare neanche una volta il tracciato promosso dall'ingegnere francese, l'autore definisce, infatti, la Napoli-Bari la strada di «maggiore utilità» per il regno, e ne elenca tutte le difficoltà connesse alla sua costruzione. Inoltre, le logiche progettuali che permettevano la trazione a vapore su binari erano a quel tempo particolarmente stringenti, per cui i tracciati dovevano prevedere curve ad ampio raggio e pendenze lievissime, fattori che determinavano la necessità di eseguire numerose operazioni sul territorio (livellamenti, colmate, viadotti, ponti, trafori, etc.): interventi che, nel caso della linea esaminata, sarebbero stati necessari in molti punti della tratta, e avrebbero richiesto una spesa piuttosto ingente, impensabile per le disponibilità economiche dell'epoca. A conti fatti, quindi, l'impresa proposta da Ducoté, benché auspicabile, sembrava a tutti gli effetti di scarsa fattibilità, con l'aggravante che l'aspi-

rante concessionario nella sua proposta non aveva indicato né l'effettivo percorso che pensava di far seguire alla ferrovia, né un preventivo delle spese e, soprattutto, degli eventuali profitti: alla richiesta di concessione mancavano, in definitiva, i due principi cardine «intorno a cui dovrebbe aggirarsi il progetto finanziario dell'impresa», progetto che rappresentava la maggiore preoccupazione da parte del Governo nei riguardi della questione ferroviaria.

La lettura delle considerazioni apparse su «L'omnibus» risulta molto interessante, perché chiarisce e mette in evidenza i principali criteri rispetto ai quali Ferdinando II poté preferire la proposta di Bayard a quella del Ducoté: da un lato, a differenza della prima richiesta, l'ingegnere francese spiegò dettagliatamente, come vedremo, le modalità con cui sperava di attirare gli investitori; inoltre, fin dalla prima lettera indirizzata al sovrano, Bayard dichiarò di non aspettarsi alcuna partecipazione di capitali napoletani, garantendo anzi di costruire il cammino di ferro «à nos frais et sans aucun sacrifice pour le trésor»⁶³.

Come è noto, il progetto firmato da Armand Bayard de la Vingtrie proponeva la realizzazione di una linea da Napoli a Nocera, prolungabile, eventualmente, fino a Salerno. La proposta vincente era, quindi, certamente meno vantaggiosa dell'altra dal punto di vista dei traffici commerciali e dello sviluppo di importanti aree interne del regno, ma risultava molto meno impegnativa sul piano degli studi preliminari e delle opere necessarie alla sua realizzazione, oltre ad essere presentata come un'iniziativa che avrebbe contato sui soli capitali provenienti dall'estero. In un primo momento, anche il concessionario francese aveva pensato di progettare una strada ferrata che collegasse la Capitale con l'Adriatico, come scrisse nella sua prima *Lettera* per domandare la concessione a Ferdinando II⁶⁴, ma l'ipotesi era stata accantonata con l'idea di riproporne l'esecuzione solo dopo aver realizzato la Napoli-Nocera, avendo così acquisito le esperienze e le conoscenze necessarie per poter tentare quell'impresa decisamente più complessa.

La Società francese, di cui Armando Bayard era il rappresentante, era costituita, oltre che dallo stesso Bayard, dai suoi due fratelli – Jean Ferdinand e Carlo Bayard de la Vingtrie – e l'ingegnere Fortunato de Vergès. Mentre Armando Bayard era ingegnere civile, i due fratelli e de Vergès si erano formati presso l'école des Ponts et Chaussées

di Parigi⁶⁵, e la Società così composta aveva operato a lungo in Francia e aveva acquisito buona fama e credibilità presso gli azionisti, lavorando soprattutto alla costruzione di ponti⁶⁶. Poiché in Francia era molto più complesso il procedimento per fondare le società anonime, la Compagnia operava in nome collettivo tra i quattro soci e in accomandita nei confronti degli azionisti: in questo modo, gli accomandanti erano portati a rischiare il solo capitale investito, mentre gli accomandatari impegnavano il loro intero patrimonio, formula che, evidentemente, doveva garantire agli azionisti un investimento più 'sicuro' dei loro fondi.

La proposta di concessione, articolata in 19 punti, chiedeva la facoltà di costruire la strada ferrata lungo la costa vesuviana fino a Nocera, passando per Portici, Torre del Greco e Torre Annunziata. Si richiedeva, inoltre, l'opportunità di prolungare la linea fino a Salerno, di congiungere il nuovo tronco ferroviario alle località vicine tramite ramificazioni, e – se questi lavori fossero partiti entro cinque anni dalla data della concessione – di sfruttare gli stessi privilegi che sarebbero stati accordati per la strada da Napoli a Nocera. Nel caso in cui quest'ultima eventualità non si fosse verificata, la compagnia di Bayard avrebbe perso il diritto di occuparsi della costruzione degli eventuali prolungamenti della linea, che si sarebbe invece potuta affidare ad altre società: il concessionario sarebbe stato quindi tenuto a concedere il passaggio sulla sua linea ad altri convogli, previo il pagamento di una tariffa corrispondente a due terzi di quella accordata per la Napoli-Nocera, essendo questo passaggio a spese di una diversa compagnia. I regolamenti previsti per l'esercizio della Napoli-Nocera dovevano, inoltre, considerarsi vincolanti per le altre compagnie, che avrebbero uniformato sulla base di quelli sia «la carreggiata» – e quindi le dimensioni – delle loro locomotive, che la velocità di trasporto dei convogli e gli orari di partenza e di arrivo nelle stazioni. Sul piano progettuale, le prescrizioni generali per il disegno della strada – costruita secondo i progetti di Bayard e con personale di sua scelta – prevedevano che, lungo tutta la sua estensione, la linea sarebbe stata «a doppio corso», ad eccezione di alcuni tratti, la cui conformazione avrebbe reso «troppo difficile», secondo il parere del concessionario, la costruzione del doppio binario; si stabiliva, inoltre, di limitare i binari con siepi o fossi, mentre all'incrocio con altre strade si sarebbero collocate delle barriere manovrate da custodi assunti dalla compagnia.

Ricollegandosi alla disciplina che regolava le opere di pubblica utilità, anche Bayard, come Ducoté, intendeva far propri «tutti i diritti che le leggi, decreti e regolamenti conferiscono all'amministrazione per i lavori dello Stato», relativamente all'acquisto delle terre e all'estrazione e trasporto dei materiali necessari per la costruzione della strada di ferro. Allo scadere della concessione, i terreni sarebbero stati «liberati dalle imposizioni delle quali si trovavano gravati al momento della compra», così come i magazzini e gli altri edifici non sarebbero stati «assoggettati a nessuna imposizione». Sempre in virtù della natura di pubblica utilità della sua impresa, il concessionario chiedeva l'acquisizione gratuita dei terreni di proprietà demaniale, il diritto di importare dall'estero macchine e materiali senza limitazioni fiscali, e l'esenzione dalle tasse sulle macchine e sui viaggiatori e le merci trasportati sulla linea, fatti salvi i dazi di consumo all'entrata a Napoli, ai quali tutti erano soggetti. La concessione sarebbe durata 99 anni, durante i quali, per recuperare le spese occorse per la realizzazione e lo sfruttamento della linea, il concessionario avrebbe riscosso il pagamento di una tariffa, conteggiata per ogni miglio di strada percorso, e calcolata sulla base del peso o della categoria dei soggetti trasportati. Infine, allo scadere della concessione, la ferrovia sarebbe diventata di proprietà statale, mentre il materiale rotabile («locomotive, carri, carretti, vetture, materiali, combustibili ed approvvigionamenti di ogni sorta»⁶⁷) e le strutture fisse sarebbero rimasti al concessionario o agli aventi diritto, ferma restando la possibilità di rivenderli allo Stato al prezzo successivamente stabilito da un perito.

Consapevole dei presupposti che avevano favorito la nascita e lo sviluppo delle altre linee ferroviarie, e degli argomenti che avrebbero potuto destare l'attenzione e l'interesse del governo borbonico, Bayard utilizzò le due ragioni che apparivano più 'persuasive' per ottenere l'approvazione del suo progetto. In primo luogo, suggerì che il nuovo sistema di comunicazione avrebbe avuto l'effetto di rivalutare le produzioni locali rispetto a quelle estere e di metterle in grado di competere sui mercati europei, facendo balenare, in tal modo, la visione di un'era «de prospérité incalculable»; fece poi leva sull'aspetto militare, mettendo in risalto la possibilità di spostare rapidamente reparti di fanteria, artiglieria e cavalleria da un capo all'altro della linea ferroviaria. Questi pronostici, assieme a tutti i punti della proposta di concessione inviata dall'in-

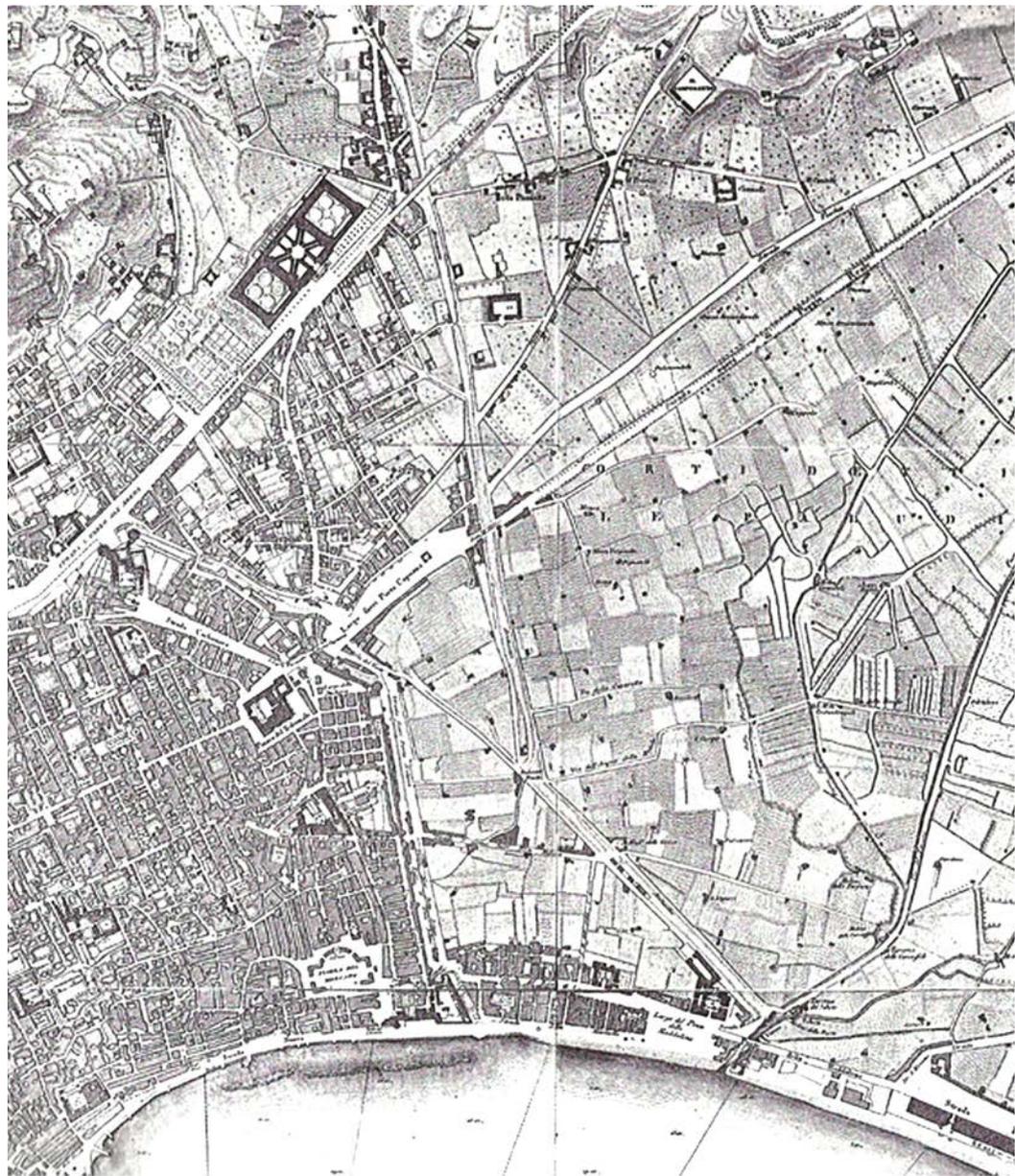
gegner francese, furono analizzati dal Ministro degli Interni Santangelo, che riassunse le sue osservazioni in un *Rapporto*, sottoposto al re il 6 marzo 1836. Nel documento, Santangelo, dopo una lunga premessa nella quale riportava una lucida analisi dei benefici apportati dalle strade di ferro negli altri Paesi e della situazione delle infrastrutture nel Regno delle Due Sicilie⁶⁸, elencò tre condizioni preliminari al rilascio della concessione, che a suo parere rappresentavano le misure essenziali per salvaguardare gli interessi pubblici. La prima condizione riguardava il rapporto tra la nuova ferrovia e il territorio, attribuendo – con una sorprendente analogia – lo stesso ordine di priorità al commercio e alla salvaguardia dei resti archeologici: la linea ferroviaria non doveva interferire con le strade ordinarie esistenti, così che i traffici commerciali avrebbero potuto scegliere liberamente la via di comunicazione della quale servirsi per il passaggio e per il trasporto delle merci, e non doveva attraversare «l'antica e sepolta città di Pompei, le cui preziose rovine rendono questa capitale l'emporio dell'Italia per la curiosità de' forestieri e degli scienziati di tutta la terra»⁶⁹. La seconda e la terza condizione richiedevano un'esplicita garanzia da parte di Bayard che l'opera fosse compiuta nei tempi previsti e che si utilizzasse effettivamente la macchina a vapore per il trasporto dei vagoni sulla linea ferroviaria⁷⁰.

Come già era stato dichiarato nella premessa, uno degli aspetti più importanti da valutare riguardava la questione del progetto della linea: perché fosse garantita l'indipendenza delle strade ordinarie, era necessario limitare la libertà di Bayard, vincolando il tracciamento della linea alla preventiva approvazione di una Commissione appositamente nominata. Questa particolare richiesta rispecchiava tutti i dubbi che il Ministro dell'Interno possedeva nei confronti dell'impresa ferroviaria, perché, di fatto, dimostrava quanto Santangelo confidasse più sulle tradizionali dinamiche commerciali offerte dalla viabilità ordinaria, che sulle opportunità di sviluppo che avrebbe dovuto portare la nuova strada ferrata. Nell'ipotesi in cui Bayard avesse fallito, era quindi necessario che le strade ordinarie non restassero svalutate dall'attraversamento della linea, e che i commerci proseguissero senza subirne influenze; se, al contrario, Bayard fosse riuscito nell'impresa, il danneggiamento delle strade comuni gli avrebbe permesso di conseguire il monopolio dei trasporti, prospettiva assolutamente temuta da Santangelo.

Sebbene il Ministro avesse valutato con attenzione ogni aspetto della convenzione, nelle conclusioni del suo *Rapporto* sottolineò il destino fallimentare che, a suo parere, avrebbe incontrato l'iniziativa di Bayard. Basandosi sui suoi calcoli, Santangelo era così convinto dell'inopportunità dell'impresa che metteva in dubbio la stessa buona fede dell'ingegnere francese, che non poteva aver proposto quella iniziativa con il solo fine di guadagnare degli introiti: forse, allora, Bayard aveva intenzioni nascoste, come ottenere il monopolio sui trasporti, o piuttosto speculare sull'impresa cedendo ad altri la concessione appena ottenuta. Ostuni⁷¹, analizzando a questo proposito la struttura societaria della compagnia di cui Bayard era il rappresentante, chiarisce gli obiettivi della sua proposta e ne individua le ragioni alla luce di una prospettiva che andava oltre le aspettative di amministrazione della linea: una volta ultimata la costruzione della ferrovia, i quattro accomandatari avrebbero, infatti, lasciato la gestione della strada agli altri soci, e sarebbero rimasti semplici azionisti, ottenendo come compenso per il lavoro svolto mille azioni per un totale di un milione di franchi; speravano inoltre di lucrare la differenza tra gli 11.500.000 franchi ottenuti dalla vendita delle azioni e l'effettivo costo di costruzione, calcolato pari a una somma di circa 9.000.000 di franchi. Fu questo il motivo per cui, nel corso delle trattative sui capitoli della concessione, Bayard si sforzò sempre di ottenere condizioni che facilitassero la Società nella costruzione della linea, anche a costo di cedere sulle questioni che ne riguardavano la gestione.

In conclusione, nonostante la sua convinzione che l'iniziativa di Bayard rappresentasse una forte incognita e fosse destinata al fallimento, Santangelo appoggiò il progetto, soprattutto nella prospettiva di dare nuovo slancio all'iniziativa privata e al mercato finanziario napoletani: si era valutato che la linea Napoli-Nocera non era troppo impegnativa sul piano progettuale ed economico, tanto più che Bayard se ne assumeva tutti gli oneri di spesa; le sue premesse non avevano convinto il Ministro dell'Interno, ma ugualmente gli fu concesso il 'beneficio del dubbio', anche perché – come si evince dall'analisi delle principali testate di quel periodo – l'opinione diffusa era generalmente favorevole e 'incuriosita' dal nuovo mezzo ferroviario, e forse si pensò che la scarsità di commerci, che avrebbero dovuto costituire la ragione cardine dell'allestimento di una linea ferrata, poteva essere 'compensata' dalla fruizione 'tu-

Reale Ufficio Topografico della Guerra, *Pianta di Napoli*, 1828: particolare dell'area orientale prima degli interventi promossi da Ferdinando II per la creazione della nuova maglia viaria



ristica' della ferrovia, su quel tratto già da tempo percorso da tanti visitatori italiani e stranieri richiamati dalle tante attrazioni che offriva il territorio. Inoltre, sul piano delle scelte governative, la ferrovia Napoli-Nocera proposta da Bayard rientrava perfettamente, per la sua localizzazione, nella 'visione' urbanistica di Ferdinando II,

rispetto alla quale risultava assolutamente coerente con la definizione industriale del quartiere orientale.

Non va dimenticato, infatti, che nello stesso anno in cui si aprì al traffico il primo tronco della linea, Ferdinando II dettò le *Appuntazioni per lo Abbellimento di Napoli*, un documento di grande interesse, conservato oggi presso l'Archivio Storico Comunale, che si presentava come uno schema di pianificazione in 89 punti, articolati per categorie di intervento: *Case, Strade interne, Strade suburbane, Piazze, Mercati, Macelli, Edifici pubblici e Polizia urbana*. Come rileva criticamente Gravagnuolo,

sia pure ad un livello dichiaratamente intenzionale, le Appuntazioni del 1839 tracciarono un chiaro programma di interventi a scala urbana e territoriale, per di più rigorosamente articolato su diversi tempi di fattibilità, distinguendo in tale ottica gli interventi “da potersi prontamente eseguire” da quelli “da eseguirsi nel volgere degli anni”. Non è difficile scorgere nella filigrana di tale disegno l’embrione di una predeterminata zonizzazione, destinando l’area occidentale di Napoli a polo delle residenze aristocratiche e borghesi e l’area orientale a polo di convergenza delle linee dei trasporti e delle attività produttive (con le annesse residenze operaie). Il tracciato della Napoli-Portici è, dunque, coerente con l’ideogramma delle Appuntazioni che nei fatti ha prefigurato l’effettivo destino industriale della zona orientale, favorito anche dalle successive bonifiche borboniche (che hanno sanato un terreno paludoso rimasto per molti secoli una sorta di barriera malsana che ha frenato l’espansione urbana verso est)⁷².

Alla volontà – espressa fin dall’inizio degli anni Trenta – di dotare la città di nuove attrezzature per la borghesia, da tempo introdotte nelle principali capitali europee sulla base del modello teorico parigino, e di collegare la capitale con la periferia occidentale e settentrionale tramite grandi assi viari⁷³, si era così aggiunta la prospettiva industriale di Napoli, per la quale il quartiere orientale diventò ben presto il fulcro geografico di tutte le iniziative, soprattutto in seguito alla costruzione della linea. Oltre al fabbricato dei Granili, realizzato nel 1778 su progetto del Fuga ai margini orientali della città, tra il 1830 e il 1860 in quest’area si spostarono alcune strutture produttive originariamente

localizzate nel centro: è il caso, ad esempio, dei fabbricanti di cuoi, che nel 1835 dalla zona tra il Mercato e la Marinella furono radunati nel nuovo quartiere chiamato «Conciaria», composto da più di cinquanta fabbriche per un totale di mille addetti. Di fronte ai Granili si insediò nel 1839 lo stabilimento Zino ed Henry, uno dei primi opifici metalmeccanici di Napoli, e nel corso di circa vent'anni intorno alla fabbrica si insediarono numerosi stabilimenti, nella maggioranza manifatture tessili e metalmeccaniche: ad est, nelle vicinanze del canale di Pollena, sorse la conceria di Francesco Stella, nei lotti limitrofi il mulino a vapore Parodi e quello di Federico Wegmann ed Emilio Bodmer; a nord il setificio di Giovanni Beaux, successivamente inglobato nell'opificio meccanico Pattison e, al confine con Portici, lo stabilimento di Pietrarsa, sorto nel 1840 e destinato fin dai primi anni alla costruzione di locomotive per la linea Napoli-Nocera⁷⁴.

Le osservazioni formulate nel documento redatto dal Ministro Santangelo sul progetto di concessione di Bayard segnarono l'inizio di una fase di importanti trattative tra il concessionario e il Governo, caratterizzata da una lunga serie di proposte e controproposte che provenivano da entrambe le parti e che resero l'intera operazione piuttosto complessa. La principale preoccupazione espressa dal Ministro nell'ambito di quegli scambi era che Bayard intendesse assicurarsi il monopolio dei trasporti: questa prospettiva era possibile in virtù del fatto che, se a un certo punto il concessionario avesse abbassato i prezzi dei titoli di viaggio, la concorrenza con gli altri mezzi si sarebbe volta tutta a suo favore, determinando il fallimento degli altri sistemi; se si fosse verificata questa condizione, Bayard avrebbe quindi potuto rialzare le tariffe, speculando sui prezzi grazie al fatto che la ferrovia sarebbe diventata l'unico mezzo di trasporto offerto alla popolazione. Per questo motivo, si sperava di evitare l'insorgere del fenomeno imponendo al concessionario il limite di non poter aumentare i prezzi dopo averli abbassati.

Dopo un'iniziale resistenza, Bayard accettò le condizioni richieste dal governo, che prevedevano, tra l'altro, la riduzione della durata della concessione da 99 a 80 anni e il rifiuto di concedere gratuitamente i terreni di proprietà della corona, dello Stato e dei Comuni che dovevano essere attraversati dalla ferrovia. Inoltre, il concessionario era tenuto a versare 50.000 ducati o ad acquistare 3.000 ducati di rendita napoletana a garanzia del completamento della linea, che gli sarebbero stati restituiti in

tre rate, all'apertura di ciascun tronco (Napoli-Torre Annunziata, Torre Annunziata-Castellammare; Torre Annunziata-Nocera): in questo modo, la diramazione per Castellammare entrò a far parte dei termini definitivi del contratto – restando, invece, facoltativi gli eventuali prolungamenti al di là di Nocera – e, in caso di fallimento, il Governo poteva decidere se ultimare i lavori o utilizzare la cauzione per indennizzare i proprietari privati danneggiati dalla costruzione della ferrovia. L'accettazione delle modifiche proposte da Santangelo richiedeva, però, una contropartita: Bayard ribadì la sua richiesta dell'esenzione fiscale per l'importazione dall'estero del materiale fisso e rotabile necessari per la costruzione e la gestione della ferrovia.

In sostanza, Bayard aveva ottenuto, almeno in parte, quelle condizioni che gli consentivano di costruire nella maniera più 'economica' possibile la linea ferroviaria, dimostrando che il suo interesse prevalente era rivolto alla possibilità di risparmiare – in qualche misura – sulla costruzione della strada, anche a costo di cedere nell'accettare condizioni meno vantaggiose sul piano della gestione della ferrovia.

Nel giro di poco più di un mese – l'8 giugno 1836 – le trattative furono ufficialmente portate a termine con la redazione dell'atto di accettazione. I capitoli di concessione furono firmati il 5 ottobre 1836: tre giorni dopo, il decreto – che riportava la firma datata al 19 giugno – fu pubblicato sul «Giornale del regno delle due Sicilie», mentre l'atto fu stipulato il 18 ottobre a Napoli davanti al notaio Carmine Galgano, alla presenza del commendatore Sancio, intendente della provincia di Napoli, e dell'avvocato Carabelli, delegato da Bayard. L'8 febbraio 1837, il gruppo composto dai fratelli Bayard e da de Vergés registrò presso il notaio Simone Hailig di Parigi la nuova *Società della strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare*⁷⁵: la formula, come si è detto, era in nome collettivo tra i quattro soci e in accomandita con gli altri che avrebbero acquistato le azioni, così che gli azionisti avrebbero rischiato le sole somme impiegate, mentre i quattro soci si sarebbero esposti con i rispettivi patrimoni. Il fondo sociale era fissato a 12.500.000 franchi, nella forma di 12.500 azioni del valore di 1.000 franchi: i titoli, ciascuno dei quali era diviso in azioni di capitale e azioni di godimento, dovevano essere emessi in due serie, di cui la prima era composta da 11.500 e la seconda da 1.000 azioni. I quattro soci proprietari della concessione avrebbero impiegato il capitale composto dai primi versamenti per costruire l'infra-

struttura (44 km di estensione), le strutture fisse e il materiale rotabile, nella misura di dieci macchine locomotive, dieci diligenze, venti *char-à-bancs* coperti, centoventi vagoni o *char-à-bancs* scoperti, quattro stazioni principali – Napoli, Torre Annunziata, Castellammare, Nocera – e quattro secondarie – Portici, Torre del Greco, Pompei, Pagani –, oltre alle rimesse per i treni e due officine per la riparazione delle macchine e dei vagoni. A lavori ultimati, i concessionari sarebbero diventati semplici azionisti, ricavando, come pagamento per l'impresa realizzata, la seconda serie di 1.000 azioni, pari a 1.000.000 di franchi.

Le prime operazioni della Società furono, quindi, oltre al pagamento della cauzione di 50.000 ducati, la vendita delle azioni e la predisposizione di un piano finanziario con preventivo di spesa e bilancio di previsione: l'intera operazione fu pubblicata in un *Prospetto*, nel quale si specificava che la strada di ferro sarebbe stata lunga 44 km, a doppio corso, in piano e quindi «di facile esecuzione», tranne che nel passaggio di Portici, Torre del Greco e Torre Annunziata, dove, in particolare in quest'ultimo tratto, avrebbe dovuto prevedere degli scavi profondi e «delle opere d'arte considerevoli»⁷⁶. Il preventivo di spesa ammontava a 12.500.000 franchi (2.840.909:09 ducati), mentre quello del guadagno era calcolato sulla base dei prezzi più elevati imposti dai trasporti tradizionali. I dati erano stati raccolti mediante «osservazioni esattamente fatte sulla strada», allo scopo di elaborare una previsione quanto più verosimile, e quindi attendibile per gli azionisti, del movimento di merci e viaggiatori che si sarebbe potuto verificare sulla nuova ferrovia. Inoltre, in un successivo paragrafo del documento, intitolato *Speranze d'aumento ne' prodotti*, si chiariva che i calcoli, se formulati su un arco di tempo che andava oltre gli anni necessari alla costruzione della ferrovia, sarebbero apparsi ancora più entusiasmanti:

*Possiamo sotto questo rapporto limitarci a citare ciò, ch'è avvenuto ovunque si è sostituita una strada di ferro alle ordinarie: immediatamente il movimento si è più che triplicato. Tra Manchester e Liverpool fu questo aumento causato dalle transazioni commerciali. Fra Bruxelles ed Anvers fu la medesima causa, più i bisogni per la vicinanza di una Capitale. Fra Napoli, Nocera e Castellammare queste due cause si trovano riunite*⁷⁷.

La previsione non era del tutto infondata, non solo perché, effettivamente, in quegli stessi anni la città stava vivendo un momento di grande propulsione sul piano industriale – e le nuove fabbriche si sarebbero certamente avvantaggiate degli spostamenti veloci offerti dal nuovo mezzo –, ma anche perché le attrazioni distribuite sul territorio vesuviano richiamavano nel tempo un numero sempre maggiore di viaggiatori, nazionali e stranieri, potenziali acquirenti di titoli di viaggio di prima e seconda classe.

Gli assunti del *Prospetto* risultarono, tuttavia, poco convincenti, e nella fase di collocamento delle azioni si riscontrarono forti difficoltà, cui contribuirono una certa approssimazione rilevata nella delineazione degli aspetti economico-finanziari⁷⁸ e la generale crisi economica che investì l'Europa tra il 1836 e il 1837, che aveva già determinato il fallimento di altre imprese ferroviarie. In evidente difficoltà, Bayard chiese una modifica della concessione⁷⁹, dichiarando che il motivo principale per cui gli azionisti non si decidevano a entrare nell'affare era una clausola dell'articolo 3, che prevedeva la confisca della parte già costruita della linea ferroviaria se, dopo quattro anni, i lavori non fossero stati ultimati. Questa «onerosa condizione», mai stabilita in altri contratti di concessione, allontanava secondo Bayard l'interesse dei capitalisti – per lo più stranieri, e quindi poco disposti ad assumersi il rischio di un'eventualità di cui non avevano mai avuto notizia – che non avrebbero voluto impiegare i loro fondi col doppio rischio dell'effettiva riuscita dell'impresa e della confisca, che li avrebbe privati all'improvviso dell'intera somma che mettevano a disposizione. D'altro canto, il Governo voleva tutelare l'interesse dei proprietari dei terreni destinati alla costruzione della linea, i quali, se la ferrovia non fosse stata completata, si sarebbero trovati inutilmente danneggiati dall'impresa: per questo motivo, si chiedeva al concessionario una nuova garanzia, che facesse fronte all'obbligo di risarcire i proprietari del valore dei loro possedimenti.

In risposta a questa richiesta, Bayard, richiamandosi alle forme di tutela previste dalle leggi per l'esproprio di opere di pubblica utilità per i proprietari dei terreni da acquisire, mise in evidenza l'inutilità di possedere simili timori, visto che lo stesso istituto giuridico non consentiva di effettuare alcuna operazione fino al pagamento del corrispettivo valore:

dalle linee tracciate (lungo le quali la Strada di ferro si stabilirà, e di cui si stanno levando attualmente i piani per presentarsi all'E. V.) risulta che niuno edificio di rilievo dovrassi abbattere, che pochissime proprietà dovranno dividersi, che il rimanente dei terreni o trovasi sulla spiaggia del Mare, o all'estremità dei territori che dovranno toccarsi, che infine le poche case le quali dovranno cadere sono semplici abituri di villani di pochissimo prezzo. [...] è chiaro adunque che, se noi ci rendessimo inadempienti verso i proprietari, scaduti i termini che soglionsi osservare pei Ponti e Strade, il Governo Reale avrebbe sulla garanzia da noi offerta di D. 20.000, come far fronte ai primi danni già arrecati⁸⁰.

Il Ministro degli Interni fu incaricato ancora una volta di valutare la proposta di Bayard e ne elaborò una relazione, nella quale suggeriva al re di approvare quattro modificazioni al precedente contratto:

1. Di prolungarsi ad anni sei il termine di anni quattro stabilito con l'articolo 1 de' capitoli per portarsi a compimento la strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare; 2. La cauzione già data dal Bayard in D. 50.000 per guarentigia dell'adempimento de' suoi obblighi la quale dovrà restituirsi in tre volte, rimarrà tutta intera fino a quando l'opera sarà tutta compiuta: ed oltre a ciò il Bayard darà un aumento di cauzione di altri D. 50.000 da subire gli stessi eventi della prima. Questo aumento di cauzione sarà dato in biglietti da depositarsi di firme di banchieri Napolitani; 3. Cancellandosi la pena della confisca de' lavori nel caso che la strada non sia compiuta tra i sei anni, il Reale Governo s'approprierà della cauzione, e potrà fare per conto proprio, o concedere ad altri la costruzione dei rimanenti tratti di strada; 4. In tal caso i costruttori de' rimanenti tratti di strada godranno pe' mezzi di trasporto di que' benefizi conceduti a' concessionari de' prolungamenti di detta strada fino a Salerno ed Avellino; 5. La proroga di anni due per lo compimento della strada da Napoli a Nocera e Castellammare s'intenderà anche pe' prolungamenti a Salerno ed Avellino; 6. Si concedono mesi tre al Bayard per compiere la cauzione di D. 100.000: e non compiendola, le presenti modificazioni si considereranno come non avvenute⁸¹.

Tra l'altro, qualche mese prima, in una lettera indirizzata a Santangelo⁸² Bayard esprimeva la sua preoccupazione su una serie di difficoltà aggiuntive, in merito alla costruzione della strada, che erano state individuate in seguito a uno studio più approfondito della traccia della linea ferroviaria, circostanze che avrebbero determinato anche un aumento delle spese previste per la sua realizzazione: sulla base di considerazioni successive basate sull'esperienza delle strade di ferro negli altri Paesi, l'ingegnere francese aveva deciso, infatti, di modificare la posizione della stazione di Napoli, localizzandola non più – come era inizialmente previsto – al di là della barriera doganale, ma nei pressi di Piazza Mercato, un'area più centrale che avrebbe richiesto un allungamento della linea di circa un miglio e, di conseguenza, l'acquisto di altri terreni, il cui valore risultava più elevato trovandosi all'interno del perimetro cittadino.

Approvate le ulteriori modifiche al contratto con un nuovo decreto di concessione⁸³, Bayard rilanciò nel 1838 la sottoscrizione dei titoli azionari, e riuscì a collocare le azioni della Società dopo aver dato alle stampe un secondo opuscolo⁸⁴, nel quale illustrò nuovamente le opportunità offerte dall'impresa aggiungendo un nuovo bilancio preventivo, che, in base ad analisi successive, risultava più 'realistico' del primo. Allo scopo di sollecitare l'interesse dei nuovi investitori, Bayard dedicò una parte più consistente del nuovo prospetto alla descrizione delle aspettative di incremento di fruizione della linea, forse anche per compensare il preventivo più modesto elaborato per l'occasione: l'ingegnere scrisse, infatti, che il movimento registrato in quegli anni era inferiore «almeno di due terzi»⁸⁵ – rispetto a quello che si sarebbe ottenuto con l'introduzione della strada di ferro. Da questo punto di vista, l'impresa descritta nell'opuscolo non poteva essere più sicura, perché nessuno a Napoli avrebbe preferito le altre strade alla ferrovia, «ove agli altri vantaggi si aggiunge pe' viaggiatori quello di evitare la molestissima polvere che, a guisa di densa nube, li avvolge costantemente nel lungo tratto che da Torre del Greco conduce a Castellammare»⁸⁶. Secondo le previsioni di Bayard, man mano che si fosse diffusa l'esperienza del viaggio con il nuovo mezzo, chiunque avrebbe ricercato la comodità, la rapidità e il risparmio offerti dalla ferrovia, anche il popolo napoletano, all'epoca tristemente famoso per essere «insuscettibile di apprezzare quei vantaggi che, prima col ragionamento e poi col fatto, tutte le Nazioni hanno riconosciuto ed ammirato nelle strade di ferro»⁸⁷. È

interessante rilevare come, a differenza degli altri documenti elaborati per questa occasione – cioè il progetto di Ducoté e il primo prospetto di Bayard –, questa volta tutti gli effetti e le opportunità dell'impresa furono analizzati alla luce del movimento dei soli viaggiatori, relegando a riflessioni di secondario interesse la questione del trasporto delle merci: ne dà ragione lo stesso concessionario, il quale – inserendo opportunamente la ferrovia Napoli-Nocera nel novero delle linee destinate ai viaggi 'turistici' più che al sostegno delle industrie e del commercio – mise in evidenza il fenomeno, verificatosi all'estero, per cui la massima rendita ottenuta dalle ferrovie derivava, appunto, dai viaggiatori: «le due più proficue strade di questo genere, quella cioè di Anvers (16% di interesse) e quella di St. Germain (le azioni di 500 a 900 fr.) non trasportano che soli viaggiatori»⁸⁸.

Il bilancio preventivo, ancora una volta, era effettuato sulla base del movimento di viaggiatori, merci e derrate che si verificava tra i principali Comuni in futuro attraversati dalla ferrovia, con la differenza che, in questa occasione, i passeggeri vennero distinti per classi: ne emerge un quadro di rilevante interesse documentario, non solo per la lucida analisi degli usi e costumi e delle dinamiche sociali del tempo, ma anche per l'attenta elaborazione di uno straordinario 'pacchetto promozionale' del viaggio in treno, che arrivava a prefigurare l'atmosfera che si sarebbe vissuta all'interno di ogni vagone. Nel prospetto i passeggeri furono distinti in quattro classi, ciascuna delle quali composta da gruppi sociali descritti minuziosamente:

I Classe. I nazionali e gli stranieri più agiati, e generalmente coloro che ora prendono a sé una intiera carrozza, colla spesa di 3 ducati almeno per andare a Castellammare, troveranno sulla Strada di ferro i loro posti in berline elegantissime al prezzo di grana 5 per meglio, carlini 7 per Castellammare; II Classe. Tutti quei viaggiatori che, meno agiati o più economi, si contentano di un posto interno in diligenza od in carrozza, spendendo dai 4 ai 6 ed anche 8 carlini per Castellammare, avranno un risparmio del 13 % sui prezzi inferiori, e del 50% sui maggiori, profittando dei char-à-bancs coperti, di gran lunga più decenti e comodi degli attuali mezzi di trasporto, sui quali percorreranno la linea della Strada di ferro per grana 2 1/2 al miglio, cioè per 35 grana fino a Castellammare. A comodo dei viaggiatori di queste due Classi, vi saranno degli eleganti omnibus

che ad ore precise, li trasporteranno da 6 punti diversi della Capitale alla stazione della Strada di ferro fuori porta del Carmine, e viceversa: altri al medesimo oggetto se ne stabiliranno tra Portici, Resina ed il Granatello; III Classe: Nel basso popolo è pur necessario distinguere, quelli che cercano qualche maggior comodo di viaggio, da coloro che, per la strettezza dei loro mezzi, si contentano di collocarsi dietro una carrozza od un corricolo, e così farsi trasportare come meglio ponno da un luogo all'altro. Dei primi sarà composta questa terza Classe; pagheranno essi un grano ed 1/2 a miglio, cioè presso a poco 18 grana per Castellammare. Chi per andarvi ora prende i migliori posti in un corricolo o si pone accanto al cocchiere in una carrozza, paga dai 2 ai 3 carlini, secondo le stagioni; IV Classe. Per l'infimo popolo vi saranno degli appositi waggons, nei quali si pagherà un grano e 1/2 per ogni due miglia, circa un carlino (fr. 0.42) per Castellammare; prezzo mitissimo che attirerà sulla Strada di ferro anche tutti quelli che ora per economia preferiscono la via del mare, spendendo appunto un carlino⁸⁹.

Un altro aspetto di notevole interesse che caratterizzava il secondo opuscolo della Società rappresentata da Bayard fu la forte evidenza attribuita alla dinamica del 'turismo' sul territorio partenopeo. Nel paragrafo *Elementi statistici autentici*, incrociando i dati reperibili presso la Polizia locale, quella Generale e le Amministrazioni comunali, si dava una misura della quantità di stranieri e provinciali che visitavano annualmente la Capitale, con l'indicazione dei principali luoghi d'interesse e delle modalità di viaggio comunemente adottate. Ad esempio, tra le città più visitate c'era quella di Castellammare, che «sia per la deliziosa sua situazione, sia per la salubrità delle sue acque minerali, è affollata nella stagione estiva di villeggianti e di persone che a motivo di salute vi si traggono»⁹⁰. Nel conteggiare queste presenze – il cui numero secondo gli studi di Bayard, arrivava a 12.000 visitatori presenti durante i quattro mesi estivi – si assicurava poi che i dati rilevati non erano completi, poiché molti napoletani non registravano la loro presenza in città, per cui era molto probabile che la totalità dei soli frequentatori delle terme fosse pari almeno a 25.000 persone, che avrebbero compiuto due viaggi per un totale di 50.000 titoli acquistati, immaginando una sola visita da parte di ognuno durante tutta la stagione. Secondo le previsioni, inoltre, questa cifra si sarebbe quintuplicata dal momento in cui Castellammare fosse stata raggiungibile da Napoli in 'soli' 35 minuti.

Un secondo dato riguardava le famiglie di stranieri che annualmente giungevano a Napoli, la cui presenza era registrata sugli elenchi della Polizia Generale: si parlava in questo caso di 7.000 famiglie, per un totale di almeno 20.000 individui che, attirati dall'imponenza del Vesuvio, o dalle rovine archeologiche delle città di Pompei, Ercolano, Paestum, avrebbero portato 40.000 viaggi tra andata e ritorno, tutti probabilmente in prima e seconda classe. Si conteggiavano, sempre a questo scopo, i passaporti dei nazionali mostrati alla dogana, e nell'opuscolo si affermava di poter contare anche solo sulla curiosità dei locali, che avrebbero voluto sperimentare la strada di ferro una volta che fosse stata disponibile al pubblico, per cui queste altre due categorie riunite avrebbero determinato un numero probabile di 200.000 viaggiatori. Nel prospetto si valutava, infine, il numero di vetture tradizionali che, secondo le amministrazioni di Portici, Torre del Greco, Torre dell'Annunziata, Castellammare, Nocera, Cava e Salerno, trasportavano giornalmente i passeggeri: i dati parlavano di 413 vetture presenti solo tra Portici e Torre del Greco, escluse quelle utilizzate dagli «stranieri e i ricchi nazionali per le numerose loro gite nei dintorni di Napoli»⁹¹. Anche questo dato era calcolato per valutare i futuri clienti della ferrovia, poiché si era convinti che, offrendo un servizio decisamente migliore e possibilmente una tariffa più bassa, questi viaggiatori sarebbero passati al trasporto su rotaie.

La lettura di questo prospetto, in definitiva, mette bene in evidenza le aspettative della Compagnia e l'immagine che intenzionalmente si attribuì alla ferrovia che si andava costruendo: i meccanismi e gli interessi legati allo sviluppo industriale e commerciale del territorio furono certamente valutati, ma – usando un termine tipico del *marketing*, che in questo caso appare coerente con il linguaggio promozionale del documento di Bayard – il *brand* sempre più evidente della linea Napoli-Nocera era principalmente quello di un treno per i viaggi di piacere, prospettiva tra l'altro in parte confermata dalla letteratura successiva:

allorché si potrà giungere in 10 minuti a Portici, in 25 a Torre Annunziata, in 35 a Castellammare, in 50 a Nocera, quanti proprietari, commercianti, ricchi signori, poveri merciaiuoli ed operai non vi accoreranno e per diletto e per affari, i quali raramente prima vi si recavano o mai? La Strada la più deliziosa d'Europa, la Stra-

*da che condurrà al Vesuvio, a Pompei ed a Pesto, sotto il ridente cielo di Napoli e sulle rive dell'incantevole suo golfo, non sarà dessa un richiamo di gente più forte di quello che noi siano le strade di Anvers e di St. Germain, che quasi al solo diporto vengono percorse, senza che possan reggere al paragone per la bellezza e l'interesse dei luoghi?*⁹².

Note

1 Molti studiosi di storia ferroviaria hanno ricostruito gli esordi delle diverse tecniche e scoperte che hanno, a vario titolo, permesso la nascita del mezzo ferroviario: le sperimentazioni furono tali e tante che risulta difficile individuare un solo Paese che abbia stabilito un vero e proprio primato in questo campo. Si legge, ad esempio, nell'analisi di F. Tajani: «Gli Stati Uniti d'America sono [...] i soli che potrebbero contendere alla loro antenata la priorità dell'invenzione, giacché Oliviero Evans costruì una locomotiva a Filadelfia nel 1804 e nel 1829 esistevano già tre brevi ferrovie, parte in verità esercitata a cavalli, che furono l'embrione della sterminata rete americana»: F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane - A cento anni dall'apertura della prima linea*, Garzanti, Milano 1939, p. 10.

2 L. De Rosa, *Le ferrovie nella crescita economica europea*, in Id., *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini, Napoli 1968, p. 11.

3 J. Adamson, *Sketches of our Information as to Rail-roads*, Edward Walker, Newcastle 1826, pp. 51-52, disponibile all'indirizzo <https://archive.org/stream/sketchesofourinf00adam#page/52/mode/2up>

4 In Italia la notizia fu diffusa dal periodico «L'indicatore de' progressi della letteratura, delle scienze, delle arti e dell'industria» del 1830 (vol. I, pp. 138-141): «*Corso di vetture a vapore ch'ebbe effetto tra Liverpool e Manchester*. La compagnia del cammino di ferro, che si costruì tra Manchester e Liverpool, aveva proposto un premio di 500 lire (circa 13.000 fr) in favore della migliore vettura a vapore che si sarebbe presentata. Le principali condizioni del programma erano: 1.° Che le macchine ammesse al concorso non dovessero avere un peso maggiore di sei mila chilogrammi; 2.° che dovessero avere la forza di trascinare dietro ad esse, per un tragitto di circa undici leghe, oltre la provvisione d'acqua e di combustibile che lor sarebbe necessario per questo tratto di strada, un treno di vetture da trasporto, il cui peso fosse eguale a tre volte quello della macchina istessa; 3.° che dovessero camminare con una velocità di dieci miglia inglesi (tre leghe e mezza), almeno, per ora; 4.° che la pressione del vapore nel calderone non potesse eccedere cinquanta libbre per pollice quadrato; 5.° che l'altezza della vettura, dalla terra fino alla sommità del cammino, non dovesse oltrepassare quindici piedi; 6.° finalmente che la macchina dovesse bruciare il suo fumo. Si scelse, sulla nuova strada di ferro da Liverpool a Manchester, uno spazio di circa una lega di lunghezza, in un luogo ove la strada è perfettamente piana; si dispose questa parte della strada in modo che le vetture potessero, ritornando più volte sui loro passi, fare il tragitto delle undici leghe richieste dal programma. Il 6 ottobre ultimo, giorno fissato per l'apertura del concorso, una

folla di dotti, d'ingegneri e di curiosi, venuti da tutte le parti d'Inghilterra, era riunita sulla strada di Liverpool, per essere testimone di quelle esperienze interessanti, che dovean durare per dodici giorni. Dieci concorrenti si erano fatti iscrivere; ma o che qualche danno fosse avvenuto alle macchine, o che non fossero intieramente terminate per l'epoca fissata, cinque solamente furono in istato di concorrere. [...] Il signor Roberto Stephenson presentò un'altra vettura, detta la Piramide. Questa macchina è grande e solidamente costrutta. Il suo peso, il calderone essendo ripieno di acqua, era di quattro mila chilogrammi. Questa macchina, trascinando dietro a sé un carico di circa tredici mila chilogrammi, percorse un transito di trentacinque miglia (quasi dodici leghe) in tre ore e dieci minuti, compresevi le stazioni ed i ritardi necessarii per ogni giro. In una seconda pruova essa fece lo stesso transito in due ore e quarantacinque minuti, il che importa più di quattro leghe ad ora, comprese le stazioni. Un'altra volta la Piramide, alleggeritasi del peso che aveva portato, percorse uno spazio di più di dieci leghe in un'ora. Si osservò che questa macchina lasciava sfuggire un poco di fumo, ed aveva qualche ineguaglianza nel suo moto, che ha variato tra quattro leghe e mezza e cinque e mezza per ora. Nondimeno sembrava costante ch'essa potesse far facilmente, col suo peso di tredici mila chilogrammi, un transito di cinque leghe ad ora. La consumazione di coke, per una corsa di ventiquattro leghe, è stata di circa cento cinquanta chilogrammi. I commissari del concorso aggiudicarono a quest'ultima vettura il premio di 13.000 fr».

5 «Quarterly Review», vol. LXIII (1839), p. 22, cit. in W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hansel Verlag, München-Wien 1977, trad. it. *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, p. 37.

6 Cfr. W. Schivelbusch, *op. cit.*, pp. 39-40.

7 H. Heine, *Lutetia*, I ed. 1854, trad. it. *Lutezia*, Parte Seconda, LVII, Utet, Torino 1954, p. 288.

8 *Rail Ways compared with canal and common road, etc.*, in «Le Producteur: journal de l'industrie, des sciences et des beaux-arts», tomo II, gennaio 1826, pp. 5-17, trad. it. *Le Strade Rotaje a ferro o ferrate paragonate alli Canali e Strade ordinarie, coi loro usi e coi loro vantaggi rispettivi, dimostrati ec. ec.*, in G. De Welz, *Primo elemento della forza commerciale, ossia Nuovo metodo di costruire le strade di G. L. MacAdam. Traduzione dall'originale inglese di G. de Welz offerta alla Sicilia ed agli altri Stati d'Italia con note, tre appendici, ed un riassunto dello stesso traduttore*, Stamperia Francese, Napoli 1826, pp. 327-328.

9 Si legga, ad esempio, l'articolo apparso negli «Annali universali di statistica, economia pubblica, storia e viaggi» (fascicolo IV-V, ottobre-novembre 1824, pp. 164-165): «Riferisce il sig. A Moreau de Jonnes, nella R[evue] E[ncyclopédique] di giugno, essere stato proposto ultimamente in Inghilterra un progetto per sostituire alle strade comuni altre strade a strisce di ferro, e le macchine a vapore agl'immensi carriaggi che servono a trasportare gli uomini, e le mercanzie. La distanza da Londra alle principali città d'Inghilterra verrebbe diminuita d'un quarto, fors'anco d'un terzo col mezzo di strade di ferro in linea retta, schivando le infinite curve che presentemente si trovano nelle comunicazioni dall'una all'altra. [...] Checché improbabile sembri l'esecuzione di questo progetto non si oserebbe garantire che non esistessero in Inghilterra capitalisti abbastanza arditi per fornire i fondi occorrenti, ed ingegneri abili al punto di vincere gli ostacoli, che sembrano a prima vista renderlo impraticabile».

10 *Strada di ferro tra Manchester e Liverpool*, in «Annali Universali di Statistica, Economia pubblica, Storia, Viaggi e Commercio», vol. XXIII, gennaio-marzo 1830, pp. 306-309.

11 De Rosa ha ricostruito le motivazioni in base alle quali le ferrovie in Inghilterra comportarono sempre spese molto elevate, di gran lunga maggiori rispetto agli altri paesi impegnati nella costruzione delle strade ferrate. In primo luogo, trattandosi di operazioni avviate esclusivamente grazie

all'iniziativa e ai capitali privati, gli imprenditori si trovarono a dover pagare somme cospicue al Parlamento per ottenere il *Railway Bill* di autorizzazione, come nel caso della linea Manchester Liverpool. Inoltre, mancando in Gran Bretagna l'esproprio per pubblica utilità, le compagnie dovettero acquistare tutti i terreni necessari all'impianto della ferrovia, per i quali i proprietari richiesero prezzi altissimi nel timore che il loro valore fosse mortificato dalla presenza dei binari. Fu poi necessario costruire numerosi ponti e gallerie, a causa della natura complessa del territorio, e risolvere difficili problemi tecnici, analogamente a quanto accadde successivamente in Italia. Altro fattore di aggravio fu che l'Inghilterra dovette sostenere i costi degli esperimenti del trasporto meccanico, dei quali risultati gli altri Stati si avvantaggiarono, dovendo in molti casi modificare i sistemi originariamente prescelti. Infine, la costruzione delle ferrovie fu intesa dal Parlamento alla stregua di quella delle strade e dei canali, per cui chiunque poteva transitare sulle strade ferrate – purché pagasse il corrispondente pedaggio – cosicché gran parte del materiale mobile ferroviario non apparteneva alle società che avevano costruito le linee. Cfr. *Le ferrovie*, cit., pp. 14-16.

12 C. Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Tipografia e Libreria Elvetica, Capolago 1845.

13 Ivi, pp. 12-13.

14 «Giornale Enciclopedico di Napoli», A. XIII, t. III, luglio-settembre, p. 217.

15 Il «Giornale del Regno delle Due Sicilie» (23 agosto 1825, n. 195) definì «curioso» il calcolo inglese secondo cui costruendo una strada ferrata tra Londra e Liverpool al posto di un canale era possibile ottenere un risparmio pari al 1200%.

16 «Giornale del Regno delle Due Sicilie», 22 dicembre 1825, n. 296.

17 «Giornale del commercio letterario», 28 luglio 1827, n. 17.

18 «Ape Sebezia», 20 luglio 1827, n. 14.

19 «Giornale di scienze, Lettere e Arti per la Sicilia», t. XVIII, aprile-giugno.

20 Apparsa sul n. 70 di «Antologia», vol. XXIX, ottobre 1826, pp. 56-58.

21 G. De Welz, *Primo elemento della forza commerciale*, cit.

22 La strada Macadam era una tecnica costruttiva ideata dall'ingegnere scozzese John Loudon McAdam nel 1820, con la quale si potevano realizzare sia strati di fondazione che pavimentazioni stradali. In Italia, la tecnica sostituì quella di Trésaguet, che aveva il difetto di impedire il deflusso delle acque piovane a causa dell'utilizzo di due grosse file di pietre poste ai margini della massicciata. Il sistema diventò rapidamente lo standard costruttivo più diffuso in Italia e in Europa, fino al XX secolo, quando fu sostituito dalla pavimentazione in catrame.

23 E. Repetti, in «Antologia», vol. XXIV, ottobre 1826, n. 70, pp. 56-86; M. Gioia, in «Annali universali di Statistica», vol. XI, n. XXXII, febbraio 1827, pp. 101-115; Id., in «L'ape delle cognizioni utili», a. VI, novembre-dicembre 1838, fascicolo 1, pp. 336-341; R. L., in «Annali del Regno delle Due Sicilie», vol. XXVIII, gennaio-aprile 1842, pp. 136-137.

24 *Rail Ways compared with canal and common road, etc.*, in «Le Producteur: journal de l'industrie, des sciences et des beaux-arts», cit.

25 G. De Welz, *op. cit.*, p. 328.

26 «L'industriale», gennaio-marzo 1833, pp. 126-128.

27 «L'industriale», aprile-giugno 1833, pp. 88-94.

28 «Giornale del Regno delle Due Sicilie», 23 agosto 1833, n. 189.

29 Archivio di Stato di Napoli (ASNa), *Ponti e Strade*, II serie, n° 1163 bis.

30 C. Afan de Rivera, *Considerazioni sul progetto di prosciugare il lago Fucino e di congiungere il Mare Tirreno all'Adriatico per mezzo di un canale navigabile*, Tip. della Guerra, Napoli 1823.

- 31 *Su' canali navigabili che si potrebbero costruire nel regno di Napoli e della loro utilità comparativamente alle strade ferrate*, Tip. Fernandes, Napoli 1845.
- 32 Cfr. N. Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie*, Giannini, Napoli 1980, p. 5, n. 23.
- 33 Ivi, pp. 4-6.
- 34 *Ibidem*.
- 35 «Giornale del Regno delle Due Sicilie», nn. 268 del 16 agosto, 224 del 28 ottobre, 243 del 29 ottobre.
- 36 «L'industriale», aprile-giugno 1834, pp. 43-45; luglio-settembre 1834, pp. 78-82; gennaio-marzo 1836, pp. 34-35; aprile-giugno 1836, pp. 73-74; luglio-settembre 1836, pp. 25-29.
- 37 «L'industriale», gennaio-marzo 1834, pp. 78-79; ottobre-dicembre 1834, pp. 47-48; gennaio-marzo 1836, pp. 93-96.
- 38 «L'industriale», aprile-giugno 1835, pp. 60-61; gennaio-marzo 1836, p. 140.
- 39 L. Bianchini, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*, I ed. 1834-35, ora pubblicato in L. De Rosa (a cura di), *Storia delle finanze del Regno delle Due Sicilie*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1971.
- 40 «Il progresso delle scienze, delle lettere e delle arti», a. II, vol. VI, 1833, p. 105, cit. in N. Ostuni, *op. cit.*, p. 7.
- 41 «L'omnibus», a. II, n. 40, 13 dicembre 1834.
- 42 «Giornale del Regno delle Due Sicilie», 10 febbraio 1834, n. 30.
- 43 «Giornale del Regno delle Due Sicilie», n. 35 del 16 febbraio 1834.
- 44 «Giornale del Regno delle Due Sicilie», n. 56 del 17 febbraio 1834.
- 45 «Quanti anni non ci vollero per compiere le piramidi? E quante migliaia d'uomini non sudarono sangue per innalzare quei monumenti, che fanno guerra ai secoli? Eppure si è ora calcolato che le sole macchine a vapore che si trovano in Inghilterra poste in azione da 30mila uomini caverebbero tanta quantità di pietre dai monti e le innalzerebbero alla stessa altezza della maggior tra le piramidi nel brevissimo spazio di 18 ore»: «Giornale del Regno delle Due Sicilie», n. 137 del 25 giugno 1836.
- 46 *Ibidem*.
- 47 J. A. Davis, *Archeologia industriale e storia economica. Il caso del Regno di Napoli nella prima metà dell'Ottocento*, in «Bollettino dell'associazione per l'archeologia industriale», n. 1, 1981, p. 3.
- 48 Nel *Rapporto* sulla proposta di concessione di Bayard, Santangelo aveva infatti dichiarato di non avere timori dal punto di vista finanziario, poiché non sarebbero mancati al governo i mezzi per evitare che i napoletani si illudessero finanziando quella impresa potenzialmente dannosa, e che poteva, una volta fallita, far subentrare «allo spirito di associazione [...] lo scoraggiamento» che li avrebbe distolti dal promuovere «opere veramente utili»: ASNa, *Ministero dei Lavori Pubblici*, F. 248, f. 1, *Rapporto di Santangelo*, 6 marzo 1836.
- 49 Cfr. S. de Majo, *Dalla Bayard alla Direttissima. Storia della rivoluzione ferroviaria in Campania. 1839-1927*, in F. Assante et al., *Ferrovie e tranvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*, Giannini, Napoli 2006, pp. 16-19.
- 50 A. Giuntini, *La creazione della rete ferroviaria italiana preunitaria. Vincoli economici, politici e tecnologici*, in E. Godoli, M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Dario Flaccovio Editore, Palermo 2004, p. 24.
- 51 *Ibidem*.
- 52 «I mutui sono molto difficili, e però se ne domanda il maggior interesse possibile, attese le difficoltà che presenta la legge di spropriazione forzata, imitata dalla francese, e com' essa difettosa;

ond'è che, mancando mezzi pronti e facili onde riscuotere per autorità de' tribunali i capitali dati a mutuo, quando il mutuuario non li renda: accade che i mutuantii pretendono grossi interessi in qualunque contratto di mutuo. L' inopportunità della legge sulla spropriazione forzata va unita al vizioso sistema di pubblicità delle ipoteche generali e legali di privilegio, pure imitato dalla legislazione francese, sol finora in Italia in gran parte corretto negli Stati Sardi. Queste circostanze, allontanando gl'impieghi di capitali in terre, avrebbero dovuto favorir invece quelli nelle società commerciali, se non fosse del cattivo esito toccato alle molte società anonime attuate in Napoli dal 1830 al 1835, le quali fecero di molti affari in mutui, sconti ed assicurazioni sulla vita. Ma una legge promulgata allora, tassando come usuarie queste, senza tener conto della natura aleatoria d'esse, e riducendole a mutui semplici, con interessi, per i quali ad ogni mutuo fatto con buona ipoteca, e non già con assicurazione di vita, erano assimilate: ne derivò esser quello un atto esiziale, che fece fallire quasi tutte quelle società dov'erano collocati molti piccoli capitali accumulati. Allora seguirono brutte speculazioni d'aggiotaggio, nelle quali lordaronsi le mani anche parecchi amministratori di quelle società, e, sparita la pubblica fiducia, non si trovarono più avventori ad altre speculazioni sociali, quantunque buone ed oneste. Onde ne derivò al paese gran danno per lo scemato cumulo della ricchezza, da cui nasce la creazione dei capitali produttivi»: C. Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Tipografia e Libreria Elvetica, Capolago 1845, p. 128.

53 Lettera di Antonio Ducoté per ottenere la concessione, 8 gennaio 1836, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 252, f. 11.

54 ASNa, *Archivio Borbone*, F. 882.

55 Ivi, articolo 3.

56 Ivi, articolo 2.

57 Cfr. S. De Majo, *L'industria protetta. Lanifici e cotonifici in Campania nell'Ottocento*, Athena, Napoli 1989, cap. 2.

58 Cfr. Id., *Manifattura e fabbrica*, in A. Vitale, S. de Majo, *Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli 2008, pp. 21-39.

59 Ivi, p. 24.

60 N. Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie*, Giannini, Napoli 1980, pp. 10-11.

61 *Di una grande strada a rotaje di ferro nel regno di Napoli*, nella sezione *Industrie e commercio* de «L'omnibus», n. 27, anno IV, 15 ottobre 1836.

62 Nell'articolo sono citati, a livello europeo, il sistema di strade ferrate inglesi progettato da T. Gray (nel suo famoso saggio *Observations on a General Iron Railway*, pubblicato per la prima volta nel 1820), la ferrovia austriaca České Budějovice-Linz, e le linee tedesche e belghe; per l'Italia, si descrivono le tratte progettate per il Piemonte e il Lombardo-Veneto, e la proposta per la Livorno-Roma: queste, rispetto alle linee europee, erano, secondo l'opinione del giornalista, le uniche «grandi strade di ferro, veramente, direm così, nazionali, ed intese a vantaggiar direttamente la massa di tutto un popolo o di gran parte di esso».

63 Lettera di Armando Bayard per ottenere la concessione, 28 gennaio 1836, in ASNa, *Lavori pubblici*, F. 248, f. 1.

64 Nella richiesta di concessione, datata 28 gennaio 1836, Bayard cita uno studio preliminare per collegare Napoli a Manfredonia, dichiarando di aver successivamente abbandonato l'idea proprio in virtù del fatto che la linea avrebbe richiesto studi troppo impegnativi e dispendiosi: ASNa, *Lavori pubblici*, F. 248, f. 1.

65 Dei due fratelli, però, solo Jean Ferdinand aveva completato gli studi, diventando ingegnere nel

1820 e dedicandosi da allora alla realizzazione di diverse opere in Francia: tra le altre, nel 1821 aveva collaborato alla costruzione del canale Parigi-Rouen, e nel 1828 a quella di tre ponti a Parigi in collaborazione con Fortunato de Vergès. Per un approfondimento sulla biografia dei due ingegneri, cfr. i *Dossiers* conservati oggi presso l'Archivio della Scuola di Ponti e Strade di Parigi, ENPC, *Fonds ancien*, Catalogue des ingénieurs.

66 La società ottenne alcuni appalti, anche grazie all'appoggio della direzione di Ponts et Chaussées – tra cui quello per la costruzione e lo sfruttamento di due ponti (ponti di Vic sull'Aisne e di Lufzac nel dipartimento della Vienne) –, oltre alla concessione per la costruzione e lo sfruttamento di tre ponti nel periodo immediatamente precedente alla partenza di Bayard per Napoli.

67 *Lettera* di A. Bayard, 25 gennaio 1836, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 1, vol. 1.

68 «Nei reali domini di Vostra Maestà non v'ha ancora un solo canale navigabile né una sola strada di ferro. Le stesse strade comuni aperte al traffico con le ruote sono tuttavia scarse a fronte del bisogno del commercio. Interi distretti sono ancora del tutto privi: molte province mancano tuttora delle strade principali, non ostante che da alcuni anni a questa parte moltissime se ne fossero costruite; e siano attualmente attivissimi e maggiori del loro potere gli sforzi che fanno i Comuni e le province per costruirne; e non ostante che V. M. accordi loro, per secondarli, una costante protezione»: N. Santangelo, *Relazione* a Ferdinando II, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 1, vol. II.

69 *Ibidem*.

70 Nei primi anni dell'esperienza ferroviaria, i binari furono utilizzati, infatti, anche per vetture trainate da cavalli: non sorprende, alla luce di questa notizia, la richiesta da parte del Ministro.

71 Cfr. N. Ostuni, *op. cit.*, pp. 26-29.

72 B. Gravagnuolo, *La prima "strada di ferro" d'Italia. La Napoli-Portici del 1839 nel quadro della strategia dei trasporti ferroviari nel Regno delle due Sicilie*, in E. Godoli, M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria*, cit., p. 49.

73 Cfr. A. Buccaro, *La politica urbanistica nel pensiero di Ferdinando II*, in G. Alisio (a cura di), *Civiltà dell'Ottocento. Architettura e urbanistica*, Electa Napoli, Napoli 1997, pp. 67-68.

74 Cfr. R. Parisi, *La città e l'industria: imprenditori, insediamenti produttivi ed Esposizioni di arti e manifatture*, Ivi, pp. 133-140; una ricostruzione storica della vicenda dello stabilimento di Pietrarsa è offerta dal mio volume, pubblicato per i tipi delle Edizioni Savarese, *Pietrarsa. Storia e destino delle antiche officine borboniche*, Napoli 2016.

75 La Società aveva sede a Parigi «alla strada Università n. 12, presso il signor Girette Agente Generale».

76 *Società della strada di ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare: prospetto*, Migliaccio, Napoli 1837, p. 3.

77 Ivi, p. 7.

78 I preventivi, a causa della stessa qualifica di novità del mezzo ferroviario, non potevano all'epoca essere stilati con precisione, ma, in particolare, quello elaborato per il prospetto del 1836 portava alla base alcuni difetti di valutazione, tra cui il fatto che il movimento di merci e passeggeri fu calcolato immaginando la spesa relativa alla fruizione dell'intera tratta, cosa evidentemente poco probabile, poiché alcuni passeggeri potevano scendere a diverse fermate e anche le merci potevano provenire da luoghi diversi da Napoli, Castellammare e Nocera, prima e ultime stazioni della linea.

79 *Supplica* di Bayard al re, 14 novembre 1836, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 2.

- 80 *Lettera* di Bayard a Santangelo, 1 dicembre 1837, lvi.
- 81 *Relazione* di Santangelo, 3 febbraio 1838, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 3.
- 82 *Lettera* a Santangelo del 20 luglio 1837, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 2.
- 83 Decreto di concessione di Ferdinando II, 3 febbraio 1838, in ASNa, *Decreti originali*, F. 351.
- 84 *Considerazioni sulla strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare*, Stamperia dell'Iride, Napoli 1838.
- 85 lvi, p. 4.
- 86 lvi, p. 3.
- 87 lvi, p. 4.
- 88 lvi, p. 5.
- 89 *Ibidem*.
- 90 lvi, p. 10.
- 91 lvi, p. 11.
- 92 lvi, p. 13.

I: La progettazione della linea ferroviaria

Capitolo 2

Le questioni procedurali e di progetto

1. Gli aspetti economici e amministrativi

Tra i principali motivi per cui l'innovazione ferroviaria non 'convincea' c'era un problema di ordine economico-gestionale: le troppe incognite di questa tecnica non ancora 'sistemata' rendevano poco sicuri i bilanci preventivi di investimento, e non erano chiare le modalità con cui fissare le condizioni economiche dei progetti. Non si riusciva a stabilire se fosse meglio utilizzare un regime di concessioni o preferire la proprietà dello Stato, soprattutto perché non si sapeva come valutare la redditività e la durata dell'impresa; si temeva la formazione di potenti monopoli e l'influenza dei capitalisti sulla società: tutte questioni del tutto nuove per un regno come quello delle Due Sicilie che, tradizionalmente, era sempre intervenuto in maniera esclusiva nel settore dei trasporti. In questo contesto, la prudenza con cui il Ministro dell'Interno gestì le trattative con l'ingegnere Bayard, certamente giustificata dall'assoluta novità dell'impresa di cui il concessionario era l'unico esperto, delinea con efficacia il quadro di incertezze e preoccupazioni che caratterizzarono a lungo questo genere di iniziative, nel Mezzogiorno come in tutti gli Stati preunitari.

La volontà di costruire una strada ferrata diede nuovo slancio al dibattito sul tema della responsabilità, economica e progettuale, delle opere di pubblica utilità, e si inseriva in un contesto tutto sommato nuovo per Napoli, poiché, come è noto, solo pochi anni prima – nel 1808 – era stato istituito il Corpo di Ponti e Strade, un organo che contava tra le sue funzioni anche quella di riorganizzare la viabilità del regno. La questione era particolarmente complessa, perché la costruzione e manutenzione delle strade in precedenza poteva essere affidata a soggetti diversi a seconda delle caratteristiche particolari – costruttive e giuridiche – delle vie di comunicazione¹, per

cui, in generale, le strade principali che attraversavano il regno erano realizzate e gestite dallo Stato, ma poteva capitare che altre venissero realizzate a spese delle Università maggiormente interessate, per poi essere affidate in manutenzione al governo, o viceversa².

Il problema della costruzione delle ferrovie andava a complicare ulteriormente i termini di questa situazione, poiché si trattava di un'iniziativa dai caratteri molto diversi, in primo luogo per le modalità con cui assolveva alla funzione del trasporto di persone e merci. Gli spostamenti tradizionali su strade o canali avvenivano mediante l'impiego di due elementi fondamentali e distinti, corrispondenti all'infrastruttura e al mezzo con cui ci si spostava: da questo punto di vista, la ferrovia rappresentava una novità assoluta, poiché i due sistemi non erano più indipendenti l'uno rispetto all'altro, bensì profondamente connessi tra loro. Si configurava in questi termini un sistema rigoroso, nel quale le diverse componenti – strade ferrate e macchine di trazione – dovevano essere perfettamente sintonizzate per poter funzionare adeguatamente, e questo aspetto, almeno agli inizi – e certamente nei primi anni di perfezionamento tecnico del nuovo mezzo –, dovette indurre una certa confusione nei suoi utilizzatori: non è un caso, infatti, se per un certo periodo, come si è detto³, furono portate avanti tante sperimentazioni che prevedevano l'impiego dei due meccanismi separati, e cioè di rotaie sulle quali poteva circolare qualunque mezzo, o di macchine a vapore che percorrevano strade ordinarie.

Nel corso del tempo, si avvertì in maniera sempre più decisa la forte contraddizione prodotta dall'introduzione delle ferrovie, a causa dell'antitesi che esisteva tra il sistema delle rotaie e il traffico individuale, unica tipologia di movimento riconosciuta dalla teoria economica dell'epoca. In questo contesto subentrò il fenomeno del monopolio dei trasporti, cioè la gestione della linea ferroviaria e dei veicoli da parte di un solo organismo preposto a questo scopo. Le società ferroviarie si imposero sui principi del liberalismo degli spostamenti poiché si configurarono come l'unico strumento attraverso cui era possibile gestire le diverse problematiche che caratterizzavano il sistema ferroviario – tra cui la necessità di attrezzature adeguate lungo le linee per il rifornimento di carbone e acqua, l'esigenza di un coordinamento costante che impedisse gli incidenti e gli scontri tra convogli, e l'importanza di norme tecniche uniformate che regolassero il movimento delle locomotive.

Le società ferroviarie si accorsero presto che, per ragioni di produttività nonché di pubblica sicurezza e comodità, non potevano più tollerare le imprese di trasporto concorrenti che facevano circolare le loro locomotive e i loro vagoni sulla stessa linea; si riconobbe, infine, che queste vie di comunicazione dovevano essere gestite e amministrare in modo unitario. Pertanto, nel 1839, una commissione parlamentare stabilì che imprese concorrenti non potessero far circolare le loro locomotive sulla medesima linea; nel 1840, la commissione decise che le società ferroviarie proprietarie di locomotive, avevano praticamente il monopolio per il trasporto di persone in virtù della natura della loro attività⁴.

Lontana dalla sfera di competenza dei principi giuridici che disciplinavano i trasporti tradizionali poiché troppo stretta era la relazione tra la strada e le condizioni di percorrenza, «l'unità macchina costituita dalla ferrovia trova la sua legittimazione giuridica e politico-economica sotto forma di monopolio dei trasporti»⁵. A questo punto, però, il riconoscimento della necessità di un sistema monopolistico nel settore dei trasporti imponeva un adeguamento amministrativo anche da parte dei governi: poiché le compagnie non solo andavano a intervenire su estesi territori, ma realizzavano un servizio che era godibile da tutta la comunità, lo Stato doveva trovare una forma di mediazione tra gli interessi pubblici e quelli privati. Quando questo importante processo non fu attuato, come nel caso dell'Inghilterra, gli effetti sul territorio a livello organizzativo e gestionale furono disastrosi:

affari di gruppi privati, le ferrovie britanniche dovettero superare la concorrenza e l'opposizione di altri gruppi privati. E se è comprensibile in un Paese che puntava al libero commercio che si istituisse un continuo confronto tra una ferrovia e l'altra, tra la ferrovia e i canali, tra la ferrovia e la strada, altrettanto comprensibile appare la posizione di coloro che vedevano nella ferrovia una causa di inquinamento, una fonte di danneggiamento per l'agricoltura, l'allevamento del bestiame e la salute degli abitanti dei Paesi da essa attraversati⁶.

In assenza di una programmazione centrale, il fitto intrico di linee ferroviarie non si risolse in una rete nazionale, ma anzi le diverse strade si posero a volte addirittura in contrasto l'una con l'altra, provocando viaggi difficili per la mancanza di coordinamento degli orari di partenza e di arrivo, o per le lunghe distanze che si riscontravano tra le stazioni ferroviarie. Solo nel 1842, infatti, le società inglesi istituirono un organo di cooperazione per la gestione del traffico relativo a più linee.

Molto differenti furono, invece, le decisioni assunte in merito dal governo francese, che, anzi, pose la questione al centro di un dibattito che durò a lungo e attirò l'interesse di tutte le categorie sociali (politici, economisti, ingegneri, etc.)⁷. Le prime linee ferroviarie francesi – che collegavano Saint-Étienne al Rodano – furono costruite tramite appalti, concessi nel 1823 per la prima e nel 1826 per la seconda. In seguito a queste prime esperienze, anche la Francia registrò una vera e propria 'febbre ferroviaria', e iniziarono le prime controversie quando uomini d'affari e ingegneri proposero i loro grandi progetti: i primi, vantando i meriti dell'iniziativa privata, reclamavano dallo Stato il liberismo dei trasporti, mentre i secondi suggerivano la costruzione di grandi reti, destinate ai traffici internazionali. Mosso dalle numerose proposte di concessione, nel 1833 il governo francese lanciò un programma di studio, e costituì nel 1837 una commissione extraparlamentare allo scopo di preparare una grande legge ferroviaria. Come in Italia, anche in Francia lo Stato interveniva direttamente sul tema dei trasporti, e il caso della ferrovia rientrava a pieno titolo nelle opere di utilità pubblica, soggette al controllo governativo. Durante la profonda crisi economica che colpì la Francia tra il 1837 e il 1839, il Governo, per agevolare gli investimenti privati in questo settore, aveva avviato una stretta collaborazione con le compagnie ferroviarie, che cominciavano a dubitare della redditività dell'impresa:

Per ridar loro fiducia e dar prova di buona volontà, lo Stato prende a carico la costruzione di tratti di linea, instaurando in tal modo le prime forme di cooperazione fra Stato e settore privato. [...] In questo clima si voterà la legge ferroviaria del 1842 che stabilisce, innanzitutto, i collegamenti da realizzare. [...] La legge dispone in seguito che i lavori d'infrastruttura (sterri e opere di ingegneria civile) incomberanno alla pubblica amministrazione, mentre le sovrastrutture (rotaie e materiale rotabile) a

compagnie concessionarie mediante contratto d'affitto, dette compagnies fermières, incaricate della gestione. La legge del 1842 rappresenta quindi un compromesso fra tendenze statalistiche e liberali, che permette di lanciare effettivamente lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale. Se la soluzione finanziaria prevista – divisione dei costi – cede rapidamente il passo alla concessione, i percorsi saranno invece realizzati in conformità al programma legislativo⁸.

Benché la concessione all'industria privata risultasse, secondo l'opinione diffusa, la più rischiosa, da diversi punti di vista, ai fini del completamento e della gestione delle linee, l'esperienza in ambito francese di Bayard si rivelò determinante per il successo della sua proposta. Com'è noto, alcuni ingegneri del Corpo di Ponti e Strade napoletano avevano compiuto viaggi di formazione all'estero, allo scopo di acquisire le necessarie conoscenze dei sistemi più innovativi nel campo delle costruzioni, tra cui anche quello della ferrovia⁹: era possibile, quindi, almeno sul piano tecnico, che il regno si dedicasse senza l'ausilio di compagnie esterne all'impresa di costruire una linea ferroviaria. Ciononostante, l'iniziativa era caratterizzata da troppe incognite, e il governo napoletano, come molti altri tra gli Stati preunitari, non si poteva permettere di assumere l'onere finanziario di un'operazione che rischiava di fallire per troppe ragioni. In questa prospettiva, la scelta di Ferdinando II fu senza dubbio vincente, anche perché riuscì a controllare molti aspetti 'delicati' della questione ferroviaria, sia prima di autorizzare la concessione che durante gli stessi lavori. Nel secondo paragrafo di questo lavoro si è parlato a lungo dei contenziosi che si aprirono tra la società di Bayard e il Governo, rappresentato dal ministro Santangelo, alla vigilia della costruzione della strada, ma al di là di queste dinamiche quello che emerge con grande forza è la qualità della proposta dell'ingegnere francese: una proposta destinata non solo, a livello locale, a convincere il sovrano a tentare, pochi anni dopo, la realizzazione a spese dello Stato di una seconda linea –la Napoli-Capua, i cui lavori iniziarono nel 1840 –, ma destinata anche ad avere successo a livello nazionale come modello cui ispirarsi in altri contesti.

La Napoli-Nocera non rappresentò solo la prima occasione in assoluto in cui in Italia si affidava a una persona privata la concessione per la realizzazione di opere di pubblica

utilità: fu anche per lungo tempo la sola iniziativa di questo genere portata a compimento con un buon successo, come rilevò Petitti di Roreto nel suo già citato saggio, poiché il «suo ordinamento [era] così ben inteso da non presentare gli inconvenienti economici notati in altre imprese di tale natura diversamente regolate, [e per questo motivo rappresentava] un esempio proficuo da proporre all'imitazione altrui, quando sorgessero circostanze affatto consimili»¹⁰. Perché un'impresa del genere, che senza il contributo dello Stato rischiava di non andare a buon fine, riuscì ad essere completata e gestita con successo? Secondo l'analisi di Petitti, il risultato fu determinato, oltre che dall'abilità dei suoi finanziatori, dal concorrere di tre condizioni favorevoli che caratterizzavano il tratto ferroviario: la strada ferrata era breve, poteva contare sul movimento di un gran numero di persone, anche solo a livello locale, trattandosi di un territorio densamente popolato, e non risentiva di alcuna interruzione daziaria¹¹. Fin dalle prime battute dell'impresa ferroviaria, acquistò altrettanto notevole peso il problema del risarcimento dovuto ai privati e alle pubbliche amministrazioni per l'esproprio dei terreni da occupare per la costruzione della ferrovia.

Sul piano istituzionale, le norme che disciplinavano gli espropri divennero, infatti, strumento essenziale per la fattibilità del progetto di Bayard, e i numerosi incartamenti prodotti in occasione dell'acquisizione dei terreni dimostrano le enormi difficoltà che si riscontrarono, che erano legate al controllo delle proprietà private interessate dalla linea ferroviaria. Già nella prima lettera inviata da Bayard al Governo, che esponeva gli aspetti principali del progetto, un'importante sezione era dedicata all'elenco dei proprietari che avrebbero dovuto cedere i suoli necessari alla ferrovia: la questione, di primaria importanza, diede il via a una folta corrispondenza tra il concessionario, lo Stato, i periti e i legali, chiamati di volta in volta a esprimere il proprio parere sulle differenti problematiche, interrogandosi su tutti gli aspetti di questa inedita procedura.

L'importanza di questo istituto, o meglio del suo riconoscimento all'interno di una precisa disciplina giuridica, fu rilevata già da Marc Seguin, il primo rappresentante di una compagnia privata a ricevere dal governo francese la concessione per costruire un'opera di pubblica utilità: nel suo volume *Dell'influenza delle strade di ferro e dell'arte di disegnarle e costruirle*, raccolse la testimonianza di un gran numero di

compagnie francesi che erano fallite proprio a causa degli ingenti compensi che avevano dovuto corrispondere ai proprietari privati, e citò anche il caso della sua impresa, per la quale aveva redatto un preventivo che in seguito si rivelò di gran lunga inferiore alle somme necessarie solo per acquistare i terreni e pagare i danni ai proprietari¹². L'autore denunciava per questo motivo i comportamenti scorretti dei privati appartenenti a qualsiasi categoria sociale¹³, i quali, 'approfittando' del generale sentimento di diffidenza nei confronti delle costruzioni ferroviarie diffuso all'epoca delle prime iniziative, e del probabile favore della magistratura nei loro riguardi¹⁴, non esitavano a pretendere per il pagamento dei danni subiti un corrispettivo in denaro che non rispecchiava l'effettivo valore delle proprietà danneggiate¹⁵.

Richiamandosi alle norme che vigevano in Inghilterra, suggeriva una riforma della legge sugli espropri, allo scopo di stabilire che le compagnie ferroviarie indennizzassero i proprietari solo dopo l'effettiva costruzione della strada: in questo modo, secondo il parere di Seguin, la somma corrisposta avrebbe rappresentato il giusto prezzo delle acquisizioni; in alternativa, l'interesse delle società private poteva essere tutelato stabilendo che la giurisprudenza allegasse alle norme relative a quell'istituto anche dei principi chiari e determinati sulla base dei quali poter valutare i terreni, consentendo così alle compagnie di preventivare in maniera verosimile le spese necessarie alla realizzazione di una linea. La richiesta del concessionario, benché non del tutto fuori luogo, considerando quanto difficile fosse stabilire a priori il danno arrecato dalla costruzione della ferrovia su un territorio, sarebbe stata, in realtà, impossibile da soddisfare, poiché era contraria allo stesso significato che a quel tempo si attribuiva al concetto di proprietà privata.

L'istituto espropriativo si formava, infatti, nel rapporto con il diritto di proprietà, poiché ne determinava una sostanziale modifica in funzione dell'interesse della collettività, rappresentato dallo Stato: da questo punto di vista, il potere di esproprio trovava quindi fondamento nella sovranità del Governo, identificandosi anche con la limitazione più decisiva – e la dissoluzione – della proprietà privata. Nel XIX secolo era ormai assodata quella modifica essenziale del diritto di godimento di un bene, per la quale lo Stato aveva la facoltà di disporre di tutte le proprietà nel nome di un pubblico interesse:

in età moderna, il nuovo vento portato dalla Rivoluzione francese ridiede alla proprietà il contenuto romano di diritto assoluto e illimitato di godimento e di disponibilità, ciò nondimeno ne attestò la possibilità di limitazioni eccezionali per finalità pubbliche. In seguito, il codice napoleonico del 1804, pur definendo la proprietà come il diritto di godere e di disporre delle cose nella maniera più assoluta, purché non se ne faccia uso vietato dalle leggi e dai regolamenti (art. 544), recepiva altresì l'istituto di espropriazione, il quale peraltro era assunto a rango costituzionale già grazie alla Dichiarazione dei Diritti dell'Uomo del 1789. In Italia la disciplina napoleonica ebbe la prima applicazione con il Codice civile del 1808 per il Regno delle Due Sicilie (artt. 544 e 545)¹⁶.

Poiché l'istituto espropriativo per motivi di utilità determinava l'appropriazione dell'*utilitas* di un bene privato da parte di un soggetto pubblico, la quantificazione dell'indennità spettante al proprietario costituiva il momento più delicato del fenomeno. Se l'espropriazione comportava, infatti, la perdita totale della proprietà privata, il contrasto che ne scaturiva tra le due parti doveva essere risolto mediante la corresponsione dell'indennizzo¹⁷. L'operazione era scandita da un procedimento amministrativo, che iniziava con la dichiarazione di pubblica utilità e si concludeva con l'emanazione del decreto di esproprio: la questione essenziale era, in questo contesto, la determinazione del giusto prezzo, in assenza del quale crollava l'intero sistema espropriativo. Sembra interessante rilevare, a questo proposito, la novità che costituì per il regno di Napoli l'applicazione delle proprietà dell'istituto espropriativo a un'impresa che, di fatto, non era determinata da un'iniziativa statale, bensì da quella di una compagnia privata: la questione è comprensibile alla luce del fatto che la costruzione della linea ferroviaria implicava una proprietà temporanea da parte della società di Bayard, poiché, allo scadere degli 80 anni previsti dalla concessione, la ferrovia sarebbe diventata patrimonio del Governo:

con Real Decreto del 19 giugno 1836, pubblicato sul Giornale delle Due Sicilie n. 220, fu dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione della strada di ferro da Napoli a Nocera; e coll'articolo 8 de' capitoli di concessione approvati collo stesso

decreto, e trascritto nell'altro giornale n. 245 furono accordati al concessionario sig. Bayard tutti i diritti che le leggi, i decreti, i regolamenti accordano all'amministrazione de pubblici lavori, dichiarandosi ben anche coll'articolo 9 di dette concessioni essere la menzionata opera di proprietà dello Stato¹⁸.

In ogni caso, l'inserimento dell'impresa ferroviaria all'interno di un apparato legislativo ben definito non facilitò del tutto le procedure: in molte occasioni la pratica fu contestata a vario titolo dai privati e dalle pubbliche amministrazioni, determinando un infinito prodursi di lettere, pareri e appelli ai tribunali, nei quali si tentava di definire i meccanismi di esproprio. La stessa sfera di competenza dell'autorità che doveva pronunciarsi sulle questioni fu più volte travisata, tanto che molti contenziosi avviati in un tribunale dovettero essere bruscamente interrotti, poiché i contestanti si erano rivolti all'autorità giudiziaria sbagliata: l'impresa della strada di ferro, in quanto opera pubblica, era regolata dalla legge sul Contenzioso Amministrativo – ai termini degli articoli 3 e 4 della stessa –, e, in base all'articolo 10 della medesima legge, era di competenza esclusiva dell'autorità del Contenzioso Amministrativo giudicare i danni che i privati potevano subire a causa dell'esecuzione di questi lavori.

Il procedimento di esproprio iniziava dalla nomina di tre periti – il primo da parte del privato¹⁹, il secondo da quella dell'intendente della Provincia, l'ultimo da parte del concessionario –: il loro compito era quello di effettuare un sopralluogo sulla proprietà da espropriare, valutandone attentamente il valore di indennizzo, e di elaborare una relazione dettagliata che elencasse tutte le riflessioni e i calcoli occorsi, oltre alle eventuali costruzioni che Bayard si impegnava a realizzare come parte dell'accordo in sostituzione del versamento in denaro. Stabilito il prezzo, si pubblicava la notizia sul «Giornale del Regno delle Due Sicilie» con l'avviso dei compensi da pagare per la costruzione della ferrovia; il costruttore doveva, quindi, versare il deposito della somma nella Cassa Provinciale, e a partire da quel momento poteva procedere di diritto con l'occupazione del fondo. La valutazione era piuttosto complessa, poiché richiedeva la considerazione di molteplici aspetti: i terreni venivano stimati sulla base della loro natura, della produttività, della posizione, dell'accessibilità; se la strada di ferro passava in un fondo dividendolo in due parti, delle quali una non aveva mezzi

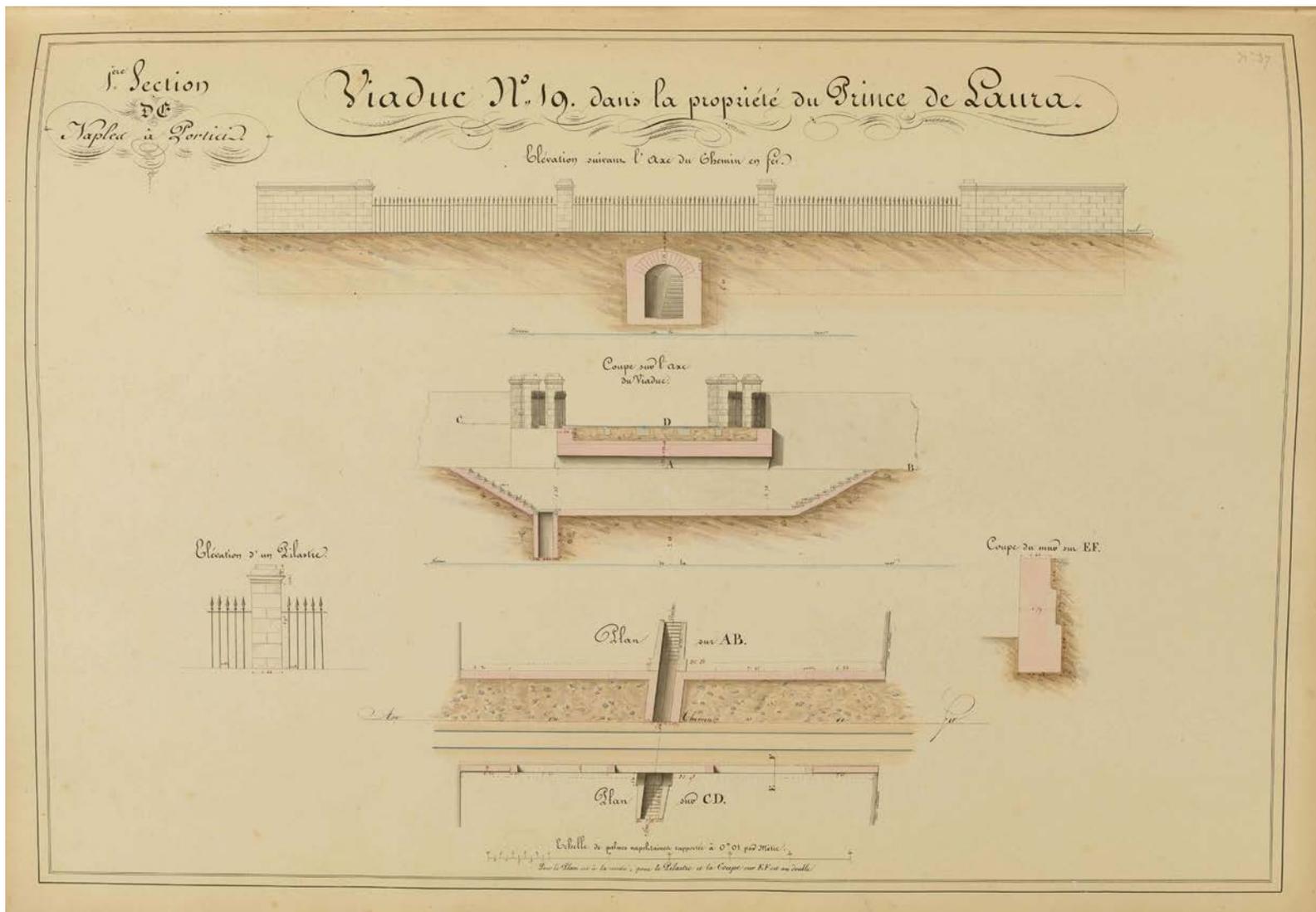
di irrigazione o vie di accesso, il concessionario era costretto ad acquistare l'intero terreno. C'era, infine, la spinosa questione dei titoli di proprietà: molte volte furono inviati reclami e denunce per i danni della costruzione della ferrovia che richiedevano lunghi studi e trattazioni, per poi scoprire che gli autori delle proteste non erano effettivamente i proprietari del terreno per il quale si domandavano i compensi; altre volte, uno stesso fondo poteva risultare oggetto di vincoli di varia natura, o essere reclamato da più proprietari.

Si riporta, infine, a titolo di esempio, la trascrizione relativa alla stima di un terreno, realizzata in occasione del passaggio della ferrovia nel fondo di una villa di delizia (la villa Lauro Lancellotti, a Portici).

Strada di ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare. Compenso ai seguenti proprietari danneggiati colla costruzione della suddetta Strada: Principe di Lauro Lancellotti²⁰

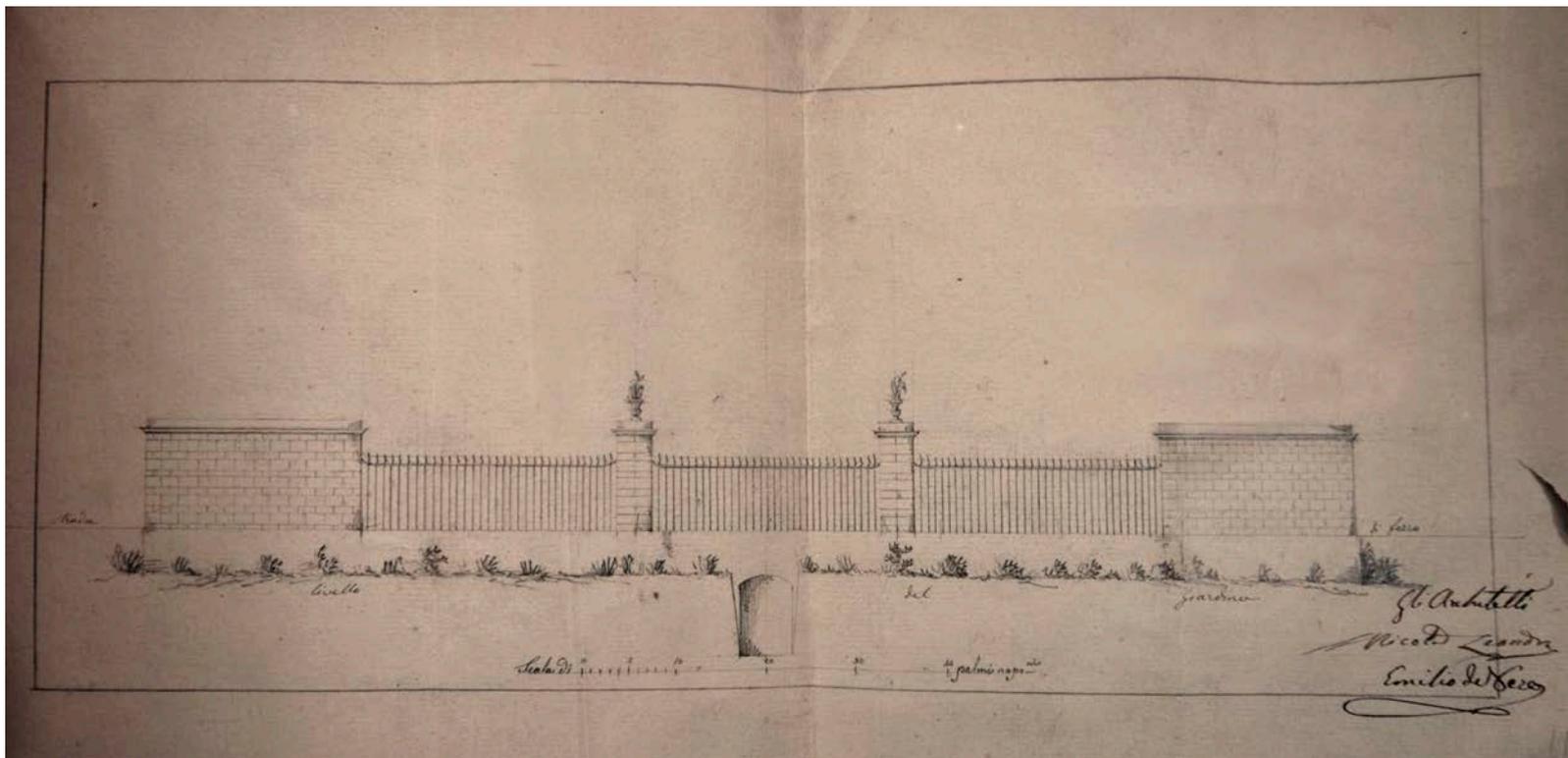
Noi sottoscritti architetti debitamente laureati, cioè io Luigi Giura nominato dal Sig. Principe di Lauro D. Ottavio Lancellotti, giusta l'atto in data del 25 luglio corrente anno per l'Usciere Antonio Ferrante, in copia senza registro, ed io Emilio de Vero nominato dal sig. Armando Bayard de la Vingtrie, domiciliato strada Montecalvario a Toledo n. 41, Concessionario della Strada di Ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare, onde valutare la porzione di delizia che si va ad occupare dalla strada di ferro di proprietà del d. sig. Principe sita in Portici, confinante da un lato colla delizia del Sig. Principe Palliani, e dall'altro colla palude di Acampora; in conseguenza di ciò conferiti personalmente sopra luogo abbiamo osservato che la detta strada di ferro attraversa la villa del Principe nella sua lunghezza da Oriente ad Occidente, tale circostanza dà luogo non solo all'indennizzo per la perdita del suolo, ma anche pel deprezzamento nel valore dell'intero stabile, così siamo venuti a stabilire il presente contratto che formerà la legge delle parti contraenti, e de' loro aventi causa in ogni futuro tempo, accettandola esse parti a piè del presente rapporto.

1° Per sotto la nuova strada di ferro, la quale verrà in rilievo ed alta per circa palmi 5 e 15 centesimi sul livello del suolo della villa del d. Principe di Lauro, sarà lasciato e costruito a spese del sig. Bayard un passaggio per comunicazione da Nord a Sud: esso avrà la lunghezza di circa palmi 30, la larghezza di palmi 6 e di altezza palmi 7 all'im-



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prima sezione da Napoli a Portici, Viadotto nella proprietà del principe di Lauro, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

postatura, con facile e regolare accesso ai due lati per mezzo di scalini di pietra scorniciati nel fronte, di pedata palmo uno ed un sesto, e di altezza non maggiore di once nove. Il sito di tale passaggio sarà indicato dal sig. Principe, e la forma sarà a seconda il disegno qui allegato, proporzionandolo all'altezza del rilevato;
 2° Il rilevato della strada sarà sostenuto da mura di fabbrica che saranno rivestite d'intonaco rustico; sarà però facultato il Principe di attintarlo, ed abbellirlo a suo piacimento, e di rivestirlo di agrumi, e di piante a sua scelta;



Rilievo del cancello che delimita la villa, firmato dagli architetti Nicola Leandro ed Emilio de Vero, e allegato al verbale di apprezzo, 1838 (ASNa, Ferrovie, F. 2, f. 5)

3° Ai due lati della strada che ha la lunghezza di circa palmi 137 saranno stabilite a spese del sig. Bayard due barriere di ferro di altezza palmi 7 e mezzo composte di aste verticali di peso tre quarti di rotolo per ogni palmo, ed in distanza di mezzo palmo l'una dall'altra, con picche nella parte superiore, e con due piastre di ferro, cioè una al di sopra e l'altra al di sotto, ogni palmo lineare delle quali del peso di cinque sestis di rotolo, il tutto a norma del disegno annesso al presente foglio; tale barriera si farà, come è detto, per la lunghezza di soli palmi 90 per ogni lato, e ne' rimanenti palmi 47 circa si costruiranno de' muri e pilastri intermedi di fabbrica, intermezzando la detta barriera, secondo lo scompartimento segnato nel detto disegno. Tali muri e pilastri avranno l'altezza di circa palmi 10 con cornice nella parte superiore, e quanto altro trovasi indicato nel succennato disegno. Finalmente la detta barriera di ferro sarà dipinta ad olio, ed i detti muri e pilastri verranno rivestiti d'intonaco sempre a norma del detto disegno, ed il tutto a spese del sig. Bayard. Le dette barriere essendo di proprietà del Principe di Lauro saranno da lui mantenute, e rinnovate quante volte ne sarà di bisogno per impedire l'accesso dalla strada nella villa;

4° La parte del fondo del sig. Principe che sarà occupata dalla strada di ferro è di proprietà assoluta del sig. Bayard, non avendo il sig. Principe di Lauro che l'uso di tale passaggio, ed ogni qual volta dall'amministrazione si domanderà voler visitare il suddetto passaggio, per quanto riguarda solamente la sua solidità, non potrà dal Principe negarsi un tale permesso;

5° La costruzione della detta strada non potrà cominciarsi nella villa del Principe di Lauro, se non quando ne sarà eseguita la strada sino all'incontro di uno dei lati colla medesima, ed allorché il Direttore dell'opera crederà cominciare i lavori, dovrà avvisarne legalmente il Principe almeno 10 giorni prima. Resta proibito nella costruzione della detta Strada di poter fare dei depositi di materiali, sia di sabbia, di pietre, calce, o altri materiali atti alla costruzione nei lati della medesima, occupando il suolo della Villa del Principe, ma bisognerà trasportare tali materiali gradatamente, e secondo lo richiede la costruzione, in guisa che nessun danno potesse soffrirne la detta villa ne' lati che resteranno di proprietà del Principe, ed occupando il solo suolo destinato all'opera. Durante il lavoro si aprirà nel lato della Villa una porta di comunicazione verso la palude di Acampora, che sarà tenuta a chiave dal Direttore dell'opera, e dallo stesso sarà aperta e chiusa, mettendo o levando mano al lavoro. Appena che saranno collocate le barriere di ferro in ambo i lati della strada, ed in tal modo custodita la villa, si apriranno le mura di chiusura della medesima, e si avrà il libero passaggio nella detta strada. Obbligandosi il sig. Bayard di compiere tutti i lavori sopradetti nel termine di due mesi, a contare dal giorno che avrà posto mano ai medesimi, e mancando, potrà il Principe farli terminare a suo danno. Appena tali lavori saranno ultimati se ne farà la consegna al Principe di Lauro; ben vero che dovranno essere in perfetta conformità di quanto si è convenuto nel presente verbale, e secondo i disegni annessi al medesimo, ed eseguiti a tutta regola d'arte. Tutte le piante che si rattovano nel suolo che verrà occupato dalla nuova strada rimarranno in proprietà del Principe, e questi resta obbligato di farle svellere a sue spese, e lasciare il suolo scoperto, e libero per la costruzione;

6° Il compenso del suolo occupato in circa passi quadrati 76 resta stabilito alla ragione di uno e grana 50 ducati il detto passo, che ascende alla somma di circa d. 114. Tale somma resta ceduta dal Principe all'opera per parte di prezzo delle barriere di ferro,

e pilastri, che verranno costruiti come sopra, come anche il prezzo della deprezzazione di questa delizia Casino, e di tutto ciò che resta distrutto per la costruzione della strada di ferro, restano cedute per l'oggetto stesso, in modo che l'opera della nuova strada di ferro non pagherà compenso veruno al Principe di Lauro per l'occupazione del suolo, deprezzamento della sua Villa, e per ogni e qualunque danno che potesse pervenirle dalla costruzione della strada medesima, rimanendo a suo solo, ed assoluto carico la costruzione di tutte le opere indicate di sopra;

7° Nel caso che la nuova strada di ferro non fosse portata al suo compimento, e pure ne finisse l'uso, per qualunque causa, e che i lavori fatti rimanessero inutilizzati (cosa che al certo non avverrà, e che si prevede per sola esattezza di contratto) in questo caso il Principe di Lauro entrerà novellamente in possesso del suolo occupato dalla strada e senza pagamento di alcun prezzo, non avendo egli ricevuto compenso veruno per lo stesso, restandogli per indennizzo del suo incomodo le ringhiere di ferro e mura, non avendo però il diritto di domandare al Direttore compenso di sorta alcuna per rimettere ad *pristinum* il suo fondo, restando contraccambiato col valore di detta ringhiera la spesa per rimettere il proprio fondo;

8° La strada di ferro intersecando i condotti che animano la fontana, e vasca che rimane nel pezzo di giardino a mezzo giorno, il sig. Bayard sarà obbligato di fare a sue spese i lavori necessari per conservare tali condotti, e renderli facili a potersi accomodare, o pulirsi in caso di bisogno.

2. La Commissione degli ingegneri e le problematiche tecnico-progettuali

Durante il Consiglio di Stato del 10 aprile 1838, si ordinò la nomina di una commissione che aveva il compito di esaminare i progetti presentati dall'ingegnere Bayard: il gruppo, presieduto dal direttore generale di Ponti e Strade de Rivera, era composto dall'ispettore Grosso, gli ingegneri Bausan e Lauria e dal capitano del Genio Piccirillo, unico membro della Commissione che non proveniva dal Corpo di Ponti e Strade. Il loro principale compito era quello di verificare che la traccia progettata da Bayard rispettasse le condizioni sancite dall'articolo 2 dell'atto di concessione²¹, che imponeva al costruttore di realizzare una linea che non interferisse con il percorso delle

strade principali esistenti, e che nei pressi del Sarno avesse una configurazione tale da consentire il passaggio di eventuali battelli a vapore²²: come è stato già rilevato, la ferrovia non fu costruita con lo specifico scopo di implementare le vie di comunicazione del regno, e quindi, dovendosi la linea inserire in un sistema viario dato per assodato e non modificabile, il criterio più importante in base al quale la Commissione doveva valutare la traccia era l'indipendenza dell'infrastruttura rispetto ai tracciati preesistenti. Inoltre, poiché un altro timore espresso dal Governo era quello relativo alla tutela dei diritti dei proprietari da indennizzare per l'acquisto dei terreni, un'importante sezione degli incartamenti presentati dall'ingegnere francese era dedicata all'elenco dei proprietari che avrebbero dovuto cedere i suoli necessari alla ferrovia, e agli elaborati che descrivevano compiutamente le proprietà che la linea avrebbe attraversato, indicando di volta in volta le modalità del passaggio dei binari su quei suoli («al di sotto, al di sopra o al livello»²³ dei terreni).

Il primo progetto presentato da Bayard era relativo ai primi due tratti della linea ferroviaria (quello che andava da Napoli al Granatello e quello che da lì proseguiva per Torre del Greco): i disegni, «generalisti» e «parziali», erano accompagnati da una relazione, la lista delle proprietà danneggiate, e alcuni schemi e tavole esplicative; nella lettera di presentazione, dopo aver assicurato che la traccia rispettava tutte le condizioni richieste, si dichiarava, però, che il progetto non era definitivo, poiché Bayard si riservava la facoltà di apportarvi varianti, qualora l'esecuzione dei lavori lo avesse richiesto, fermo restando l'obbligo di non poter mettere in atto alcuna modifica fino alla ricezione della necessaria approvazione da parte del Ministero, che doveva valutare la conformità delle nuove proposte ai principi stabiliti dall'atto di concessione. Per prima cosa, il *Rapporto sulla traccia* riportava sinteticamente l'andamento della linea e le principali strade attraversate, sottolineando ancora una volta l'attenzione rivolta alla viabilità ordinaria:

la Strada di ferro parte da Napoli tra Porta Nolana e Porta del Carmine, passa dietro il quartiere di cavalleria, traversa sopra ponti l'Arenaccia, i due bracci del Sebeto e il canale Acqua del Lagno, dove taglia il muro finanziere precisamente affianco di un posto di Doganieri. Di là si rivolge per dietro il recinto della Dogana verso la Strada Reale che attraversa

OUVRAGES D'ART.

I^{re} Section de Naples à Portici.

A. Ponte.

- 1 sur le Canal de l'Arancio (a 2 toises) pag.
- 2 sur la Fontaine (a 2 toises)
- 3 sur le Ponte (a 2 toises)
- 4 sur le Canal de Portici, ou Arqua del Lago (a 2 toises)

B. Ponteaux sous le Chemin de fer.

- 1 sur le pontage de la Via del Carmine (toises)
- 2 sur la Strada de San Paolo
- 3 sur le Canal de Portici, ou Arqua del Lago
- 4 sur la Strada de San Paolo
- 5 sur la Strada de San Paolo

C. Ponte-Viaduc.

- 1 sur le Chemin de San Giovanni
- 2 sur la Strada de San Paolo
- 3 sur la Strada de San Paolo
- 4 sur la Strada de San Paolo
- 5 sur la Strada de San Paolo

D. Viaduc sur le Chemin de fer.

- 1 pour le pontage de la Strada de San Paolo
- 2 sur la Strada de San Paolo
- 3 sur la Strada de San Paolo

E. Viaduc sous le Chemin de fer.

- 1 sur le Chemin de fer
- 2 sur le Chemin de fer
- 3 sur la Strada de San Paolo (toises)
- 4 sur la Strada de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo
- 9 sur le pontage de San Paolo
- 10 sur le pontage de San Paolo
- 11 sur le pontage de San Paolo
- 12 sur le pontage de San Paolo
- 13 sur le pontage de San Paolo
- 14 sur le pontage de San Paolo
- 15 sur le pontage de San Paolo
- 16 sur le pontage de San Paolo
- 17 sur le pontage de San Paolo
- 18 sur le pontage de San Paolo
- 19 sur le pontage de San Paolo
- 20 sur le pontage de San Paolo
- 21 sur le pontage de San Paolo
- 22 pour aller à la Strada de San Paolo
- 23 pour aller à la Strada de San Paolo

25. Aqueduc?

- 1 sur le pontage de San Paolo pag.
- 2 sur le pontage de San Paolo
- 3 sur le pontage de San Paolo
- 4 sur le pontage de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo
- 9 sur le pontage de San Paolo
- 10 sur le pontage de San Paolo
- 11 sur le pontage de San Paolo
- 12 sur le pontage de San Paolo
- 13 sur le pontage de San Paolo
- 14 sur le pontage de San Paolo
- 15 sur le pontage de San Paolo
- 16 sur le pontage de San Paolo
- 17 sur le pontage de San Paolo
- 18 sur le pontage de San Paolo
- 19 sur le pontage de San Paolo
- 20 sur le pontage de San Paolo
- 21 sur le pontage de San Paolo
- 22 sur le pontage de San Paolo
- 23 sur le pontage de San Paolo
- 24 sur le pontage de San Paolo
- 25 sur le pontage de San Paolo

Mura de soutènement à la mer.

- 1 sur le pontage de San Paolo 122.00
- 2 sur le pontage de San Paolo 25.18
- 3 sur le pontage de San Paolo 25.18
- 4 sur le pontage de San Paolo 15.25
- 5 sur le pontage de San Paolo 70.58
- 6 sur le pontage de San Paolo 141.00
- 7 sur le pontage de San Paolo 47.70
- 8 sur le pontage de San Paolo 122.02

Total 680.01

Mura de soutènement du Chemin de fer.

- 1 sur le pontage de San Paolo 265.50
- 2 sur le pontage de San Paolo 58.50
- 3 sur le pontage de San Paolo 102.00
- 4 sur le pontage de San Paolo 25.00
- 5 sur le pontage de San Paolo 15.00
- 6 sur le pontage de San Paolo 00.58
- 7 sur le pontage de San Paolo 54.75
- 8 sur le pontage de San Paolo 10.50
- 9 sur le pontage de San Paolo 100.50
- 10 sur le pontage de San Paolo 20.00

Total 618.18

Mura de clôture.

- 1 sur le pontage de San Paolo 66.50
- 2 sur le pontage de San Paolo 105.50
- 3 sur le pontage de San Paolo 41.83
- 4 sur le pontage de San Paolo 65.00
- 5 sur le pontage de San Paolo 254.90
- 6 sur le pontage de San Paolo 28.00
- 7 sur le pontage de San Paolo 29.50
- 8 sur le pontage de San Paolo 115.00
- 9 sur le pontage de San Paolo 50.00
- 10 sur le pontage de San Paolo 151.55
- 11 sur le pontage de San Paolo 43.50
- 12 sur le pontage de San Paolo 230.50
- 13 sur le pontage de San Paolo 121.00

Total 1248.00

Filles.

- 1 sur le pontage de San Paolo 121.50
- 2 sur le pontage de San Paolo 00.40
- 3 sur le pontage de San Paolo 521.00
- 4 sur le pontage de San Paolo 72.00

Total 715.90

Puits.

- 1 sur le pontage de San Paolo pag.
- 2 sur le pontage de San Paolo
- 3 sur le pontage de San Paolo
- 4 sur le pontage de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo
- 9 sur le pontage de San Paolo
- 10 sur le pontage de San Paolo
- 11 sur le pontage de San Paolo
- 12 sur le pontage de San Paolo
- 13 sur le pontage de San Paolo
- 14 sur le pontage de San Paolo
- 15 sur le pontage de San Paolo

Conduite d'eau.

- 1 sur le pontage de San Paolo
- 2 sur le pontage de San Paolo
- 3 sur le pontage de San Paolo
- 4 sur le pontage de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo

Total 68.00

Lorica.

- 1 sur le pontage de San Paolo
- 2 sur le pontage de San Paolo
- 3 sur le pontage de San Paolo
- 4 sur le pontage de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo
- 9 sur le pontage de San Paolo
- 10 sur le pontage de San Paolo
- 11 sur le pontage de San Paolo
- 12 sur le pontage de San Paolo
- 13 sur le pontage de San Paolo
- 14 sur le pontage de San Paolo
- 15 sur le pontage de San Paolo

8. Riforma à nocera.

- 1 sur le pontage de San Paolo
- 2 sur le pontage de San Paolo
- 3 sur le pontage de San Paolo
- 4 sur le pontage de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo

Mura de clôture.

Mura de clôture en tout en partie.

- 1 sur le pontage de San Paolo
- 2 sur le pontage de San Paolo
- 3 sur le pontage de San Paolo
- 4 sur le pontage de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo
- 9 sur le pontage de San Paolo
- 10 sur le pontage de San Paolo
- 11 sur le pontage de San Paolo
- 12 sur le pontage de San Paolo
- 13 sur le pontage de San Paolo
- 14 sur le pontage de San Paolo
- 15 sur le pontage de San Paolo

Mura de clôture.

Mura de clôture en tout en partie.

- 1 sur le pontage de San Paolo
- 2 sur le pontage de San Paolo
- 3 sur le pontage de San Paolo
- 4 sur le pontage de San Paolo
- 5 sur le pontage de San Paolo
- 6 sur le pontage de San Paolo
- 7 sur le pontage de San Paolo
- 8 sur le pontage de San Paolo
- 9 sur le pontage de San Paolo
- 10 sur le pontage de San Paolo
- 11 sur le pontage de San Paolo
- 12 sur le pontage de San Paolo
- 13 sur le pontage de San Paolo
- 14 sur le pontage de San Paolo
- 15 sur le pontage de San Paolo

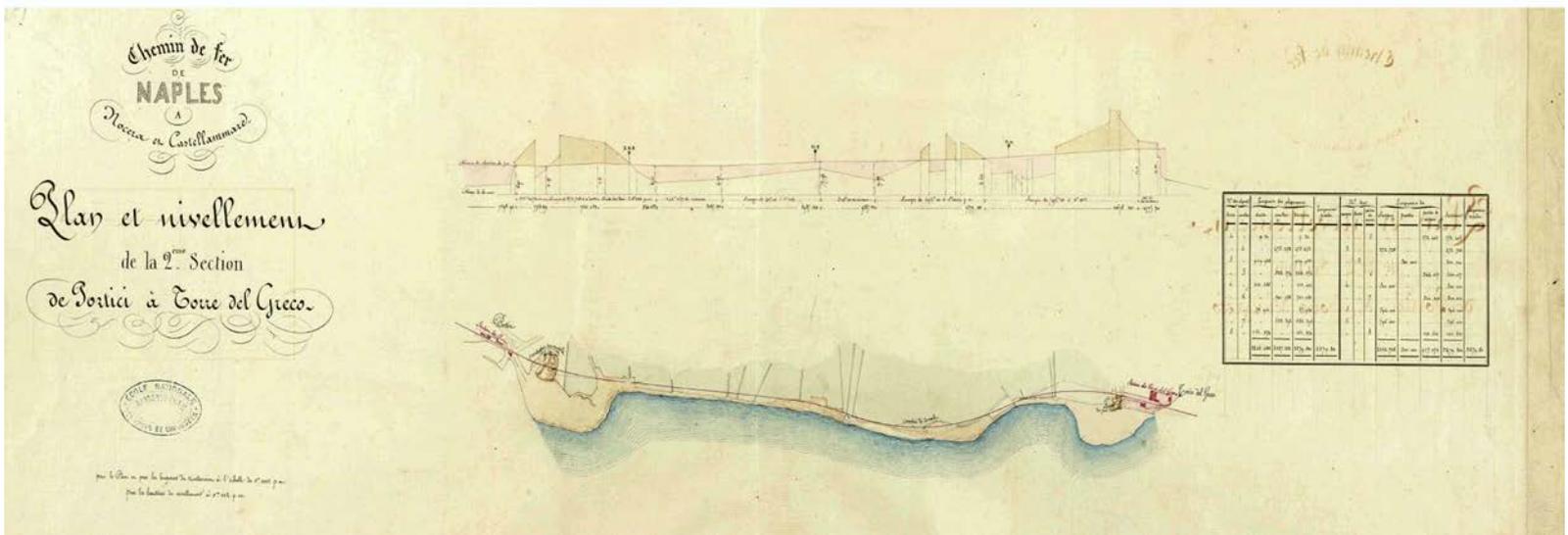
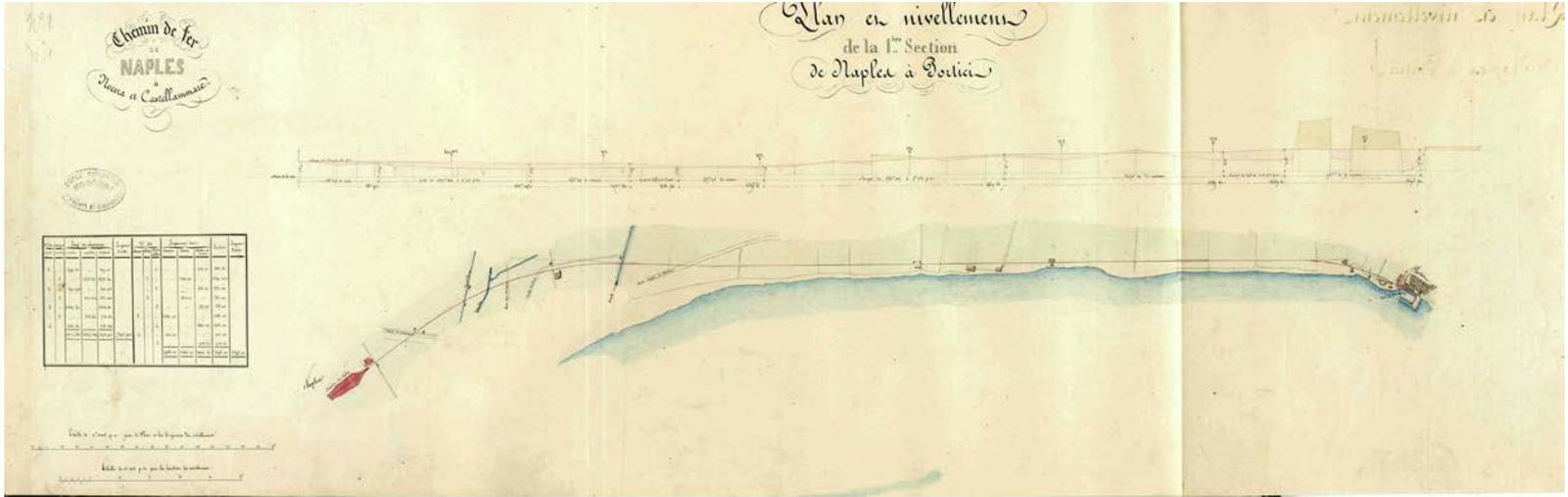
Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Opere d'arte della prima sezione da Napoli a Portici, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

a 250 metri (945 palmi) oltre la barriera, si getta sulla spiaggia del mare e segue quasi sempre l'estremità delle proprietà fino al Granatello, dove passa dietro la Peschiera Reale ed all'estremità del Porto. Prosiegue lasciando a diritta il Forte del Granatello e tagliando la Carriera di lava col praticarvi un Ponte, affine di lasciarne libero l'uso ed i lavori come per lo innanzi. Riprende di bel nuovo le proprietà verso la spiaggia sino alla Favorita, che traversa all'estremità. Percorre diverse carriere di lava per le quali si prenderanno i medesimi espedienti che per le prime onde l'uso non ne sia impedito, e lasciatisi da banda il Forte Calastro arriva all'entrata della Strada di Torre del Greco vicino alla Fontana²⁴.

Il documento poneva poi l'attenzione su alcuni elementi fondamentali che caratterizzavano il primo tratto – la localizzazione della stazione capolinea e il passaggio della ferrovia in prossimità della Strada Regia, della Peschiera Reale e della Favorita –, alcuni dei quali avevano richiesto la predisposizione di più ipotesi progettuali, tra cui il Governo avrebbe dovuto scegliere in base alle proprie preferenze.

Il progetto così formulato fu quindi sottoposto al parere della Commissione, che il 28 maggio presentò a Santangelo le relative osservazioni. I documenti che ricostruiscono

Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, piante e livellamenti della prima e seconda sezione da Napoli a Torre del Greco, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/5)



la particolare vicenda del rapporto tra il gruppo di Ponti e Strade e la Società rappresentata dall'ingegnere francese raccontano una dinamica complessa, nella quale gli scambi furono complicati e le osservazioni degli ingegneri, nella maggior parte dei casi, piuttosto critiche. D'altra parte, lo scontro con la Commissione era pressoché inevitabile, alla luce del fatto che, molto prima che la concessione fosse approvata, il direttore del Corpo di Ponti e Strade de Rivera si era esplicitamente dichiarato contrario alla costruzione di una linea ferroviaria nel regno, e, in generale, la proposta di Bayard era stata la prima – e sarà l'ultima – impresa di pubblica utilità concessa dal Governo a una Società privata. Inoltre, in questo contesto, spaventava la consapevolezza che Bayard avesse tutti gli interessi a costruire la linea nella maniera più economica possibile, dato che il suo guadagno principale sarebbe derivato dal risparmio ottenuto nell'esecuzione dell'opera. In ogni caso, dall'analisi del rapporto della Commissione e dei successivi scambi epistolari, quello che risulta con grande evidenza è la forte divergenza degli interessi portati dalle due parti, gli uni – la Commissione – più attenti alle dinamiche territoriali, l'altro focalizzato sulle questioni della nuova strada ferrata.

Di particolare interesse risulta, a questo proposito, la problematica emersa al momento di stabilire il punto di partenza del tracciato, dove si sarebbe realizzata la stazione di Napoli: Bayard si dimostrò profondamente consapevole delle problematiche di fruizione della linea, e valutò con grande attenzione gli aspetti di *comfort* per i viaggiatori²⁵. La stazione era stata collocata sulla via dei Fossi, oggi Corso Garibaldi, a metà strada tra la porta del Carmine e la porta Nolana: per meglio spiegare le scelte compiute, nel già citato *Rapporto sulla traccia*, Bayard scrisse che si era avvicinato quanto più possibile il capolinea della ferrovia alla città per facilitarne l'accesso ai viaggiatori²⁶, e, a questo proposito, suggerì di far lastricare, a spese del Comune, i tratti di strada dalla Marina alla porta del Carmine e fuori la Porta Nolana, mentre il concessionario avrebbe provveduto ai movimenti di terra per portare sullo stesso piano le strade adiacenti e la struttura della stazione. La Commissione trovò imprevedibile la scelta di costruire la stazione del capolinea vicino alla porta del Carmine, poiché la linea avrebbe tagliato fertili campi e attraversato molte vie, tra le quali l'importante strada dell'Arenaccia, oltre a determinare l'occupazione di terreni che avevano acquisito un valore di mercato più alto, in seguito alla decisione del Governo



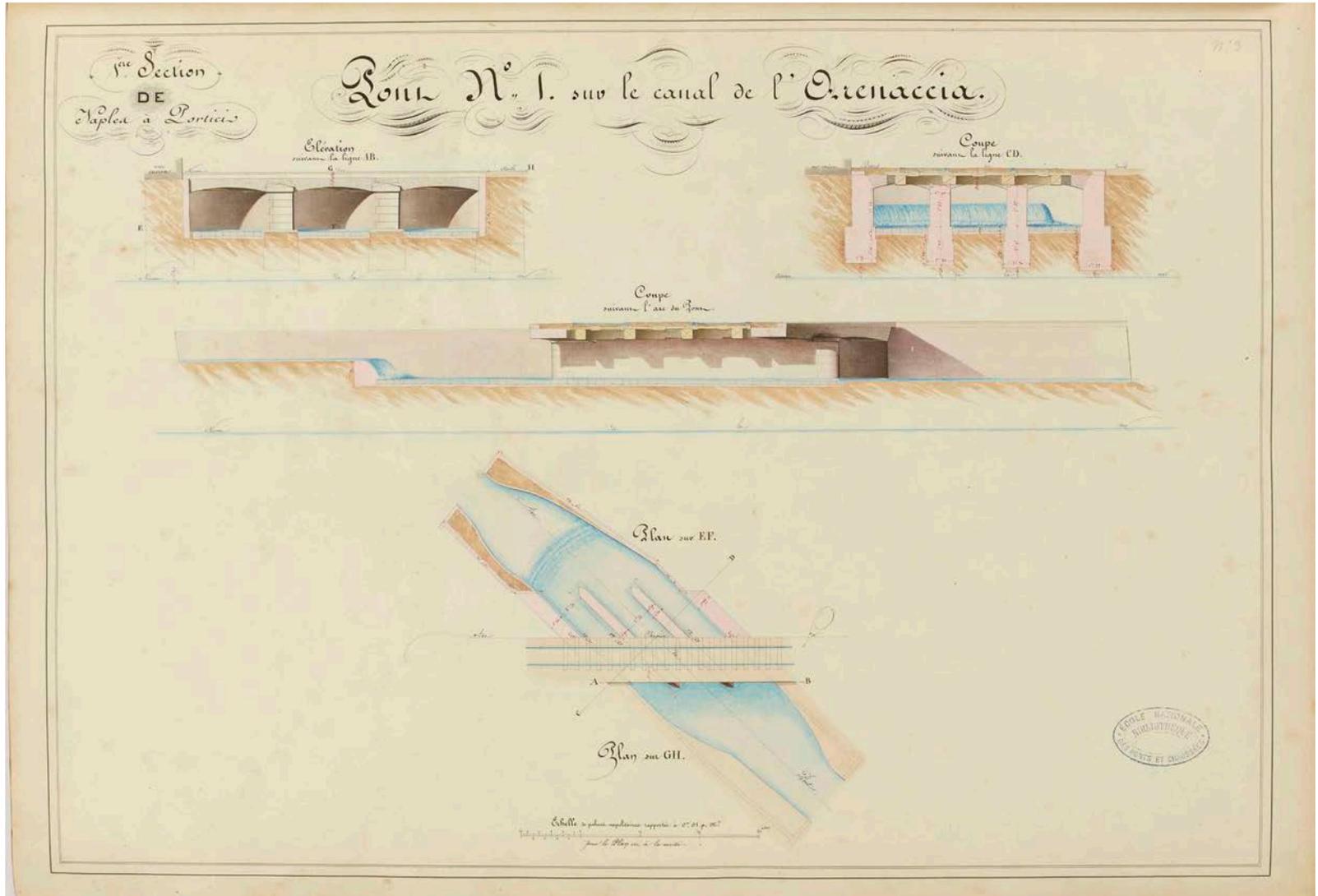
Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Localizzazione della stazione di Napoli, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/5-2)

di spostare in quell'area importanti complessi industriali. Sugeriva, quindi, di arretrare la stazione alle spalle dell'edificio dei Granili, così che «la strada di ferro metta capo dal vasto spazio arenoso che resta sulla strada della via di Portici, a rimpetto del Gran quartiere di Cavalleria presso il Ponte della Maddalena seguendo la spiaggia del mare»²⁷: in questo modo, il grande spazio necessario per costruire la stazione principale e quello che sarebbe stato occupato dalla traccia rettificata non avrebbero richiesto la demolizione di edifici di valore, e anche il traffico commerciale non sarebbe stato danneggiato, potendo contare sulle «molte strade e traverse che, alle porte di una popolosa capitale, alla quale si accede solo per tre principali strade messe a poca distanza tra loro, sono oggetti tutti di troppa importanza per non richiamarsi

l'attenzione della Pubblica Amministrazione»²⁸. La Commissione aveva, in sostanza, ripreso il vecchio progetto di Bayard, che lui stesso aveva dichiarato in una precedente comunicazione di aver abbandonato nonostante si trattasse di una soluzione più vantaggiosa dal punto di vista economico.

Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prima sezione da Napoli a Portici, Ponte sul canale dell'Arenaccia, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

A queste riflessioni, Bayard oppose la considerazione per cui, collocando la stazione nei pressi dei Granili, la linea ferroviaria avrebbe attraversato una zona dove sorgevano un macello e una conceria, le cui esalazioni avrebbero infastidito i passeggeri



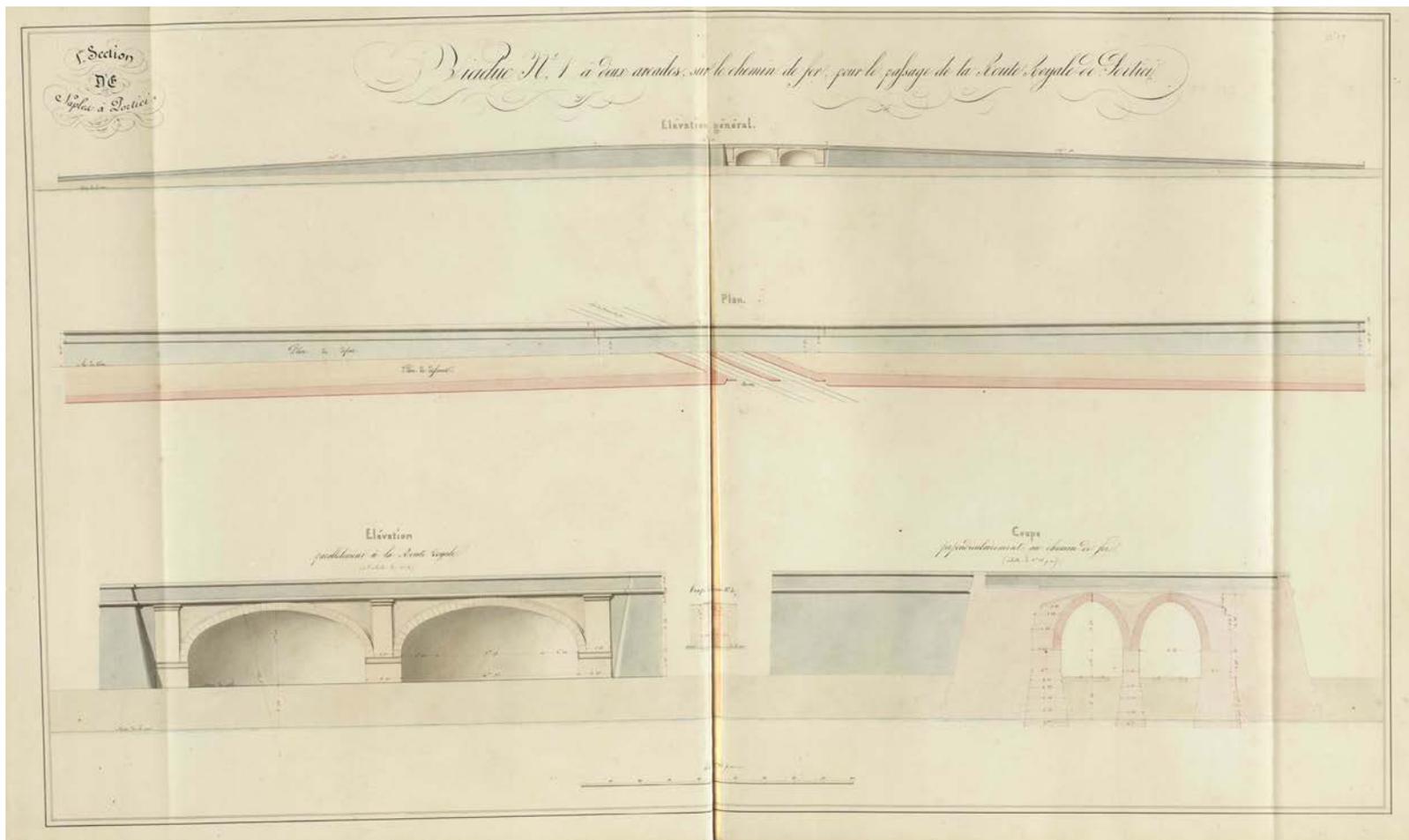
all'interno delle loro carrozze. Inoltre, la strada sarebbe stata molto vicina al mare per più di mezzo miglio, soprattutto davanti all'edificio dei Granili, nei pressi del quale le acque erano molto profonde e durante le tempeste si alzavano fino a inondare le mura dello stesso edificio; infine, si sarebbe dovuto occupare tutto lo spazio sulla spiaggia di fronte al «quartiere della cavalleria» per costruire i necessari magazzini per il deposito delle merci e del materiale rotabile, togliendo così allo stesso quartiere la piazza nella quale si tenevano tradizionalmente le esercitazioni con i cavalli. Un secondo, importante motivo di contestazioni da parte della Commissione fu rappresentato dal passaggio della linea nei pressi dell'Arenaccia, aggravato dalla presenza, all'interno del gruppo di Ponti e Strade, dell'ingegnere Bausan, che aveva progettato nel 1836 la sistemazione della strada sull'alveo Arenaccia, allo scopo di collegare la zona di Ottocalli con il Ponte della Maddalena, costruendo – come era stabilito dai principi dettati dalle *Appuntazioni* di Ferdinando II – un asse viario necessario all'espansione orientale della città²⁹. Nella relazione del gruppo, infatti, si legge:

l'Ing. Sig. Bausan, quale autore direttore del progetto della grande strada ora in costruzione che dal Ponte della Maddalena a foggia di un Boulevard riunisce il commercio delle tre principali strade del Regno ha creduto suo dovere sottoporre [...] le seguenti due osservazioni: cioè che la strada dell'Arenaccia alla condizione di un traffico maggiore di ogni altra strada aggiungerà quello di costituire una delle più frequentate e deliziose passeggiate che i bei dintorni della Capitale offrono attualmente, tanto per la nostra varietà e vicinanza delle scene che presenta quel tappeto di verdura e frastagliato da edifici d'ogni specie, quanto perché congiunge con brevità e comodità notevolissima le belle passeggiate dei Ponti Rossi e del Campo con Portici. [...] Costeggia la strada il nuovo alveo del torrente cavato e raddrizzato per rendere meno rigogliose le sue voluminose acque che per le piogge improvvise riuniscono in pochi istanti in grosso torrente. Il mare da una parte e la nuova platea dal ponte di Casanova dall'altro determinano la pendenza uniforme del nuovo alveo. [...] L'altezza del mezzo della strada frattanto non ha potuto oltrepassare i palmi sette e mezzo dal fondo dell'alveo cosicché per assicurarla da qualche invasione del torrente in piene straordinarie si è fatta l'opposta banchina

*inferiore a lembo del passaggio cosicché la sezione si trova allargata di molti palmi. [...] Se la strada di ferro dovrebbe adunque passare al livello con quella dell'Arrenaccia, come serberà questo sbocco al torrente, fosse anche che vi passasse su di una travata di ferro?*³⁰.

La lettera ricevette una risposta piuttosto ironica e sbrigativa da parte di Bayard, il quale scrisse a Santangelo, a questo proposito, di poter trovare insieme all'ingegnere una soluzione adeguata cui uniformare il progetto al fine di evitare eventuali danni alla strada ferrata.

In maniera analoga fu affrontata dall'ingegnere francese l'altra osservazione del gruppo, che riguardava l'attraversamento della Strada Regia: nel *Rapporto sulla traccia*, l'ingegnere aveva descritto due proposte di progetto relative a questo passaggio, che prevedevano la costruzione dei binari a livello o al di sotto della strada, e aveva indicato come preferibile la seconda opzione perché avrebbe garantito una maggiore autonomia dell'infrastruttura ferroviaria. La pendenza del ponte sarebbe stata pari al 3%, cioè, secondo le osservazioni di Bayard, meno accentuata di quella utilizzata per i ponti della Maddalena e della Dogana. In ogni caso, la Commissione suggerì che la rampa fosse «addolcita prolungandola per altri cento palmi», condizione che fu accettata prontamente dal concessionario. Nonostante la disponibilità mostrata da Bayard nell'uniformarsi al parere del gruppo, la questione dei ponti fu valutata di tale rischio e importanza da suggerire l'imposizione al costruttore del pagamento di una cauzione – che sarebbe stata restituita solo 10 anni dopo la fine dei lavori – e l'affiancamento di un ingegnere che, per conto del Governo, avrebbe dovuto seguire i lavori³¹. Il ponte sulla Strada Regia richiese una soluzione tecnica piuttosto audace per quel tempo, poiché le due strade si intersecavano allo stesso livello con un angolo molto stretto: per questo motivo, fu necessario realizzare un cavalcavia in direzione obliqua, al di sotto del quale si fecero passare i binari attraverso due grandi arcate. Ne dà notizia Militotti nell'*appendice alle Lezioni sulle Strade di ferro*:



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prima sezione da Napoli a Portici, Viadotto a due arcate per il passaggio della Regia Strada di Portici, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

la strada di ferro passa sotto la strada Regia di Portici, e la interseca con un angolo di 20°, 50': in questo sito si è costruito un ponte di mattoni a sbieco a due archi, ognuno dei quali serve per una via della strada di ferro: l'apertura di ciascun arco misurata nel piano di fronte è di metri 11,90, e la lunghezza di metri 50. Questo ponte è molto interessante atteso l'angolo acuto sotto il quale le due strade s'intersecano, ed è la principale opera di arte che finora siasi costruita³².

Come è stato rilevato, il rapporto sul progetto di Bayard non fu l'unica occasione in cui il gruppo di Ponti e Strade tentò di far valere la propria au-

torità in materia di lavori pubblici, ostacolando di fatto i lavori della strada ferrata: mentre si costruiva il ponte sull'Arenaccia, de Rivera nel corso di un'ispezione rilevò che «con pochissimi materiali e con cattivo magistero si menavano avanti i lavori della costruzione del ponte»³³, dando avvio con il suo rapporto a interminabili discussioni; nel 1844 la commissione ritardò di sette mesi l'approvazione delle tariffe, evento che causò l'estromissione dell'ingegnere Bausan dal gruppo, accusato da de Rivera poiché «dissentendo dalla Commissione con sottigliezza aveva inteso vessare quell'impresa»³⁴ non apponendo la firma ai verbali.

La Commissione non fu la sola ad intralciare i piani della Società. Vi concorsero un po' tutti i ministri che, in mancanza di direttive precise, in buona o cattiva fede cercarono di far valere le prerogative del proprio ufficio, quando la ferrovia invadeva il campo della loro competenza. [...] Tra tutti si distinse per cavillosità il ministro di Polizia Del Carretto. Poiché tra i suoi compiti vi era anche quello di tutelare l'incolumità dei napoletani, Del Carretto pretese di far effettuare prima del viaggio di inaugurazione, un collaudo da una commissione da lui nominata, nonostante Santangelo ne avesse fatto effettuare una per suo conto. Ordinò in seguito e più volte delle ispezioni per accertare se la linea era stata eseguita a regola d'arte, ed emanò, tramite la Prefettura, un regolamento con cui si arrogava il diritto di approvare le tariffe, di stabilire le precedenze e di scegliere i cantonieri [...]. Pretese ed ottenne inoltre di inviare nelle stazioni funzionari di polizia con il solo compito di sopprimere le corse qualora, a loro insindacabile giudizio, l'avessero ritenuto opportuno³⁵.

Per un'analisi critica del tracciato proposto da Bayard, è importante ricordare che la progettazione della linea Napoli-Nocera aveva il difficile compito di dover mediare tra interessi diversi, poiché nella sua definizione si andavano ad intrecciare numerose questioni (tecniche, economiche, politiche, militari, gestionali), che si riferivano a due differenti livelli di intervento, la scala locale e quella territoriale. Mentre a livello territoriale, come si è visto, i criteri alla base delle scelte sul tracciato, espressi dai

principali protagonisti della vicenda ferroviaria, riflettevano i loro differenti interessi³⁶, a livello locale, le principali considerazioni derivavano dalla necessità di applicare le regole generali dell'ingegneria ferroviaria alla costruzione della linea su un territorio che quasi mai possedeva caratteristiche ideali. In teoria, la ferrovia avrebbe dovuto presentare un tracciato quanto più possibile rettilineo e pianeggiante, garantendo il minimo attrito e tutte le condizioni perché lo spostamento si producesse secondo le leggi del movimento uniforme della fisica newtoniana. Per soddisfare le norme generali, era necessario dare avvio a grandi lavori di sterramenti o colmate, che in molti casi assumevano la misura di trincee e viadotti. La realizzazione di queste opere si iscriveva nella tradizione dei progetti del Corpo di Ponti e Strade: tunnel e ponti, realizzati con un certo gusto per le opere monumentali, assunsero proporzioni colossali, e altrettanto considerevoli furono gli interventi sul suolo, soprattutto per la fondazione dei piloni dei viadotti e per la stabilizzazione dei terrapieni, di cui si temeva lo slittamento. Quando non si poteva ottenere un binario rettilineo, il tracciato doveva piegarsi seguendo curve a grande raggio per evitare il più possibile il pericoloso effetto della forza centrifuga.

Le difficoltà erano poi aggravate dal fatto che le soluzioni tecniche non potevano contare, evidentemente, su una teoria consolidata dalla prassi: c'erano molte incognite e molti fattori di rischio, come l'eventuale riduzione della potenza delle locomotive, o la possibilità di uno slittamento dei treni su pendenze troppo accentuate. Come rileva a questo proposito Desportes, la corrispondenza tra treno e binario era, di conseguenza, oggetto di un approccio radicale: «tutto era finalizzato al funzionamento ottimale delle macchine, anche a prezzo di lavori colossali»³⁷. La stretta relazione tra il disegno della linea ferroviaria e le caratteristiche delle locomotive è evidenziata anche dalle lezioni di Minard, che nel 1840 scrisse:

forse potrebbe dirsi che la traccia di una strada a rotaje è un problema di meccanica. Ogni traccia di strada suppone la conoscenza del motore e dei veicoli che debbono esservi impiegati; che perciò le larghezze le pendenze e le curve delle strade hanno successivamente cambiato secondo che esse hanno dovuto essere percorse dalle bestie da soma delle carrette e dalle diligence; anche oggi noi le

modifichiamo sovente nell'interesse delle vetture di grandi velocità. Nello stato attuale delle nostre conoscenze sulle strade di ferro, la velocità dei veicoli è tutt'altro che stabilita; non si può dire quella è la velocità che meglio conviene, perché la manutenzione molto dispendiosa delle macchine e delle strade di grande velocità può elevare il prezzo del trasporto al di là dei sacrifici che il pubblico è disposto a fare per viaggiare più presto che con i cavalli. [...] La forza delle spranghe, dei cuscinetti e dei massi aumenta col peso e con la velocità delle locomotive³⁸.

Alle norme tecniche generali, nel caso della ferrovia Napoli-Nocera si aggiungevano poi le linee-guida relative al territorio vesuviano e predisposte dal Governo, come il divieto – per quanto possibile – di tagliare le grandi proprietà e ville che si incontravano lungo il percorso, e la necessità di tracciare la linea in una posizione abbastanza discosta dalla riva del mare, per evitare che ne subisse l'azione corrosiva: questioni risolte facilmente da Bayard che, sempre nel suo *Rapporto*, parlò di «solo due o tre» case di rilievo che dovevano essere attraversate dalla ferrovia, e di «pochissime» costruzioni che invece andavano abbattute; infine, il mare – almeno nel primo tratto – restava sufficientemente discosto dalle rotaie.

Di particolare interesse documentario risultano i disegni conservati presso l'archivio storico dell'École Nationale des Ponts et Chaussées di Parigi: le tavole mostrano i progetti di livellamento per la costruzione dei binari, i passaggi della ferrovia nei diversi fondi – rappresentati mediante piante, prospetti e sezioni – e i calcoli dell'andamento delle curve a raggio variabile, che garantivano un maggiore *comfort* per il treno durante i cambiamenti di direzione e, al contempo, impedivano il deragliamento. L'andamento curvilineo veniva anche sfruttato per superare pendenze troppo forti del terreno, così che allungando la tratta si potesse mantenere la pendenza più comoda per le locomotive. Il disegno per l'ingegnere ferroviario non era, evidentemente, solo un mezzo di rappresentazione del dato tecnico, ma costituiva anche una metodologia d'indagine per le varie fasi del processo progettuale e costruttivo. Come nota Biagini, si trattava di un disegno per calcolare, misurare e costruire:

la cultura politecnica porta in seno al discorso geometrico la precisa correlazione tra leggi fisico-costruttive e configurazioni geometriche, sviluppando metodi di calcolo statico per la soluzione di strutture complesse. [...] Il disegno connota non solo la fase progettuale

le antecedente all'appalto, ma particolarmente la fase costruttiva, in cui frequentemente si rende necessario precisare ad una adeguata scala di rappresentazione le soluzioni tecniche proposte, integrandole con specifici elaborati grafici³⁹.

In particolare, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, si assisterà, infatti, al tramonto di quella concezione unitaria del disegno tra arte e tecnica – che a lungo aveva caratterizzato il disegno di architettura – per lasciare il posto alle tavole tecniche, che rispondono a precise norme di comunicazione e a un elevato livello di specializzazione. In questi disegni, anche l'uso dell'acquerello non avrà più finalità estetico-illustrative, ma verrà utilizzato per evidenziare i diversi materiali della costruzione e per migliorare l'identificazione di sagome e profili significativi.

Completati i lavori del primo tratto della strada di ferro, era necessario esaminare la qualità dell'esecuzione dell'opera: a questo scopo inizialmente fu chiamato il direttore di Ponti e Strade de Rivera, il quale, però, si rifiutò di presiedere al collaudo, forse anche in ragione del suo malcontento nei confronti dell'impresa e dell'esclusione del Corpo dall'iniziativa. Santangelo incaricò quindi l'ingegnere Giura di effettuare il viaggio di prova e di elaborarne una relazione, chiedendo in particolare un rapporto sulla questione del doppio binario della linea e delle locomotive e vagoni da utilizzare: il resoconto richiese più viaggi da parte di Giura e fu inviato al Ministro il 29 settembre 1839⁴⁰. A dire dell'ingegnere, le macchine operavano con «mirabile efficacia» sia nel caricare i vagoni che per raggiungere velocità fino ad allora impensabili, per cui la resistenza delle locomotive e vetture e la stabilità della strada avevano dato «risultati della massima soddisfazione»⁴¹.

La *Relazione* indicava infine lo stato di avanzamento dei lavori, un dato interessante che consente di avere chiara la velocità con cui le operazioni, iniziate negli ultimi giorni di agosto, stavano progredendo: le rotaie, al momento della prima inaugurazione, erano a un solo corso, ma Giura scrisse che la costruzione della linea poteva considerarsi quasi terminata, perché tutte le opere in muratura – «quattro ponti, sei ponticelli, trentadue altri ponti per le strade traverse pubbliche e private, e venticinque acquedotti – erano state eseguite per entrambe le direzioni, e considerando l'intera larghezza della strada. Era ancora necessario realizzare alcuni muri di sostegno e le balaustre che delimitavano la ferrovia all'altezza delle diverse ville tagliate dai binari,

e rialzare – o spianare, a seconda dei casi – alcuni tratti per facilitare lo scolo delle acque: si trattava in ogni caso, secondo il parere del tecnico, di lavori di perfezionamento che avrebbero richiesto una minima spesa, e che non erano stati portati a termine per la fretta imposta al concessionario di aprire il primo tronco. Per questo motivo, anche la costruzione delle stazioni ferroviarie era piuttosto in ritardo, ed erano stati realizzati esclusivamente i muri di cinta e le fondazioni del fabbricato principale e dei magazzini della stazione di Napoli, e i locali tecnici della fermata del Granatello. Un'ultima annotazione di Giura riguardava le locomotive importate dall'Inghilterra. Benché, infatti, negli anni successivi le macchine sarebbero state prodotte nell'opificio di Pietrarsa, aperto soprattutto allo scopo di fabbricare il materiale rotabile per la ferrovia borbonica, e nelle officine Zino ed Henry al ponte della Maddalena, i primi modelli furono realizzati dalla ditta Longridge, Marbuch & Co. di Newcastle: le locomotive venivano per l'occasione smontate e inviate via mare dalla Gran Bretagna, per poi essere assemblate nuovamente da maestranze locali, con la supervisione dei tecnici inglesi che viaggiavano con le macchine; lo stesso discorso valeva i primi tempi per gli altri materiali necessari all'esercizio della ferrovia – ruote, assi, molle e altri prodotti –, provenienti dall'Inghilterra e montati per costruire i vagoni per tutte le classi dei viaggiatori.

Note

1 Diversi studi furono elaborati allo scopo di individuare una disciplina omogenea che regolasse l'ambito progettuale ed economico della viabilità, e uno dei principali propositi degli studiosi in questo senso fu quello di stabilire precisi criteri di classificazione delle strade: l'ingegnere A. Pignoni (*Le strade antiche e moderne del regno di Napoli e riflessioni sopra li metodi di esecuzioni e meccaniche*, Napoli 1784) si era ispirato ai regolamenti che vigevano in proposito negli altri Paesi per proporre una categorizzazione delle strade del regno di Napoli – che l'autore divideva in «Strade Regie», «Strade comunali» e «strade private» – e il dibattito proseguì a lungo, tanto che nel 1826 G. de Welz affrontò ancora l'argomento tentando di proporre nuove classificazioni sull'esempio della Gran Bretagna: cfr. G. De Welz, *Primo elemento della forza commerciale, ossia Nuovo metodo di costruire le strade di G. L. MacAdam. Traduzione dall'originale inglese di G. de Welz offerta alla Sicilia ed agli altri Stati d'Italia con note, tre appendici, ed un riassunto dello stesso traduttore*, Stamperia Francese, Napoli 1826.

2 Cfr. N. Ostuni, *Le comunicazioni stradali nel Settecento napoletano*, ESI, Napoli 1991.

3 Cfr. il capitolo 1.1 della Parte prima.

4 Cfr. W. T. Jackman, *The Development of Transportation in Modern England*, I ed. London 1916, p. 573.

5 W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hansel Verlag, München-Wien 1977, trad. it. *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, p. 29.

6 L. de Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini, Napoli 1968, p. 14.

7 M. Seguin scrisse a questo proposito: «la concessione diretta ha suscitato in Francia vivissimi reclami. Molte volte fu accusata l'amministrazione pubblica di averne abusato sia per allontanare uomini dei quali si temeva che per il loro soverchio potere nelle industrie invadessero tutto a pro di certi loro interessi, sia per favorire compagnie, il cui scopo si limitava evidentemente a guadagnare dei premi negoziando le azioni»: *Dell'influenza delle Strade di ferro e dell'arte di disegnarle e costruirle*, I ed. italiana, Editore Andrea Ubicini, Milano 1840, pp. 33-34.

8 M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, I ed. 2005, Libri Scheiwiller, Milano 2008, p. 87.

9 Da un rapporto di Luigi Giura ad Afan de Rivera, si evince che gli ingegneri nel corso dei loro viaggi avevano potuto osservare: «1° il modo di amministrazione delle costruzioni pubbliche; 2° Le strade; 3° I cammini di ferro; 4° I ponti (in fabbrica, in legname, in ferro furo, ed in ferro sospesi); [etc.]»: ASNa, *Ponti e Strade*, II serie, F. 143, f. 5.

10 C. Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Tipografia e Libreria Elvetica, Capolago 1845, pp. 129-130. Tra l'altro, ricordiamo che Bayard aveva dovuto combattere contro la generale sfiducia del mercato azionario, soprattutto napoletano, che si era diffusa in seguito al fallimento di tante società anonime negli anni precedenti: ragion per cui il concessionario riuscì con difficoltà a collocare le sue azioni a Napoli. Quando fu più evidente il successo dell'impresa, però, si cominciarono a vendere delle azioni anche nella capitale, con un interesse del 10%. In ogni caso, la maggior parte dei titoli non era tassata alla borsa di Napoli poiché si trattò in prevalenza di azionisti francesi, condizione che si rivelò in seguito particolarmente appropriata, visto che la rendita netta arrivò ad essere superiore al «frutto legale del denaro» (cioè all'interesse massimo consentito dai governi) di Napoli e di tutta l'Italia.

11 Cfr. *ivi*, p. 131.

12 Cfr. P. Seguin, *op. cit.*, p. 37.

13 «Quanto più un popolo progredisce verso l'eguaglianza legale e verso l'abolizione dei privilegi, tanto più si accostuma ad ammettere il denaro come equivalente e rappresentante dei godimenti. In Francia questa maniera di vedere è ora generale, né v'è danno nei possessi territoriali che non si consideri come pienamente compensato con una generosa indennizzazione pecuniaria»: *ivi*, p. 42.

14 Appaiono significative, a questo proposito, le parole con le quali Seguin deplora l'atteggiamento dei tribunali francesi, che, davanti alle richieste di soccorso da parte delle compagnie ferroviarie, rispondevano «tornar meglio il lasciar perire una compagnia, che recare la più leggera offesa ad uno di quei principi il cui oblio avea cagionato una rivoluzione»: *ivi*, p. 37.

15 In Italia, solo molto più tardi la giurisprudenza ha stabilito che la corresponsione dell'indennizzo non deve, in ogni caso, pregiudicare l'effettiva realizzazione dell'opera di pubblica utilità. Cfr. F. Caringella, *Manuale di diritto amministrativo*, Giuffrè, Milano 2006, p. 770.

16 *Ivi*, p. 766.

17 Così come era stabilito dall'articolo 470 del Codice Civile del regno di Napoli.

18 ASNa, *Ferrovie*, F. 9, f. 1.

19 Al procedere della costruzione della strada, il «Giornale del Regno delle Due Sicilie» recava di

volta in volta la notizia dell'avvenuta destinazione dei fondi privati all'occupazione della linea, e i proprietari dei terreni da espropriare avevano 15 giorni di tempo dalla data di pubblicazione per nominare i rispettivi periti. Se ciò non accadeva, la valutazione veniva effettuata dai due ingegneri nominati dall'Intendente e da Bayard.

20 ASNa, *Ferrovie*, F. 2, f. 5, 30 novembre 1838.

21 L'atto di concessione del 1836 all'articolo 2 stabiliva infatti: «La strada di ferro non occuperà in menoma parte le strade comuni esistenti che menano a Nocera ed a Castellammare: potrà però attraversarle, ma sarà tenuto a fare ciò in modo che lasci la libertà al commercio di valersi del passaggio, come pe' trasporti di qualsivoglia natura, o delle strade comuni o della nuova di ferro. Sarà del pari lasciato libero il passaggio per le strade traverse, che quella di ferro non potrà intersecare»: ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 1, vol. I.

22 Tra gli obiettivi del governo c'era quello di rendere nuovamente navigabile il Sarno – «come lo era nei tempi antichi» –, e per questo motivo si chiese a Bayard di far correre la linea su un ponte sufficientemente alto da consentire la navigazione (12 palmi), oppure di farla passare su un ponte girante.

23 Lettera di Bayard a Santangelo, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 3.

24 Ivi, *Rapporto sulla traccia* di Bayard, 27 marzo 1838.

25 Cfr. il capitolo 2 della Parte seconda.

26 «Il punto di partenza è stato avvicinato il più che fu possibile al centro della Città in guisa che non verranno a cambiargli nemmeno le abitudini pel luogo della partenza. Difatti la stazione è vicina al largo del Mercato, ove sono attualmente riunite tutte le vetture che vanno a Portici, alle due Torri, Castellammare, Nocera, e Salerno. Una vasta superficie è indicata per la stazione, si spera poterla ridurre onde occupare minore terreno. Qui arriveranno i Wagons e le mercanzie, e si stabilirà come dappertutto si costuma, ove si sono fatte Strade di ferro, un ponte a pesare pel Servizio della Dogana»: *Rapporto sulla traccia*, cit.

27 *Rapporto* della Commissione, 28 maggio 1838, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 3.

28 *Ibidem*. L'eventualità che il commercio fosse danneggiato dal tracciato previsto da Bayard era dovuta principalmente alla considerazione per cui i passaggi a livello dei binari avrebbero certamente bloccato il traffico, tenendo conto dei numerosi viaggi giornalieri svolti dalle locomotive – che imponevano l'arresto dei pedoni per due minuti alla volta –, e della maggiore probabilità di incidenti, dovuti all'attraversamento di un gran numero di persone sorvegliate dai soli custodi delle barriere.

29 Cfr. A. Buccaro, *La politica urbanistica nel pensiero di Ferdinando II*, in G. Alisio (a cura di), *Civiltà dell'Ottocento. Architettura e urbanistica*, Electa Napoli, Napoli 1997, p. 68.

30 *Rapporto* della Commissione, cit.

31 Lettera di Afan de Rivera al Ministro delle Finanze, 4 dicembre 1838, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, vol. 6.

32 S. Militotti, *Appendice sulla Strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare*, in M. Minard, *Lezioni fatte sulle Strade di ferro nel 1833-34 alla Scuola di Ponti e Strade*, Stamperia e Cartiera del Fibreno, Napoli 1840, p. 140.

33 *Rapporto* di de Rivera a Santangelo, 18 settembre 1839, in ASNa, *Lavori pubblici*, F. 248, f. 3.

34 Lettera di de Rivera a Santangelo, 10 maggio 1845, ivi, f. II, vol. 9.

35 N. Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie*, Giannini, Napoli 1980, pp. 48-49.

36 Per cui, mentre la compagnia di Bayard valutava gli aspetti economici e gestionali, lo Stato era

particolarmente interessato agli effetti che la linea avrebbe avuto sul territorio, e gli organi militari ne analizzavano le caratteristiche sulla base della sicurezza.

37 M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, I ed. 2005, Libri Scheiwiller, Milano 2008, p. 97.

38 M. Minard, *Lezioni fatte sulle strade di ferro*, cit., pp. 83-84.

39 C. Biagini, *Il disegno degli ingegneri ferroviari*, in E. Godoli, M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Dario Flaccovio Editore, Palermo 2004, pp. 488-491.

40 *Rapporto dell'ispettore generale Luigi Giura*, 19 settembre 1839, in ASNa, *Lavori pubblici*, F. 248, vol. 6.

41 S. Militotti, *Appendice sulla Strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellamare*, cit., p. 139.

II: La costruzione del «cammino di ferro»

Capitolo 1 I tratti e le stazioni

1. Le sezioni della ferrovia Napoli-Nocera

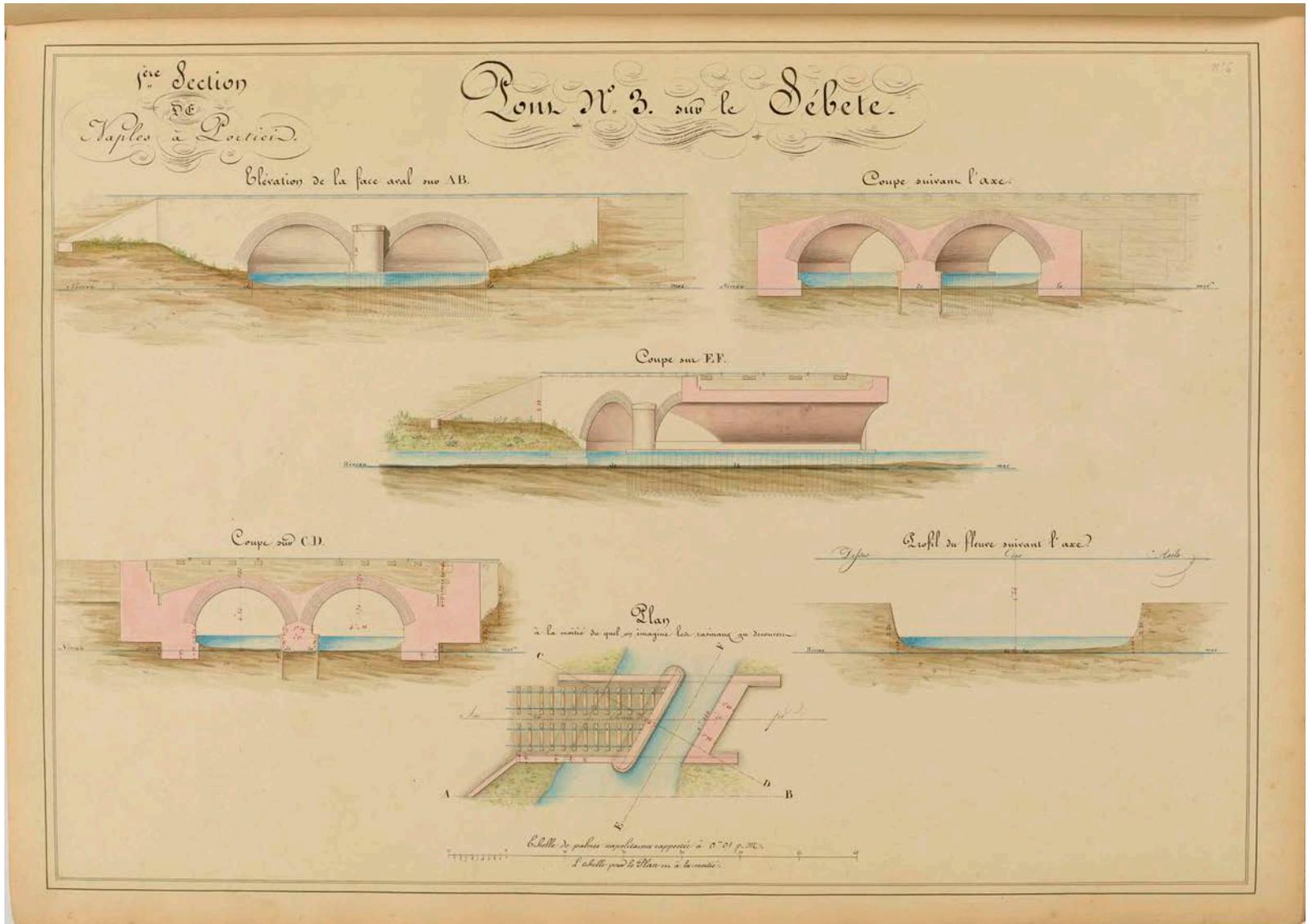
L'analisi degli incartamenti conservati in Archivio di Stato, che documentano l'andamento dei lavori sulle sezioni della Napoli-Nocera (Napoli-Portici, Portici-Torre del Greco, Torre del Greco-Torre Annunziata, Torre Annunziata-Castellammare), e le questioni che furono affrontate di volta in volta, mette in risalto i diversi gradi di complessità e i differenti approcci alle problematiche progettuali – da parte della Commissione di Ponti e Strade e di Bayard – che si evidenziarono nella costruzione di ogni tratto. Se, infatti, le prime due sezioni richiesero numerosi adattamenti al progetto del concessionario, chiamato più volte a rivedere l'assetto della linea in seguito alle osservazioni della Commissione e ai reclami delle amministrazioni comunali e dei privati, l'andamento della ferrovia, da Torre del Greco in poi, non fu oggetto di altrettante opposizioni e modificazioni, ma anzi fu completato nei tempi previsti e con relativa autonomia.

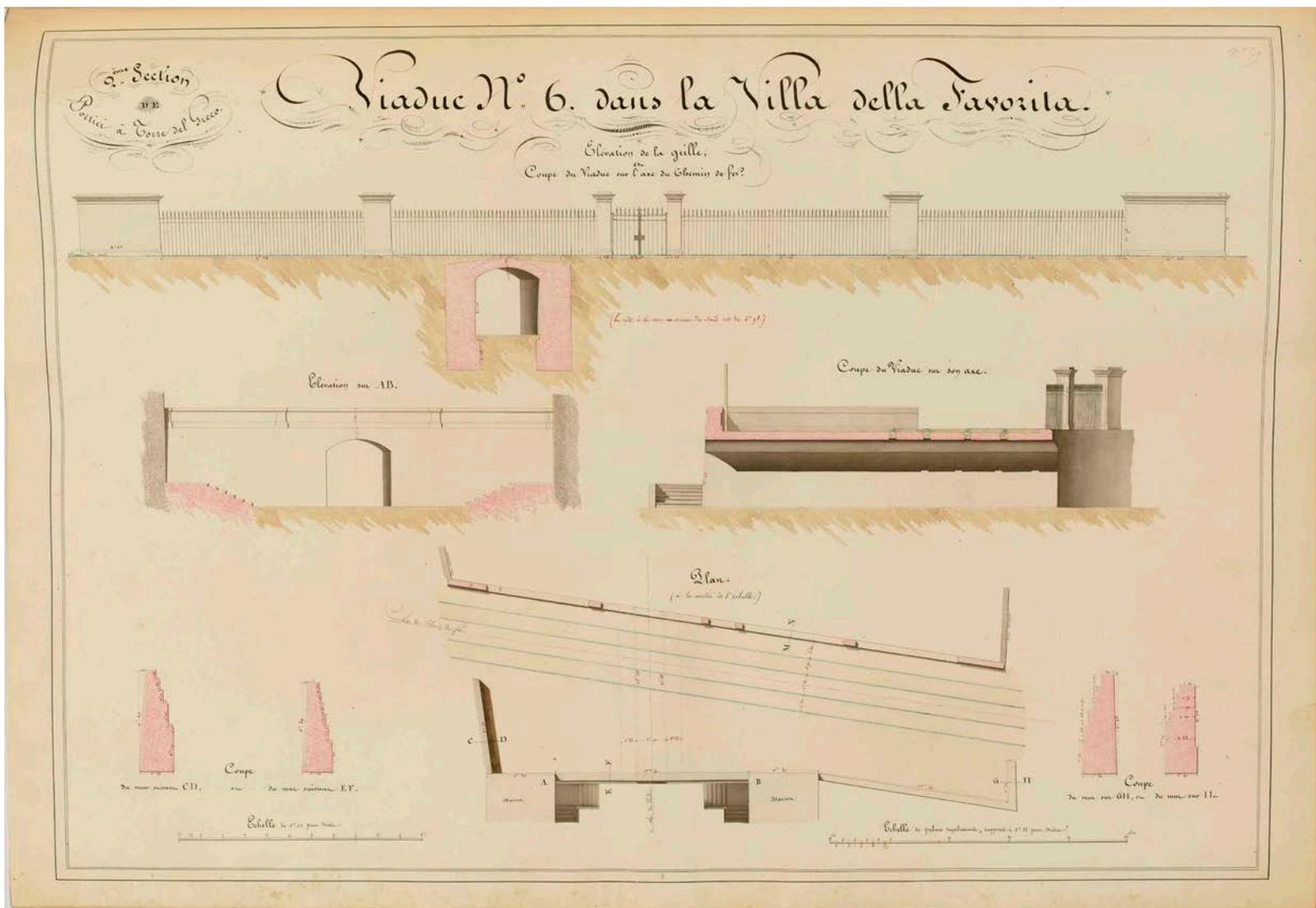
Tra Napoli e Torre del Greco, la ferrovia, seguendo il tracciato studiato dall'ingegnere Falcon per la Società di Bayard, fu collocata a valle del sistema architettonico e insediativo, attraversando i viali delle proprietà – in prevalenza private – che portavano dalla Strada Regia delle Calabrie al mare. Per una descrizione puntuale dei primi due tronchi della linea, si riporta la presentazione del progetto di Bayard, elaborata dal ministro Santangelo:

dalla strada da fuori porta Nolana procedendo il cammino di ferro, lascia a mano destra il quartiere della cavalleria, passa su di un ponte il corso di lava dell'Arenaccia, e si trova a livello della strada detta pure dell'Arenaccia, della via del Pascone

e di altre pubbliche vie dirimpetto i Granili, varcando sopra tre ponti i due bracci del Sebeto ed il canale detto acqua del Lagno. Ivi taglia il muro finanziario precisamente in sito dov'è un posto doganale; e per dietro il recinto della dogana de' dazii di consumo comincia a volgere a mano destra, attraversa la via consolare alla distanza di 250 metri (palmi 995) sulla dogana medesima, e prosegue poi sempre sulla marina. [...] Dopo che il cammino di ferro ha traversato la consolare,

Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prima sezione da Napoli a Portici, Ponte n. 3 sul Sebeto, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)





Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Seconda sezione da Portici a Torre del Greco, Viadotto n. 6 nella villa Favorita, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

si distende a destra sempre sulla marina ed in linea retta da forte di Viglieno fino al Granatello. Lascia libero il traffico sulle vie che conducono ai fortini e su tutte le altre strade vicinali, passandole od a livello o di sopra per mezzo di ponti. Giunto alla Peschiera Reale, la quale rimarrà a destra, deve eseguirsi un tagliamento, entro il quale passerà la via di ferro ad una media profondità di palmi 24, trovandosi ivi il suolo di un livello assai superiore. I parapetti che saranno costruiti sulle due parti delle strade tagliate renderanno sicuro il luogo, ed al di sopra della strada di ferro

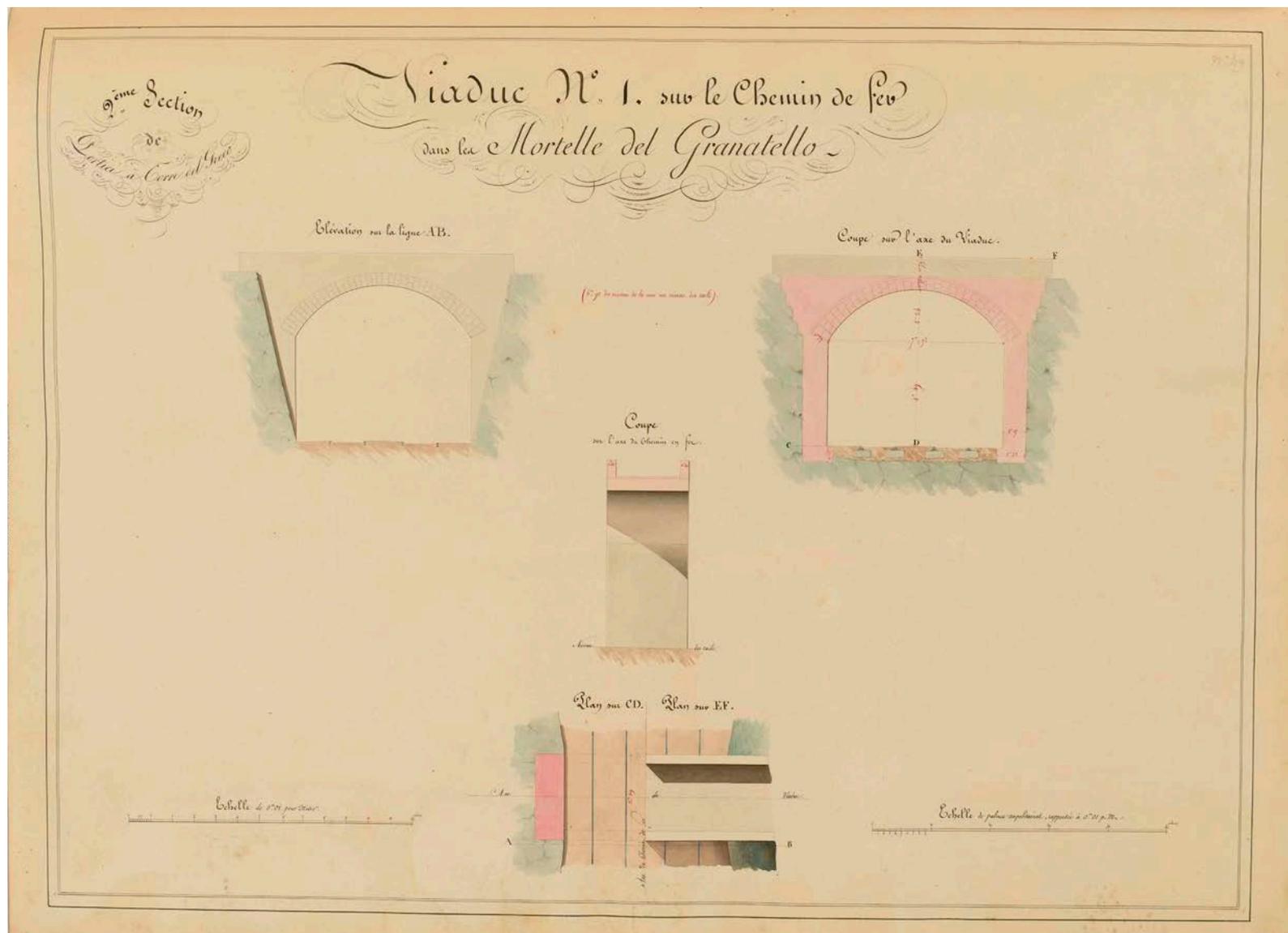
*potrà gittarsi un ponte per passare da una all'altra sponda del tagliato suo-
lo. Oltrepassata la Peschiera Reale, il cammino di ferro tocca la estremità del
porto passando su una banchina a costruirsi sulla sabbia bagnata dal mare:
prosegue traversando a livello le strade del molo e del fortino, che rimane
sulla dritta mano; oltrepassata per mezzo di un ponte la Carriera di lava, la-
sciandone così liberi i lavori e l'uso, attraversa altre vie vicinali ora a livello
e ora sopra ponti; occupa la parte estrema della Favorita verso la marina,
lasciandovi libero il passaggio a livello pel viale di mezzo, sormonta sopra
ponti altre stradette e carriere di lava, le quali tutte rimarranno agli antichi
usi ed al traffico; dopo di che giunto al Lagno di Calastro passa sotterra, tra-
forandosi un corso di lava, riesce a livello sulla strada del fortino di Calastro.
Di qui arriva all'entrata della strada della fontana di Torre del Greco¹.*

In una nota² al Consiglio di Ponti e Strade, allegata a una pianta³ – redatta da Bayard – in cui si riportavano, secondo colori differenti, i lavori realizzati o in corso di esecuzione, si legge che la costruzione di alcune parti della linea nelle prime due sezioni era stata particolarmente complessa e onerosa sul piano economico, a causa della diffusa presenza su quel territorio dei rilievi di lava vulcanica, che furono attraversati «a forza di mine e tagli»⁴. Tutta l'area vesuviana, infatti, era caratterizzata dalla presenza di questo materiale, che veniva estratto e utilizzato per la costruzione di opere in fabbrica e di urbanizzazione fin dall'epoca antica.

Sappiamo che svariate cave di pietra ben presto sorsero storicamente tanto a monte quanto a valle del Vesuvio, e precisamente sulla base di letti lavici, la cui natura basaltica presentava un ampio margine di resistenza e compattezza. Agli inizi del secolo XVIII, il sorgere di molte ville, di palazzi ed in generale di edifici gentilizi lungo il territorio compreso tra S. Giovanni a Teduccio e Torre del Greco, provocò la domanda di materia prima a costi concorrenziali: vi fu, cioè, sul piano locale, lo sviluppo di numerose cave di varie dimensioni⁵.

Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Seconda sezione da Portici a Torre del Greco, Viadotto n. 1 presso le Mortelle del Granatello, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

Nei pressi del Granatello, nella zona tra l'omonimo «Fortino» e il sito denominato «Le Mortelle», le operazioni di scavo venivano realizzate regolarmente nella Petriera Reale per ricavare i massi di pietra vulcanica, utilizzati nelle costruzioni pubbliche: rispetto al progetto del passaggio della linea in questo tratto, si verificò un duplice ordine di problemi, perché si temeva, da un lato, che la pietra vulcanica, estratta in occasione della costruzione della ferrovia, andasse perduta – e quindi si chiedeva a



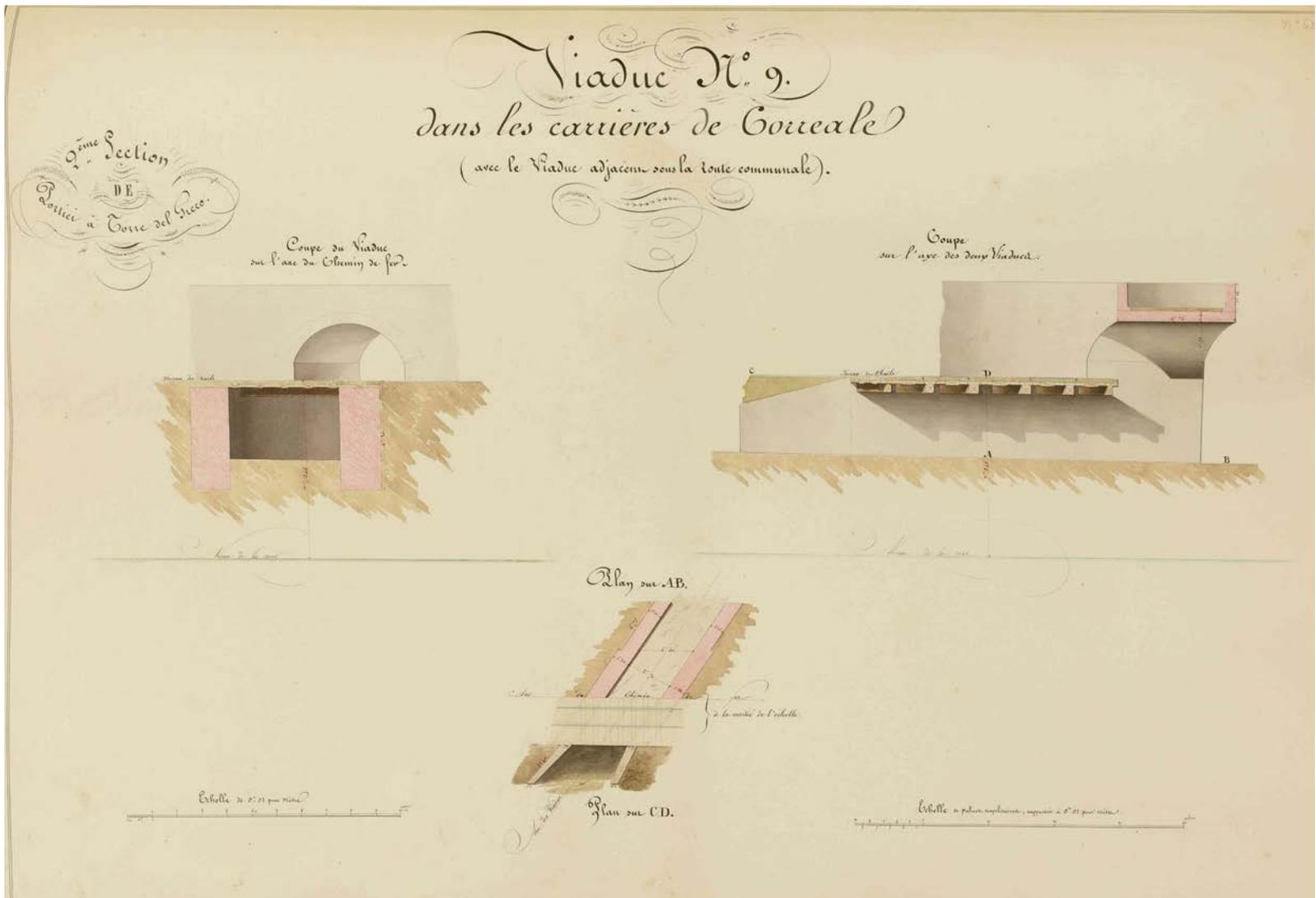
Bayard di cederla al Governo –, dall'altro, che lo stesso andamento della ferrovia, passante nello spazio tra la cava e la spiaggia – da cui si facevano partire le imbarcazioni con i prodotti di scavo verso Napoli e le province del Regno –, avrebbe determinato un'interruzione del transito dei materiali. Per questo motivo, se la prima questione fu risolta con l'acquisto da parte del concessionario delle pietre scavate – secondo tariffe che pure richiesero lunghe contrattazioni –, la seconda comportò l'intervento di più interlocutori: mentre de Rivera, interpellato sul progetto, adducendo anche motivazioni di ordine militare, proponeva lo spostamento più a sud della cava, in modo tale che restasse indipendente il movimento tra questa e il porto a prescindere dalla localizzazione della linea ferroviaria, Bayard chiedeva di costruire la strada in elevato, così da ottenere un sottopassaggio per il trasporto delle pietre fino al mare⁶. La soluzione adottata fu quella di Bayard, per cui si stabilì che il concessionario avrebbe costruito a sue spese due ponti «della luce non minore di palmi 10 e dell'altezza fino all'imposta di palmi 7»⁷, in corrispondenza di due viali della Petriera, che sarebbero serviti alla Marina per il trasporto delle pietre estratte.

Al di là di queste problematiche di ordine tecnico-gestionale, un intricato nodo di complessa risoluzione fu quello che aveva per oggetto il disegno del ponte sulla Strada Regia delle Calabrie – successivamente indicato come il «ponte dei Francesi» –, la cui mancata approvazione da parte della Commissione causò un notevole ritardo ai lavori. Sul piano della resa formale, la Commissione stabilì che le rampe destinate all'accesso dei pedoni dovessero «corrispondere alla magnificenza della strada» consolare, che la sua parte superiore risultasse simile a quella del ponte – già approvato dal Corpo – costruito sul corso delle acque di Pollena⁸, specialmente in riferimento alla larghezza, alla conformazione del parapetto e alle banchine, e, soprattutto, che la sua configurazione finale fosse progettata in modo tale che chi percorreva la strada consolare non si accorgesse che il ponte era costruito di sbieco rispetto alla Strada Regia. Per questo motivo, Bayard sottopose un nuovo progetto alla Commissione, rispetto al quale assicurava che tutte le condizioni poste dal gruppo erano state rispettate, sia dal punto di vista statico che da quello estetico.

L'aspetto più controverso, però, delle condizioni poste dalla Commissione, riguardava l'intera procedura di approvazione del progetto, poiché si richiedeva a Bayard che

sottoponesse tutti i disegni alla Direzione Generale, presentando, insieme a questi, una «memoria» descrittiva con la nota delle dimensioni previste e dei materiali da utilizzare, «che dopo essere stata esaminata dal Consiglio d'Ingegneri, dovrà essere sottoposta all'approvazione sovrana, salvo ad osservarsi nella esecuzione dei lavori tutte le condizioni che dal Consiglio d'Ingegneri si stabiliranno a carico del Concessionario, come si pratica per ogni altro imprenditore, e salvo a vegliarsi dalla Direzione Generale di Ponti e Strade alla buona esecuzione de' lavori secondo le condizioni che verranno stabilite»⁹; inoltre, veniva fissato il termine di 18 mesi entro il quale concludere la costruzione del ponte e delle relative rampe, e si pretendeva la corresponsione di una cauzione a garanzia dei lavori e della integrità del ponte negli anni successivi. Queste richieste furono giudicate illegittime da Bayard, poiché erano incoerenti con le disposizioni previste da due degli articoli di concessione. In ogni caso, per velocizzare il procedimento di approvazione, il concessionario inviò nuovi disegni di progetto, che recavano una sezione perpendicolare all'asse della strada di ferro e l'indicazione delle dimensioni del ponte e delle tipologie di materiali utilizzate, e accettò la presenza sul posto di un ingegnere del Consiglio che sorvegliasse l'andamento dei lavori; si stabilì, in compenso, che il rilascio della cauzione non fosse necessario, ponendo un diritto di prelazione in favore del Ministro delle Finanze sulla somma di 100.000 ducati già versata da Bayard, valida come garanzia della durata del ponte, e trattenuta come tale fino al termine di dieci anni.

Analogamente al primo tratto, anche quello tra Portici e Torre del Greco fu oggetto di sostanziali modifiche, che per questa sezione non riguardarono le costruzioni in muratura, ma lo stesso andamento della linea: rispetto al progetto originario, infatti, Bayard fu costretto ad apportare alcuni cambiamenti alla traccia, segnatamente in corrispondenza di un terreno privato di proprietà Correale e della spiaggia di Torre del Greco. La prima modifica, che comportava una leggera deviazione della linea verso il mare – e rendeva, a detta del concessionario, la strada ferrata «più amena, trovandosi così più prossima alla ridente spiaggia della Favorita»¹⁰ –, si rese necessaria a causa dell'esorbitante valore attribuito a un fondo, oggetto di esproprio, che era caratterizzato dalla presenza di un masso di lava vulcanica: le particolari caratteristiche del suolo, che era coltivato come vigneto ma poteva essere sfruttato come

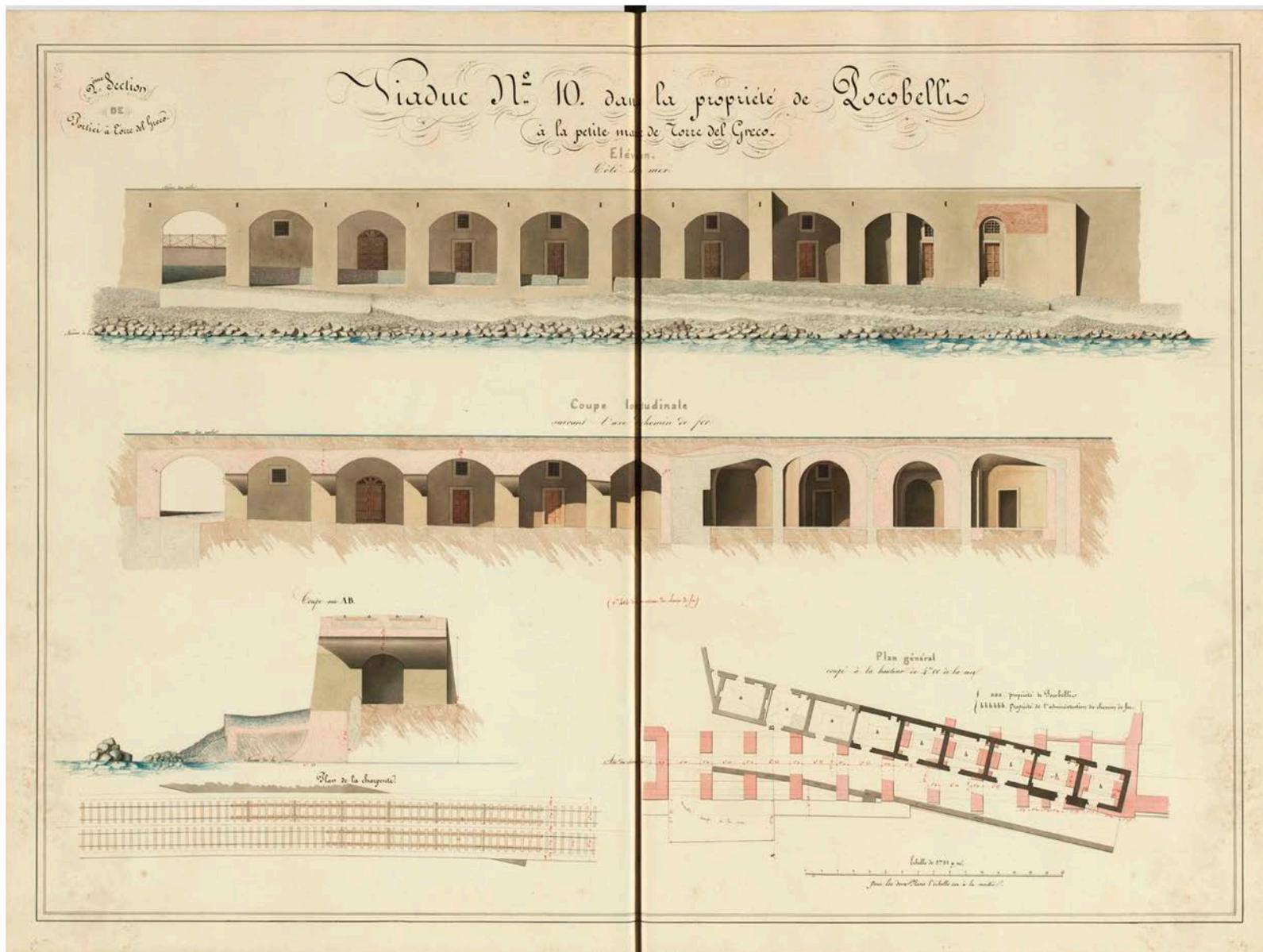


Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Seconda sezione da Portici a Torre del Greco, Viadotto n. 9 presso le carriere di Corrales, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

cava di basoli, rendevano, infatti, incerto l'estimo del terreno, al punto che il procedimento divenne anche occasione per stabilire una norma generale per le perizie relative a fondi di analoga natura. La ragione dell'importanza della questione stava nel fatto che, come si è detto¹¹, il valore di un terreno da espropriare veniva calcolato principalmente in base all'attività che vi si esercitava, per cui, evidentemente, se il fondo veniva considerato come «terra» la valutazione comportava un prezzo di acquisto minore rispetto

Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Seconda sezione da Portici a Torre del Greco, Viadotto n. 10 alla marina piccola di Torre del Greco, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

a quanto si sarebbe potuto pretendere per un terreno considerato come «cava». Era necessario trovare un compromesso tra il concessionario e il proprietario: per questo motivo, Bayard decise di evitare ulteriori procedimenti, e di 'schivare' il masso di lava del signor Correale, modificando, di fatto, l'assetto della linea a causa di un problema di esproprio.



La seconda modifica della traccia fu invece elaborata in seguito a ulteriori studi sul territorio, che indussero Bayard a riprogettare la linea in modo da conferirle «de' pendii più dolci di quelli che avrebbesi dovuti praticare secondo il primo progetto»¹²: il nuovo disegno determinò uno spostamento della linea più a ridosso del mare, andando così a occupare gran parte della spiaggia del comune vesuviano. Questa scelta, inviata, per ottenerne l'approvazione, alla Commissione nel novembre del 1839, si rivelò presto foriera di accese proteste da parte degli abitanti di Torre del Greco, e soprattutto dei marinai torresi, che temevano l'insorgere di danni considerevoli al traffico marittimo per la pesca dei coralli a causa dell'occupazione della spiaggia da parte della linea¹³. A fronte di questi reclami, il concessionario decise di variare ulteriormente il progetto, cedendo inoltre al Comune una porzione della spiaggia, a quel tempo occupata da alcune costruzioni, per implementare lo spazio necessario al deposito delle imbarcazioni:

La parte di spiaggia che deve occuparsi dalla strada di ferro non è a parer mio di tale importanza da meritare gli avanzati reclami, pure affin di evitare quistioni mi arresi alle osservazioni del sig. Giura, e rimanemmo di accordo, che il passaggio della strada di ferro sulla Marina eseguirebbesi sopra ponti, anche in guisa da occuparne il minor spazio possibile, più che si sarebbe da me concesso al Comune di Torre del Greco una porzione di suolo su detta spiaggia attualmente occupato da case, suolo che ampiamente rifaceva il Comune di quella piccola parte, che la strada di ferro avrebbe occupato. In tal guisa restando al Comune una quantità di spiaggia maggiore dell'attuale si crederono eliminate tutte le difficoltà¹⁴.

Qualche tempo dopo, durante un sopralluogo sulla spiaggia di Torre del Greco, i rappresentanti del Comune introdussero nuovi argomenti nella discussione, chiedendo di subordinare l'approvazione del disegno della linea alla progettazione di un nuovo porto, e rimandando la definizione delle questioni relative al passaggio della strada di ferro in quel territorio a una fase successiva all'approvazione del nuovo progetto. Bayard si oppose strenuamente a questa ipotesi, soprattutto perché la condizione richiesta dal Comune avrebbe determinato un forte ritardo nell'esecuzione dell'in-

«vico della Favorita», un altro viale detto «Recinto della Favorita», la «Stradetta della Scala», e la strada «Lava Fiorillo» –, così come identico restava il passaggio in prossimità del Forte di Calastro. Al termine delle trattative, Bayard accettò di corrispondere la somma di 4.000 ducati all'amministrazione comunale, destinati alla costruzione di una scogliera nel porto, e validi come indennità per il deprezzamento dei fondi presso la «Cupa S. Pietro», il Largo di Calastro e la «Strada del Fortino»¹⁶; inoltre, il concessionario doveva costruire, in corrispondenza della sezione della linea che passava sulla spiaggia di Torre del Greco, un ponte «sopra 5 archi e pilastri ciascuno di luce palmi 29 al più e di altezza fin sotto la volta palmi 21, [...] e due rampe della larghezza non minore di palmi 8, con parapetto in un lato per uso di pedoni negli estremi della stazione in cui interseca la strada che porta al Fortino, onde potersi passare dall'una all'altra parte»¹⁷.

I lavori descritti dal nuovo progetto¹⁸ furono completati a scaglioni: un primo tratto, fino alla villa Favorita, fu portato a termine nel mese di maggio, e già dal 17 dello stesso mese si cominciarono ad eseguire dei viaggi periodici; il percorso fu, quindi, prolungato fino al Forte di Calastro il mese successivo, e, dopo il consueto rapporto dell'ingegnere Giura, che ne attestava la conformità, fu aperto al traffico il 24 giugno¹⁹. Infine, ad agosto si completò l'ultimo tratto – comprensivo di tutte le costruzioni in muratura fino alla stazione di Torre del Greco – che fu esaminato da Giura e descritto nel suo *Rapporto*.

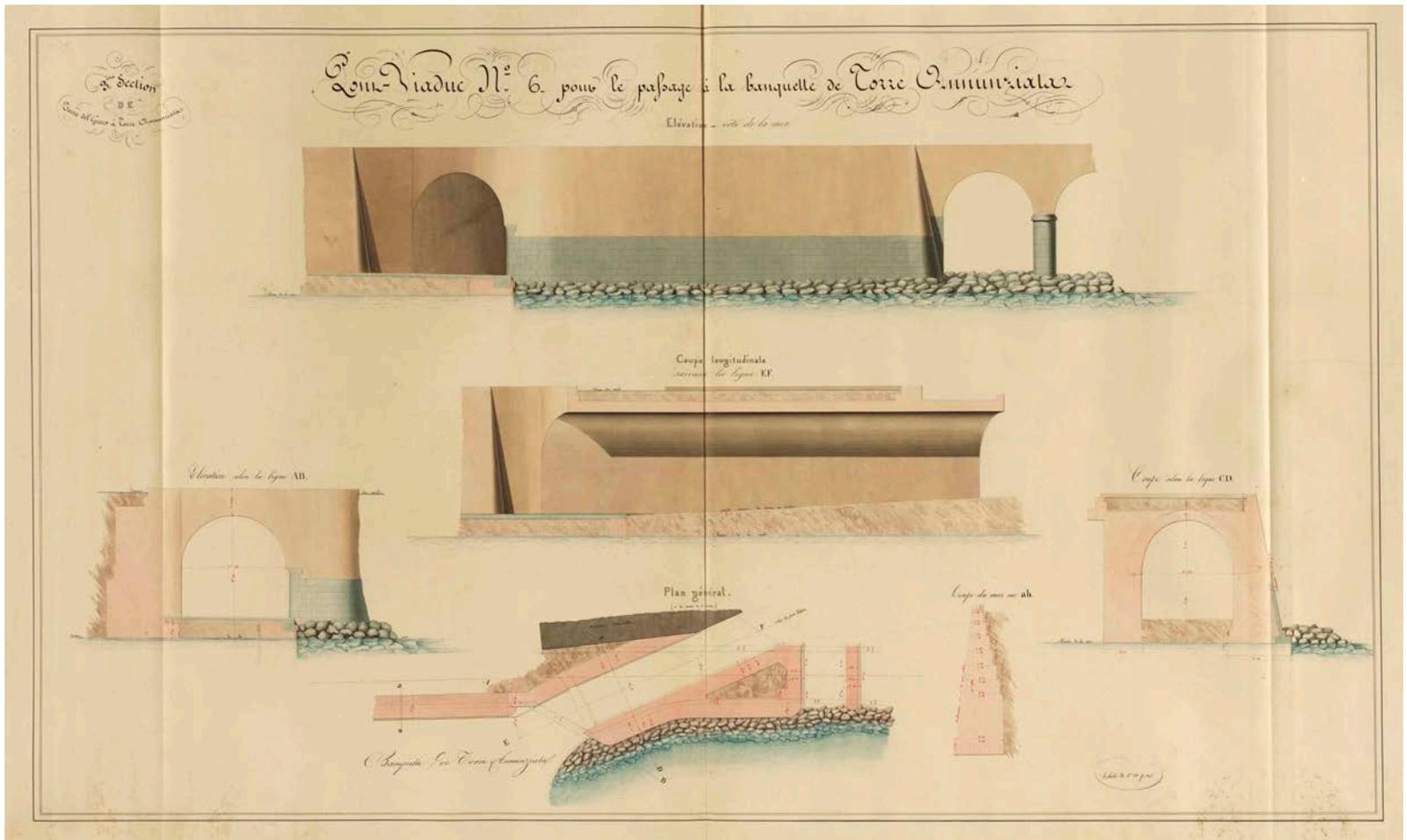
Il progetto della terza sezione da Torre del Greco a Torre Annunziata, come già anticipato all'inizio di questo capitolo, fu approvato pressoché integralmente dalla Commissione, sia nella parte relativa alle costruzioni in muratura, che in quella che riguardava l'andamento della linea. I passaggi più 'problematici' di questa parte della linea erano costituiti dal punto di arrivo della ferrovia sul litorale di Torre Annunziata, oggetto, negli stessi anni, di studi per la costruzione di un nuovo porto, e dall'incontro con le preesistenze archeologiche, venute alla luce negli anni precedenti e localizzate in più aree della costa tra i due comuni vesuviani: i lavori sulla strada di ferro, infatti, non solo furono portati avanti tenendosi il più possibile a distanza dagli antichi reperti, ma, come si vedrà, portarono alla scoperta di nuovi ritrovamenti, che richiesero l'approntamento di inedite procedure di tutela²⁰. Il percorso fu stabilito



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Pianta e livellamento della terza sezione da Torre del Greco a Torre Annunziata, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/7-1)

sulla base degli stessi criteri che avevano determinato i progetti dei primi due tratti: la linea era tracciata secondo uno sviluppo prevalentemente rettilineo, con curve a grande raggio e lievi pendenze. La traccia partiva dalla stazione di Torre del Greco, ne attraversava la spiaggia, e proseguiva parallelamente alla marina, intersecando le diverse strade che conducevano al mare – per le quali si conservava un passaggio al livello della ferrovia – e alcune case e magazzini destinati alla custodia delle barche; attraversava con un ponte di «palmi 14 di larghezza e altezza non minore di palmi 10»²¹ il canale di S. Giuseppe e usciva dall’abitato del Comune passando per il campo-santo dei colerosi; lasciava a sinistra l’area archeologica di San Nicola, e tornava sulla spiaggia in corrispondenza della proprietà del Marchese Malaspina presso la Torre di Bassano; attraversava, quindi, alcune carriere di lava vulcanica, lasciava a destra il fabbricato di Torre Scassata²², lambiva il territorio di Boscotrecase e giungeva in linea retta alle spalle dello stabilimento termale del Marchese Nunziante²³, per concludere il percorso sulla spiaggia di Torre Annunziata²⁴.

La linea ferroviaria si andava così stabilendo sul limite del salto di quota che separava il nucleo urbano di Torre Annunziata dal mare²⁵, segnando «il passaggio tra due realtà insediative differenti: da un lato l’impianto urbano regolare, più o meno ortogonale alla via principale, che segue l’asse della via Regia delle Calabrie, dall’altro lato, la grande spiaggia e il porto commerciale e peschereccio»²⁶.



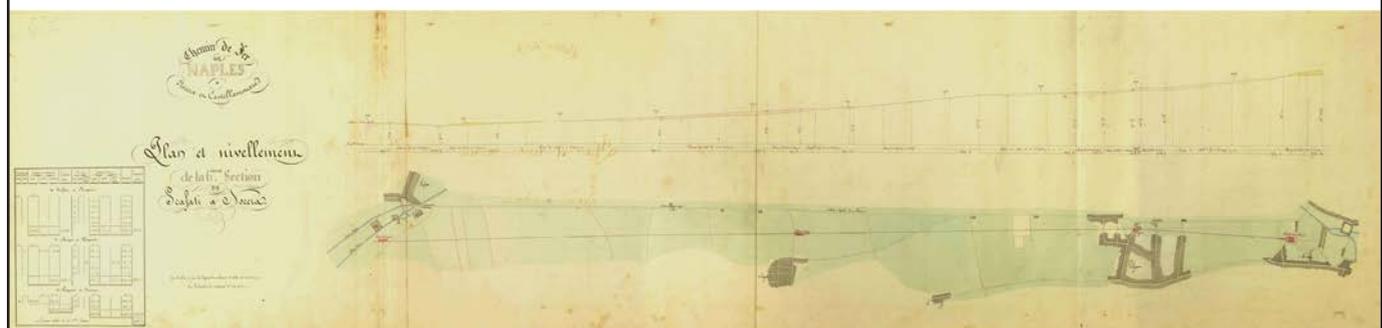
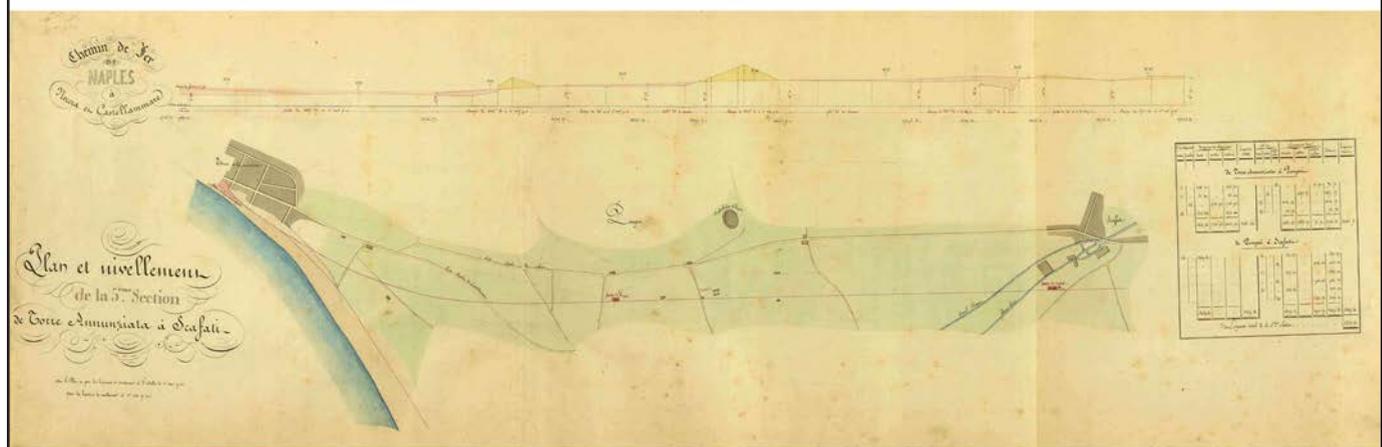
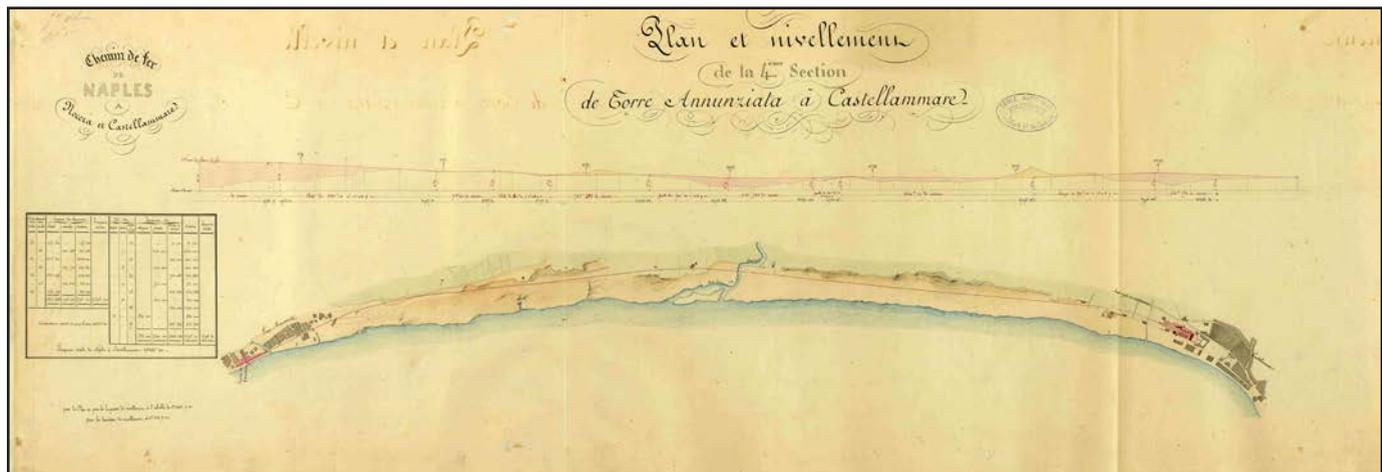
Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Terza sezione da Torre del Greco a Torre Annunziata, Viadotto n. 6 per il passaggio alla banchina di Torre Annunziata, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

Fino al tempo della costruzione della ferrovia, il rapporto con il mare era diretto, e si configurava come una caratteristica territoriale fondamentale per la destinazione commerciale del paese, la cui principale attività era, appunto, lo scambio via mare con le isole e con la capitale. Con la costruzione della ferrovia, sebbene l'accesso alla spiaggia fosse diventato meno diretto, la natura commerciale della zona e il rapporto tra la città e il mare non furono negati, ma anzi, in qualche misura, implementati: la stazione e il piazzale antistante divennero, infatti, il nodo commerciale della città, dove si svolgevano gli affari di compravendita con i mercanti locali ed esteri, che a questo punto potevano giungere a Torre Annunziata anche utilizzando la nuova infrastruttura; inoltre,

la lunga cortina di archi, che costituiva il viadotto sul quale passava la ferrovia, oltre ad essere sfruttata come ricovero per le imbarcazioni dei pescatori, restituiva l'accesso alla spiaggia, favorito ulteriormente dalla costruzione della via Porto, che collegava la città con il mare passando sotto i binari della ferrovia:

la strada di ferro interseca la nuova banchina in modo che per darvisi accesso sarà costruito un ponte al di sotto [l'attuale via Porto], lasciando il sig. Bayard per tutta la lunghezza della spiaggia in cui più si approssima la strada al mare, una continua serie di passaggi dipendente dalla costruzione della stessa strada che sarà fatta su archi e pilastri: ne avviene che i cittadini non perderanno che l'uso di quella piccola parte di spiaggia che sarà occupata dai pilastri²⁷.

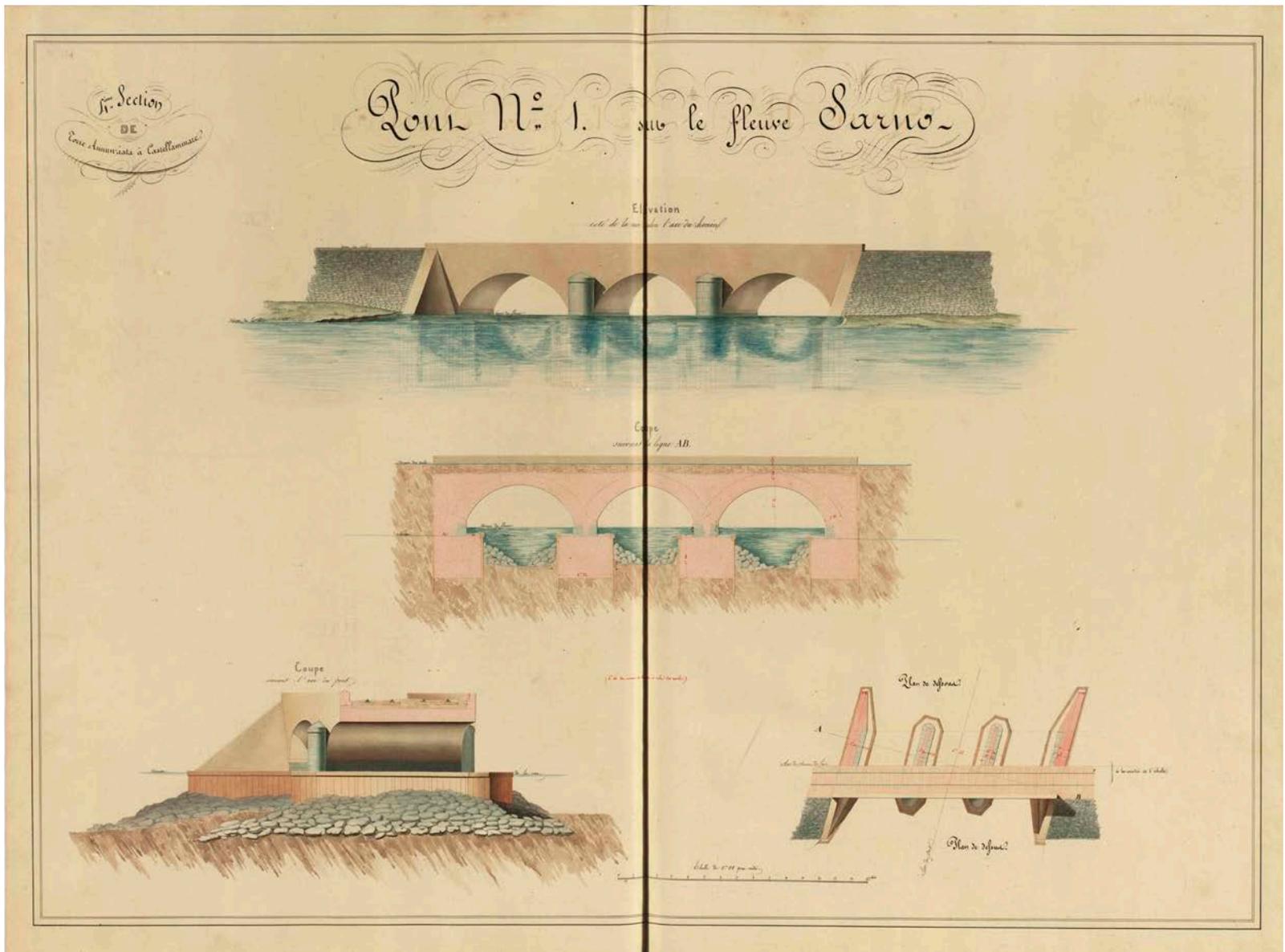
Da Torre Annunziata, la linea si doveva biforcare, per cui un tratto proseguiva per Nocera, superando il fiume Sarno e il Canale Bottaro, e passando per Pompei, Scafati, Angri e Pagani, terminava a Nocera, dove la stazione fu costruita nel quartiere degli Svizzeri. L'altro ramo collegava, invece Torre Annunziata a Castellammare, e il progetto di questa sezione fu depositato il 21 ottobre 1841: il percorso, che proseguiva per gran parte del tragitto assestandosi sulla spiaggia che collegava i due Comuni, presentava in sostanza un solo punto problematico dal punto di vista progettuale²⁸, corrispondente al passaggio sul fiume Sarno, «che, dopo aver descritta una leggera e piccola curva, attraverserà in linea retta su di un ponte a quattro archi di luce, ognuno palmi 5.50 ed all'altezza di palmi 12 dal livello delle acque fino all'intradosso delle volte»²⁹. Il ponte rappresentava un elemento di grande interesse per il governo borbonico, al punto che le condizioni cui doveva essere sottoposta la sua progettazione venivano citate – insieme a quelle relative al passaggio della strada in prossimità degli scavi di Pompei – all'articolo 7 del decreto di concessione. Per questo motivo, il *Rapporto sulla traccia* elaborato da Bayard, pur riportando molto brevemente le questioni affrontate nell'ambito del progetto di questo tratto, dedica un lungo paragrafo alla spiegazione delle scelte relative al ponte:



Nella pagina accanto: *Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare*, Piano e livellamento della quarta, quinta e sesta sezione, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/7-2, 6-2, 5-1)

crediamo opportuno di aggiungere alcune osservazioni per dileguare ogni difficoltà che elevar si potesse su quella parte del nostro progetto che è relativa al passaggio del Sarno: nell'art. 7 de' capitoli di concessione è detto che pel passaggio sul Sarno in un punto diverso dal ponte attuale di Scafati il sig. Bayard sarà tenuto o a fare un ponte abbastanza alto da permettere il passaggio de' battelli, o a sostituire a un ponte fisso un ponte girante, ad oggetto di lasciar libero il transito non solo de' sandali che attualmente frequentano il corso del fiume per la pesca, ma benanche di maggiori battelli che potranno frequentarlo, ove il detto fiume sarà di nuovo reso navigabile. Considerando pertanto da una parte i gravi inconvenienti che presenta un ponte tirante per la circolazione de' convogli su di una strada ferrata, e dall'altra tenendo presente lo stato attuale de' ponti che si trovano sul Sarno, ponti che sarebbero adatti ad una navigazione molto più attiva ed estesa di quella che ora vi ha luogo, abbiamo creduto di sostituire nel progetto al ponte girante richiesto un ponte fisso, il quale corrispondesse all'altezza attuale del ponte di Scafati. Dichiariamo pertanto di assumere l'obbligo di rimetter le cose nel modo indicato ne' capitoli di concessione, ogniqualvolta reso l'attuale letto del Sarno atto alla navigazione di barche di più alta portata non possa questa comodamente effettuarsi per sotto i ponti che attualmente esistono e quello che la strada di ferro andrà a costruire; purché però non si cambi il corso del fiume ove la strada di ferro lo attraversa, nel qual caso diverrebbe nullo col fatto ogni nostro obbligo. Facciamo poi riflettere che lo sbocco del ponte è più che sufficiente al volume delle acque, offrendo esso una larghezza di 22 metri, mentre la larghezza del Sarno che non straripa giammai è fra le sponde di 21 soltanto³⁰.

I disegni furono valutati dalla Commissione con l'accordo del Deputato delle Opere Pubbliche Provinciali Vincenzo de Ciutiis, e il 31 dicembre 1841 il relativo rapporto approvava tutte le scelte del concessionario, incluso il progetto del ponte³¹, per il quale però si richiese una larghezza maggiore. La costruzione degli ultimi tratti fu completata, nonostante il forte ostacolo da parte di alcuni gruppi della popolazione³², pochi mesi dopo il termine concordato dei sei anni, e la linea fu aperta al traffico in tutta la sua lunghezza il 19 maggio 1844³³.



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Quarta sezione da Torre Annunziata a Castellammare, Ponte n. 1 sul fiume Sarno, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

Lo studio della costruzione della ferrovia, con particolare riguardo al difficile rapporto che si instaurò tra Bayard e il Corpo di Ponti e Strade, e delle diverse modifiche che furono approntate al progetto iniziale, risulta di particolare interesse, perché, oltre a chiarire la vicenda specifica della realizzazione dei diversi tratti e delle scelte che furono adottate di volta in volta, offre una lettura dei differenti interessi portati

da ciascun gruppo nei confronti della costruzione della nuova infrastruttura: in questa prospettiva, le modifiche al tracciato possono essere valutate, infatti, come un necessario riscontro alle richieste e osservazioni di tutti i soggetti legati a vario titolo all'impresa e al territorio vesuviano – la Commissione, il concessionario, gli abitanti e le amministrazioni dei diversi comuni –, e ne riflettono i valori, i punti di riferimento, le priorità. Si tratta, quindi, di un'analisi necessaria, che estende la possibilità di comprendere le ragioni delle scelte operate e l'atteggiamento con cui fu affrontata l'intera questione ferroviaria.

Come è noto³⁴, il sistema infrastrutturale dell'area vesuviana era caratterizzato dalla presenza della via Regia delle Calabrie, che portava da Napoli al versante tirrenico del Meridione, passando parallelamente al mare; oltre a questa, «un altro importante elemento ordinatore, legato alla irrigimentazione delle acque piovane lungo il versante costiero del vulcano»³⁵, determinava l'andamento trasversale delle strade, delle proprietà e delle relative costruzioni, e, nel contesto così ordinato, le villemasserie erano le costruzioni tipologiche più diffuse, le cui architetture variavano in base alla dimensione, sagoma e uso del terreno – prevalentemente scoperto – che poteva essere trattato come giardino, parco, bosco o che serviva ad uso agricolo. Nonostante la distruttiva attività vulcanica, il territorio vesuviano aveva assunto nel tempo la forma di una complessa città omogeneamente diffusa, costituita da una rete di ville rustiche, cui si sovrapponeva uno sviluppo lineare che sarà riconfermato dall'insediamento delle ville vesuviane. A partire dal XVI secolo, il territorio diventò luogo privilegiato degli investimenti dell'aristocrazia agraria, che rinnovò il suo interesse per la pianura a oriente della città. Come scrive De Seta, «l'antica aristocrazia napoletana aveva sempre avuto le sue teste di ponte in questa area e, sia pure con alterne vicende, [...] aveva mostrato grande interesse per questa regione così prossima alla città e soprattutto così facilmente raggiungibile sia per terra che per mare»³⁶. Ma il periodo più significativo per la grande stagione degli insediamenti nobiliari fu certamente l'età borbonica, segnatamente a partire dalla salita al trono di Carlo di Borbone, che nel 1738 diede avvio ai lavori del Palazzo Reale di Portici: il sito reale stimolò, infatti, anche grazie alle forti agevolazioni fiscali, la costruzione di quelle che Roberto Pane chiamò nel 1959 le *Ville Vesuviane del Settecento*³⁷, distribuite preva-

lentamente lungo la costa a costituire il Miglio d'Oro. Rispetto alle nuove costruzioni, la reggia, che possedeva una forte rilevanza geografica, essendo a cavallo della strada delle Calabrie e costituendo essa stessa «il massimo elemento di cerniera tra i due assi percettivi e strutturali dell'area (Vesuvio-mare e Napoli-Torre Annunziata)»³⁸, diventò matrice territoriale e tipologica, segnando una definizione canonica nel modo di aggregazione urbana.

*Si ritrovano mirabilmente gli elementi ordinatori dello sviluppo urbanistico di tutta l'area: continuum edilizio lungo l'asse litoraneo, penetrazione ortogonale lungo le pendici del Vesuvio. In questo senso il sito reale rappresenta, con la sua stessa capacità estensiva, un'interessante chiave di lettura dell'organizzazione del territorio litoraneo vesuviano, sub specie di norma urbanistica fisica non scritta. È ciò che oggi gli storici chiamano permanenza del piano, volendo indicare la capacità di una matrice urbanistica consolidatasi nel tempo di elevarsi a legge biologica di crescita, la cui invariante è la forma della città*³⁹.

Il disegno del sistema urbano settecentesco, scandito dalla diffusione progressiva delle ville, fu caratterizzato dalla ricerca di un rapporto prospettico-formale tra le nuove costruzioni e il paesaggio naturale circostante, e dall'indifferenza nei confronti dei brani di città che costituivano l'edilizia precedente. Si veniva così a creare una forte distinzione tra l'architettura di rappresentanza delle ville vesuviane e dei palazzi ottocenteschi e l'architettura spontanea e rurale delle strutture pre-urbane delle epoche precedenti. Questa concezione urbanistica dava luogo a una configurazione del territorio che non era né tipicamente città né tipicamente campagna: lo spazio della campagna assumeva la forma di un'urbanizzazione diffusa, le cui regole derivavano dalle dinamiche della partizione fondiaria. Rispetto alla linea di costa, le abitazioni erano arretrate e costituivano un *waterfront* a distanza, permettendo di cogliere gli elementi naturali del paesaggio (gli alvei, i giardini, etc.), e per questo motivo la cortina edilizia, costituita dalle ville che si trovavano sui bordi della strada consolare, era molto diversa da quella ottocentesca, poiché il fronte 'secondario' era non meno importante di quello principale: «dietro la cortina edilizia si viene declinando una

tipologia che nella profondità del lotto trova un suo sviluppo, ordinato in modo semplice ma chiaro lungo gli assi trasversali»⁴⁰; viceversa, guardando dal punto di vista delle ville in direzione del mare, «la costa si affaccia verso il Golfo, come le città si affacciano sulle piazze»⁴¹.

L'area vesuviana a partire dall'Ottocento subisce ancor più profonde trasformazioni: da questo momento, la costruzione urbana deve essere 'risanata' in nome di logiche giuridiche astratte, e non più sviluppata tenendo conto dei meccanismi e delle logiche insediative su cui si fondava l'organizzazione del territorio. In questo contesto si inserisce la costruzione della ferrovia, il cui tracciato è progettato considerando in prevalenza gli aspetti geotecnici dell'area, e nell'ottica di minimizzare il più possibile le distanze tra i diversi punti di arrivo del treno. Il risultato finale della scelta di quell'andamento per la linea, così vicino alla costa, come è stato più volte messo in evidenza, fu la perdita del rapporto tra le città e il mare: i fronti delle ville vesuviane ne diventarono il retro, e i terreni attraversati dalla ferrovia assunsero il carattere di spazi interstiziali senza pregio, disponibili a un riempimento occasionale ed improprio; si negò, in generale, quella 'trasversalità' che permetteva di passare dalla Strada Regia delle Calabrie alla spiaggia e al mare, determinando, così, la perdita dei valori fondativi esistenti. Inizialmente, però, la tecnologia ferroviaria, le scarse condizioni di sicurezza e la necessità di non interferire con la viabilità ordinaria determinarono una certa 'permeabilità' dell'infrastruttura, il cui segno sul territorio si limitava al percorso delle rotaie, semplicemente circondate da siepi, e, nei tratti in cui la linea era a livello, attraversabili in ogni punto: la ferrovia

nella rappresentazione cartografica successiva al 1840, attraversa il territorio senza reciderlo, lascia ai luoghi la loro forma e il loro disegno, e agli elementi che lo costituiscono il loro valore senza intaccarne le relazioni reciproche. [...] Gli abitanti delle ville, come ben rappresenta il quadro del Fergola, possono ancora disporsi lungo i bordi dei binari per partecipare festosi alla novità; non vi sono impedimenti, se non quei dislivelli che la natura e le colate laviche avevano già creato a ridosso della spiaggia; gli abitanti delle ville ed il popolo festoso possono ancora andare verso il mare e lungo la battigia appaiono molte imbarcazioni [...]. La carta

al 25.000 del Reale Ufficio Topografico sembra confermare l'attraversabilità diffusa della linea ferroviaria: il disegno del suo bordo si interrompe molto spesso, non solo per consentire alle strade esistenti di attraversarla, ma anche, sembrerebbe, per consentire a edifici posti lungo i suoi bordi, di non subire cesure⁴².

I disastrosi effetti precedentemente elencati, che riguardano la configurazione odierna della costa vesuviana, non sono ascrivibili, quindi, alla sola costruzione della linea ferroviaria, ma vanno interpretati come conseguenza di un più ampio processo di trasformazione, che forse ha avuto inizio molto prima del 1839, quando la costruzione delle ville vesuviane determinò la trasformazione dei terreni che affacciavano sulla spiaggia in lotti privati, godibili dai soli familiari proprietari dei giardini e dai loro visitatori. È necessario tenere presente, infatti, che gran parte della costa, a partire da quel momento, non fu più vissuta come uno spazio aperto alla fruizione di tutti: diventò «una sequenza di segmenti privati, [...] una collana di approdi relativi a ciascuna villa, [intervento che] costituisce il primo gradino verso l'estraniamento del territorio dal suo mare, la prima sublime alienazione della costa all'uso collettivo»⁴³. In questo senso, la ferrovia non stravolse il rapporto tra la terra e il mare, almeno non a un livello 'sociale', e appare significativo il fatto che in tutti gli incartamenti relativi alla costruzione della linea questo collegamento, fatta eccezione per le parti di territorio in cui la spiaggia serviva da ricovero per le barche o da approdo per i traffici marittimi, non sia mai valutato, da Bayard o da chiunque altro: non è da escludersi, allora, che questo rapporto non sia stato valutato perché ormai non esisteva più, in quanto la costruzione delle ville vesuviane lo aveva, di fatto, già alterato. È noto che gli imprenditori ferroviari, e i governi che decisero di realizzare una strada ferrata nei loro territori, non si sono mai preoccupati di considerare il dato ambientale⁴⁴, ma l'alto valore attrattivo della costa vesuviana fu senza dubbio valutato e, almeno nelle intenzioni, valorizzato da Bayard, nella misura in cui il treno, offrendo la visione del paesaggio dai finestrini, in una sorta di 'veduta panoramica in movimento', restituiva alla collettività la fruizione di quegli spazi. Lo dimostrano, oltre alle dichiarazioni del concessionario e degli stessi ingegneri del Corpo di Ponti e Strade chiamati a valutare la strada, numerosi libri e stampe dell'epoca⁴⁵, che scrivono di un paesaggio non

impoverito, ma anzi implementato dalla ferrovia, che si configura come una sorta di valore aggiunto:

in tutto questo tratto vedi fabbricati molteplici acquedotti di sotto la strada ferrata, per dare scolo alle acque verso il mare o per l'irrigazione de' campi, e ponti e ponticelli che danno via sulla marina, o permettono agli agricoltori di passare dall'una parte all'altra de' loro campi testé partiti in due da quel nuovo sentiero. Il quale non solca solo campi, ma ancora giardini e ville deliziosissime di ricchi signori, sparse in que' 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 Capri⁴⁶.

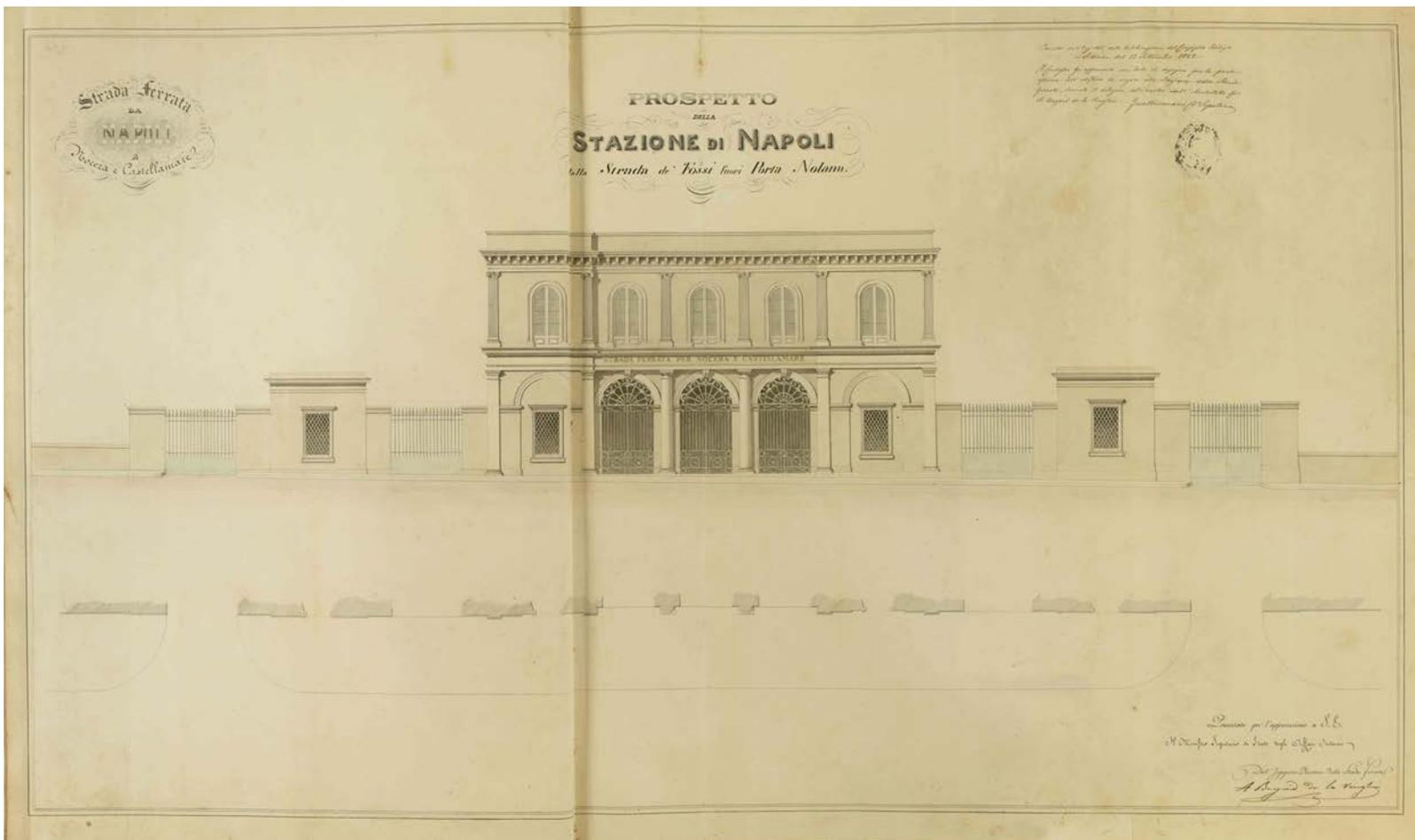
2. L'architettura delle stazioni

Le immagini di una storia ferroviaria, che in certo modo ripropongono la storia stessa della società italiana nel suo faticoso progredire verso modelli di sviluppo sempre più avanzati, al di là della suggestione, impongono una riflessione preliminare, una premessa scontata e obbligata: la ferrovia appartiene al secolo del vapore, stagione che si esaurisce con l'avvento del motore a combustione interna. [...] Nessun sistema di trasporti potrebbe oggi presentarsi come il protagonista di una rivoluzione economica: essere cioè quello che le ferrovie rappresentarono agli albori della loro diffusione. Al di là di certe formule – per esempio «seconda rivoluzione industriale» –, del resto non prive di significati, la rapida meccanizzazione del trasporto terrestre nell'era del carbone permeò di impulsi fortemente innovativi la realtà economica e sociale, inventando un nuovo modo di vivere lo spazio e il tempo, un nuovo pubblico e nuovi scambi, una nuova riproduzione della ricchezza e una nuova organizzazione del lavoro. [...] Nei decenni, le ferrovie ebbero, nella vicenda collettiva, una rilevanza soprattutto prospettica, riassumendo tutte

le aspettative di promozione morale ed economica che si venivano via via individuando; furono queste aspettative talvolta affrettate ed evanescenti a indirizzare le grandi scelte di un paese che andava cercando la propria identità di nazione⁴⁷.

Questa riflessione, che mette bene in risalto il forte valore propulsivo che ha avuto la tecnologia ferroviaria nei riguardi della società e dei meccanismi vitali dell'Ottocento, appare particolarmente coerente con l'analisi di questo tema, non solo perché tutte le osservazioni relative agli effetti dell'apertura delle linee ferroviarie possono essere applicate a quelli della costruzione delle stazioni, ma anche perché riassume efficacemente i due aspetti – le problematiche tecniche e i presupposti sociali – alla luce dei quali si intende in questa sede elaborare una lettura critica dell'architettura delle stazioni ottocentesche, con particolare riferimento a quelle costruite da Bayard per la linea Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare. Le due chiavi critiche consentono, infatti, di comprendere le principali ragioni morfologiche e formali sottese al progetto delle prime stazioni ferroviarie, la cui configurazione era fortemente legata sia alle stringenti necessità tecniche determinate dalla trazione a vapore, che alle dinamiche sociali tipiche di quel tempo: in sintesi, se è vero che il sistema ferroviario riuscì in qualche misura a deviare i bisogni di fondo della società e dell'economia su direttrici anticipatrici e propulsive, non si può negare che ricevette, allo stesso modo, forti impulsi connotativi da parte dei primi viaggiatori, che ne definirono le modalità di gestione e il disegno delle strutture.

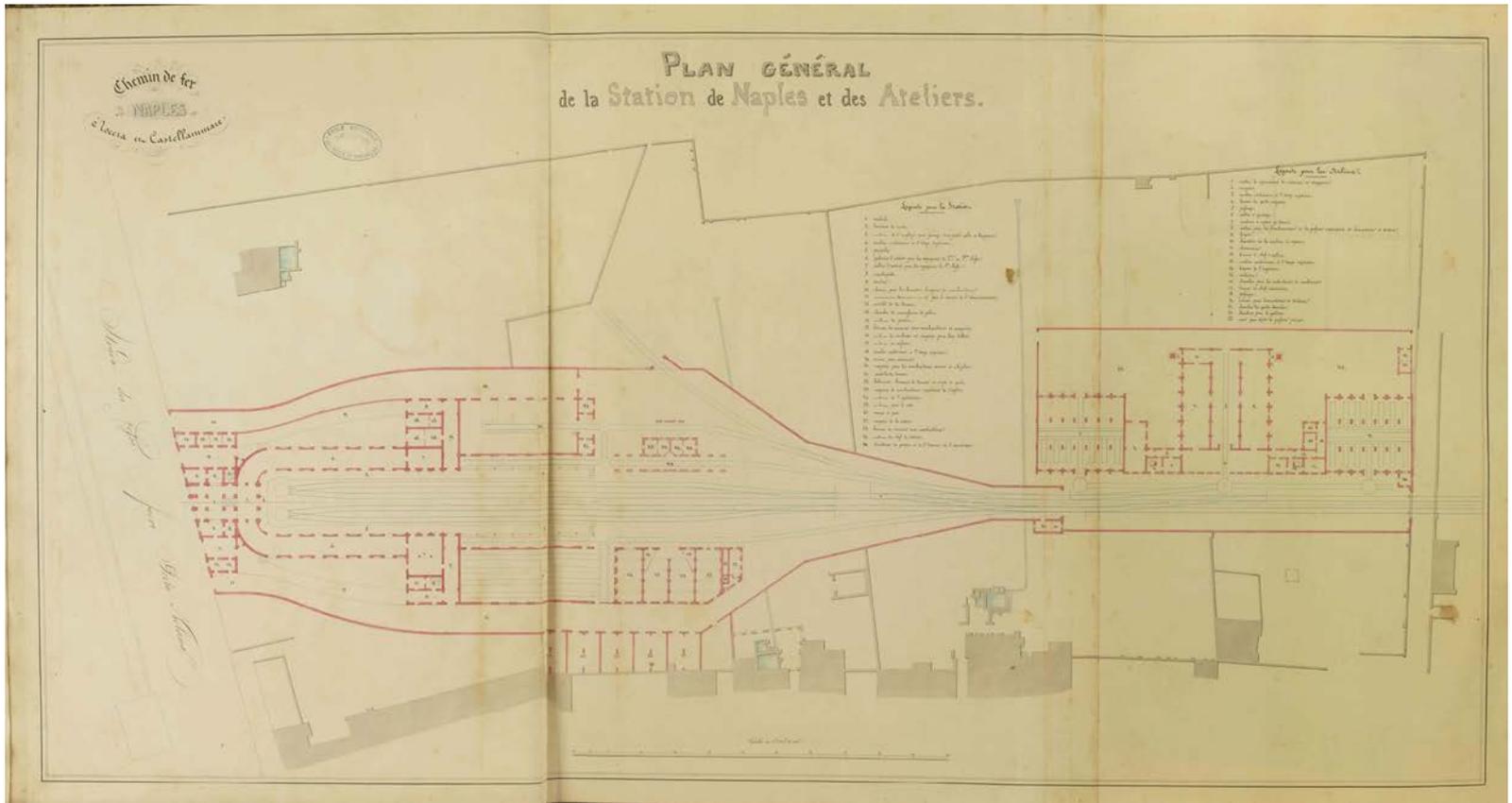
Una prima testimonianza di questo stretto rapporto è data dall'importanza attribuita, fin dalle origini dell'era ferroviaria, al tema della forma delle stazioni, che fu oggetto di costanti riflessioni caratterizzate dall'essere elaborate non soltanto dagli specialisti – ingegneri, architetti, gestori delle linee – ma anche e soprattutto dai comuni fruitori della ferrovia e dagli abitanti delle città che ne ospitavano i fabbricati. La questione dovette destare un certo entusiasmo, poiché si trattava, in sostanza, di dare una forma specifica, ed espressiva della sua funzione, a qualcosa che non era mai esistito, e che avrebbe occupato una posizione preminente all'interno dei territori, dovendo al contempo riflettere l'estetica di un paese, e risaltarne un buon 'biglietto da visita' in quanto struttura di accesso⁴⁸. La problematica, era poi aggra-



Strada di ferro da Napoli a Nocera et Castellamare, Prospetto della Stazione di Napoli, presentato al Ministro degli Affari Interni e approvato nel 1842 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

vata dal fatto che molto spesso i viaggiatori nel corso del XIX secolo si dichiararono ‘disturbati’ dalle dinamiche connesse al sistema ferroviario, che identificarono enfaticamente con un tempio dell’anonimato, e con un concetto di velocità intesa come una forza estranea che li ‘strappava’ da una vita tradizionalmente più lenta e privata. Lo dimostra, tra gli altri, l’accorata polemica espressa da Ruskin, che in più occasioni oppose alla forma delle stazioni ferroviarie quella delle cattedrali gotiche⁴⁹, come rileva criticamente Ceserani:

una funzione essenziale, nel costituire la tradizione culturale di opposizione al treno e alla ferrovia, e nel darle una forte base ideologica l’ha avuta John Ruskin. [...] Nei suoi scritti, quelli autobiografici e quelli saggistici, la ferrovia entra a costituire



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Pianta della Stazione di Napoli e dei magazzini, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

alcune importanti contrapposizioni ideologiche, relativamente alla velocità alienante del nuovo mezzo per viaggiare (rispetto al movimento più lento e più umano della carrozza), agli effetti che la meccanizzazione del lavoro e del trasporto ha sul paesaggio naturale e su quello urbano e alla costituzione, con la stazione ferroviaria, di un luogo di incontro per la civiltà industriale e la celebrazione dei suoi riti (e il disorientamento dei suoi soggetti), radicalmente contrapposto alla cattedrale gotica, luogo di lavoro, incontro e culto collettivo della civiltà tradizionale⁵⁰.

In particolare, nel suo *The Seven Lamps of Architecture*, Ruskin condannò l'architettura delle stazioni ferroviarie e, in generale, i viaggi in treno, connotando il valore esclusivamente funzionale della ferrovia come paradigma di un'architettura priva di ornamenti, poiché parte di un sistema disumano e alienante:

un'altra delle tendenze strane e dannose dei giorni nostri è l'ornamentazione delle stazioni ferroviarie. Ora, se c'è un posto al mondo in cui la gente è privata di quel tanto di disposizione e libertà d'animo che sono necessari alla contemplazione della bellezza, questo è la stazione. È il vero tempio della scomodità e l'unico atto caritatevole che il suo costruttore dovrebbe indirizzarvi sarebbe quello di mostrarci, nel modo più semplice possibile, come scapparne via al più presto. [...] Meglio sotterrare oro nelle massicciate che adoperarlo nelle decorazioni delle stazioni. Pensate che possa esserci un solo uomo disposto a pagare un biglietto più caro sulla South Western, perché le colonne della stazione di testa sono coperte con i geroglifici di Ninive? – avrà semmai ancor meno interesse per gli avori di Ninive al British Museum [...]. L'architettura ferroviaria ha, o dovrebbe avere, una sua propria dignità se fosse lasciata a fare il suo lavoro. Nessuno si sognerebbe di mettere degli anelli sulle dita di un fabbro al lavoro con la sua incudine⁵¹.

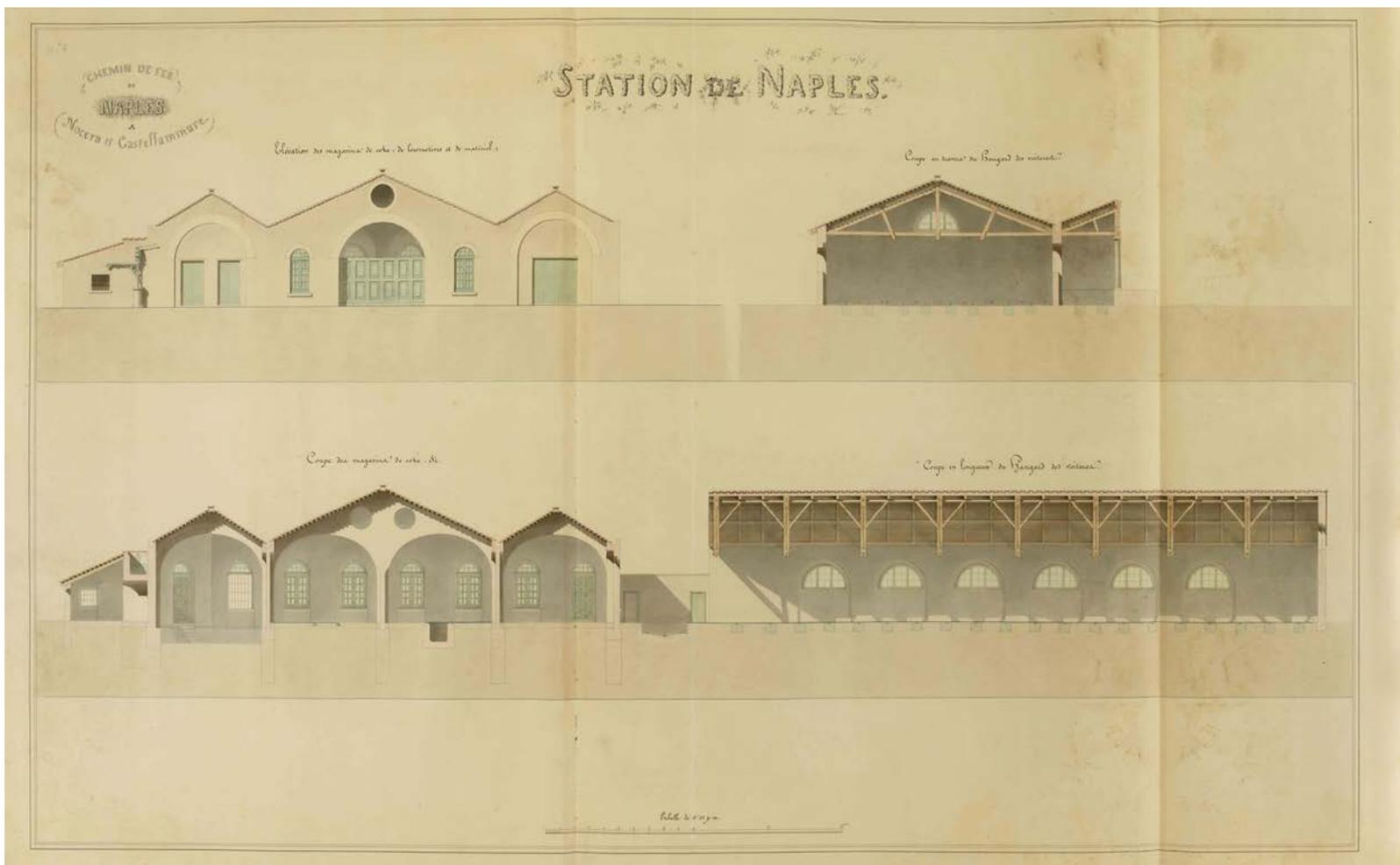
In molte altre occasioni, Ruskin ribadì la contrapposizione tra stazioni e cattedrali – d'altra parte coerente con la sua denuncia dei mali del mondo moderno e delle lacerazioni prodotte nell'ambiente naturale e sociale dall'avvento della meccanizzazione del lavoro – mettendo anche in evidenza il forte 'peso' paesaggistico di questi fabbricati, le cui architetture colossali richiamano per estensione la possanza dei templi antichi:

è passato molto tempo da quando avete costruito una grande cattedrale, e quanto ridereste di me se vi proponessi una cattedrale in cima a una di queste vostre colline, per farne un'Acropoli! E però i vostri terrapieni ferroviari, più vasti delle mura di Babilonia; le vostre stazioni ferroviarie, più vaste del tempio di Efeso, e innumerevoli; le vostre ciminiere, tanto più potenti e costose dei pinnacoli di una cattedrale [...] tutto questo è costruito in onore della vostra grande dea del Progresso; essa ha dato forma, e continuerà a dar forma, alla vostra architettura, finché voi continuerete ad adorarla; ed è proprio inutile chiedere a me quali costruzioni si debbano fare per lei; lo sapete assai meglio di me⁵².

Inizialmente, nelle prime costruzioni intorno al 1830, l'edilizia ferroviaria non era caratterizzata da una forma definita, ma anzi risultava priva di contenuti tecnici ed espressivi: le stazioni debuttarono come «imbarcaderi dall'aspetto dimesso e precario»⁵³, desumendo la loro forma dal repertorio dell'edilizia commerciale, soprattutto quando si trattava di modesti terminali di linee, tronchi separati e funzionalmente autonomi localizzati all'esterno delle città. Come le stazioni postali, si organizzavano intorno a due elementi principali, costituiti dalla sala viaggiatori e dalla galleria dei treni, componenti essenziali che permarranno nelle successive elaborazioni tipologiche⁵⁴:

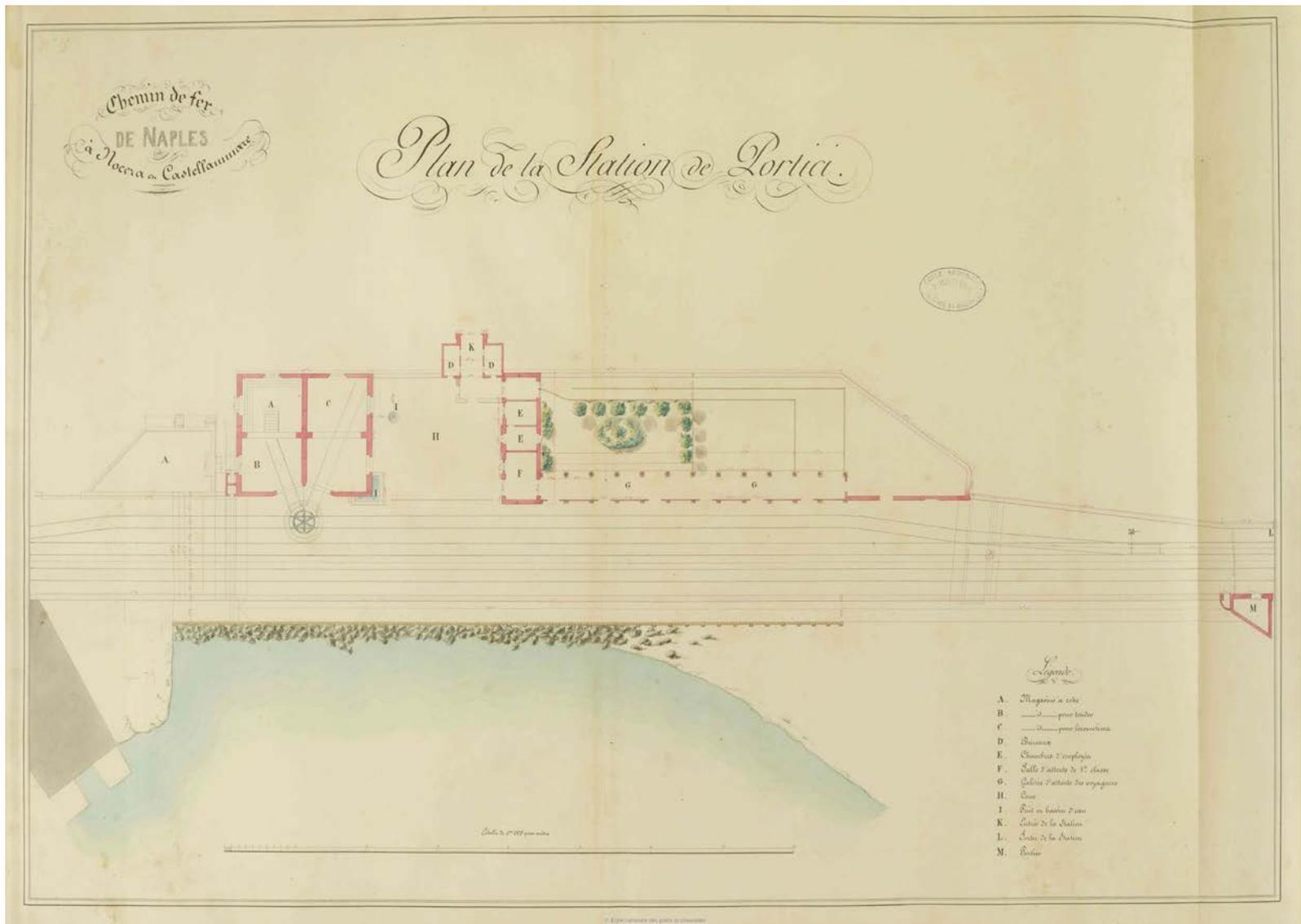
diversamente dalle infrastrutture ferroviarie (trincee, gallerie e viadotti), che invece esercitarono subito un forte impatto sul paesaggio rurale e periurbano, le stazioni della prima generazione si insediarono ai margini delle città [...], presentandosi all'osservatore come semplici involucri in muratura, caratterizzati da un repertorio formale desunto generalmente dall'edilizia residenziale (il palazzo borghese) o di carattere commerciale (le dogane, le poste, etc.): Uno stile rassicurante, in grado di mediare il passaggio dal contesto urbano ad uno spazio assolutamente nuovo, dominato dal casuale purismo strutturale delle attrezzature di servizio e delle grandi intelaiature in ferro: la "Galleria dei treni"⁵⁵.

Si potrebbe dire, prendendo spunto dalle riflessioni di Schivelbusch⁵⁶, che la stazione trovò un suo specifico architettonico quando, con l'espansione delle linee ferroviarie e la nascita del concetto di 'stazione di testa'⁵⁷ e di 'stazione di linea', si registrò una separazione definitiva – estetica e funzionale – tra il fronte e il retro di queste costruzioni, la cui mediazione a livello progettuale diventò il nodo che dovevano affrontare gli architetti delle stazioni ferroviarie. Questi edifici dovevano, infatti, rispecchiare due funzioni molto diverse, l'una legata all'industria dei trasporti – che nelle stazioni «si può vedere, udire e sperimentare direttamente»⁵⁸ –, l'altra rappresentata dal carattere urbano dei fabbricati ferroviari:



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prospetti e sezioni delle officine di riparazione delle locomotive, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

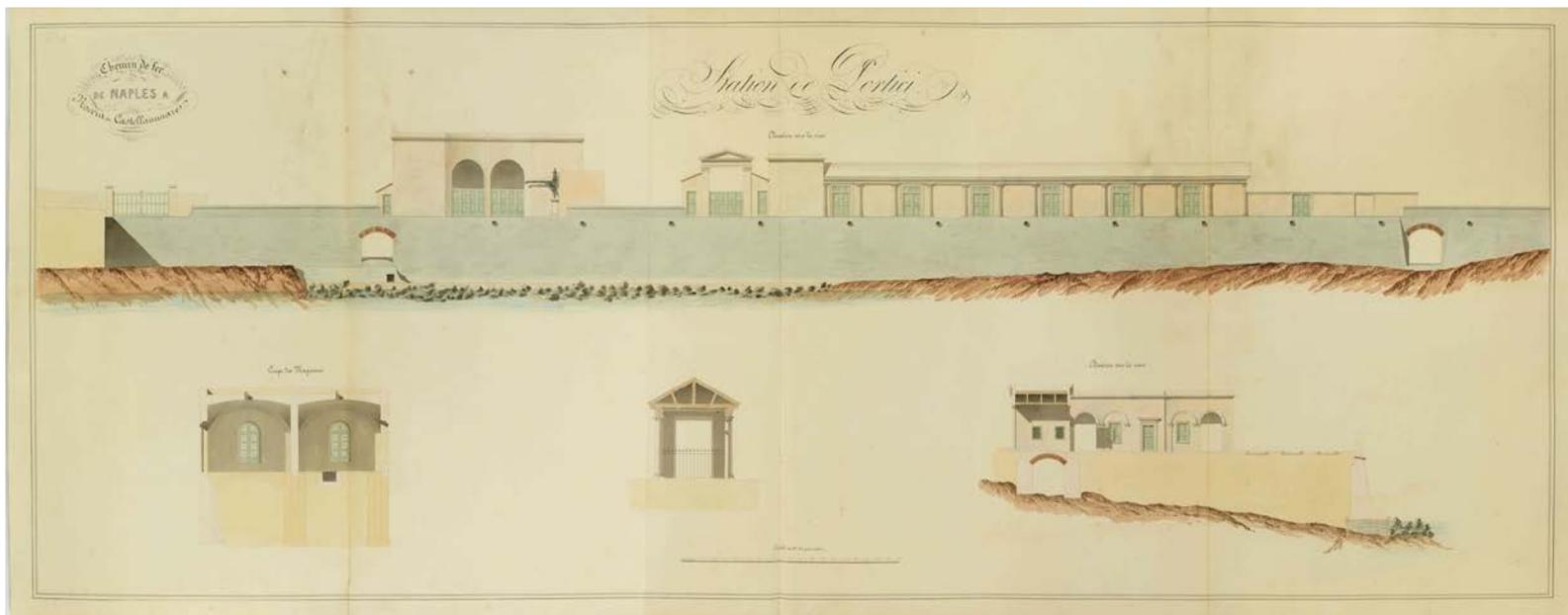
la stazione passeggeri delle grandi città [...] non è una costruzione funzionale in ferro e vetro, con scopi prettamente industriali, ma è caratterizzata da una curiosa bipartizione: la stazione vera e propria, cioè la tettoia in ferro e vetro, e l'atrio in muratura, la prima rivolta verso lo spazio aperto, il secondo verso la città. Tale divisione in due settori assai diversi – felicemente definiti “mi-usine, mi-palais”, “per metà fabbrica, per metà palazzo” – rappresenta, come afferma Alfred Gotthold Meyer, una novità nella storia dell’architettura: “per l’architettura, due mondi affatto differenti, perché in effetti essa non conosce nessun altro tipo di costruzione in cui un unico edificio unisca due corpi principali tanto eterogenei nella loro forma



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare,
Pianta della stazione di Portici, c. 1839 (Bibliothèque
numérique patrimoniale des ponts et chaussées,
Ms.Fol.3218/1)

*come accade oggi, nelle nostre grandi stazioni, con i fabbricati in muratura destinati ai passeggeri e le tettoie in ferro e vetro per la vera e propria sosta dei treni*⁷⁵⁹.

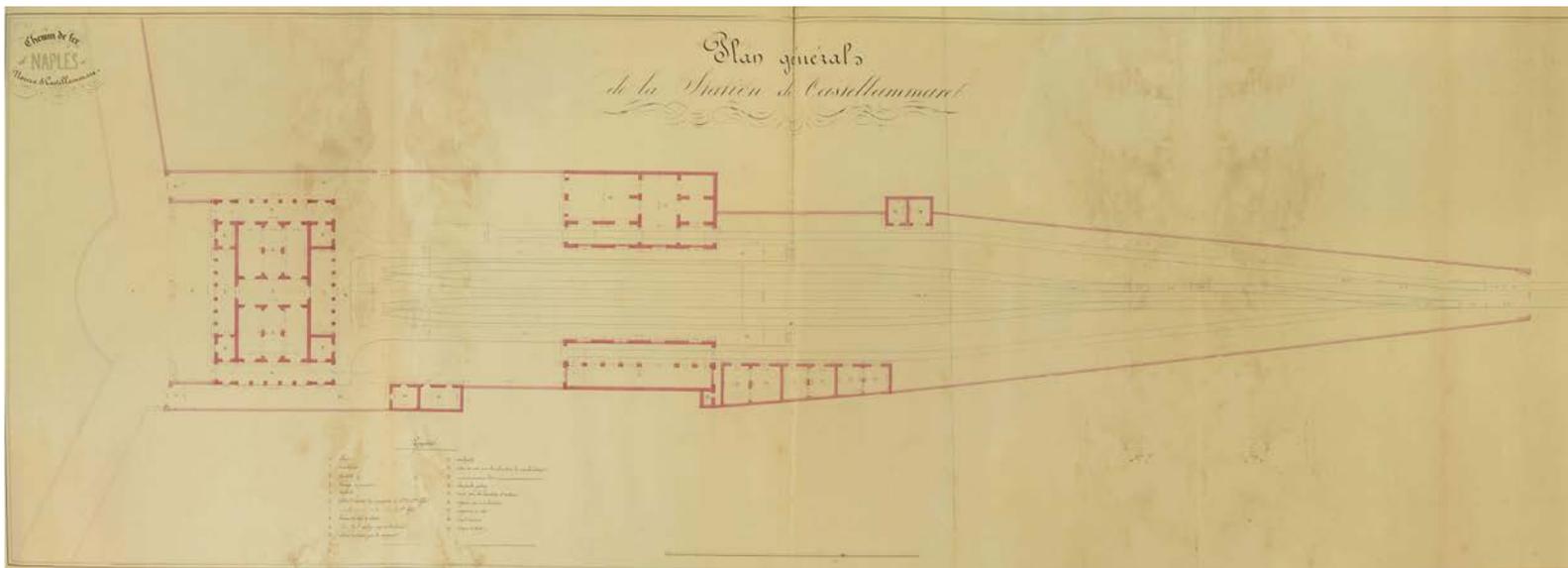
Dopo una fase iniziale, quindi, nel corso del tempo si assiste a una graduale specializzazione formale delle stazioni e dei capannoni ferroviari, che acquisiscono la conformazione di edifici tipologicamente determinati, per ragioni funzionali, ma anche



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prospetto e sezioni della stazione di Portici, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

per far sì che gli abitanti delle città e i viaggiatori ne possano cogliere facilmente la destinazione d'uso.

A determinare autonomia formale e piena riconoscibilità di questi impianti nel paesaggio urbano, non fu solo il graduale processo di sintesi tra involucro e struttura (ovvero tra i due mondi apparentemente separati dell'Accadémie des Beaux Arts e del Corps des Pont et Chaussées), ma anche l'importanza che essi cominciarono ad assumere come spazi pubblici, ovvero come luoghi di una complessa sovrapposizione di flussi di mobilità, capaci di costituirsi come polo di nuovo "ordine" urbano. Dalla Gare de l'Est (Parigi 1847-1852) in poi, architettura e ingegneria cominceranno a fondersi gradualmente e, mediando progresso tecnico, tecnologia dei materiali e ricerca figurativa con strategie di ordine politico ed economico, daranno vita a soluzioni sempre in piena sintonia con lo "spirito del tempo": dall'ecllettismo risorgimentale delle prime architetture post-unitarie al primo Razionalismo italiano delle stazioni "di Regime", dalle grandi opere urbanistico-ferroviarie del "boom economico" alle avveniristiche soluzioni territoriali delle stazioni "TAV"⁶⁰.

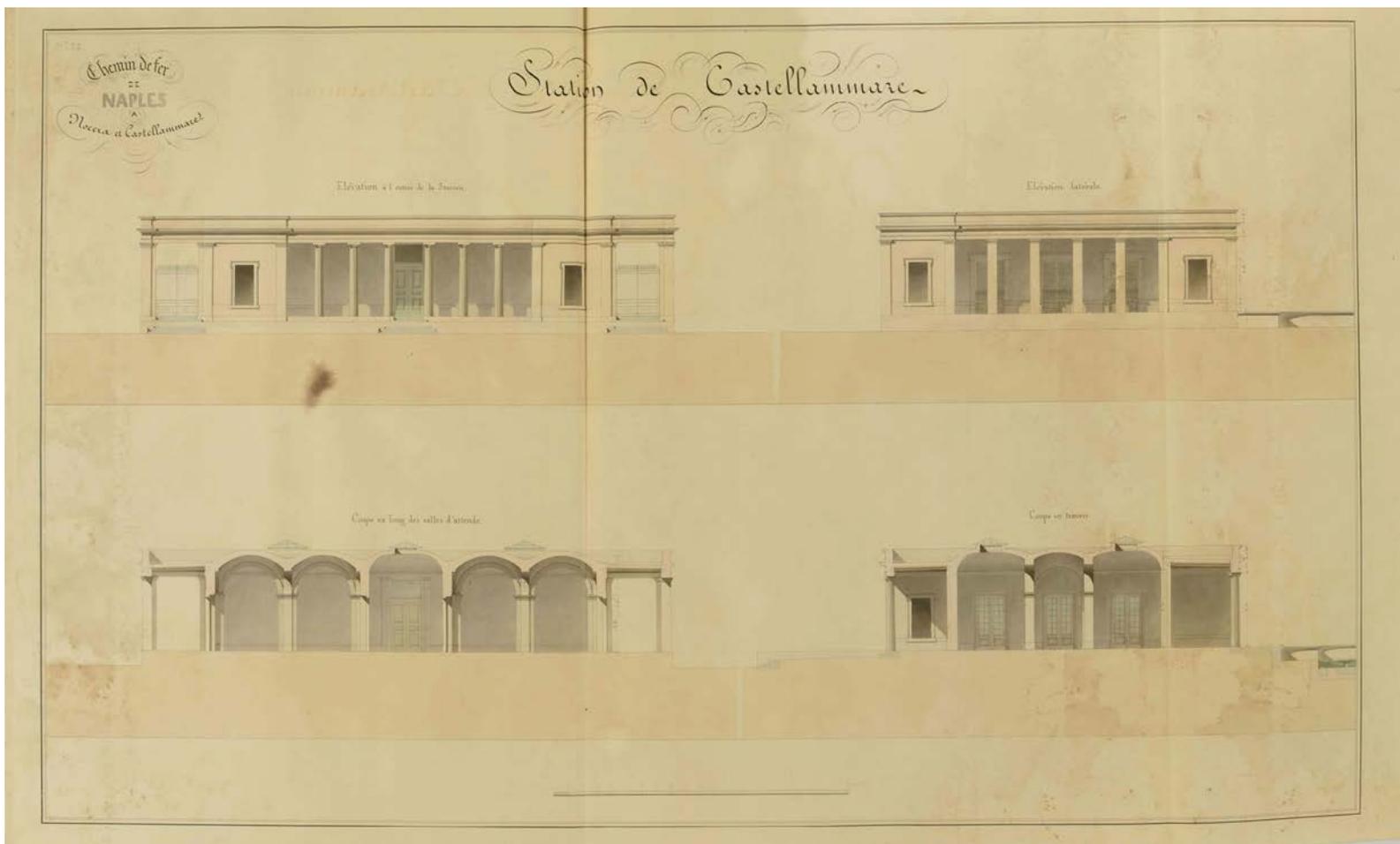


Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Pianta della stazione di Castellammare, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

Come è noto, le stazioni ferroviarie ottocentesche erano suddivise in prima e seconda classe, a seconda dell'importanza delle città che le avrebbero ospitate. L'*Atto di Società per la Strada di Ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare* riporta, all'articolo 14, la previsione delle stazioni da costruire: *di prima classe* nelle città di Napoli, Torre Annunziata, Castellammare e Nocera; *secondarie* a Portici, Torre del Greco, Pompei e Pagani.

Per incrementare gli utili da conseguirsi con l'esercizio della linea che a mano a mano andava completandosi, Bayard ritenne opportuno istituire alcune fermate supplementari a San Giovanni a Teduccio, Santo Jorio (oggi Pietrarsa-San Giorgio a Cremano), a Scafati e Angri – per raccogliere un traffico passeggeri proveniente da queste zone, già allora densamente popolate – e alla Favorita e Calastro, sia per il trasporto di materiali da costruzione provenienti dalle cave di pietra, sia per quello del vino prodotto dai vigneti che si estendevano alle falde del Vesuvio⁶¹.

Dal punto di vista architettonico, la stazione napoletana – inaugurata, insieme alla diramazione per Castellammare, nell'agosto del 1842 – era certamente la più ricca, rispetto alle altre costruite lungo la stessa linea, nella distribuzione funzionale e negli



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prospetti e sezioni della stazione di Castellammare, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

apparati decorativi⁶²: l'edificio – che nel progetto originario era composto da due corpi di fabbrica paralleli che circondavano lo spazio destinato all'arrivo e alla partenza dei convogli, ed erano riuniti da una copertura metallica sorretta da pilastri in ghisa⁶³ – fu il prodotto della collaborazione tra gli ingegneri della società Bayard e quelli del Corpo di Ponti e Strade, diretti dall'ingegnere Giura. Il risultato era «un “palazzotto borghese” di due piani fuori terra, con due corpi laterali disposti ad “U” intorno al piazzale ferroviario e con una grande hall centrale a doppia altezza (“galleria per i viaggiatori”), su cui si aprivano le ampie aperture a tre fornici della facciata principale, caratterizzata da un doppio ordine di lesene, dorico al primo livello e ionico al secondo»⁶⁴.

Come le altre stazioni costruite in Europa in quegli anni, quella di Napoli fu collocata ai margini della città e al termine di un itinerario già individuato da un preesistente percorso stradale, ma, a differenza di alcune di quelle, caratterizzate inizialmente, come si è detto, da un aspetto piuttosto semplice, ispirato al repertorio formale tipico dell'edilizia commerciale, la sua configurazione richiamava l'architettura residenziale ottocentesca, esplicitando – come la coeva e contigua stazione di testa della linea militare borbonica Napoli-Caserta-Capua (1843) – la sua natura tipicamente urbana⁶⁵.

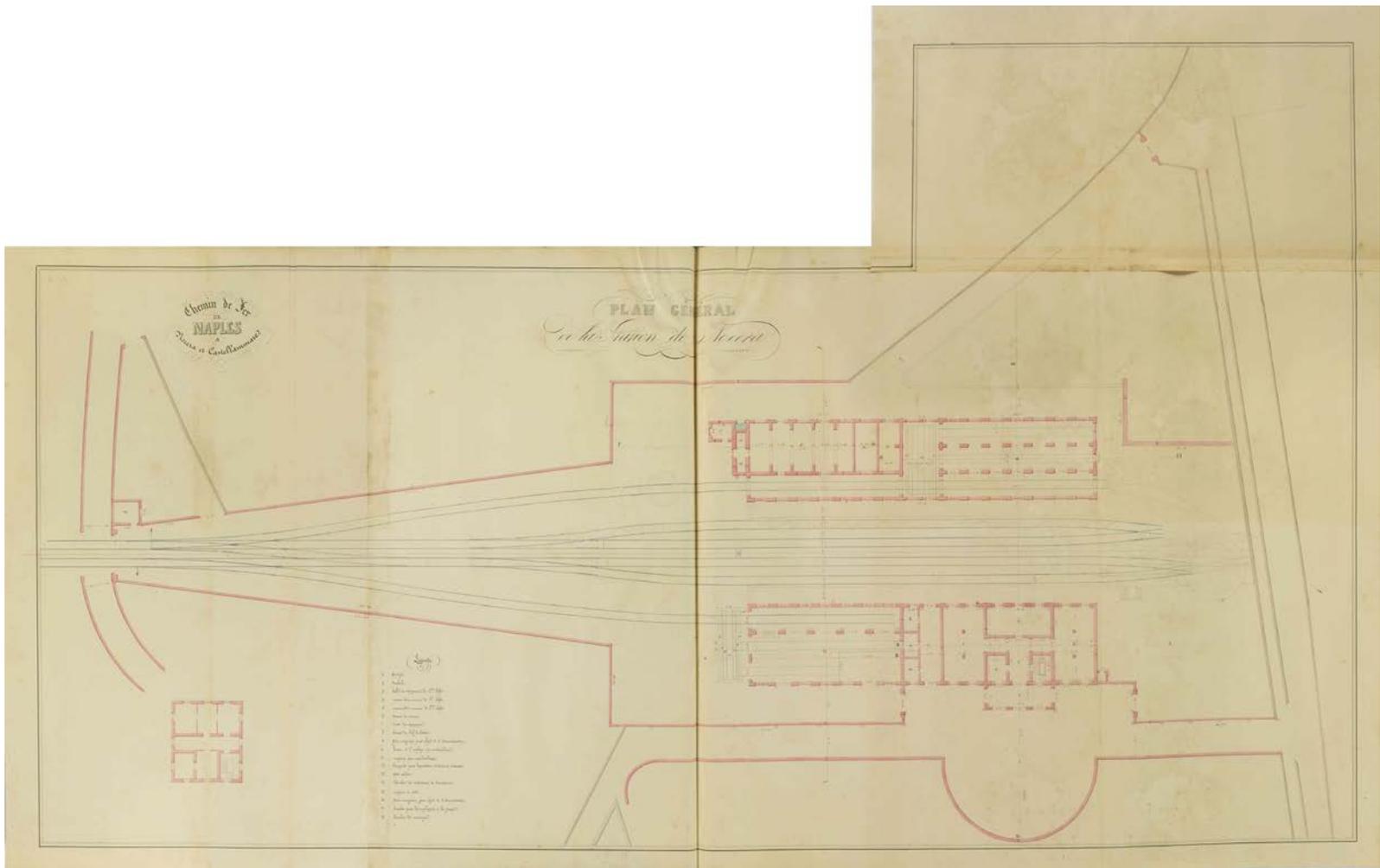
Appare interessante analizzare, a questo proposito, la coordinazione, dal punto di vista formale, che fu stabilita tra le diverse stazioni costruite tra Napoli, Nocera e Castellammare, il cui disegno, nel declinare il repertorio dello stile neoclassico, rifletteva il diverso grado d'importanza delle città servite dalla linea, forse valutato anche in base all'attrattività dei singoli comuni sul piano 'turistico':

l'architettura delle stazioni può anche essere letta come lo specchio delle gerarchie territoriali presenti in un sistema di reti ferroviarie, sia a livello nazionale – se ad esempio si guarda agli scali delle principali città italiane – sia a livello regionale e provinciale. Se, infatti, la prima Stazione Centrale di Napoli risente dell'influenza esercitata dagli esempi realizzati nelle grandi capitali europee attraverso la pubblicistica tecnica inglese e francese, esprimendo un'architettura consapevolmente capace di insediarsi nel tessuto urbano come nuovo polo urbanistico e, più in particolare, come una nuova "porta urbana", le stazioni delle altre principali città campane come Caserta, Salerno, Avellino e Benevento rientrano in una categoria tipologica diversa. [...] Una tipologia che è possibile riscontrare anche in alcune stazioni delle due linee borboniche per Capua e per Nocera⁶⁶.

Nel contesto delle piccole stazioni collocate lungo la Napoli-Nocera, certamente spicca l'edificio costruito a Castellammare⁶⁷, aperto al pubblico a partire dal 1843: un «originale esempio di sperimentazione neoclassica ispirata al repertorio di matrice pompeiana, caratterizzato da un portico con sei colonne neodoriche, sormontato da un cornicione aggettante, con un'edicola centrale dov'era alloggiato il quadrante

dell'orologio»⁶⁸. Il disegno delle stazioni di Bayard sembra, quindi, confermare l'assunto della coincidenza tra gerarchia territoriale e gerarchia dei scali ferroviari, attribuendo alle stazioni di seconda classe – quelle di Portici, Torre del Greco, Pompei, Angri, Scafati – un aspetto più semplice, che, anticipando lo schema tipologico delle «Meridionali», è mutuato dalla tipologia propria dei piccoli magazzini industriali, dove gli unici apparati ornamentali sono costituiti dal disegno a bugne dei cantonali, e le cornici lapidee delle aperture⁶⁹.

È importante rilevare che la disposizione all'interno delle stazioni delle funzioni e degli spazi ad esse preposti fu il frutto di un complesso sistema di scelte, di natura sia tecnica che sociale, e, da questo punto di vista, l'analisi delle stazioni si rivela di estremo interesse, nella misura in cui riflette pienamente i traguardi delle tecniche, i modi di percepire la nuova ferrovia e, in generale, i costumi della società di quel tempo. Le funzioni che si svolgevano all'interno delle stazioni e a cui erano dedicati appositi spazi erano l'accoglienza dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci, la riparazione e il rimessaggio delle vetture. Le strutture più piccole, come quelle di Pompei e Pagani, erano costituite dalle sole aree di attesa, ma non era necessario che una stazione appartenesse alla prima categoria perché vi si trovassero collocati altri importanti spazi. Ad esempio, nelle stazioni di Torre del Greco, Angri e Scafati erano presenti magazzini per le merci e rimesse per le vetture a vapore: i depositi per le locomotive non erano, infatti, realizzati solo in prossimità di importanti stazioni e di grandi scali merci, ma anche in punti particolari della linea ferroviaria o lungo tratte sulle quali il servizio di trazione era molto gravoso. Questi impianti rivestivano un ruolo fondamentale nell'ambito dell'esercizio della linea, poiché ai tempi della trazione a vapore, dopo poche ore di servizio, era necessario il rientro delle macchine al deposito per una serie di operazioni di pulizia, ispezione e manutenzione. Nelle stazioni di testa, come quella di Napoli, la rimessa era costituita generalmente da un edificio di pianta rettangolare, con un corpo principale che accoglieva i due binari destinati ad ospitare le locomotive in sosta, e corpi secondari che ospitavano vari locali di servizio: l'officina per gli interventi di manutenzione, i magazzini per i pezzi di ricambio necessari alle riparazioni, i dormitori per il personale, le sale dei modelli, ecc.



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Pianta della stazione di Nocera, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

In tutti gli ambienti, i binari erano provvisti di fosse di visita per consentire al personale di macchina l'accesso alla parte inferiore delle locomotive, a scopo di ispezione o piccola manutenzione. Completata la messa a punto delle macchine, si procedeva con il rifornimento dell'acqua, del carbone e della sabbia, che era impiegata su binari umidi o unti per ripristinare l'aderenza tra le ruote motrici e le rotaie; infine, le locomotive passavano su una piattaforma girevole che permetteva di riorientarle nel verso conveniente per il servizio previsto. La stazione di Portici, oltre a ospitare magazzini per il carbone e una rimessa per le locomotive, era dotata di una vasca per il rifornimento idrico delle macchine:

poiché il fluido motore era vapor d'acqua, che al termine della espansione nei cilindri veniva avviato alla camera a fumo della locomotiva per attivare il tiraggio che assicurava il moto, e siccome dall'altro lato non si volevano aumentare le dimensioni ed il peso delle casse d'acqua e quindi del tender, era necessario prevedere frequenti rifornimenti d'acqua (all'incirca ogni 50 km). Perciò in tutte le stazioni di partenza e di arrivo, o nelle quali era comunque disponibile acqua (preferibilmente leggera, ovvero povera di minerali disciolti) venivano realizzati impianti per il rifornimento d'acqua delle locomotive⁷⁰.

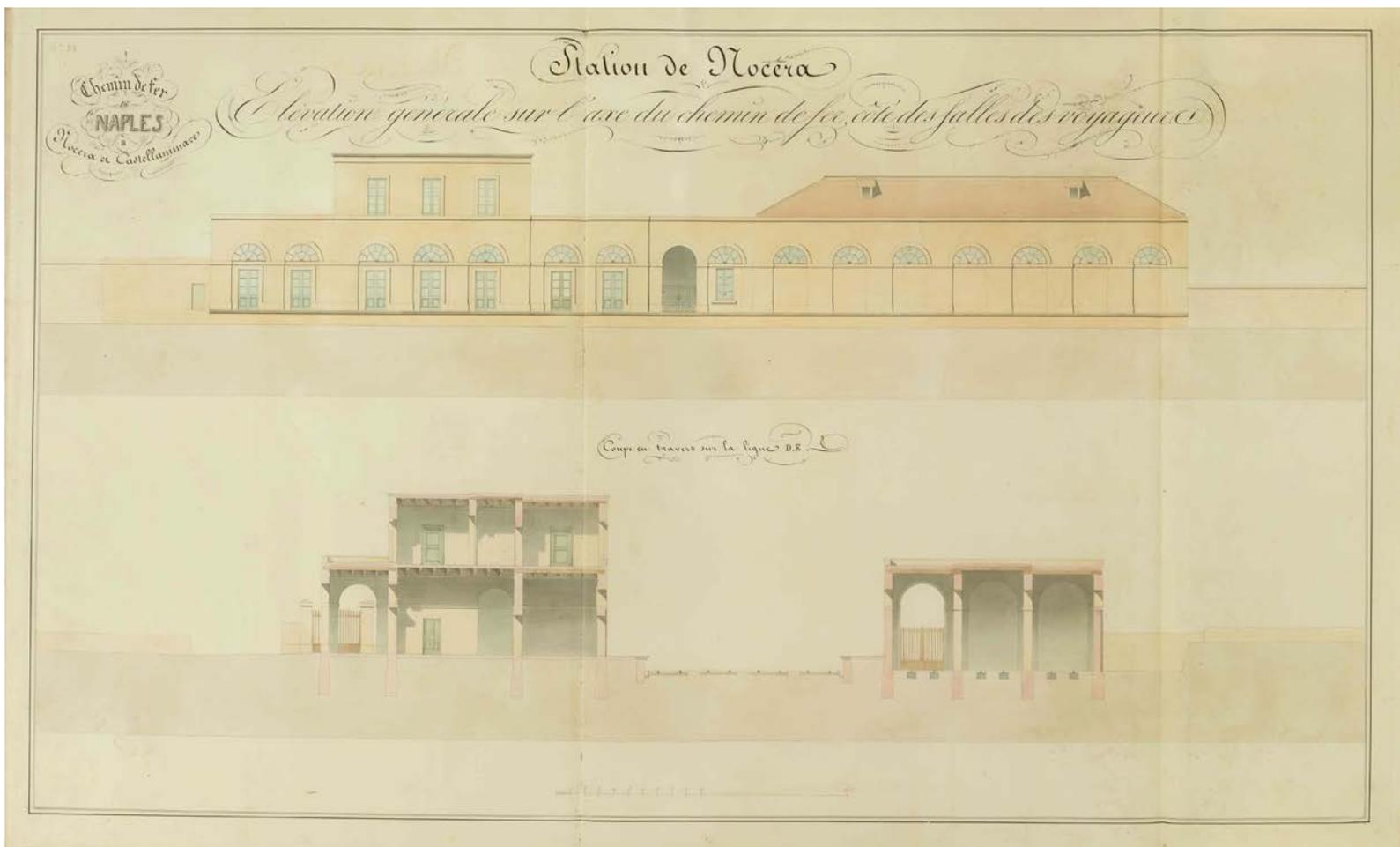
La stazione di Napoli riuniva in sé tutte le funzioni, rispetto alle quali era divisa in tre aree principali: la zona di ingresso si trovava a una quota superiore rispetto al piano di posa dei binari, dove avveniva l'inversione del senso di marcia delle locomotive per mezzo di due piattaforme girevoli, necessarie poiché la grande maggioranza delle locomotive erano atte a marciare in un solo senso, con il fumaiolo avanti⁷¹; la parte centrale era occupata dal fabbricato viaggiatori, composto da due corpi a un solo piano che immettevano nelle sale d'aspetto per i viaggiatori delle diverse classi; infine, l'ultima zona era dedicata alle funzioni della dogana e ai magazzini per il deposito delle merci. Un altro elemento, tipico delle stazioni ferroviarie, la cui presenza, inizialmente dovuta a ragioni di ordine funzionale, assunse presto il carattere di un importante simbolo del concetto di velocità connesso al nuovo sistema di trasporto, era l'orologio, spesso incastonato nella facciata principale delle stazioni a indicare l'ora esatta, che è unificata per la prima volta su tutto il territorio. Il tema del tempo fu immediatamente collegato a quello delle stazioni e dei treni, nel quadro di una forte – e repentina – trasformazione dei meccanismi vitali della società del XIX secolo:

dal punto di vista sociale la ferrovia rappresentò la prima forma di organizzazione legata strettamente agli orari definiti piuttosto che al sorgere o al tramontare del sole, testimonianza dell'aumentata complessità della vita umana. In ferrovia il servizio andava avanti a ciclo continuo: non vi erano né giorno né notte, né festivi. Il treno favorì lo sviluppo di legami tra colleghi di lavoro piuttosto che tra concittadini, aumentando lo spirito di corpo, foriero, a fine secolo, di importanti sviluppi⁷².

Il tempo, la sua misura, il suo incedere, la sua attesa diventarono la chiave semantica che caratterizzava l'esteso immaginario della ferrovia: l'aspetto più sconvolgente, agli occhi dei cronisti e degli scrittori, del nuovo sistema di trasporto, a volte presentato negativamente – come una definitiva e impietosa rottura dei tradizionali rapporti temporali e spaziali –, a volte acclamato per le prospettive di apertura dei singoli paesi rispetto al mondo. Al tema del tempo e dell'atmosfera frenetica, tipica delle stazioni ferroviarie, è possibile collegare una suggestiva analisi di Ceserani, che ha per oggetto il fischio del treno nell'universo simbolico della letteratura, soprattutto pirandelliana. I continui rimandi letterari, presentati nel suo volume, riportano la descrizione di un irrompere 'perturbante' del fischio del treno nei luoghi dell'attesa e del viaggio, un fischio inteso come contrappunto sonoro al tempo indicato dall'orologio, e quindi simbolo anch'esso delle dinamiche di una vita senza sosta:

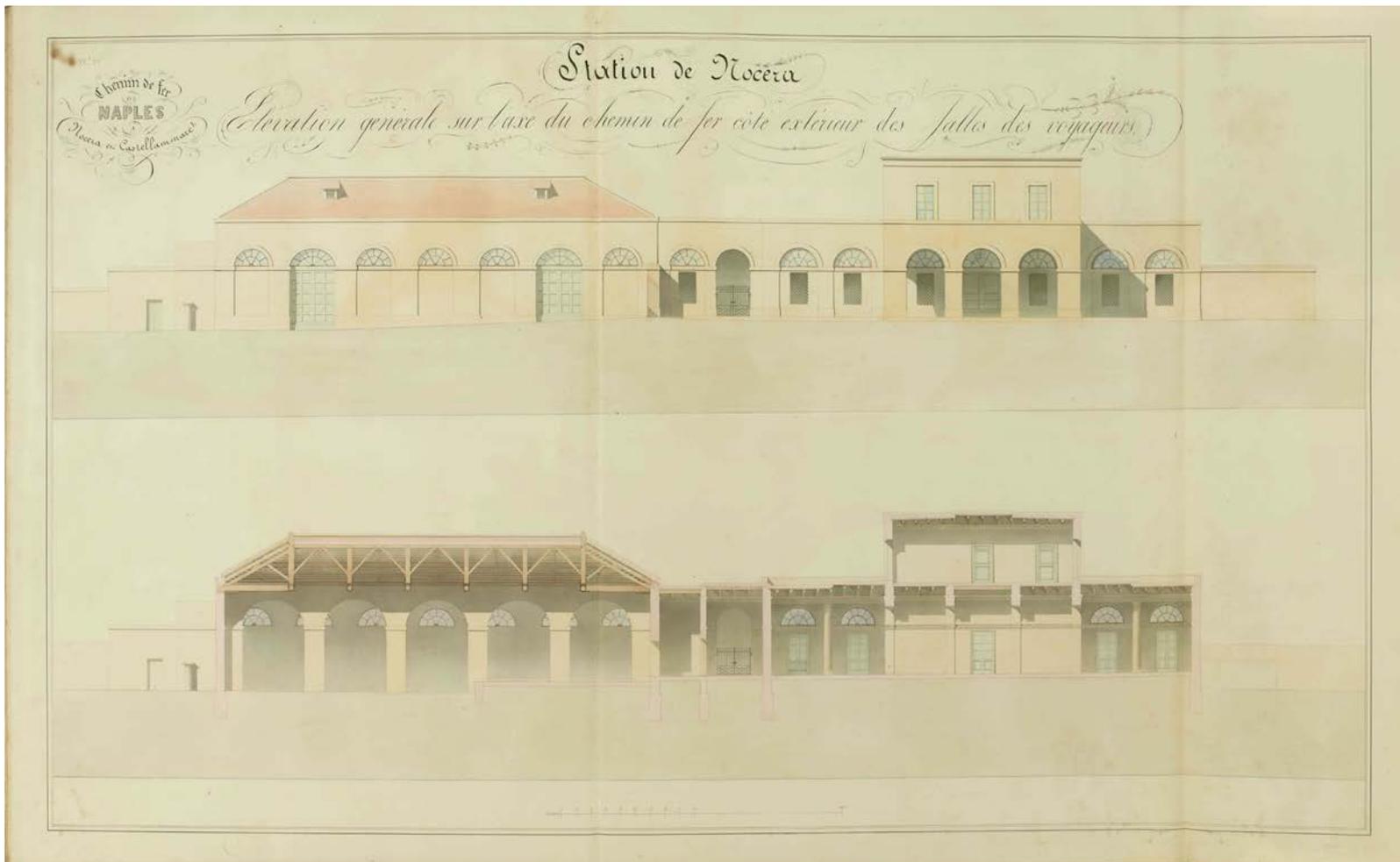
con una ripresa delle condanne ideologiche e uno sfruttamento delle connotazioni metaforiche, simboliche e mitologiche attribuite al treno dall'immaginario letterario ottocentesco, Pirandello, in Notte (1912) immagina che i suoi personaggi, viaggiatori sradicati, angosciati, sperduti di notte in una stazioncina di smistamento, reagiscano così al "fischio lamentoso del treno in corsa nella notte": "Ognuno d'essi stava lì forse a pensare che le brighe umane non han requie neanche nella notte; e, siccome soprattutto nella notte appajon vane, prive come sono delle illusioni della luce, e anche per quel senso di precarietà angosciosa che tien sospeso l'animo di chi viaggia e che ci fa vedere sperduti su la terra, ognun d'essi, forse, stava lì a pensare che la follia accende i fuochi nelle macchine nere, e che nella notte, sotto le stelle, i treni correndo per i piani bui, passando strepitosi sui ponti, cacciandosi nei lunghi trafori, gridano di tratto in tratto il disperato lamento di dover trascinare così nella notte la follia umana lungo le vie di ferro, tracciate per dare uno sfogo alle sue fiere smanie infaticabili"⁷³.

Le stazioni, però, erano anche ambienti collettivi, il cui assetto non era determinato solo da esigenze funzionali, poiché il viaggio in ferrovia doveva, specialmente all'origine di questa innovazione, risultare accattivante per i suoi fruitori: a questo scopo, il principio del *comfort*



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prospetti e sezioni della stazione di Nocera, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

per i viaggiatori assunse una posizione fondamentale sul piano delle scelte progettuali, perché contribuì a determinare la suddivisione in classi delle sale d'aspetto e delle carrozze dei treni⁷⁴. Fra gli elementi che disturbavano di più i primi viaggiatori figurava, infatti, l'aspetto collettivo del viaggio, come testimonia l'amareggiato commento di un viaggiatore ottocentesco: «sono arrabbiato all'idea di essere considerato un semplice pacco di prima classe, ma in realtà è proprio quello che sono. Cammino in mezzo agli altri pacchi di seconda e di terza nella sala d'attesa»⁷⁵. In questo senso, l'uguaglianza dei viaggiatori di fronte alla nuova tecnica ferroviaria poteva essere ridimensionata attraverso l'imposizione della gerarchia delle classi, come un vero e proprio strumento di segmentazione sociale: Bidera, descrivendo la sua attesa nella stazione di Napoli rileva lucidamente questo aspetto:



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Prospetto e sezione longitudinale delle sale d'aspetto dei viaggiatori, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2)

io mi diedi ad osservare quel luogo che chiamasi stazione. La prima classe, con tutta l'eleganza con la quale è messa, era quasi deserta: tre o quattro signori, l'uno discosto dall'altro, e tutti taciturni... Offriva la seconda un miscuglio di allegria e serietà: artisti, commessi, letterati, negozianti, che affratellavansi conversando, e si davano bel tempo; e fra questi non era io il secondo. La terza era zeppa di artigiani, contadini, marinari, servi, i quali facevano un vero baccano⁷⁶.

Nelle stazioni principali, laddove si trovava una distinzione tra saloni delle diverse categorie, si ha notizia anche di differenti soluzioni d'arredo per le sale d'attesa dei

viaggiatori: ad esempio, in quelle di Napoli, Castellammare e Nocera i saloni erano arredati con sedie e divani ricoperti con stoffe di lana o di cuoio, rispettivamente per la prima e seconda classe, mentre per la terza erano in legno dipinto ad olio. Le sale d'attesa di prima classe si trovavano generalmente più vicine ai binari, erano connotate da ricchi elementi decorativi – come le porte incorniciate da coppie di paraste corinzie della stazione di Napoli – e si trovavano al termine di percorsi differenziati, così da limitare il più possibile il contatto con le altre classi. Per la ferrovia borbonica, inoltre, erano previsti, oltre alle strutture differenziate, anche meccanismi di ordinamento interno che permettevano di isolare del tutto i nobili napoletani. Le sale d'attesa dopo l'ingresso dei viaggiatori restavano chiuse e controllate da un addetto fino all'arrivo della locomotiva: i capi di stazione erano incaricati di dare un triplice avviso mediante una campana, per cui il primo suono indicava la presenza del convoglio, il secondo invitava ad aprire la porta di uscita della sala d'attesa delle ultime classi, e, solo una volta che tutti i viaggiatori fossero saliti nelle rispettive carrozze, un ultimo avviso faceva aprire la sala d'attesa della prima classe, che poteva così recarsi indisturbata sul treno. Questo sistema, così lontano da quanto avviene oggi nelle stazioni ferroviarie – nelle quali il principio cardine è proprio la circolazione all'interno degli spazi, suddivisi in un gran numero di negozi e servizi disponibili al pubblico, di cui sfruttano l'attesa – diede forma evidentemente alla distribuzione interna delle prime stazioni, caratterizzate dall'articolazione di tanti piccoli ambienti, fortemente separati tra loro.

Storicizzare questa vicenda permette di collocare in un'adeguata riflessione metodologica il rapporto biunivoco che si instaurò fra l'infrastruttura e il territorio. La 'strada ferrata' innescò inediti e veloci meccanismi di trasformazione urbana, con forti ricadute sul piano sociale e culturale. Nel contempo, però, fu la stessa società ottocentesca – i suoi costumi, le sue dinamiche interne, il suo immaginario – a condizionare le forme della struttura ferroviaria. Bayard si rivelò, in questo senso, un attento osservatore delle dinamiche del suo tempo, capace di trasferire un modello tecnologico già messo a punto e sperimentato in Francia, adattandolo con intelligenza e duttilità alla sensibilità culturale e alle scelte valoriali alle quali si ispirava la società napoletana nella prima metà dell'Ottocento.

Note

1 Progetto dei primi due tratti trasmesso con il parere della Commissione, 5 luglio 1838, ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 3.

2 Ivi, F. 248, f. 5.

3 La pianta allegata di cui si parla non è, stando alle mie ricerche, conservata in Archivio.

4 Queste operazioni determinarono, in alcune occasioni, anche la sospensione dei lavori, poiché i proprietari che possedevano dei terreni nelle vicinanze delle aree in cui si facevano esplodere le mine espressero più volte dei timori sul possibile danneggiamento dei loro beni a causa di queste, come nel caso di un privato residente nella zona de «Le Mortelle»: cfr. ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 7.

5 A. Tortora, *Tra territorio vesuviano e produzioni di pietra lavica verso il Mediterraneo. Una ipotesi di ricerca*, in M. Mafri (a cura di), *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Atti del Convegno Internazionale di studi, Fisciano, 23-24 ottobre 2002, Rubettino, Soveria Mannelli 2004, pp. 214-215.

6 *Lettera* di Bayard, 3 agosto 1838, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 3.

7 Ivi, F. 248, f. 5.

8 L'alveo fu ristretto nel punto in cui si doveva costruire il ponte per il passaggio della strada ferrata, allo scopo di evitare le inondazioni che si potevano verificare in occasione di alluvioni di grande entità: cfr. ivi, F. 248, f. 3. Bayard aveva già cominciato a costruire un ponte in muratura, ma la Commissione bocciò il suo progetto e ne richiese una nuova formulazione ipotizzando la costruzione di un ponte in legno, «in guisa che le acque fluissero liberamente tra i suoi piccoli pilastri»: si richiese, quindi, a Bayard di abbattere la parte costruita (i pilastri), e il nuovo disegno del ponte fu depositato il 10 ottobre 1838: ivi, F. 248, f. 4.

9 *Ibidem*.

10 *Lettera* di Bayard, 16 marzo 1840, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 5.

11 Nel capitolo 2.1 della Parte prima.

12 ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 248, f. 6.

13 «Il ceto de' Marinari e buona parte della popolazione si dolgono fortemente del nuovo progetto fatto dagli incaricati della strada di ferro, portando la linea sulle spiagge del Comune, a vista di mare, servibili per i molti legni che tiene alla popolazione, e per gli altri de' Comuni limitrofi. Pria di tal progetto si voleva fare un po' sopra alle dette spiagge, che vogliono abbandonare per uno speso maggiore che vi occorre per taglio di montagna, ed altro. La veduta di interessi non deve aver luogo quando offende gli interessi de' particolari: prego V.E. ordinare, che la linea sia la prima progettata, lasciando in tutti i conti la seconda, che apporta notevole danno al Commercio marittimo, ed alla popolazione, ed a una migrazione del ceto, mancandogli il mezzo come esercitare il loro mestiere di pescatori di coralli»: lettera del Sindaco di Torre del Greco all'Intendente, 14 agosto 1839, in ASNa, *Ferrovie*, F. 14, f. 1.

14 *Ibidem*.

15 *Ibidem*.

16 Ivi, F. 249, f. 1.

17 *Ibidem*.

18 Approvato il 9 maggio 1840.

19 Per evitare che i convogli superassero il limite della costruzione, fu realizzata una barriera a chiusura di quel tratto, particolarmente pericoloso poiché, nel prosieguo dei lavori, era oggetto di scavi per l'attraversamento dei rilievi vulcanici.

20 Per un approfondimento del rapporto tra la linea ferroviaria e le scoperte archeologiche, cfr. il capitolo 1.3 della Parte terza.

21 ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 249, f. 1.

22 «La strada di rimpetto a Torre Scassata avrà un passaggio al di sopra con un ponte di fabbrica largo palmi 12 oltre i parapetti»: *ibidem*.

23 La costruzione delle terme Nunziante rappresentò la prima modifica sostanziale della costa del Comune nella sua parte orientale, determinando un arretramento della linea costiera verso la città e lasciando scoperta una zona più ampia di spiaggia. Lo stabilimento fu aperto a partire dal 1831 grazie all'iniziativa del generale Vito Nunziante, che scoprì la sorgente termale nel corso di alcune trivellazioni eseguite nei pressi dell'Oncino. In seguito, si decise di realizzare una rampa che collegasse le terme – e quindi la spiaggia – alla città, come racconta Raffaele Liberatore in un articolo apparso negli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie»: «non si poteva tal edificio elevare, se prima il suolo non gli si apprestava, né comodamente accedervi, se non aprivasi ad esso la via. [...] Ruppesi a perpendicolo dietro la sorgente il colle per 70 palmi; lo tagliarono poi dal lato occidentale ed a parallelo colla riva, per procacciare agevole inclinazione alla strada; e questa fecesi 22 palmi larga, perché senza togliere spazio ai pedoni, due carrozze vi potessero di fronte andare. Da ambo i lati furono eretti solidi muri e paralleli per custodirla dallo smottamento delle terre, e sarà in breve ombreggiata d'acacie di già piantatevi ai lembi. In somma questa bella strada, ch'è della lunghezza di 1720 palmi, prima pianamente in mezzo a vigneti, poi con due branche a piano inclinato mena dalla città alla fabbrica descritta»: R. Liberatore, *Nuove ed antiche terme di Torre Annunziata*, in «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XII, 1835.

24 «Il tratto lungo la spiaggia di Torre Annunziata avrà diverse comunicazioni tra il litorale e la parte residuale della stessa spiaggia che rimane a settentrione del cammino di ferro, e queste comunicazioni saranno formate da arcate sulle quali il cammino di ferro sarà stabilito: il numero, l'ampiezza e la posizione delle quali saranno fissati di accordo fra il sig. Bayard e il Comune per potersi meglio accostare alla disposizione del porto che a spese del Comune si dovrà in quel sito formare. La strada traversa delle Crocelle dovrà regolarsi in modo che si entri nella stazione a livello, o nel luogo stesso si dovrà stabilire un passaggio per sotto la strada ferrata atto a potersi discendere alla spiaggia anche con carrette, a meno che il sig. Bayard non possa di accordo con il Comune stabilire un passaggio in altro sito»: ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 249, f. 1.

25 La linea di costa compresa nella terza sezione del progetto di Bayard si eleva per alcuni metri sul livello del mare – in particolare a partire dal promontorio del Capo Uncino –, abbassandosi in prossimità di Torre Annunziata, dove il viadotto della ferrovia limita a nord l'area portuale. La zona della spiaggia del Comune era caratterizzata da una parte orientale rocciosa – che avanzava per 200 metri nel mare, formando un'insenatura chiamata Punta Storta – e da una parte sabbiosa che proseguiva nella direzione di Castellammare. Nei primi anni dell'Ottocento, l'area compresa tra la Punta Storta e la spiaggia della Salera si presentava come un lungo arenile di sabbia vulcanica, su cui affacciava la città, che, posta a una quota più alta, digradava lievemente verso il mare: provenendo da Torre del Greco, quindi, i binari entravano nella città tagliando la costa, e, arrivati alla Punta Storta attraversavano il costone di roccia per incontrare un forte dislivello, in prossimità del quale la costa si abbassava e i binari erano sostenuti da un viadotto.

26 C. Proietto Donato, *La costa di Torre Annunziata un "prospetto sull'acqua"*, in P. Scala, *Racconti in-disciplina-ti*, Officina Edizioni, Roma 2012, p. 209.

27 Archivio Storico di Torre Annunziata (ASTA), b. 101, inc. 8. Già prima della costruzione della ferrovia, si era stabilito di realizzare una banchina in prossimità della Punta Storta, dove si effet-

tuavano tradizionalmente le operazioni di carico e scarico delle merci per il traffico marittimo. La zona non era accessibile nei periodi di libeccio, quando il vento da ponente determinava l'invasione della spiaggia da parte di lunghe ondate, e i battelli dovevano restare al largo, per cui era necessario approntare bettoline e pontoni per trasportare a riva il grano. La precarietà e l'insufficienza della banchina per l'attracco delle barche, unitamente a uno sviluppo sempre crescente dei pastifici, fecero sorgere la necessità di dotare la città di un porto mercantile, capace di assorbire l'ingente traffico marittimo. Per questo motivo, già nel 1823 il governo borbonico emanò un rescritto, che, all'articolo 15, stabiliva: «a proposito per la utilità del commercio si decide di costruire piccoli porti e banchine sulle spiagge dei comuni di Forio, Lacco e Torre Annunziata, a spese dei rispettivi comuni, per facilitare l'imbarco e l'esbarco della merce»: cit. in F. Meo, S. Russo, *Torre Annunziata-Oplonti (dalle origini ai giorni nostri)*, ed. Liberia Rosati, Torre Annunziata 1995. Un primo progetto fu elaborato dall'architetto De Fazio ma, in mancanza di fondi comunali, la questione fu rimandata fino al 1832, quando l'architetto Ranieri ottenne l'incarico per la costruzione di una banchina «in località Punta Storta»: ASTA, b. 45, inc. 32. Il primo tratto fu completato nel 1841: «[il] lavoro si consta di una lunghezza di banchina misurata nella fronda verso il mare in palmi 195 con pezzi da taglio nel suo orlo superiore, e con un basolato alle spalle di larghezza palmi 57 [...], e limitato verso terra con un muro alto di sopra il basolato per pami 4 che forma indizio di magazzini a costruirsi. Da verso il lato sud-ovest questo pezzo di banchina tiene un braccio di svolta della lunghezza di palmi 155 con un superiore provvisorio muro in garanzia del basolato che si eleva da quello per palmi 4 e mezzo»: ASTA, b. 93, inc. 64. Nel giugno del 1841, durante una libeccinata, si registrarono gravi danni alla costruzione, per cui si decise di allungare la scogliera di protezione fino a 400 metri.

28 A questo proposito, Bayard scrive, infatti: «La facilità del terreno in questa terza sezione ha permesso di attenermi anche più che per le altre alle regole dell'arte per la formazione della traccia della strada ferrata: i pendii pertanto non oltrepassano i 3 per mille, le linee rette sono lunghissime, brevi le curve ed i raggi maggiori di mille metri»: *Rapporto sulla traccia*, 21 ottobre 1841, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 249, f. 2.

29 *Ibidem*.

30 *Ibidem*.

31 Il rapporto, infatti, ne confermava l'altezza, il numero degli archi e l'andamento inclinato rispetto al fiume: «per riguardo poi all'altezza che le luci medesime dovranno avere, Bayard fece osservare alla Commissione nel profilo longitudinale del cammino lo sconcio che sul medesimo ne risulterebbe qualora la suddetta altezza misurata dal pelo basso sino agli intradossi degli archi si facesse maggiore di palmi 11, per la ragione che in tal caso la linea per superare l'altezza de ponte dovrebbe prima salire e poi discendere ha chiesto che gli si permettesse di non eccedere l'indicato limite di altezza. E la Commissione avendo considerato che questa altezza di palmi 11 sarà sufficiente per la navigazione che su quel fiume si potrà stabilire, e quante volte dagli impreveduti miglioramenti che potessero verificarsi nei tempi a venire sulla navigazione medesima richiedessero un'altezza maggiore sarà il sig. Bayard a tenore dell'atto di concessione tenuto a surrogare il suddetto ponte; per questo motivo ha stimato che gli archi del ponte si possono costruire della suindicata altezza di palmi 11. Su tale altezza il ponte su quel fiume avrà tre archi dell'ampiezza ognuno di metri 6.50 pari a palmi 24.70 con pile intermedie ciascuna di metri 1.50 pari a palmi 5.70 che si protrarranno per tutta la grossezza fino a non meno di un palmo sotto il pelo basso, potendo al di sotto avere una o più riseghe per aumentare la base e renderle più stabili, e dovendo esser munite dal lato di sopra corrente de' corrispondenti speroni. Dippiù le spalle saranno limitate tanto nella parte di sopra corrente quanto

in quella di sotto corrente de' corrispondenti muri e le facce laterali delle medesime non che quelle delle pile si stabiliranno [...] in direzione parallela alla corrente, per cui essendo l'asse della strada di ferro inclinata in tale direzione della corrente ne risulterà che il ponte dovrà stabilirsi in sbieco. Ma l'enunciata corda di metri 6.50 si dovrà misurare in direzione perpendicolare all'asse longitudinale delle volte»: Ivi, F. 249, f. 3.

32 I lavori alla ferrovia furono spesso interrotti da episodi di violenza, innescati dai carrettieri che temevano la concorrenza del nuovo sistema di trasporto: in alcune occasioni, approfittando dell'assenza della polizia, aggredirono gli operai, attuando vere e proprie spedizioni punitive. Ne dà testimonianza, tra gli altri, Bayard che scrive: «non passa giorno che i miei impiegati e gli operai che loro sono addetti per levare i piani non siano insultati ora più ora meno dai cocchieri in ispecie di Castellammare e di Torre Annunziata. Ieri in questa città dagli insulti si è passati alle minacce per parte di alcuni vetturini, in guisa che uno dei miei impiegati fu costretto per sua difesa a valersi di un bastone col quale colpì uno degli aggressori»: *lettera* di Bayard, 23 dicembre 1837, ivi, F. 248, f. 2.

33 Cfr. *Apertura del tronco Torre Annunziata-Nocera*, in ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 249, f. 11. La sezione, al momento dell'inaugurazione, era provvista di un solo binario, ma un mese dopo era già costruito e attivo il secondo.

34 La sintetica analisi del territorio storico vesuviano di seguito riportata si basa sull'imprescindibile studio di V. Pezza, *Città e metropolitana. Vesuvio, infrastrutture, territorio* (edizioni CLEAN, Napoli 2005), con particolare riferimento alle pp. 15-49.

35 Ivi, p. 20.

36 Lo studioso sviluppa ulteriormente il suo ragionamento in questi termini: «Non va dimenticato che la collina di Posillipo era raggiungibile agevolmente solo dal mare, che la riviera di Chiaia era separata dal centro della città dal promontorio di Pizzofalcone, ed il golfo non era uno specchio d'acqua sempre sicuro anche in tempi normali ché le scorrerie barbaresche sono una ricorrente calamità ancora per tutto il Seicento». Cfr. C. De Seta, L. Di Mauro, M. Perone, *Ville Vesuviane*, Rusconi Immagini, Milano 1980, pp. 11-12.

37 Cfr. R. Pane, G. Alisio, P. Di Monda, L. Santoro, A. Venditti, *Ville Vesuviane del Settecento*, E.S.I., Napoli 1957.

38 A. Vella, *Il territorio storico. I caratteri fisico-geografici*, in A. Vella, F. Barbera, *Il territorio storico della città vesuviana*, Tess Costa del Vesuvio, San Giorgio a Cremano 2008, pp. 23-24.

39 Cfr. Id., *Storia del sistema insediativo*, ivi, p. 58.

40 V. Pezza, *op. cit.*, pp. 35-36.

41 Ivi, p. 41.

42 Ivi, p. 53.

43 A. Vella, *op. cit.*, p. 65.

44 Cfr. L. Rombai, *Ferrovie e ambiente nell'Italia dell'Ottocento*, in E. Godoli, M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Dario Flaccovio Editore, Palermo 2004, pp. 29-48.

45 Una parte dei quali è analizzata nel capitolo 2.1 della Parte terza.

46 A. A. Rossi, in «Annali Civili del Regno delle Due Sicilie», vol. XXI, fasc. LXI, settembre-ottobre 1839.

47 *Introduzione* a P. Berengo Gardin (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma 1988, pp. 11-12.

48 Proust dirà a questo proposito (*Alla ricerca del tempo perduto. All'ombra delle fanciulle in fiore*, Oscar Mondadori 2009, I ed. italiana Einaudi 1949, p. 264): «quei luoghi speciali che sono le stazioni, le quali, sebbene in pratica non facciano corpo con la città, contengono l'essenza della sua personalità, così come ne portano il nome su un cartello segnaletico», mettendo in risalto

una ricerca formale che sembra agli antipodi rispetto a quei «non-luoghi» delle stazioni e degli aeroporti criticati da Bauman. Tra l'altro, come mette bene in evidenza R. Scanarotti (in *Destinazione immaginario. Andata e ritorno nell'universo simbolico della ferrovia*, pubblicato dall'autore e stampato per il Gruppo editoriale L'Espresso S.p.A., Roma 2012, pp. 116-138), non è un caso se la stazione non solo è stata oggetto di straordinari componimenti letterari – nei quali è forte l'identificazione tra gli stati d'animo dei personaggi e i luoghi dell'attesa, che si configura come una vera e propria metafora – ma è diventata sede di numerose targhe commemorative – di inaugurazioni ferroviarie come di eventi connessi alla memoria collettiva – riscontrabili ancora oggi un po' ovunque in Italia.

49 Le stesse stazioni furono più volte definite «cattedrali ferroviarie»: il primo a utilizzare questa metafora fu Teophile Gautier, che già nel 1846 paragona la stazione alla cattedrale, definendola anche «il palazzo dell'industria moderna, in cui si dispiega la religione del nostro secolo, la religione delle ferrovie». Con le sue immense architetture, ma soprattutto con le liturgie e i riti che ne scandiscono il tempo, e gli officianti e i fedeli che la popolano»: M. Baroli, *Le train dans la littérature française*, Edition Notre Métier, Paris 1964, trad. it. cit. in R. Scanarotti, *Destinazione immaginario*, cit., p. 123.

50 R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, I ed. Marietti 1993, Bollati Boringhieri, Torino 2002, pp. 141-142.

51 J. Ruskin, *Le sette lampade dell'architettura*, I ed. 1849, cit. ivi, pp. 144-145.

52 Id., conferenza tenuta alla scuola di Bradford nel 1864, intitolata Traffic, cit. ivi, p. 145.

53 C. Columba, *Dagli imbarcaderi agli archi di trionfo*, in P. Berengo Gardin, *Ferrovie italiane*, cit., p. 92.

54 Appare interessante rilevare a questo proposito che, proprio a fronte dell'assenza di una caratterizzazione formale, la stazione assume, in tutti i paesi in cui si costruisce, un appellativo che richiama immediatamente la funzione dell'imbarco e dello sbarco delle merci e dei passeggeri, l'unica attività cui è preposta, e alla quale corrisponde la sua semplice conformazione: così come in Italia il nome «stazione» si richiama all'azione dello 'stare' dei passeggeri, in Germania l'edificio viene chiamato «bahnhof», e in Francia «imbarcadère»: cfr. M. Gerlini, P. Mori, R. Paiella, *Architettura e progetti delle stazioni italiane. Dall'Ottocento all'Alta Velocità*, CIFI, Roma 2016, p. 3.

55 R. Parisi, *Architettura ferroviaria: le stazioni*, in Aa. Vv., *Ferrovie e tramvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*, Giannini Editore, Napoli 2006, p. 184.

56 Mi riferisco, in particolare, al capitolo intitolato *Ingresso in città: la stazione* del già citato volume W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, pp. 185-190.

57 «Negli anni trenta, quando il traffico ferroviario si limitava a collegamenti bilaterali tra le città, le stazioni avevano dimensioni modeste. [...] Con l'infittirsi della rete ferroviaria negli anni quaranta, anche le esigenze del traffico, cui le stazioni dovevano far fronte, cominciarono a crescere. Aumentò il numero dei binari che confluivano nelle stazioni, e con esso il numero delle banchine. Queste dovettero essere collegate per consentire il trasbordo da un treno all'altro; inoltre, fu necessario coprire con una tettoia l'intero complesso, ora notevolmente ingrandito. Si trovò la soluzione al problema con il nuovo tipo di costruzione, la *stazione di testa*, con il suo marciapiede trasversale che collegava le varie banchine e con la tettoia in ferro e vetro. [...] Le stazioni di testa – così Meyer descrive il processo – “accolgono nei loro vestiboli [il traffico] che proviene dalla città, lo accompagnano al marciapiede di testa della tettoia principale e lo smistano così, attraverso gli ingressi, ai rispettivi binari. Contemporaneamente ha luogo un movimento di traffico, di uguali

dimensioni, nella direzione opposta, dalla ferrovia verso la città, dapprima compatto, poi diradato e infine disperso in tutte le direzioni”»: ivi, pp. 187-188.

58 Ivi, p. 186.

59 *Ibidem*.

60 R. Parisi, *op. cit.*, pp. 184-186.

61 A. Gamboni, P. Neri, *Napoli-Portici. La prima Ferrovia d'Italia - 1839*, Fiorentino, Napoli 1987, p. 56.

62 A. Rossi, nel suo articolo apparso sugli «Annali civili del Regno delle due Sicilie», non potendo descrivere la struttura che, al tempo dell'inaugurazione della strada, era ancora nella fase iniziale della sua costruzione, ne rilevò la magnificenza a partire dalla sua collocazione, nel contesto del bel panorama offerto dal territorio circostante: «un'estesa pianura feracissima, coltivata con piante basse ed erbaggi, bagnata dal Sebeto e da molti altri rigagnoli, poi di rimpetto il monte di Somma e il Vesuvio, e dalla parte di sinistra una catena di colline fanno assai lieta ed amena la vista del luogo: ed ivi è la stazione principale della strada. Una spaziosa corte stassi al mezzo, intorno alla quale sorgeranno i magazzini per le merci che giungono o ne vanno per la via ferrata, le sale de' passeggeri che attendono il momento della partenza, le rimesse delle carrozze, de' carri e carretti vari e delle locomotrici ed altre macchine, le conserve d'acqua con tromba per acquare le macchine presso ai pozzi, il ripostiglio del combustibile, il luogo degli arnesi e strumenti di lavoro, le officine e le altre stanze di coloro che servono alla Compagnia e riscuotono il nolo de' viaggi; infine la dogana regia pe' dazi da pagare sull'entrata delle mercanzie e derrate nella città capitale»: «Annali Civili del Regno delle Due Sicilie», vol. XXI, fasc. LXI, settembre-ottobre 1839.

63 S. Militotti fornisce una prima descrizione dell'aspetto originario della stazione di Napoli, avvisando però che si trattava di un progetto in parte costruito che avrebbe probabilmente subito nel tempo alcune modifiche: «vi sono primieramente due edifici a dritta e sinistra dell'ingresso principale, riuniti fra loro da una galleria coperta: l'edificio a dritta serve per i viaggiatori che prendono i posti della 1a e 2a classe, e quello a sinistra per i viaggiatori della 3a e 4a classe: in essi si comprendono le officine degl'impiegati della strada, i siti per deporvi le mercanzie, e le sale di trattenimento per i viaggiatori. La galleria coperta è poi formata da cinque ordini di portici, dei quali i due laterali servono per il trattenimento dei viaggiatori delle rispettive classi, ed i tre di mezzo per dove passa la strada hanno per oggetto di far fermare al coperto i convogli nell'atto dell'arrivo e delle partenze»: S. Militotti, *Appendice sulla Strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellamare*, in M. Minard, *Lezioni fatte sulle Strade di ferro nel 1833-34 alla Scuola di Ponti e Strade*, Stamperia e Cartiera del Fibreno, Napoli 1840, p. 138.

64 R. Parisi, *op. cit.*, p. 184.

65 Cfr. D. Cirella, *Il recupero della stazione Bayard. Verso un museo multimediale delle comunicazioni viarie nella prima stazione ferroviaria d'Italia*, in «Patrimonio Industriale. Notiziario semestrale dell'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale», anno III, ottobre 2009, n. 4, pp. 62-65.

66 R. Parisi, *op. cit.*, pp. 184-185.

67 La cui raffigurazione pittorica, conservata oggi presso la Galleria Vittoria Colonna di Napoli, fu affidata a Salvatore Fergola, che ne restituì l'aspetto al momento dell'inaugurazione, felicemente privo dell'enfasi cerimoniale tipica di altre raffigurazioni sullo stesso tema. «Sotto il profilo documentario, il dipinto si segnala soprattutto per le vivaci note di costume, assai efficaci nel restituire, con genuina curiosità cronachistica e in una dimensione tutta feriale – si è ormai temperato l'entusiasmo per la novità – l'attesa dell'imminente arrivo del convoglio, una locomotiva trainante – nel suo prototipo – un tender di otto vagoni dalla capacità complessiva di circa duecentocin-

quanta passeggeri. Per i collegamenti con la costiera, invece, occorrerà ancora far affidamento alla vettura con destinazione Sorrento, visibile sulla sinistra della composizione»: G. Porzio, *La stazione ferroviaria di Castellammare di Stabia*, scheda di commento critico in F. Mazzocca, L. Martorelli, A. E. Denunzio (a cura di), *Fergola. Lo splendore di un Regno*, Catalogo della mostra, Napoli 2 dicembre 2016-2 aprile 2017, Marsilio, Venezia 2017, p. 128.

68 R. Parisi, *op. cit.*, p. 186.

69 Cfr. *ibidem*.

70 G. Roccati, *I fabbricati tecnici: rotonde, rimesse, officine*, in E. Godoli, M. Cozzi, *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*, Dario Flaccovio Editore, Palermo 2004, pp. 468-469.

71 Una descrizione dettagliata delle modalità di movimentazione delle locomotive e dei principali locali di servizio all'interno della stazione di Napoli è offerta da S. Militotti: «[nella galleria del piazzale ferroviario] si veggono quattro vie delle quali le due di mezzo sono le due vie principali della strada bb', cc', e le altre laterali dd' ee' sono due vie accessorie di cui ora faremo conoscere l'uso: esse si riuniscono da una parte sopra i due piani giranti aa, e dall'altra alle vie principali bb' e cc'. Allorché il convoglio giunge su di una via principale, ad esempio bb', è preceduto dalla macchina locomotiva: esso si ferma sotto la galleria coperta per lasciar partire i passeggeri e scaricare le mercanzie: poscia per ripartire è d'uopo che la macchina locomotiva col suo carro di provvisione si ponga di nuovo alla testa del convoglio; per conseguenza viene trasportata a braccia fino al piano girante a, si fa passare sulla via laterale dd', viene condotta fino in f dove passa di nuovo sulla via principale, e retrocedendo viene condotta alla testa del convoglio che deve tirare: in questo convoglio come è chiaro quello che era l'ultimo carro nel primo viaggio diventa il primo, ed il primo diventa ultimo. Dietro a questi due edifici vi sono due recenti scoperti A e B, uno per le mercanzie e l'altro per uso dell'amministrazione, i quali hanno le loro separate uscite sulla strada pubblica della città: C e D sono le strade delle carrette dell'amministrazione, e delle mercanzie. Più innanzi vi sono altri due edifici che contengono i magazzini per le macchine locomotive, le officine per le riparazioni delle diligenze e carri, e l'ufficio della dogana. Quattro piani giranti sono innanzi agli ingressi dei detti magazzini ed officine, i quali per mezzo delle due vie laterali h ed i sono in comunicazione con le due vie principali bb', cc'; in guisa che quelle diligenze e locomotive che hanno bisogno di riparazioni o debbono conservarsi nei magazzini, passano dalla via principale sulla via laterale corrispondente, e poscia girando sul piano mobile, si fanno entrare nel magazzino assegnato»: S. Militotti, *Appendice sulla Strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare*, cit., pp. 138-139.

72 P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie dell'Ottocento post-unitario*, in «Studi e ricerche socio-territoriali», n. 1, 2001, p. 108, <http://studiericerche.org/IndiceGeneraleRivista-Annata1-2011.asp>

73 R. Ceserani, *op. cit.*, p. 285.

74 Un'analisi più approfondita dei risvolti della ricerca del *comfort* nella progettazione dei vagoni ferroviari è sviluppata nel capitolo 2 della Parte seconda.

75 A. Delvau, *Du pont des Arts au pont de Kehl (Reseibilder d'un Parisien)*, C. Marpon et E. Flammarion Éditeurs, Paris 1866, pp. 5-6.

76 E. Bidera, *Passeggiata per Napoli e contorni*, A. Manuzio, Napoli 1844, pp. 280-281.

II: La costruzione del «cammino di ferro»

Capitolo 2 L'«esercizio» della linea

I differenti aspetti che segnarono il primo periodo di funzionamento della rete ferroviaria possono essere inquadrati in una più ampia analisi, che li valuta alla luce di quel complesso di esperienze e iniziative che erano rivolte alla ricerca del *comfort* nel viaggio in treno. I motivi di interesse di questo tema appaiono diversi: da un lato, sul piano della ricerca storiografica, l'analisi di queste prime attività ferroviarie contribuisce ad allargare la conoscenza storica di un periodo che rappresentò un momento di grande modernizzazione per il Paese; dall'altro, ci consente di fare una riflessione sul generale rapporto tra società e innovazione tecnologica, un rapporto che in alcuni casi si può definire 'biunivoco'. Se si guarda alla storia delle grandi invenzioni tecniche, si è generalmente portati a pensare che la società si sia sempre dovuta adattare ad esse, vivendole come un processo che imponeva 'dall'alto' un cambiamento della sua struttura e delle sue dinamiche interne: nel caso dell'impresa ferroviaria, questa sfera di influenza in realtà fu reciproca, per cui l'avvento del treno certamente modificò il modo di pensare e di vivere delle popolazioni, ma fu anche la struttura sociale che diede forma ai primi sistemi ferroviari, sia dal punto di vista della gestione e organizzazione delle linee, sia nell'assetto materiale delle stazioni e dei primi treni. Il *comfort* di cui si intende parlare, tenuto conto del periodo storico che è l'oggetto dell'esame, è in realtà una caratteristica percepibile più a livello psicologico che materiale, e che è intesa nella duplice accezione di una *sensazione di sicurezza* durante gli spostamenti in treno e di un *piacere del viaggio*.

Nel corso dell'Ottocento, l'assetto della ferrovia si caratterizzò anche per l'imperfezione tecnica delle sue sperimentazioni e la vivacità delle proposte e dei

progetti volti a migliorarne le prestazioni. L'innovazione riguardava tutti i settori – dall'infrastruttura e le strutture fisse alle macchine di trazione (le locomotive) e al materiale rotabile (carrozze e vagoni) – e il progresso rispondeva a una domanda molto forte, in particolar modo da parte delle amministrazioni, interessate a contenere i costi di gestione e di manutenzione e a offrire ai viaggiatori un 'prodotto' sempre più all'avanguardia sul piano della sicurezza e del *comfort*. Ricordiamo infatti che il mezzo ferroviario soprattutto all'inizio doveva 'convincere' un'utenza piuttosto restia ad utilizzarlo, come dimostra l'acceso dibattito che caratterizzò gli anni immediatamente precedenti e la fase iniziale della costruzione delle linee ferroviarie¹. In particolare, l'aspetto del *comfort* raggiunse ben presto una posizione fondamentale nel campo delle scelte progettuali, sia perché contribuì a determinare la suddivisione in classi del treno, sia perché diventò strumento indispensabile per rendere gradevole un viaggio che, come rivelano numerose testimonianze coeve, si caratterizzava per una avvertita perdita dell'esperienza sensoriale offerta dagli spostamenti tradizionali, avendo eliminato il contatto diretto con il mondo esterno, ad eccezione della sola vista sul paesaggio che scorreva dai finestrini. Si perdevano, in sostanza, gli elementi vivificanti dell'esperienza di viaggio, per cui gli spostamenti in treno venivano percepiti come momenti in cui i passeggeri non possedevano più un ruolo attivo, e diventavano 'oggetti' trasportati da un punto all'altro del Paese.

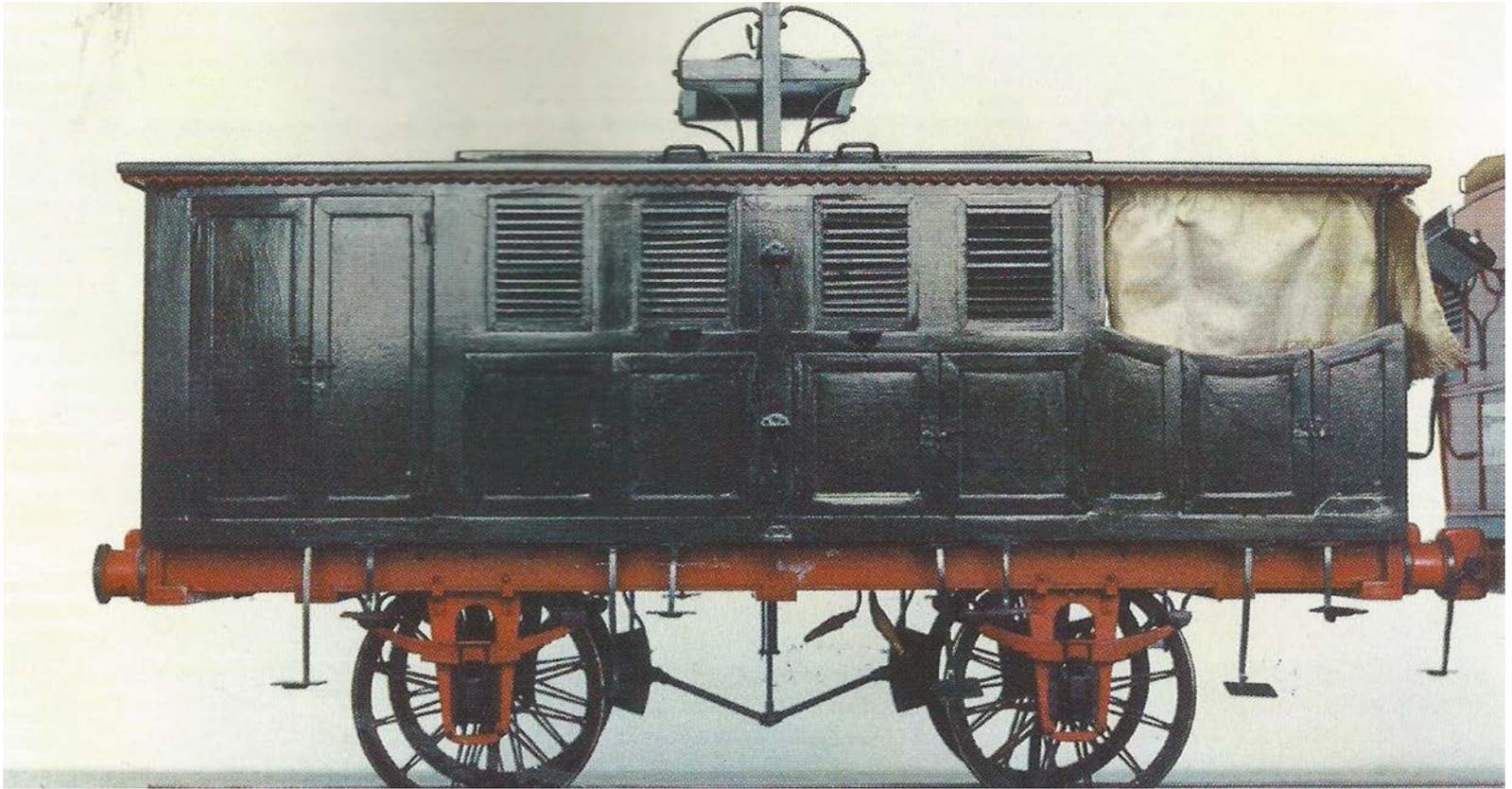
In questa prospettiva, la ferrovia borbonica rappresenta un punto di partenza italiano molto significativo, non solo poiché si trattò del primo caso di impresa ferroviaria in Italia, ma soprattutto per la qualità – e la modernità – di alcune riflessioni che furono elaborate dai progettisti nel corso della sua realizzazione.

La questione della sicurezza durante il viaggio in treno fu considerata dalle amministrazioni fin dall'inizio di prioritaria importanza, soprattutto perché garantirla significava attirare una clientela più ampia²: il generale sentimento di diffidenza nei confronti del sistema di trasporto era alimentato dai numerosi incidenti ferroviari registrati sulle linee internazionali – tra cui

H. Daumier, *Primo viaggio in treno*, 1848



quello celeberrimo di Meudon in Francia del 1842 – e dai pregiudizi espressi da numerosi opinionisti del tempo. Acclamati scienziati pronunciavano discorsi allarmisti, e anche i medici mettevano in guardia i viaggiatori descrivendo le caratteristiche di una vera e propria ‘patologia ferroviaria’, causata da diversi fattori, come le vibrazioni del treno, le costrizioni imposte dall’assenza di servizi igienici nei vagoni, lo stress legato alla partenza. Queste opinioni erano diffuse anche nel Regno delle Due Sicilie, dove il consigliere privato di Ferdinando II di Borbone, interpellato a proposito dell’opportunità di costruire una strada ferrata nel Regno, espresse un parere decisamente sfavorevole, elencando una lunga serie di problematiche fisiche che si sarebbero sviluppate a causa del viaggio in treno:



Vettura mista per viaggiatori e bagagli, modello esposto nel Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa (NA)

si inizia l'era del mal di petto! Quel fumo nero denso ammalarà i nostri polmoni indifesi. Il fegato, la bile, tutto l'apparato digerente saranno danneggiati dal continuo traballio dei vagoni. La vista ne soffrirà per il rapido susseguirsi delle immagini sulla retina a causa della velocità del treno. Le donne gravide rischieranno la maternità³.

Per queste ragioni, nel tentativo di placare i timori che circondavano il viaggio ferroviario, le compagnie elaborarono sempre più incisive innovazioni nel settore della sicurezza, introducendo nuovi dispositivi materiali – ad esempio, i congegni di frenaggio, i sistemi per la segnaletica, i meccanismi di riduzione delle scosse durante il trasporto – e organizzativi – le modalità di trasmissione delle informazioni, i codici di comportamento all'interno delle stazioni e delle carrozze. Per la circolazione dei treni,

furono disposte segnalazioni a mano con bandiere e lanterne a luci colorate, affidate ad agenti dislocati in apposite torri di guardia, oltre che in stazione. Il distanziamento tra i treni era a tempo: una locomotiva non poteva avanzare se quella precedente non aveva almeno dieci minuti di vantaggio, in modo tale che, in caso di fermata anomala, l'agente di coda poteva percorrere a ritroso la linea esponendo il segnale di arresto per i treni che avevano la possibilità di arrestarsi prima dell'ostacolo. Inoltre, poiché nei primi tempi le rotaie erano ad un solo corso, e quindi sullo stesso binario potevano trovarsi treni che procedevano su direzione opposte, il treno incrociante, se in ritardo, doveva essere atteso a tempo indeterminato. La frenatura era manuale: un elevato numero di impiegati era disposto lungo il convoglio in apposite garritte, e serravano i freni di loro iniziativa nei tratti di linea indicati nell'orario e secondo i segnali inviati dal macchinista con sequenze di fischi codificate⁴. Molte illustrazioni d'epoca, che raffigurano il passaggio dei convogli e i viaggiatori a bordo di essi, mostrano per ogni vagone uno, due, o tre frenatori, il cui solo compito è quello di sorvegliare la linea per individuare gli ostacoli, i treni provenienti dalla direzione opposta e altri possibili pericoli: immagini che, tra l'altro, testimoniano la generale tensione che caratterizzava i primi viaggi in ferrovia. I progressi delle tecniche e l'impiego di diversi materiali contribuirono alla risoluzione di altri problemi di sicurezza, come nel caso di una vettura di prima classe, presentata all'Esposizione Nazionale di Milano del 1881, per la quale fu ideato un nuovo sistema di sospensione, che, attraverso l'impiego di particolari «rotelle di caucciù»⁵ nel sistema di collegamento al telaio, garantiva la riduzione degli urti e delle oscillazioni dovute al movimento del treno.

La questione della sicurezza era di prioritaria importanza anche per il governo napoletano: in Archivio di Stato sono presenti numerosi rapporti sull'andamento del servizio ferroviario⁶, elaborati giorno per giorno su esplicita richiesta del Ministro dell'Interno Santangelo, che da un lato voleva controllare il buon esito della ferrovia di Bayard, e dall'altro, trattandosi della prima impresa ferroviaria, era consapevole di dover regolare sulla base dell'esperienza i servizi e i meccanismi di controllo. Le relazioni sull'esercizio e lo stato della linea erano condotte da diversi funzionari – i sindaci dei comuni vesuviani, gli impiegati della ferrovia, i funzionari di polizia, lo stesso Corpo di Ponti e Strade, e segnatamente gli ingegneri Giura e Lauria –,

come testimonia una lettera inviata da Santangelo all'Intendente di Napoli, nella quale il Ministro chiede un nuovo rapporto sulla strada ferrata che indichi lo stato di mantenimento e i nuovi lavori realizzati dal concessionario dopo l'apertura dell'ultimo tronco del 1844:

Desidero che si veggia lo stato di mantenimento dell'opera; che vi si conoscano tutti i nuovi lavori fatti o aggiunti dal concessionario dopo l'epoca de' 14 Agosto 1844, cioè dopo l'epoca, in cui ella mi indirizzò il suo rapporto sullo stato dell'opera, allora compiuta appena; che si veggia se la esperienza ora consiglia di fare qualche nuovo lavoro per la pubblica sicurezza o per l'ottima conservazione dell'opera; che si prenda contezza dello attuale stato e numero e forza delle macchine, come dello stato e numero de' carri, e delle carrozze; che si osservi l'attuale stato degli edifici di riparazione delle macchine e di costruzione di carri e carrozze; come pure di tutto ciò che appartiene al materiale mobile della strada⁷.

Nello stesso ordine di ragioni si iscrive la redazione dei numerosi manifesti che recavano gli ordini e codici di comportamento da adottare sulle linee, affissi nelle stazioni e agli incroci della linea con la viabilità ordinaria a partire dal giorno dell'inaugurazione dei vari tronchi della strada. Il primo documento fu elaborato nell'ottobre del 1839 sulla base delle disposizioni stabilite negli altri Paesi in cui era già presente una linea ferroviaria⁸. In particolare, in Archivio di Stato è conservato tra gli incartamenti relativi ai regolamenti della linea un documento che riporta due decreti reali predisposti dal governo belga – il n. 12 del 5 maggio 1835 e il n. 13 del 16 gennaio 1836 – evidentemente utilizzati dal governo borbonico come modelli legislativi. In assenza di un atto legislativo che stabilisse le norme di sicurezza, elaborato d'intesa con il Ministro di Grazia e Giustizia, fu inizialmente approvato un regolamento per il servizio dei cantonieri e dei guardiani in occasione dell'inaugurazione della prima parte della linea da Napoli al Granatello, predisposto insieme a un primitivo codice – elaborato «co' mezzi dell'Amministrazione»⁹ –, molto simile a quello belga, che indicava le misure di sicurezza da adottare per garantire il regolare transito delle locomotive, ed era posizionato in prossimità delle barriere, dei

poni e dei punti più visibili della strada ferrata. Il documento imponeva, innanzitutto, una stretta sorveglianza della linea – in particolare in prossimità degli attraversamenti delle strade ordinarie –, che doveva impedire l'ingombro accidentale della ferrovia, e bloccare possibili azioni imprudenti o in mala fede da parte degli abitanti dell'area, che, «in disprezzo di tal divieto», potevano essere arrestati e puniti «colla detenzione e coll'ammenda»; lo stesso trattamento era previsto per chiunque danneggiasse o rubasse parti delle strutture della ferrovia, oltre all'obbligo di pagare i danni eventualmente arrecati e alla possibilità di ricevere «il massimo della detenzione» nel caso in cui i contravventori al regolamento avessero provocato gravi incidenti; infine, si attribuiva la massima priorità all'attraversamento dei convogli, in vista dei quali un cantoniere avrebbe dovuto chiudere le barriere per avvisare il pubblico che da quel momento il passaggio era interdetto e che doveva tenersi alla distanza di «quaranta palmi» dalle transenne¹⁰. Tutte le contravvenzioni all'ordinanza dovevano essere riportate tramite verbali redatti dagli agenti dell'amministrazione ferroviaria, e gli stessi guardiani e cantonieri dovevano rispondere dei danni alle persone e alle cose che si potevano verificare «per loro imperizia»¹¹.

La generica denominazione di ferroviere stava a indicare differenti figure professionali, accomunate dall'essere dipendenti delle aziende delle strade ferrate: «ferroviere» era l'operaio delle officine, il custode, il capostazione, il macchinista, il fuochista, l'impiegato d'ufficio, attività che, a seconda della collocazione nei differenti settori, prevedevano condizioni di lavoro, qualificazioni e retribuzioni molto diverse. I ferrovieri rappresentarono una vera e propria novità nel mondo del lavoro, poiché furono i primi dipendenti civili a ricevere un'uniforme¹² e, alla stregua di una sorta di «paramilitarismo gerarchizzato», ad essere assimilati al ruolo di militari o poliziotti¹³: come per la Polizia, infatti, la funzione dei cantonieri e dei guardiani era regolata da un elenco di prescrizioni, che, oltre a stabilire gli orari, le disposizioni lungo la linea e le norme di sicurezza, codificavano i segnali che dovevano essere trasmessi da un operatore all'altro.

Per garantire l'ordine all'interno delle stazioni e dei convogli, anche il movimento dei treni e i viaggiatori erano sottoposti a rigide prescrizioni, indicate dai manifesti a stampa diffusi in tutte le stazioni. Ad esempio, in quello pubblicato l'11 luglio 1840

La dimensione collettiva del viaggio in treno, c. 1870
(da W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*,
Torino 1988)



anche l'atteggiamento da tenere in stazione e nei treni, per cui erano previste sanzioni per chiunque fumasse, gridasse o facesse baccano¹⁴.

Nel primo periodo di esercizio si verificarono due gravi incidenti: il primo, avvenuto nella zona del borgo di Loreto il 13 giugno 1840, provocò la morte di una donna non udente, che attraversò i binari qualche istante prima del passaggio di un treno, non avendo sentito gli avvertimenti degli impiegati; il secondo, verificatosi il 19 giugno, fu dovuto a uno scontro in corrispondenza del ponte sul Sebeto tra due locomotive che arrivavano da direzioni opposte¹⁵. In quell'occasione si ferirono alcuni viaggiatori, e si registrarono significativi danni alle macchine che si erano scontrate: la locomotiva che proveniva da Napoli fu investita da quella che tornava dalla Favorita, e i passeggeri che si trovavano sulle carrozze – delle quali alcune furono fracassate dall'impatto – subirono contusioni e fratture di vario genere. L'incidente, stando alle relazioni inviate all'intendente della provincia di Napoli, avvenne «per imprudenza dell'Ispettore della Strada, e del Capo stazione di Napoli, i quali non tennero con loro l'orario fissato della partenza della Locomotiva, e credendo di essere giusta l'ora fecero partire la macchina un poco prima del tempo stabilito. Fu colpa anche dei Cantonieri, i quali

vedendo le due macchine non alzarono le bandiere per farle fermare»¹⁶.

L'evento colpì l'immaginazione popolare, al punto da ispirare anche una canzone, che, attraverso un'ironia tutta partenopea, descrisse l'accaduto con questi versi:

*Currevano a llengua neanna,
E siscavano u siscariello.
Un macchinista non fuje accorto,
Carricaje a macchinetta,
E credeva ch'era a butteglia;
E po' vi che fatticello
Che succedette là!
Se tuzzajeno nase e nase
Panzaricca e Monsù Biase
...
A strata i fierre a Napule
è na gran cummudità!¹⁷.*

Al di là di queste note di costume, quello che risulta di un certo interesse è la lunga serie di provvedimenti che furono ispirati dagli incidenti descritti: in particolare, nell'ambito dei documenti che avevano per oggetto le nuove disposizioni, forte rilievo fu attribuito alla questione della responsabilità degli incidenti. Si stabilì, infatti, che i cantonieri e i guardabarriere, identificati da un numero di matricola personale, avrebbero dovuto rispondere degli eventuali danni verificatisi lungo la linea nelle aree destinate alla loro custodia; inoltre, l'Amministrazione avrebbe dovuto stilare un elenco di tutti i lavoratori, anche per verificarne «la morale e tutt'altro», firmato da Bayard e depositato nei locali degli uffici ferroviari. Sul piano materiale, si decise che le barriere fossero costituite da transenne che arrivavano al livello del terreno ed erano chiuse da lucchetti azionabili da particolari «chiavini» affidati ai soli guardabarriere, così come nuove norme furono stabilite per la pubblicazione e diffusione di tabelle che recavano gli orari di arrivo e partenza dei treni: si fece apporre in ogni sala delle stazioni un orologio e un tabellone con la chiara indicazione dei



H. Daumier, *Il viaggio in terza classe*, 1867

movimenti giornalieri dei treni, a dimostrazione del fatto che il tempo era diventato uno strumento essenziale, poiché solo una precisa sincronizzazione delle macchine avrebbe evitato l'insorgere degli incidenti. Questa disposizione, resa necessaria dalla presenza, nei primi tempi di apertura della linea, di un solo corso di rotaie per tutta la lunghezza della ferrovia, fu confermata quando si aggiunse la seconda per consentire il transito indipendente delle macchine che provenivano da direzioni opposte: si temeva, infatti, che l'attraversamento dei pedoni a livello dell'infrastruttura sarebbe diventato ancora più pericoloso, essendosi di fatto ridotto lo spazio «per iscarsare il pericolo» al passaggio delle locomotive.

Un'ultima riflessione riguarda una decisione operata dal concessionario che si può definire 'a cavallo' tra le due accezioni del concetto di *comfort* accennate nell'introduzione di questo capitolo, e cioè la sensazione di sicurezza e il piacere del viaggio. La questione non riguardò le problematiche di gestione e di esercizio della linea, ma la sua stessa configurazione, e fu posta a Bayard nel corso della costruzione del tratto di strada che andava verso Torre del Greco: nella lettera inviata a Santangelo in occasione del secondo incidente avvenuto sulla linea, l'Intendente mise in evidenza l'insorgere di due pericoli

che incominciano a destare l'allarme del pubblico: questi sono, da una parte la costruzione della strada in alcuni luoghi dal lato di mare, con soli breccioni senza marchio di fabbrica, il che può dar luogo ad uno stanamento nell'atto che passa la locomotrice, e quindi a gravi e incalcolabili danni; dall'altra i macigni che in qualche altro luogo pendono sulla strada istessa, ed i quali scossi continuamente dall'andare e venire delle macchine, possono staccarsi e piombare sopra i convogli con estrema rovina di coloro che vi si trovano. Questi timori saranno alquanto esagerati ma trattasi di sicurezza pubblica, e non farebbe male che V.E. si compiacesse disporre che l'uno e l'altro pericolo fossero diligentemente esaminati, onde assicurare il pubblico, se inesistenti, e apporvi il debito riparo, se esistenti¹⁸.

In seguito a queste osservazioni, l'ingegnere Luigi Giura fu incaricato di compiere un sopralluogo sulla parte di linea che si trovava a dirupo sul mare poco prima di Torre del Greco – chiamata la zona della Marinella –, al fine di verificare se esistesse la necessità di costruire in quel punto «un muro robusto». Nonostante il rapporto dichiarasse che l'operazione richiesta non era necessaria, Bayard decise di rialzare il muro di sostegno «per l'altezza di palmi 2 e la grossezza di palmi 2 e ½ sulla suddetta lunghezza di palmi 700 circa», in modo tale che i passeggeri che si trovavano nei convogli, al passaggio in quel tratto, osservando il riparo non sarebbero stati spaventati dall'eventualità di cadere in mare, modificando di fatto una parte della costruzione al solo scopo di «calmare la immaginazione» dei viaggiatori.

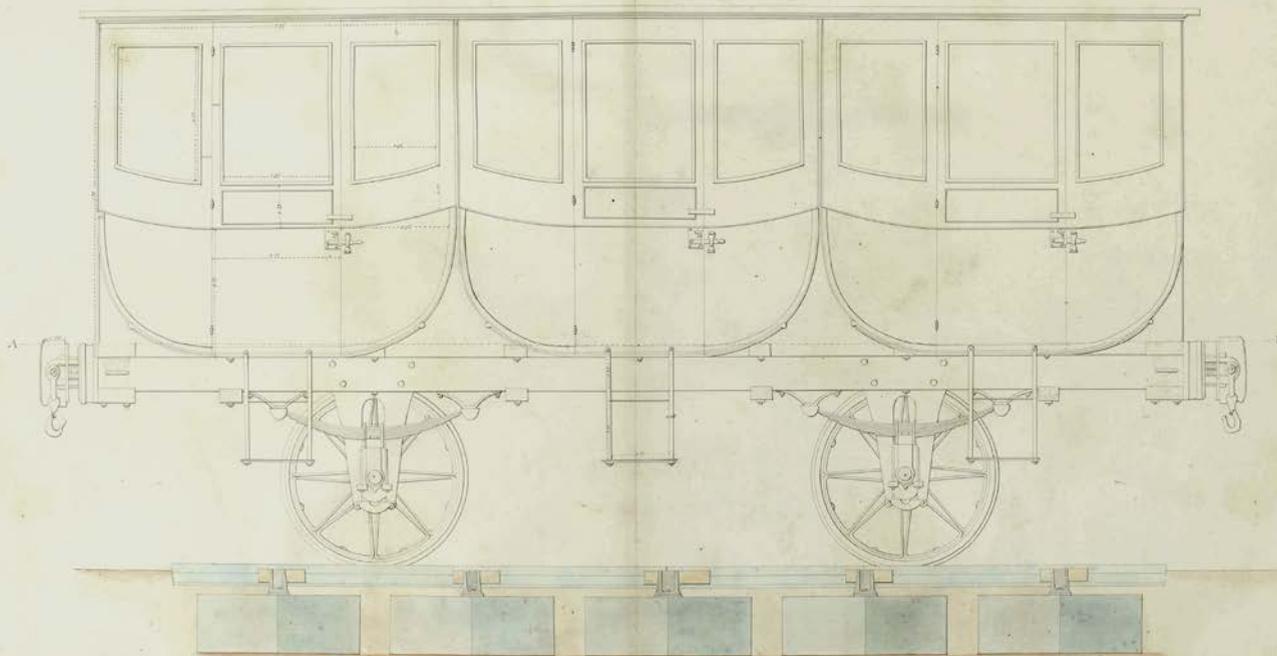
La ricerca del *comfort* inteso come piacere del viaggio rappresenta uno degli aspetti più affascinanti del processo di allestimento delle linee ferrate, sia perché si intrecciò con le complesse dinamiche sociali che caratterizzavano il XIX secolo, sia perché influi profondamente in termini progettuali sull'assetto delle strutture ferroviarie. La dimensione collettiva del viaggio in treno costituì fin dall'inizio una ragione di forte disagio per le classi più abbienti, costrette a spostarsi insieme al popolo, in una inedita forma di viaggio 'promiscuo': affinché il mezzo ferroviario risultasse appetibile per la nobiltà ottocentesca, era quindi necessario 'materializzare' la gerarchia delle classi all'interno delle stazioni e dei treni, dando forma a un nuovo strumento di segmentazione sociale. Nell'ambito di questo lavoro, si è già analizzato l'effetto di questo prin-

cipio sul disegno e la conformazione delle prime stazioni: si intende quindi elaborare un'analoga riflessione sul tema del progetto dei treni e delle carrozze.

Tra tutti i manufatti ferroviari, la rotaia è il solo a non aver subito aggiornamenti formali, e niente, forse, più di essa, esprime l'essenzialità del segno. I treni, invece, come le stazioni, registrano da sempre, oltre all'evolversi delle tecnologie, anche e soprattutto i mutamenti di gusto e di stile che si collegano alla sensibilità di un'epoca, rivelando insieme le intenzioni politiche e imprenditoriali che stanno dietro al progetto: in genere la loro riuscita qualitativa sul piano formale coincide con la capacità di interpretare l'immaginario collettivo¹⁹.

L'imperativo categorico nella progettazione degli spazi per i viaggiatori era mantenere separati gli individui che appartenevano a ceti diversi, per cui le stazioni avevano sale d'aspetto distinte e percorsi differenziati, così come i treni erano composti da carrozze del tipo a compartimenti separati, accessibili solo dall'esterno con porte indipendenti, e il loro design simboleggiava chiaramente la destinazione all'una o all'altra classe. Mentre infatti i vagoni di prima classe erano dotati di comode sedute – che proteggevano i viaggiatori anche dai rumori e dalle vibrazioni –, di finestrini con tende parasole e di lampade a olio che illuminavano le carrozze nelle ore serali, è significativo che quelli di terza classe fossero chiamati «chars-à-bancs», cioè «carri con panche», trattandosi di carrozze piuttosto scomode, prive di qualsiasi sistema di illuminazione e spesso scoperte, che potevano ospitare 32 viaggiatori e durante i giorni di pioggia si riempivano di acqua stagnante, rivelandosi di una scomodità tale da meritare l'appellativo di «sciaraballe», che indicava un veicolo fastidioso e traballante. Un discorso a parte riguardava i vagoni che erano riservati ai sovrani, caratterizzati da interni imbottiti, mobili preziosi, specchi, tappeti, intarsi: quasi *dépendances* della reggia in cui era possibile ricevere degnamente ospiti illustri²⁰. La berlina reale della Napoli-Nocera era realizzata interamente in legno di quercia e aveva un aspetto che richiamava direttamente quello delle diligence: l'arredamento – composto da finestrini muniti di vetri intelaiati che scorrevano verticalmente, di tendine che proteggevano i passeggeri dal sole, e di 24 comodi sedili imbottiti, provvisti di braccioli

Voiture fermée pour Voyageurs
1^{re} Classe.
1839
Elevation.



Primo modello di vettura per i viaggiatori di I classe, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/4)

e distribuiti in tre scomparti che di sera erano illuminati da lampade ad olio vegetale disposte sul tetto – si richiamava a una tipologia di trasporto molto precisa, che cercava di annullare la sensazione ‘industriale’ connessa al viaggio in treno. In sintesi, questi scomparti, la cui configurazione interna è in pratica una copia di quella delle vetture trainate da cavalli, dovevano rassicurare i viaggiatori di prima e seconda classe, garantendo loro gli stessi *comfort* del viaggio tradizionale, con l’incentivo della promessa di una minore spesa e una maggiore celerità degli spostamenti. La distinzione così netta tra le carrozze destinate alle diverse classi era evidentemente molto lontana da quel principio, enunciato da Pecqueur, secondo cui le ferrovie

sarebbero diventate «instancabili maestre di uguaglianza e fratellanza»²¹: un'immagine sempre presente nelle riflessioni dei fautori del nuovo mezzo, e che le compagnie ferroviarie cercarono di mitigare il più possibile attraverso la progettazione degli spazi del viaggio. Nonostante i loro sforzi, molti passeggeri, appartenenti a qualunque classe, vissero l'esperienza del viaggio come la partecipazione a un processo alienante e lontano dagli spostamenti tradizionali: come è stato rilevato²², infatti, i viaggiatori di terza classe vivevano materialmente questa esperienza, essendo trasportati all'interno di carrozze che somigliavano più a carri merci chiusi che a vagoni destinati ai passeggeri; quelli delle classi più abbienti, invece, risentivano della stessa percezione a un livello più 'interiore', sentendosi trasformati in 'pacchetti umani' trasportati da un punto all'altro del Paese.

La segmentazione sociale offerta dai luoghi ferroviari dell'attesa e del viaggio fu ulteriormente avvalorata nella determinazione delle tariffe di viaggio, molto più alte per la classe dei nobili rispetto a quelle del popolo. Questo sistema rispondeva al principio – enunciato dall'ingegnere dell'*École* Jules Dupuit – per cui l'utilità sociale di un bene era costituita dalla somma di tutte le utilità che i membri della società vi trovavano, ed era quindi necessario far pagare agli utenti il prezzo che loro stessi attribuivano al servizio reso. Si trattava di considerazioni che erano ben note allo stesso ingegnere Bayard, il quale, nella risposta del 7 aprile 1836 alle osservazioni del Ministro dell'Interno Santangelo, scrisse a proposito delle motivazioni che lo avevano portato a valutare le tariffe per i passeggeri di prima classe, che il prezzo doveva essere quello affinché la buona società percepisse il lusso offerto dal mezzo ferroviario, un aspetto determinato anche dalla forte differenza di prezzo rispetto a quello che dovevano pagare gli altri viaggiatori: «le prix de 5 grains est maintenu pour la première classe afin que la bonne société puisse faire usage du chemin de fer, le seul moyen d'y parvenir étant de mettre une différence notable entre le prix des 1ères places et celui des 2ème et 3ème»²³.

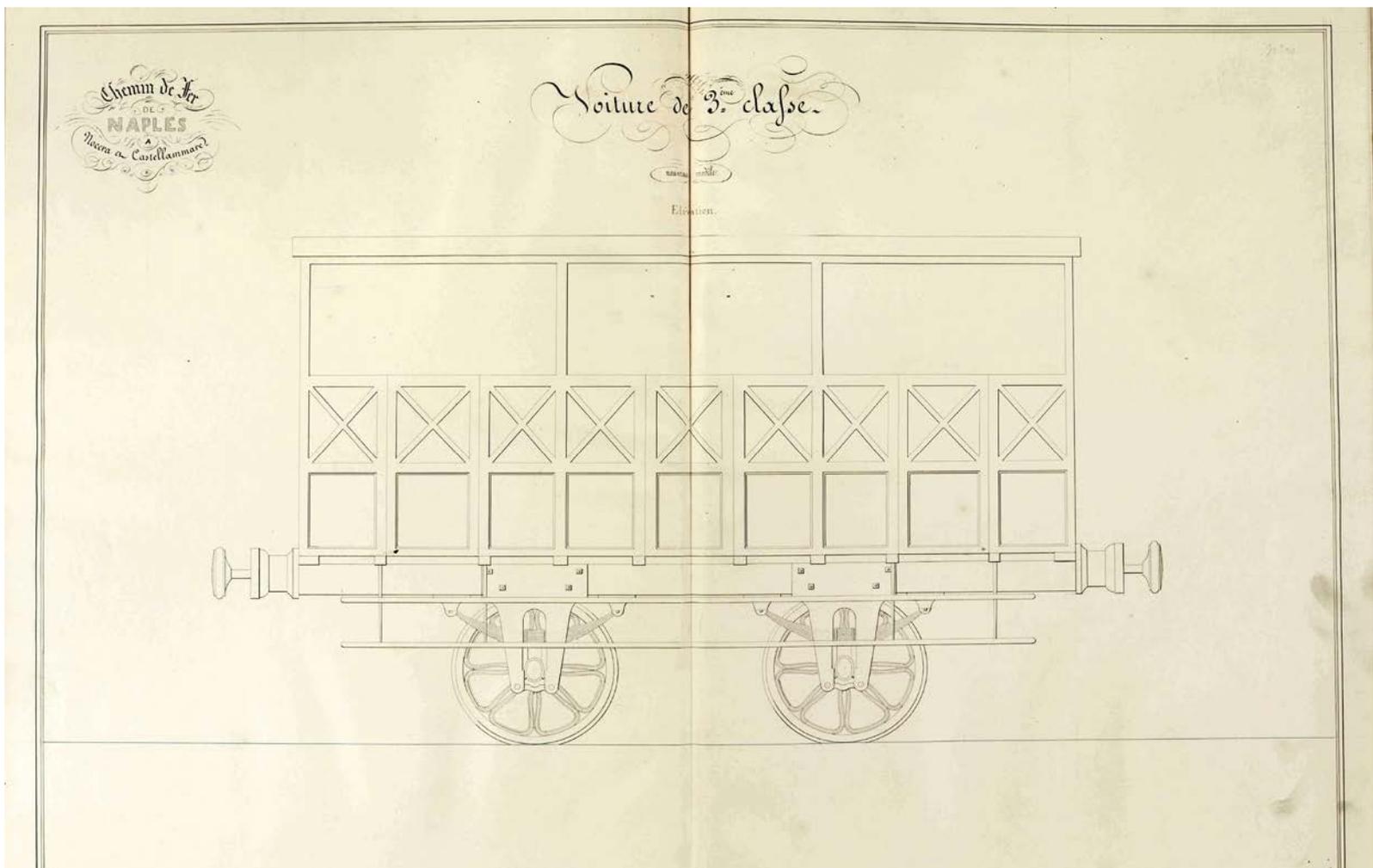
Le tariffe di viaggio furono stabilite, naturalmente, anche con l'intento di attirare il maggior numero possibile di viaggiatori appartenenti alle altre classi, cui si destinarono posti fissi all'interno dei convogli: dopo aver verificato che gran parte dei passeggeri preferivano utilizzare le carrozze di terza classe, per le quali il prezzo era no-

tevolmente ridotto, si decise, infatti, di approntare un ulteriore sconto su quei viaggi per la «gente minuta», cui doveva corrispondere un aumento degli «char-à-bancs». A partire dall'apertura del tratto di linea che arrivava a Castellammare, infatti, fu diffuso un nuovo avviso che stabiliva:

affinché non manchino mai al popolo i mezzi di trasporto l'Amministrazione della Strada ferrata si obbliga di avere in ogni convoglio dei viaggi giornalieri ordinari la metà dei Wagons per posti di 3a e l'altra metà per 1a e 2a, salvo il diritto di poter aggiungere, quando si stimi necessario, un Wagon di più all'una delle tre classi. In ciascuno dei Wagons di 3a è ammesso indistintamente ogni ceto di persone, ma l'Amministrazione stessa per agevolare le basse classi del popolo che vanno nei terzi posti accorda alle persone di giacca e coppola, alle donne senza cappello, ai domestici in livrea, e ai soldati e bassi Ufficiali del Reale Esercito un ribasso²⁴.

La dinamica del riconoscimento dello stato sociale dei passeggeri rappresentò a sua volta un forte problema per gli impiegati della ferrovia, soprattutto perché il Prefetto di Polizia aveva diffuso un'ordinanza in base alla quale i posti di terza classe erano strettamente riservati alle persone che attraverso il loro aspetto più dimesso rivelavano l'effettiva appartenenza al ceto più povero, stabilendo di fatto una forma di discriminazione che andava a sfavore della stessa Compagnia: un'altra questione che mise in evidenza la divergenza di interessi dell'azienda rispetto a quelli del governo, gli uni interessati a vendere il maggior numero di biglietti possibile, gli altri a che tutte le categorie sociali potessero usufruire del nuovo mezzo.

Oltre a queste misure, numerose furono le iniziative, anche esterne al trasporto ferroviario, avviate dalla Compagnia per incentivare e rendere confortevole il viaggio in treno: ad esempio, poiché la presenza della dogana in stazione impediva il trasporto di merci e bagagli che superavano una certa soglia di peso e dimensioni, la società ferroviaria si incaricava di spedire i colli sia nelle diverse stazioni che all'indirizzo indicato dai passeggeri, una misura resa necessaria dall'assenza all'interno dei treni di spazi adibiti all'alloggio di oggetti personali. Un aspetto di non secondaria importanza, inoltre, era quello dell'illuminazione dei vagoni, assicurata, come già



Vettura di terza classe, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/4)

detto, in tutti gli scompartimenti tranne che in quelli di terza classe: il servizio offerto dalla Compagnia, così necessario considerando che si viaggiava anche la notte, visse alterne e improbabili vicende, soprattutto perché molti viaggiatori, spinti da «un istinto inesplicabile, [rompevano] quanti fanali [trovavano] alla portata de' loro bastoni»²⁵.

In seguito, fu l'avvento del turismo a influire positivamente sulla qualità complessiva del servizio ferroviario italiano. L'introduzione di sistemi di illuminazione, di riscaldamento, dei *buffet*, il miglioramento delle condizioni dei servizi igienici a bordo e la maggior cura destinata al disegno delle carrozze e agli arredi interni sono tutti elementi che contribuirono a rendere più confortevole l'esperienza ferroviaria. La

nozione di *comfort* assunse una posizione sempre più rilevante nella progettazione degli spazi ferroviari, e questi parametri, inizialmente connotati, come si è visto, di un forte simbolismo ideologico e sociale, assunsero nel corso del Novecento le caratteristiche di un vero e proprio progetto di design: nati come specchio di una struttura sociale, sono diventati significativa espressione del messaggio di un'azienda.

Note

1 Cfr. il capitolo 1.1 della Parte prima.

2 Appare significativo, a questo proposito, uno scritto apparso su «L'omnibus pittoresco» del dicembre del 1839 – qualche mese dopo, quindi, l'apertura del primo tronco della linea –, nel quale l'autore sembra tentare di eliminare ogni dubbio nei confronti della sicurezza offerta dalle locomotive: «or dunque, a concludere, è bella questa invenzione? Perfetta. – V'ha inconvenienti? Nessuno. – Si cammina? Come il vento. – Avete scosse? Siete in letto. – è vero che un briciolo può opporsi alla ruota? Come ora sono costruite le rotaie cioè rilevate dalla terra e non incanalate come prima, nulla può restare sopra di esse, ma pure ecco la piccola invenzione del cacciapietre [...], che sono quei due bastoncini ritorti avanti alla macchina, i quali fatti a paletta, alti un dito circa dalla rotaia, se incontrano qualche sassolino lo cacciano lontano. – E per lo scoppio della caldaia, tanto temuto? Vi ho detto che il valentuomo tiene in mano il manubrio col quale allarga il vapore per mezzo della valvola di sicurezza quando vede nella regolatrice che il vapore stesso è troppo forzato nel suo serbatoio. – E se incontra gente per via con quella furia, può fermarsi, può dire almeno guarda d'avanti, come eternamente c'intronano all'orecchio i nostri cocchieri, anche che noi stessimo indietro? Tutto è preveduto: la gente non può circolare sulle strade ferrate, e il valentuomo quando giunge, o passa per luoghi popolati apre colle sue care dita un'altra valvuletta, a quale per effetto pure del vapore [...], manda un fischio sì forte ed acuto che noi dal Granatello lo sentivamo in Portici [...]»: V. Torelli, *Descrizione della figura*, in «L'omnibus pittoresco», a. II, 12 dicembre 1839, n. 39.

3 F. D. D'Aragon, cit. in M. G. Imbrò, G. Mazzoleni, *Partire è un po' morire. Per una etno-storia del treno in Italia*, Bulzoni Editore, Roma 1979, p. 7.

4 Cfr. P. Muscolino, *Sicurezza sui binari*, in P. Berengo Gardin (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagini del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma 1988, pp. 311-12.

5 G. Vigoni, *Le costruzioni dell'Esposizione Nazionale di Milano*, Premiata Tipo-Litografia degli Ingegneri dell'editore B. Saldini, Milano 1882, pag. 130.

6 Si legga, a titolo di esempio, quello inviato l'8 ottobre 1840 dal referente della stazione di Torre del Greco: «le irregolarità che si commettono alla Stazione della Torre del Greco, sotto la responsabilità del Funzionario, sono 1°: Il Convoglio non parte alle ore stabilite. 2°: Si fuma in contravvenzione alle ordinanze di Polizia. 3°: Nella stazione non è permesso l'entrare, che ai soli Impiegati, se ne commettono abusi. 4°: Nel rotaio non si deve permettere, che sia occupato da' carri di trasporto. 5°: Non si deve permettere chiasso con bastoni nel Convoglio, altrimenti si arrestano.

6°: Devono partire tutte le persone che hanno i biglietti dall'ora indicata, né prima, né dopo, né posporre, o abbreviare la partenza»: ASNa, *Ferrovie*, F. 9, f. 11.

7 Lettera di Santangelo all'Intendente di Napoli, 14 agosto 1846, *ibidem*.

8 «Sig. Intendente, Ella faceva conoscermi di aver raccolto e fatto tesoro di quante disposizioni eransi date nella Francia, nel Belgio, e nell'Inghilterra intorno al mantenimento e conservazione della strada di ferro, e provocava un'apposita legge. Dovendo all'uopo mettermi d'accordo col mio Collega Ministro di Grazia e Giustizia; io la prego a volermi far conoscere quanto Ella ha disposto nella materia, ed a voler pure rimettermi un progetto di legge corrispondente»: lettera di Santangelo, 16 ottobre 1839, *ibidem*.

9 Nei capitoli di concessione per la strada di ferro si stabiliva, infatti, all'articolo 11 che la pubblica amministrazione avrebbe determinato, d'accordo con il concessionario, le misure e le disposizioni opportune per assicurare «la polizia, la sicurezza e la conservazione della strada di ferro e delle sue dipendenze»; si garantiva, inoltre, l'appoggio delle forze di ordine pubblico, che sarebbero state finanziate dallo stesso Bayard per tutto il tempo in cui avrebbero servito all'esercizio della linea. Infine, l'articolo 12 autorizzava il Concessionario, previa l'approvazione da parte dell'Amministrazione, a determinare i regolamenti relativi al servizio e all'uso della strada di ferro.

10 Cfr. il *Regolamento per la strada di ferro da Napoli al Granatello*: «Art. 9 Tutte le persone a cavallo, le vetture i carri e le bestie da soma che vanno per qualche strada pubblica o privata che sia intersecata a un livello dalla strada di ferro, giunta presso alla barriera debbono arrestarsi a 40 palmi di distanza, e se la macchina locomotiva è in vista, aspetteranno che sia passata innanzi per continuare il loro cammino. Art. 10 Debbono aspettare ugualmente i pedoni; e appena passata dall'altra parte la d. macchina, dovrà il custode aprire sollecitamente la barriera, lasciando libera a tutti la via» : ASNa, *Ferrovie*, F. 9, f. 11.

11 «Art. 3 Qualunque custode facesse rimanere più di dodici ore, senza mettermi rimedio alcuno, un'apertura fatta, comunque, alle siepi o agli steccati o un colmamento di fossi intorno alla strada, sarà punito con multa di d. ..., e qualunque custode di barriera in qualsivoglia ora o sotto qualunque pretesto si allontanasse dal suo posto, sarà punito ugualmente con la prigionia di giorni... oltre a che in tutte le disgrazie che avvenissero per loro negligenza saranno soggetti alle pene ordinate dalle leggi in vigore aumentate di un grado. Art. 4 Similmente i punti di partenza di stazioni e d'arrivo resteranno sotto la stretta responsabilità di altri custodi, i quali non daranno l'entrata ai viaggiatori, se non quando la macchina e i carri son tutti all'ordine e obbligheranno ciascuno a salire sollecitamente in vettura»: *ibidem*.

12 Le uniformi furono studiate e curate nel dettaglio dalla stessa Società Bayard: i capistazione indossavano un soprabito verde a collo dritto con tre galloni, un cappello verde di tipo militare, e pantaloni grigio chiaro e portavano al fianco uno spadino; i ricevitori – che lavoravano alla biglietteria – portavano un soprabito verde con ricami d'argento e due galloni, lo stesso cappello e pantaloni più scuri; i conduttori – di convoglio, di macchina e fuochisti – indossavano una versione più semplice del soprabito verde; un abbigliamento simile caratterizzava anche i guarda-barriere, che si distinguevano per la carabina con cui erano armati e per portare il «licchetto con chiavino» necessario all'apertura delle transenne presso i passaggi a livello; infine, l'uniforme con giacca rossa e cappelli «di incerata bianca» spettava ai cantonieri, che, muniti di bandiera bianco-nera

di giorno e lanterna di sera, avevano il compito di sorvegliare i tratti della linea.

13 Cfr. P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie dell'Ottocento post-unitario*, in «Studi e ricerche socio-territoriali», n. 1, 2001, p. 108, <http://studiericerche.org/IndiceGeneraleRivista-Annata1-2011.asp>

14 Cfr. il *Regolamento intorno alla strada a guide di ferro*, 11 luglio 1840, in ASNa, *Ferrovie*, F. 9, f. 10.

15 «Signor Commendatore, ho l'onere di parteciparle che alle ore 7 e ½ pomeridiane la locomotiva proveniente dal Granatello si è incontrata al luogo detto Taverna delle Carcioffe coll'altra partita da Napoli nell'ora stessa, anticipando il suo corso di un'ora. Essendosi a vicenda fortemente urtati, diverse persone ne sono rimaste offese con contusioni, la maggior parte delle quali appartiene alla classe agiata o civile della società. Le autorità di Polizia accorsero sul momento, ma nonostante la loro sollecitudine non poterono arrestare i conduttori che si dettero in fuga. Gli offesi ricevettero sul Commissariato tutt'i soccorsi che l'arte salutare e la diligenza di quei funzionari seppe loro offrire. Sarà mia cura tenerla informata sullo stato di salute di coloro che hanno sofferto danno, ove pericolo si manifestasse. Sia intanto nella prevenzione che dalla Polizia si è fatto sospendere il transito sul cammino di ferro»: Lettera dal Corpo della Città di Napoli sezione Mercato, 19 giugno 1840, *ibidem*.

16 Lettera all'Intendente della Provincia di Napoli, 23 giugno 1840, *ibidem*.

17 Citata in M. G. Imbrò, G. Mazzoleni, *op. cit.*, p. 37.

18 Lettera al Ministro Santangelo, 26 giugno 1840, in ASNa, *Ferrovie*, F. 9, f. 11.

19 A. D'Angelo, *Effimero ferroviario*, in P. Berengo Gardin (a cura di), *Ferrovie italiane*, cit., p. 322. Particolarmente suggestiva risulta, a questo proposito, la descrizione di una locomotiva immaginata prima che si realizzassero i convogli per il trasporto dei passeggeri: «nelle costruzioni, converrebbe unire la massima velocità possibile a tutti li comodi e godimenti desiderevoli. Posto ciò, una forma analoga e quella dei battelli a vapore o di altri battelli ordinari sarebbe preferibile. La vettura a vapore potrebbe consistere, per esempio, in una galleria di sette piedi d'altezza, otto larga, e cento di lunghezza, il di cui interno sarebbe diviso in dieci stanze di dieci piedi di lunghezza, ed unite tra loro mediante delle cerniere che si muovano orizzontalmente, di maniera che il treno può essere piegato alle linee della Strada. Una piccola finestra, sospesa al di sopra delle ruote, sopra uno dei lati esteriori della vettura, servirebbe di mezzo di comunicazione comune a tutte le camere. Sull'altro lato potrebbero essere sospese delle sedie delle quali si farebbe uso nel bel tempo. La coperta, accerchiata da una balaustrata potrebbe anche avere dei banchi a sedere, e servire di luogo da passeggio, come il ponte di un battello ordinario; due camere sarebbero destinate per la cucina; pei magazzini ed altri usi; nelle otto rimanenti si alloggerebbero cento passeggeri, il di cui peso e quello del loro bagaglio potrebbe ascendere a ventiquattro mila libbre; la vettura stessa peserebbe altrettanto; locchè, unito al peso di sedici mila libbre per la macchina mobile, darebbe un totale di sessantaquattromila libbre. Ogni camera sarebbe sostenuta da quattro ruote e tutte insieme non formerebbe che un solo e medesimo veicolo»: *Rail Ways compared with canal and common road, etc.*, in «Le Producteur: journal de l'industrie, des sciences et des beaux-arts», tomo II, gennaio 1826, pp. 5-17, trad. it. *Le Strade Rotaje a ferro o ferrate paragonate alli Canali e Strade ordinarie*, in G. De Welz, *Primo elemento della forza commerciale, ossia Nuovo metodo di costruire le strade di G. L. MacAdam. Traduzione dall'originale inglese di G. de Welz offerta alla Sicilia ed agli altri Stati d'Italia con note, tre appendici, ed un riassunto dello stesso traduttore*, Stamperia Francese, Napoli 1826, pp. 326-327.

20 Furono questi i treni di lusso che successivamente ispirarono gli interni di locomotive famose

come l'Orient Express, la Flèche d'Or, l'Etoile du Nord, grazie ai quali prese forma un modello di viaggio ferroviario attuato per il solo piacere dell'avventura. Cfr. A. Giuntini, *Il turismo ferroviario in Italia dalle origini all'istituzione dei "treni popolari"*, scaricabile all'indirizzo <http://www.trenidicarta.it/pdf/11/11669.pdf>

21 C. Pecquer, cit. in W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, pp. 75-76.

22 *Ibidem*.

23 ASNa, *Lavori Pubblici*, Fs. 248, f. 1.

24 ASNa, *Ferrovie*, F. 9, f. 11.

25 *Lettera* di Bayard all'Intendente, 6 ottobre 1840, *ivi*, f. 12.

III: Il rapporto dinamico tra ferrovia e territorio

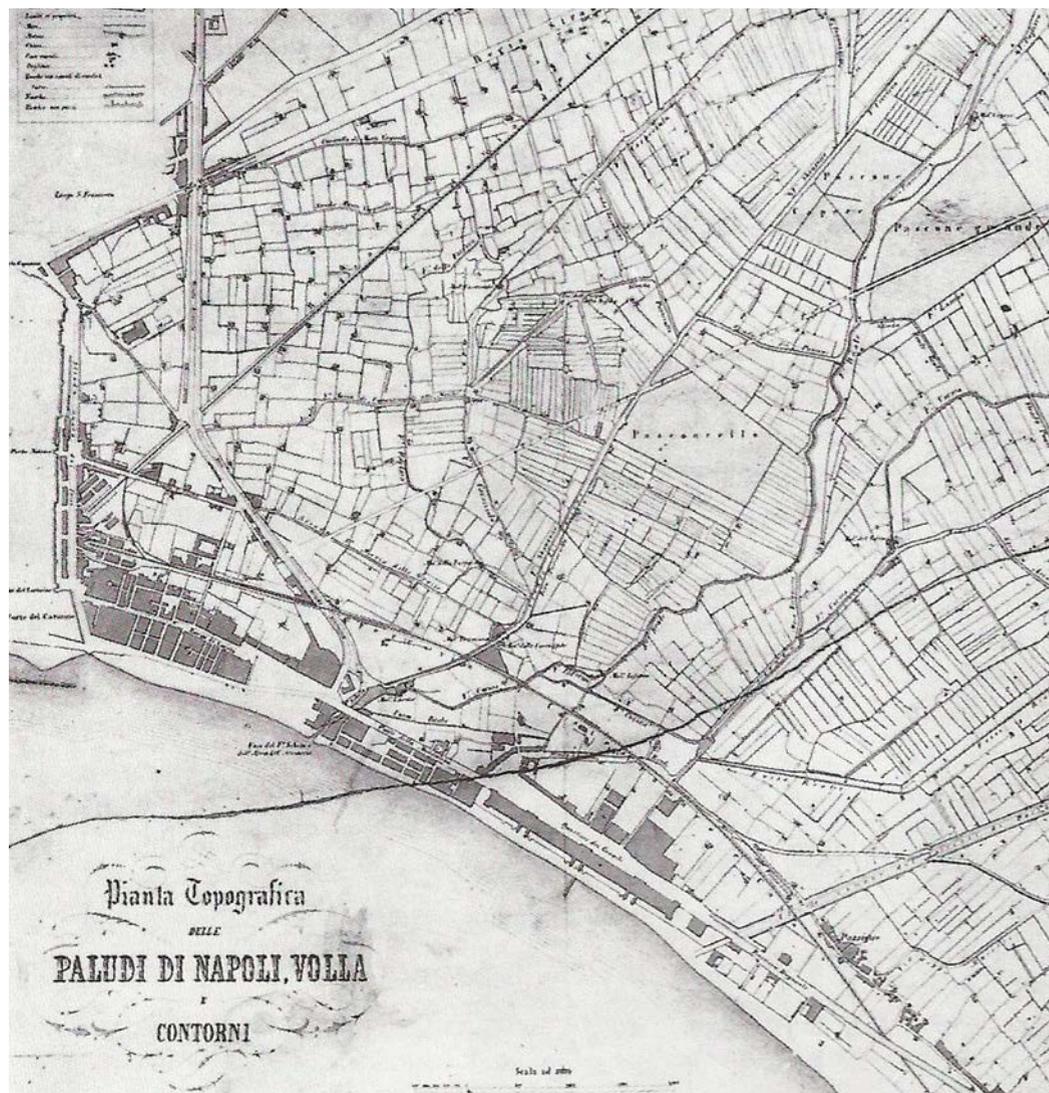
Capitolo 1 Gli effetti materiali

1. Il ruolo della ferrovia negli assetti territoriali: la nascita degli impianti industriali e la diffusione degli stabilimenti termali e balneari

Come è noto, l'infrastruttura ferroviaria si è assestata sul margine tra terra e mare, e ha segnato profondamente la costa vesuviana, azzerando la dimensione trasversale, e rappresentando, di fatto, un taglio tra la costa e l'entroterra. Se, inizialmente, si trattava di una linea in parte attraversabile e scavalcabile dai pedoni, nel corso del tempo, la sua logica insediativa ha acquisito sempre maggiore indifferenza e autonomia rispetto al tessuto preesistente, dovendosi far fronte a sempre più stringenti questioni di sicurezza. Questa netta separazione, prodotta dalla ferrovia, viene recepita oggi come un dato di fatto, contro il quale ci si schiera ideologicamente in virtù di una visione che non riesce o non vuole cogliere la potenziale unitarietà della ferrovia e del territorio su cui si assesta. Ma forse la costa, già sezionata dal Miglio d'Oro, con la costruzione della ferrovia ha assunto una nuova identità, e le logiche insediative dei due lembi così separati hanno già acquisito un loro carattere storicizzato, che può valere la pena analizzare e conservare. Una percezione diffusa vede nel territorio vesuviano un unico conglomerato di insediamenti e percorsi, correlati tra loro: apparentemente, questa visione unitaria del paesaggio vesuviano è ascrivibile a un fenomeno dell'età contemporanea, come conseguenza dell'azione colonizzatrice della metropoli-Napoli, che ha trasformato il territorio circostante prima in *hinterland*, e poi in periferia residenziale. Ma questa unitarietà del territorio ha radici antiche, come racconta Strabone: «il golfo denominato il Cratere [oggi golfo di Napoli] [è] delimitato da due promontori che guardano verso mezzogiorno, il Miseno e l'Athenaion [odierna Punta della Campanella]: è tutto adornato dalle città che ho descritto, e da ville e piantagioni così contigue le une alle altre da apparire allo sguardo come

un'unica città»¹. Scrive Pezza a questo proposito: «La Gran Carta [del Golfo di Napoli] – come le altre mappe con cui il Reale Ufficio Topografico si proponeva di conoscere e rappresentare il mondo – rende intellegibile la visione di Strabone, mostrando il disegno che presiede l'unitarietà di questo luogo: un disegno che non è solo un sistema coerente di segni, ma un sistema coerente di ragioni, in grado di spiegare la concezione stessa del costruire»². Questa percezione, che avevano gli antichi, permane oggi non solo sulla base dell'estensione fisica delle città vesuviane, i cui confini sfumano gli uni negli altri, ma anche per la straordinaria unità del paesaggio e del contesto territoriale intorno al Vesuvio, unità che impone allo studioso uno sguardo ampio e articolato. L'analisi di questo fenomeno, già ampiamente documentato da più autori³, deve essere caratterizzata dall'approfondimento del rapporto che si è instaurato tra il sistema vesuviano e la ferrovia, analizzandone gli elementi più significativi, dalle risonanze della costruzione della ferrovia nei diversi comuni, anche in relazione al nuovo accesso alle città offerto dalle stazioni ferroviarie, ai diversi aspetti che possono raccontare l'unitarietà del territorio vesuviano, che è stata rafforzata e contemporaneamente contraddetta dalla ferrovia. In questa prospettiva, lo studio storico delle trasformazioni urbane ottocentesche, che più radicalmente hanno segnato l'assetto della fascia costiera, e in particolare la ricostruzione della storia della linea ferroviaria, può costituire un interessante punto di ingresso nei problemi, studiando la ferrovia come infrastruttura, come fattore di crescita del territorio, come modello di una nuova estetica, dominata da un'inedita percezione del territorio visto dal treno, che, sia pure in maniera intermittente e cursoria, recupera il rapporto con il mare, altrimenti interrotto dalla linea ferroviaria. L'analisi di queste trasformazioni urbane è volta a individuare in quali punti la ferrovia ha prodotto l'interruzione di rapporti consolidati, e dove invece il territorio costiero è stato riorganizzato, come nel caso delle strutture industriali, che proprio nella doppia connessione infrastrutturale – la linea ferroviaria e la strada regia – avevano trovato il fondamento della loro logica insediativa, o i luoghi della balneazione, che avevano trasformato in risorsa la separatezza dai centri cittadini⁴.

L'analisi delle relazioni che si instaurarono tra gli stabilimenti industriali e la ferrovia è condotta con particolare riferimento all'area orientale di Napoli, sede nel tempo



Amministrazione generale delle bonificazioni, *Planimetria orientale dell'area di Napoli*, iniziata nel 1855

della nascita di numerosi impianti a diversa vocazione produttiva; quella relativa agli impianti balneari si concentra, invece, sulla zona di Castellammare.

Provando a tracciare un immaginario 'inizio' della storia industriale del Regno delle Due Sicilie, si può rilevare che tra la metà del Settecento e la metà dell'Ottocento la classe dirigente del Mezzogiorno, spinta dal crescente divario economico – quantitativo e qualitativo – che emergeva dal confronto con i paesi dell'Europa settentrionale, avviò una serie di iniziative volte a emancipare il Regno dall'egemonia delle

potenze straniere, inserendo il territorio napoletano in un contesto industrialmente più avanzato. In questa prospettiva, attirati dalle possibilità di guadagno offerte dalla politica di tipo protezionistico adottata dai Borbone, molti imprenditori stranieri – in alcuni casi personalità di spicco del mondo industriale europeo – si trasferirono nel Regno e divennero ben presto elementi essenziali dell'economia meridionale, seppur strettamente dipendenti dallo Stato e dai pubblici poteri. Nonostante le evidenti difficoltà legate all'assenza di una precisa 'politica dell'industrializzazione', nel ramo siderurgico e metal-meccanico, accanto all'industria di Stato – costituita, oltre all'Opificio di Pietrarsa, dalla Real Fonderia, l'Arsenale e i cantieri navali di Castellammare – si svilupparono in breve tempo stabilimenti a iniziativa privata di grande rilevanza, come la fabbrica di Guppy e la fonderia di Macry Henry, localizzati prevalentemente nell'area orientale di Napoli secondo una concezione che divenne motivo ricorrente nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento.

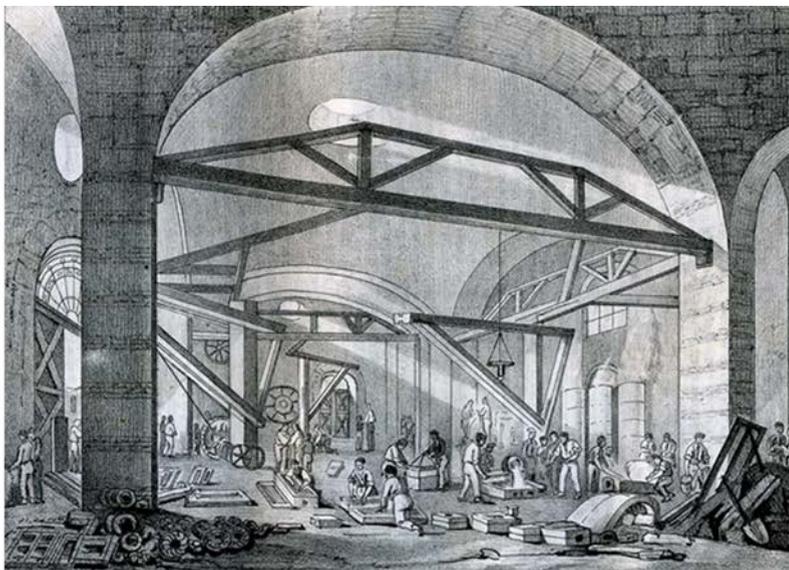
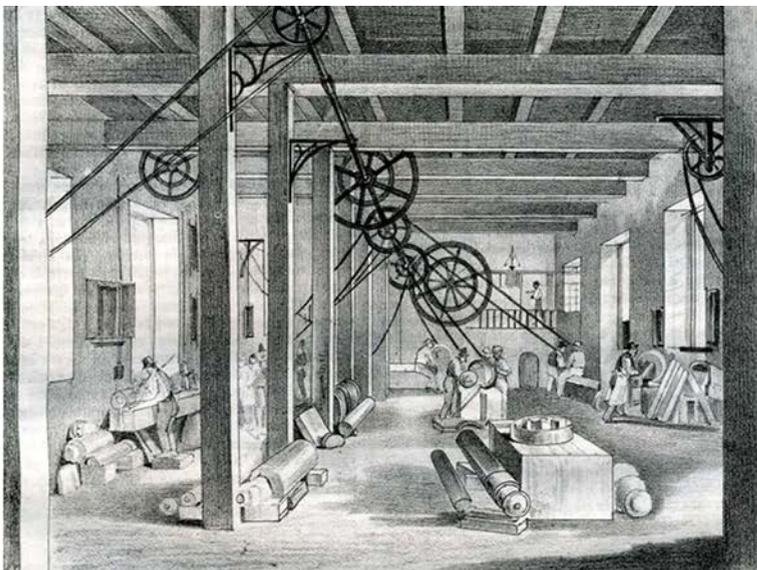
Una delle chiavi di lettura del complesso sistema morfologico che contraddistingue l'area di S. Erasmo ai Granili a Napoli è sicuramente il tracciato dell'antica linea ferroviaria. Contrariamente a quanto previsto per il Borgo Loreto – dove, secondo le indicazioni del Ministero dei Lavori Pubblici, fu rispettato l'insediamento esistente lambendone i confini esterni e rafforzando la direttrice fissata dalla stradina denominata "fuori Porta Nolana" – nella zona compresa tra la via Arenaccia (attuale corso Arnaldo Lucci) e l'antico canale Pollena, questo stesso tracciato introdusse sul territorio un nuovo segno la cui individuazione risulta essere preziosa in quanto consente una più chiara delimitazione dell'area in esame⁵.

Come rileva Parisi⁶, il tracciato divise la periferia sud-orientale della città in due parti: a nord quella di S. Anna alle Paludi e della Bufola, a sud l'area di S. Erasmo ai Granili, così nota perché caratterizzata dall'enorme complesso dei Granili, costruito nel 1778 da Ferdinando Fuga, in sostituzione delle antiche Fosse del Grano poste lungo l'attuale via Pessina⁷. L'area era originariamente occupata dagli impianti di industria tessile e della concia, che, sfruttando la natura paludosa dei terreni, la vicinanza al mare e la presenza dei pascoli di bovini, vi permasero fino alla fine del XIX secolo⁸: «non a

tesamente, senza distrazione alcuna, alla loro opera. E se le arti potessero tutte in tal modo segregarsi, e' ne verrebbe un altro vantaggio: quell'emulazione cioè che nasce tra uomini che esercitando lo stesso mestiere stanno a vista l'uno dall'altro. Io osservava, e con piacere, difatti le diverse fabbriche di pelli e di vuoi, che sono in quel Borgo, le quali ascendono a più di cinquanta, e raccolgono intorno a mille lavoratori. V'ha pure della gente che qui dimora di continuo, siccome ci avvertono alcune modeste casette, che danno alloggio a più di 300 persone¹⁰.

Il quartiere, denominato a partire da questo momento «Concierie Nuove» o «Conciaria», fu completato intorno agli anni '50, e, dagli anni '60 alla fine del XIX secolo, l'arte della concia nella zona dei Granili seguì uno sviluppo sempre crescente, fino a diventare il polo conciario trainante dell'intera provincia. Nel corso del tempo, una massiccia concentrazione di fabbriche si assestò nel quartiere dei Granili, che in un primo momento confermavano la vocazione della zona come area per la lavorazione della concia, e, successivamente, avviarono il processo di trasformazione del territorio, che fu caratterizzato dall'insediamento degli opifici meccanici. Come è noto, infatti, proprio nell'area di S. Erasmo si insediarono, nella prima metà del secolo, gli stabilimenti meccanici di Guppy, di Zino ed Henry e di Pattison¹¹, che si espansero

Opificio Zino ed Henry, officina dei torni e fonderia, da «Poliorama Pittoresco», n. 50 del 27 luglio 1839



notevolmente oltre i lotti originari, tanto da costituire uno dei più grandi nuclei industriali nel settore metalmeccanico a Napoli.

Lo stabilimento sulla strada Marina, strategicamente localizzato sia lungo il corso di un canale che lungo il tracciato della ferrovia, fu fondato nel 1852 da Richard Guppy, il quale, trasferitosi a Napoli, investì il suo capitale nell'opificio meccanico, che negli anni fu ritenuto uno dei più importanti del Regno, sia per la capacità produttiva che per la qualità dei prodotti. Con un'estensione di 16.000 mq, di cui 8.000 coperti, la fabbrica impiegava 500 operai ed era protetta dal Governo: le veniva «rilasciato il rame in franchigia di dazio e l'ottone per le caldaie a vapore da costruirsi per conto della Marina»¹². Lo stabilimento costruiva «verghe all'uso inglese, macchine e caldaie fisse e marine, locomotive, ponti metallici, gru, macchine ausiliarie e meccanismi per navi, mulini; forniva anche apparati motori alla marina militare [...]. La produzione media annuale nel decennio 1872-82 era stata di 1.300.000 lire, ma poteva essere notevolmente incrementata»¹³.

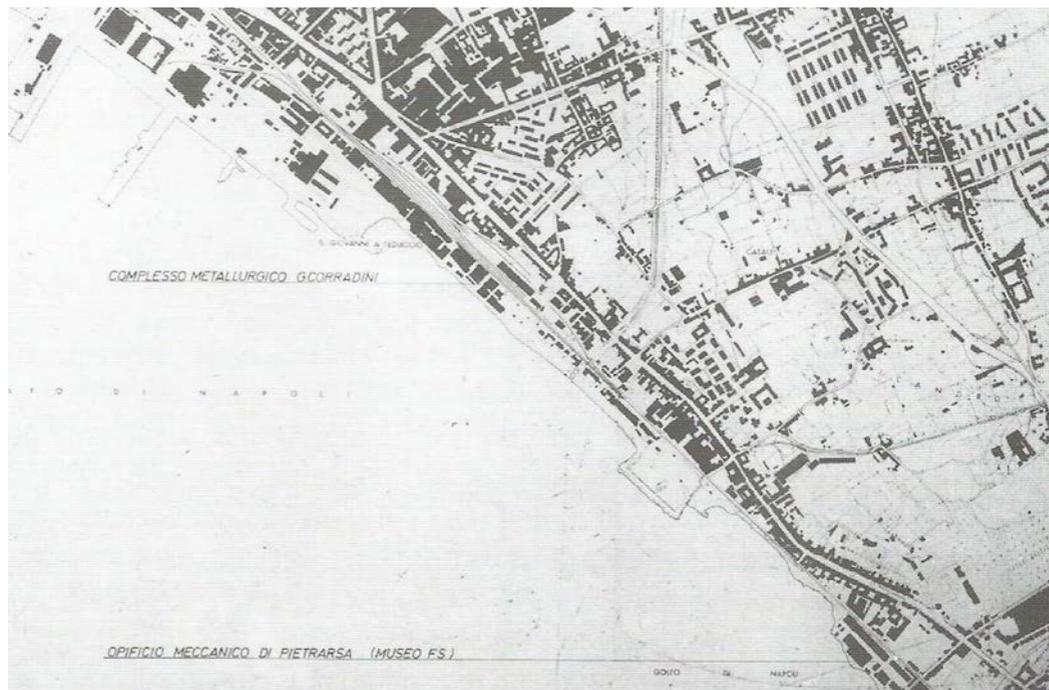
Altro notevole impianto era l'officina dei Granili, fondata nel 1836 dalla ditta Zino, e successivamente passata in gestione agli industriali Macry ed Henry: inizialmente concentrata sulla fabbricazione di elementi artistici e ornamentali (la cassa armonica della Villa comunale di Napoli fu costruita ai Granili), l'organizzazione produttiva dell'officina fu orientata in un secondo momento alla lavorazione di materiali per le strade ferrate Napoli-Capua e Napoli-Nocera: si trattava di «piattaforme giranti, cuscinetti per rotaie, elementi di carri, organi per locomotive, macchine fisse a vapore di limitata potenza, caldaie a vapore, macchine agricole e perfino [...] locomotive intere per le strade ferrate»¹⁴. La fabbrica prospettava sulla strada regia di Portici, al centro di una vasta area limitata dalla linea ferroviaria Napoli-Nocera, la via dei Granili, il piazzale antistante la chiesa di S. Erasmo, il muro doganale – realizzato da Stefano Gasse¹⁵ –, e il canale di Pollena. Quando all'imprenditore Zino si sostituì nella direzione delle officine il capitalista Macry, intorno alla fabbrica si erano già insediati numerosi altri stabilimenti, prevalentemente adibiti alla produzione tessile¹⁶. Intorno agli anni '60 la fabbrica aveva raggiunto una superficie totale di 12000 mq e un numero di addetti pari a 550 operai; a partire dal 1905, passò sotto la gestione delle Ferrovie dello Stato e la sua produzione fu destinata alla riparazione di carrozze e

carri speciali, e all'esecuzione, nella locale fonderia, di getti di ghisa e bronzo, oltre alla riparazione delle famose vetture Littorine.

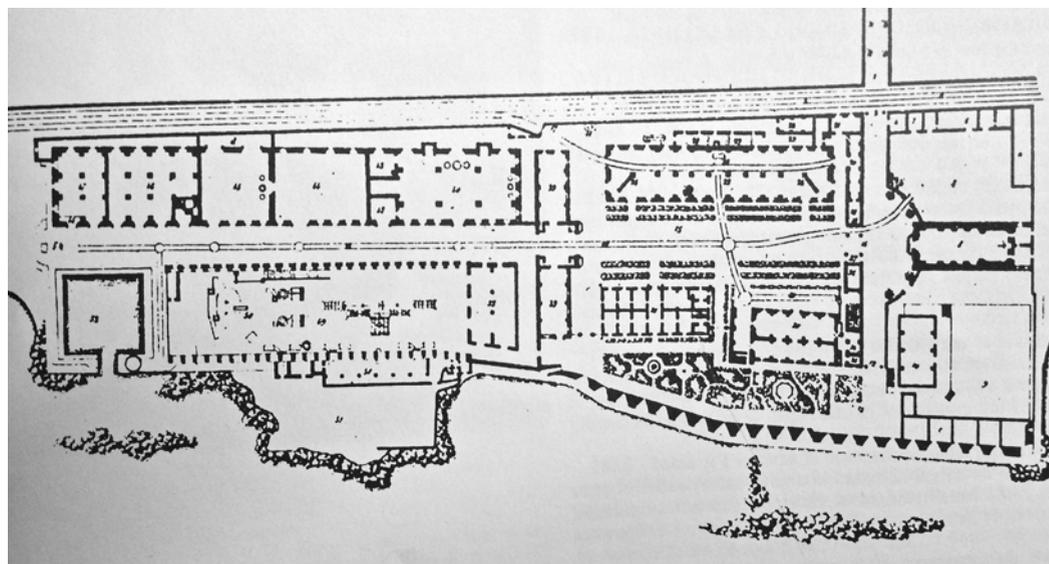
Nell'area orientale della periferia napoletana, la siderurgia e la metalmeccanica costituivano, quindi, il ramo industriale più consistente, con una struttura assai differenziata che andava dalle piccole fonderie private al grande complesso di Pietrarsa, «il colosso dell'industria italiana del tempo», destinato, a partire dal 1843, alla costruzione e riparazione delle locomotive¹⁷. Non è un caso che tutti gli impianti descritti fossero collocati nella periferia orientale napoletana: «la localizzazione di un quartiere operaio e di una zona industriale nell'area delimitata, a nord, dalla strada di Poggioreale e, a sud, dal litorale compreso tra il forte del Carmine e i Granili divenne un motivo ricorrente dell'urbanistica napoletana dell'Ottocento. Tali propositi saranno, infatti, ribaditi, nel 1860, dai decreti di Francesco I e di Garibaldi – segnatamente del 25 febbraio e del 18 settembre – e saranno ancora ripresi, nel 1884, dal piano di ampliamento e di risanamento della città, progettato da Adolfo Giambarba»¹⁸. Le ragioni che rendevano quest'area della città luogo ideale di concentrazione e sviluppo degli insediamenti industriali erano rintracciabili in due favorevoli circostanze di natura diversa: economica, poiché era possibile sottrarsi dalla stretta dei dazi di consumo, e geografica, per la presenza della linea ferroviaria Napoli-Nocera e dell'ampliamento, a partire dal 1878, delle attrezzature portuali.

In questa prospettiva, l'influenza della linea Napoli-Nocera nello sviluppo della periferia sud-orientale di Napoli risulta piuttosto evidente: lungo tutto il tracciato compreso tra la zona di Porta Nolana e la strada Regia, si insediarono in breve tempo, oltre alle officine e ai depositi della Bayard, la fabbrica di robbia di G. Close, il gasometro della ditta Parent & Schalken, la Guppy & Co., la Pattison, la Beaux, la Stella e la Macry & Henry. Quest'ultima ditta, inoltre, stabilì un collegamento diretto con la linea ferroviaria nell'ambito di un ulteriore ampliamento, realizzato tra la fine degli anni '60 ed i primi anni '70, che inglobava il lotto di circa 6000 mq compreso tra l'officina Beaux e la concertia Stella. Il collegamento fu anche favorito dalla fusione della ditta nella Società d'Industrie Meccaniche, fondata nel 1863 per rilevare gli impianti dello stabilimento di Pietrarsa.

Stralcio planimetrico del quartiere S. Giovanni a Teduccio, s.d. (da G. E. Rubino, *Le fabbriche del Sud*, Napoli 2011)



Planimetria delle officine di Pietrarsa, 1853 (ASNa)



Con gli ultimi interventi tra la fine dell'800 ed i primi anni del '900, l'area fu completamente saturata:

nel 1904, infatti, la società C. e T. T. Pattison, che cambiò denominazione in Società Anonima Officine e Cantieri Napoletani C. e T. T. Pattison, risulta confinante, secondo quanto è riportato dal De Rosa, con le proprietà Ricciardi e Mandolo – ben riconoscibile dalla pianta Schiavoni – con la Società Italiana per le Ferrovie Meridionali, ovvero con l'ex Macry & Henry da essa assorbita nel 1885, con il demanio statale – ovvero con la strada ferrata Napoli-Portici – e con la Società Mulino e Pastificio Pantanella¹⁹.

L'impatto della costruzione della ferrovia sul territorio vesuviano ebbe però notevoli riflessi anche sul settore 'turistico', che visse una fase di forte espansione ed evoluzione nel corso del XIX secolo:

Seguendo uno schema collaudato, siamo soliti associare la realizzazione del sistema ferroviario al processo di industrializzazione. In realtà, anche se in forme più selettive, il nuovo mezzo di trasporto ha sorretto lo sviluppo anche di altri fenomeni tipici dell'Ottocento: tra questi, lo sviluppo della villeggiatura e del termalismo. [...] Nei luoghi remoti ora serviti dal sistema ferroviario, l'utente non è attratto soltanto dall'abbondanza di risorse terapeutiche, ma anche dalla bellezza delle località situate sulle pendici montuose delle Alpi e dei Pirenei, oltre che lungo le coste del Mediterraneo; comunque al cospetto di paesaggi celebrati dal Romanticismo, ma difficilmente raggiungibili prima di allora. Fino ad allora appannaggio di pochi coraggiosi e stravaganti turisti, come Goethe e Châteaubriand, siti lontani si aprono al flusso di un pubblico sempre più numeroso, e gettano le premesse per veri e propri fenomeni di massa nel secolo successivo²⁰.

È noto che, già prima della costruzione della ferrovia Napoli-Nocera, i viaggiatori del *Grand Tour* avevano spesso scelto la Campania come tappa di completamento della propria formazione culturale, e, oltre alle scoperte archeologiche e al patrimonio

artistico e architettonico della regione, ne ammiravano il paesaggio e il golfo: godevano dei benefici delle sorgenti termali al Chiatamone, o delle acque di Serapide a Pozzuoli, ricercando i valori della 'mediterraneità' lungo tutto il litorale che andava da Miseno a Sorrento. La velocità degli spostamenti in treno, che collegavano in breve tempo tutte le località più attrattive della costa²¹, e lo sviluppo di nuove formule di viaggio cambiarono le dinamiche della visita alle città, innescando al contempo un rafforzamento e un aggiornamento delle strutture di ricezione.

La prima linea ferroviaria dell'isola italiana [...] fu quella che collegava Napoli con le città e i siti archeologici alle pendici del Vesuvio [...]. Essa fu prolungata ulteriormente fino a Nocera, e, in seguito, fino a Battipaglia, toccando Salerno ed Eboli; i templi di Paestum si avvicinano così a coloro che visitano Napoli. Charles Dickens utilizzò questa ferrovia nel 1845, ed esaltò la comodità del nuovo mezzo di trasporto. A partire dal dicembre 1843 si poteva disporre anche di una linea Napoli-Capua, via Caserta. In questo modo, grazie alla nuova tecnologia, le principali attrazioni turistiche della Campania erano divenute facilmente raggiungibili. [...] Inoltre, negli anni '50 chi volesse fare l'ascensione del Vesuvio partendo da Resina (l'odierna Ercolano), poteva servirsi della "nuova bellissima strada che vi si arrampica con una serie di curve a serpentina" (Ernst Haeckel, 1859), sulla quale investì la Thomas Cook & Figli, come sulla funicolare aperta nel 1880 [...]. Ormai da Napoli si poteva raggiungere la "montagna ardente" in meno di quattro ore²².

La stessa ditta citata dallo studioso era stata promotrice di una nuova tipologia di viaggio, organizzato per gruppi, che, se all'inizio degli anni quaranta del XIX secolo offriva agli inglesi l'attraversamento in treno dell'Inghilterra, nel giro di pochi anni portò i gruppi di viaggiatori anche all'estero, inserendo il golfo di Napoli tra le mete più apprezzate e raggiunte dai *Cookties*: «il "singolo viaggiatore" diretto in Italia doveva ancora occuparsi personalmente delle formalità per lo spostamento attraverso i singoli stati italiani e i relativi collegamenti, delle procedure doganali e della valuta, ora invece è l'agenzia di viaggio che si fa carico dell'intera organizzazione»²³.

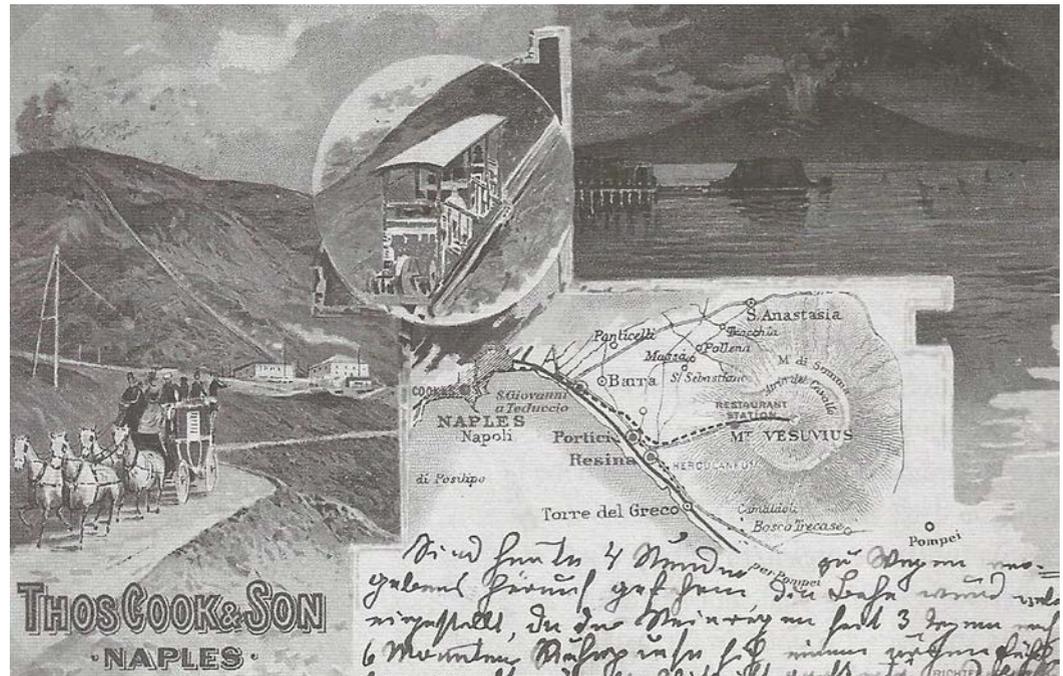
Facilitati gli spostamenti e le procedure di viaggio, Napoli e i luoghi della costa diventarono per lungo tempo mete di elezione per numerosi turisti, attratti dai monumenti, dal paesaggio e, anche, dal clima mite del Mediterraneo. Una percentuale sempre più consistente di viaggiatori si spinse verso sud, «sugli itinerari tracciati da scienziati, artisti e letterati»²⁴, approfittando dell'allestimento di servizi standardizzati che consentivano di sperimentare in completa autonomia la visita del territorio. Alla ricerca di un benessere prima di tutto ambientale, collegato, nell'immaginario collettivo, al territorio campano grazie alla diffusione di una suggestiva produzione artistica e iconografica, i nuovi turisti sfruttarono la strada di ferro, reclamizzata da tante guide specialistiche²⁵, per visitare la vasta area che comprendeva l'ansa meridionale del golfo, toccando Paestum come la tappa più a sud di questo itinerario²⁶. In questo contesto, un ruolo importante era rivestito dai numerosi stabilimenti termali e balneari offerti dalla capitale e dai comuni vesuviani, che attraevano gli stranieri per le proprietà curative e rigeneranti delle acque minerali, molto ricercate in quel periodo. Nella prima metà del secolo, infatti, sono molte le testimonianze della ricerca di un soggiorno salutare nel territorio campano, che, attraverso i diversi elementi naturali – il clima, l'aria, i corsi d'acqua –, possa alleviare i sintomi di molte patologie: a questo scopo, si diffondevano i «bagni di mare» e le visite alle sorgenti termali. Appare significativo, a questo proposito, che «Il Manuale per chi viaggia in Italia» dello storico Ernst Forster venga ristampato nel 1848 con l'aggiunta di una «Guida per i malati», scritta dal professore di medicina Rudolph Wagner, così come molte altre guide turistiche riportano informazioni di questo genere²⁷. ricerche mediche fatte per alleviare i problemi dei «malati di petto», esplorando ogni elemento naturale che potesse alleviare i sintomi della patologia.

In breve tempo, la balneazione terapeutica si tramutò in villeggiatura, con la diffusione di numerosi stabilimenti balneari a Napoli e nella provincia: dai primi camerini al Ponte della Maddalena, ai bagni tra i pescatori del Carmine, o nel porto della Marinella, fino alle spiagge nella zona di Chiaia, dove stabilimenti eleganti come l'«Eldorado» a Santa Lucia mettevano a disposizione le terrazze sul mare per organizzare serate teatrali e danzanti. Napoli diventò presto città del *loisir*, utilizzando il mare come industria turistica, e disponendo sulla costa, da S. Giovanni a Teduccio

alla collina di Posillipo, semplici cabine costruite dai «bagnaiuoli» o strutture eleganti dotate di tutti i *comfort*: iniziative che riscossero un tale successo che il sindaco Amore pensò di riorganizzare la città come un grande albergo e un grande museo, aumentando il numero delle strutture di balneazione sia termali che marine²⁸. Se, però, dopo la violenta epidemia di colera del 1884, l'approvazione della legge per il Risanamento cambiò profondamente l'immagine della città, determinando anche la chiusura di molte spiagge dalla zona del Carmine a Mergellina, nelle città della costa non si registrò un analogo freno a queste pratiche, che furono, anzi, portate avanti con crescente applicazione:

tra la fine dell'800 e gli inizi del '900 molti comuni vesuviani della fascia costiera vedono incrementare notevolmente la presenza di popolazione, che raggiunge punte assai intense soprattutto nel periodo estivo. Nel censimento del 31 dicembre del 1881 risultava, presso l'anagrafe del Comune di Portici, una popolazione di 12.709 unità che tendevano a diventare 18.000 con la permanenza estiva dei villeggianti. Molte le cause dell'incremento turistico: in primo luogo, la diffusione della balneazione e delle cure termali²⁹.

Cartolina postale pubblicitaria della ditta Thomas Cook & Son, s.d. (da D. Richter, *Napoli cosmopolita. Viaggiatori e comunità straniere nell'Ottocento*, Napoli 2002)



Il territorio vesuviano fu sede nel tempo dell'apertura di molteplici attività, prima fra tutti il Bagno della Regina, annesso al Palazzo d'Elboeuf a Portici. Presso il porticciolo del Granatello, nel 1832 Ferdinando II aveva concesso la costruzione di bagni di legno al lido, necessari per le cure di «molte croniche indisposizioni», come riportava la relazione di due medici che suggerivano le cure idroterapiche marine.

Furono costruiti numerosi stabilimenti balneari lungo tutta la costa, da San Giovanni a Torre del Greco, dove si svolgeva la vivace vita balneare vesuviana. E tutte le spiagge erano ogni anno "brulicanti di bagnanti". Lungo la costa, nel territorio di San Giovanni verso i Granili, l'"industriante" Alfonso Stadio nel 1876 aveva ottenuto una concessione per uno stabilimento "ai due palazzi" [...]. Nel 1899 il "Bagno Ma santé" di Alfredo Benincasa ai "due palazzi" era stato rimodernato ed il teatrino annesso era stato ampliato e dotato di nuova illuminazione a gas, pubblicizzato diffusamente per i suoi comfort (si davano anche lezioni di nuoto e si praticavano esercizi ginnici); e sulla cui terrazza a mare si organizzavano eleganti balli. [...] [A Portici] il più elegante era quello dell'antica villa Buono [...], meta obbligata, insieme a quello di Bernardo Quaranta, di tutta l'aristocrazia, ricordata diffusamente dalla Serao. [...] A fine secolo cominciò ad essere introdotta anche la luce elettrica che permetteva di abbellire ulteriormente questi stabilimenti ed organizzare fantasmagoriche serate. [...] Ormai tutta la costa vesuviana era brulicante di forestieri napoletani e stranieri che si davano convegno negli stabilimenti balneari; ed i più altolocati si riunivano nel bagno dei Quaranta a Villa Sanseverino ed alloggiavano al Grand Hotel Eden del Miglio d'oro, tanto che Gibus commentava: "vien fatto di domandarsi a cosa serva Viareggio e se valga la pena di farsi un viaggio per arrivare fino ad Aix le Bains"³⁰.

È il caso, anche e soprattutto, della città di Castellammare, nota sin dai tempi antichi per la presenza di sorgenti minerali e riconosciuta dalle guide ottocentesche come una meta ideale per la villeggiatura, «in cui gli spazi della cura e del *loisir* appaiono strettamente correlati: [...] nella *Guida descrittiva e medica delle acque minerali d'Italia* del 1846, Plinio Schivardi dedica un ampio spazio alla descrizione di Castel-

lammare, elencando le proprietà delle sue acque e soffermandosi sull'importanza della città come località turistica»³¹. Qui, oltre al noto «Stabilimento dei bagni e delle acque minerali», realizzato intorno alla metà del secolo per rendere più agevole l'uso delle acque sorgive a scopo terapeutico, l'amministrazione comunale incaricò nel 1862 l'ingegnere Lauria di elaborare un piano che portasse, sul piano estetico e delle attrezzature, Castellammare al livello delle principali *villes d'eaux* europee, sviluppando quel processo di grande trasformazione urbana i cui presupposti, come rileva Ghiringhelli, si erano già manifestati in età preunitaria con la costruzione della ferrovia, che aveva indicato la direttrice di espansione della città³². L'importanza dell'arrivo della ferrovia all'interno del territorio stabiese fu rilevata anche dallo scrittore C. Parisi, che, prima ancora che l'ultimo tronco della linea fosse arrivato a Castellammare, nel suo *Cenno storico-descrittivo della città di Castellammare di Stabia*, sia pure nel quadro di una manifestazione servile nei confronti di Ferdinando II, riportò correttamente l'imminente arrivo del treno nel novero delle grandi innovazioni promosse dal sovrano:

*grandiosa magnifica strada apre da Castellammare per Vico Equense Meta sino a Sorrento – altra sino a Nocera dei Pagani ingrandisce – ed altre nello interno della città di proprio labbro ordina e dispone – le pubbliche piazze ne rettifica – la decorazione esterna degli edifici promuove – il real Cantiere aumenta e perfeziona – il casino di Quisisana ingrandisce ed in intero orna dipinge e abbellisce – con real premura l'antico porto migliora ed altro nuovo ne aggiunge – la strada a rotaje di ferro vi approva fino alla capitale Napoli, che sperasi tra breve finita... Quale non diverrà la città Stabiana sotto sì augusto felice governo!*³³.

In conclusione, dall'analisi sintetica di queste poche strutture, industriali e turistiche, si evince la forte complessità della lettura degli effetti della ferrovia sull'area vesuviana: la linea certamente interruppe antichi rapporti e 'frazionò' il territorio in piccole realtà a loro stanti, ma innescò anche processi diversi di crescita e sviluppo, ciascuno dei quali ha oggi una sua storicità, che sarebbe necessario riconoscere e valorizzare, piuttosto che tentare di annullarla in nome di una retorica che legge nel passato l'unica certezza di bellezza e armonia.

2. Le stazioni ferroviarie, nuovi accessi alle città

Il rapporto che si instaurò tra le stazioni ferroviarie e le città in cui furono collocate è un tema piuttosto complesso, la cui lettura si snoda tra un'analisi delle esigenze e problematiche che influenzarono la scelta della localizzazione degli scali, strettamente connessa con l'immagine che si attribuiva alla nuova infrastruttura, e la verifica degli effetti di questi insediamenti nel contesto dei tessuti storici, sia sul piano urbanistico che su quello sociale. Come è noto, la definizione del luogo entro cui costruire le stazioni fu l'effetto della mediazione tra due ordini di problemi: da un lato, le esigenze tecniche e funzionali del tracciato della linea (a loro volta dipendenti dalle caratteristiche orografiche del territorio) e i requisiti dell'organizzazione gestionale dell'infrastruttura – che determinarono, tra le altre questioni, la destinazione tipologica delle stazioni (di testa per quelle che si trovavano ai limiti del percorso della ferrovia, e di transito per quelle intermedie) –; dall'altro, la volontà, espressa dai governi e dalle amministrazioni ferroviarie, di collegare adeguatamente il centro cittadino con la ferrovia, mettendo in comunicazione la stazione con la viabilità preesistente, e individuando la sede dello scalo ai margini del nucleo storico, in prossimità dei 'varchi' realizzati nelle murazioni antiche. Fin dal primo insediamento dell'infrastruttura ferroviaria nel territorio, la stazione diventò un decisivo polo di innesco delle trasformazioni urbane, a prescindere dall'entità e dalla morfologia della compagine edilizia nella quale veniva collocata.

Architettura fortemente simbolica e al tempo stesso macchina funzionale via via più complessa, la stazione diventa uno dei tipi edilizi, prodotti dalla civiltà industriale, in grado di connotare [...] lo spazio d'uso collettivo [...]. Anche nei contesti minori, la stazione produce riflessi consistenti sul piano della morfologia urbana, provocando la nascita di una piazza, di un viale, di una strada, di una circonvallazione, di un ponte e così via. Le piante delle città italiane registrano, a partire dalla seconda metà del XIX secolo, i nuovi toponimi che fanno riferimento alla stazione ferroviaria, [...] rappresentando, in termini ancora fondamentalmente simbolici, il luogo di confluenza delle nuove vie di comunicazione³⁴.

A seconda della soluzione tipologica adottata – impianto terminale o di transito – gli spazi urbani nei pressi delle stazioni furono oggetto di differenti trasformazioni: se, infatti, come già osservato, le stazioni iniziali o terminali di una linea presentarono sempre come presupposto localizzativo la vicinanza al nucleo storico e più abitato delle città – si pensi, ad esempio, al caso delle stazioni di Torino, Genova, Venezia, Firenze, Roma, Napoli e Palermo –, per cui individuarono nuove relazioni all'interno di un contesto già consolidato, nei comuni attraversati dal treno lo spazio libero, che in origine manteneva separate due realtà molto diverse (la città storica e lo scalo ferroviario), fu oggetto di una progressiva saturazione, che inglobò in vario modo nel tessuto cittadino le aree inedificate nelle quali le stazioni erano state collocate. Nell'ambito di questa analisi 'differenziale', inoltre,

va evidenziato il ruolo diverso assolto dalla stazione della media-grande città rispetto a quello dei piccoli centri. Nel primo caso la stazione [...] emerge come un polo singolare all'interno della città e con essa instaura una fitta trama di relazioni urbanistiche e architettoniche che ne esaltano ancora di più il carattere di singolarità. Allora, la stazione diventa effettivamente un unicum irripetibile che, pur conservando i connotati tipici del sistema generale dell'edilizia ferroviaria, enfatizza le vocazioni insite in un particolare contesto urbano. Nel secondo caso, al contrario, integrandosi dimensionalmente e anche visivamente con l'architettura del piccolo centro urbanizzato, diventa una componente determinante di un sistema territorialmente molto più dilatato. In altri termini, si caratterizza come uno dei principali capisaldi che concorrono a configurare la sequenza dei piccoli nuclei di edilizia ferroviaria, distribuiti lungo un determinato itinerario, come un complesso insediativo lineare e territorialmente diffuso, ma così saldamente correlato in termini di microubanistica, di architettura, di arredo urbano da trasmettere un'immagine fortemente unitaria³⁵.

In tutte le circostanze, che questo scalo, di testa o di transito, si innestasse in una piccola o grande città, la funzione attribuita alla stazione dell'esordio ottocentesco fu sempre quella di una nuova porta urbana, un ruolo che ebbe un evidente riscontro simbolico

sia nella composizione architettonica dei fabbricati, che nella loro posizione rispetto alle emergenze più significative offerte dal territorio in cui si insediarono. Sul piano architettonico, è già stata messa in relazione questa immagine delle stazioni come nuovo accesso alle città con la loro complessa articolazione formale, e in particolare con la conformazione ‘bifronte’ degli edifici ferroviari, caratterizzati dal presentare una parte ‘monumentale’ che affacciava sulla città – il cui progetto era affidato agli architetti – e da una parte ‘tecnica’ costituita dallo spazio dell’infrastruttura vera e propria, rivolto al territorio e disegnato dagli ingegneri. Come rileva criticamente Schivelbusch, il disegno classicheggiante del fronte delle stazioni era spiegabile con lo sforzo, tipico del XIX secolo, di nascondere con elementi ornamentali il volto industriale della ferrovia, ma, allo stesso tempo, la facciata in muratura rispondeva anche alla funzione di collegare materialmente due ambiti molto diversi, costituiti dallo spazio urbano e da quello della ferrovia: la stazione, infatti, è

il luogo in cui converge il traffico ferroviario proveniente dai quattro punti cardinali, che inoltra nella città, o che da questa smista. Le stazioni di testa – così Meyer descrive il processo – “accolgono nei loro vestiboli [il traffico] che proviene dalla città, lo accompagnano al marciapiede di testa della tettoia principale e lo smistano così, attraverso gli ingressi, ai rispettivi binari. Contemporaneamente ha luogo un movimento di traffico, di uguali dimensioni, nella direzione opposta, dalla ferrovia verso la città, dapprima compatto, poi diradato e infine disperso in tutte le direzioni”³⁶.

In questa prospettiva, l’atrio in muratura che nascondeva la tettoia, oltre ad essere necessario per ‘mimetizzare’ il fabbricato ferroviario nel tessuto storico delle città preindustriali, assolveva a livello percettivo alla funzione di una «chiusa», che permetteva al viaggiatore proveniente dalla città di vivere un processo di ingrandimento dello spazio, o di industrializzazione, in vista dell’arrivo nel piazzale ferroviario, mentre, all’inverso, all’uscita dal treno, l’atrio determinava un processo di «intimizzazione dello spazio», preannunciando il rientro nell’ambito più ‘raccolto’ della città³⁷.

Analogamente, il percorso obbligato, all’interno della stazione, che portava i passeg-

geri nelle sale d'attesa prima di arrivare alle banchine può essere letto in relazione allo stesso fenomeno del passaggio dallo spazio della città allo spazio dell'infrastruttura:

il modo in cui, nel corso degli anni, il processo di trasformazione dall'ambito della città a quello della ferrovia cambia, si semplifica, si accelera, è riscontrabile in un'interessante modifica che, a partire dal 1860 circa, viene attuata nella sistemazione dello spazio interno all'edificio della stazione. [...] Negli anni sessanta [...] viene creato un collegamento diretto fra l'atrio e la banchina. Le sale d'attesa perdono così la loro funzione di chiusa, si spostano alla periferia dell'evento traffico», lasciando la funzione di 'filtro' tra i due ambiti all'atrio delle stazioni. «La sosta dei viaggiatori nelle sale d'attesa, questo interrompersi del movimento del traffico dalla città alla ferrovia, è forse l'aspetto che meglio chiarisce il carattere di chiusa della stazione. [...] Il fatto che ora nel movimento ininterrotto attraverso l'atrio – diventato "concourse" – in direzione della tettoia si possa realizzare il mutamento dello spazio "camminando a piedi", dimostra anch'esso che spazio urbano e spazio ferroviario devono essersi ravvicinati l'uno all'altro³⁸.

Un altro interessante aspetto che si può rilevare nell'analisi delle prime stazioni è ancora collegato al loro significato di nuova 'porta della città', ma si riferisce più specificamente agli aspetti relazionali con il territorio: la stazione, infatti, nelle intenzioni dei progettisti dell'Ottocento non doveva solo integrarsi formalmente con il contesto storico in cui si inseriva, ma era anche collocata in prossimità dei principali monumenti della città, posti tra loro in un'inedita relazione grazie alla presenza dell'infrastruttura. Di grande interesse risultano a questo proposito le riflessioni di Carlo Cattaneo, che nel 1836 scriveva a proposito della linea Milano-Venezia:

il pensiero di penetrar nel cuore della città per l'ampio e spopolato Corso di Porta Tosa, è commendevole pel trasporto dei passeggeri, i quali non amano di essere scarrozzati in un remoto sobborgo. [...] Se cominceremo ad accorgerci della sublime bellezza del Duomo visto da quella parte, è facile che cresca la voglia di dila-

tar tanto quelle demolizioni che la Piazza Fontana riesca attigua a Campo Santo. Un generoso allargamento della Stretta delle Tanaglie sino al Largo di Porta Tosa dando un senso e un pensiero a quei disgiunti e ineleganti spazj, ne farebbe una maestosa curva, opportunissima ad arrestar gradatamente la foga della corsa. E nel medesimo tempo a mezzo il giro si presenterebbe all'occhio attonito dello straniero la più magnifica marmorea mole del Medio Evo. Così non agli occhi nostri ma a quello dei nostri nepoti (perché queste son cose forse remote), la strada ferrata da Milano a Venezia farebbe capo dal Duomo di Milano all'incomparabile palazzo di S. Marco, offrendo nel punto più bello e fantastico queste due belle e famose città³⁹.

Appare evidente, quindi, che le stazioni – e in generale l'infrastruttura ferroviaria – erano considerate un valore aggiunto che era possibile attribuire al paesaggio italiano, e che non avrebbe determinato un impoverimento o un degradamento delle città storiche, ma, anzi, oltre a offrire nuove opportunità di sviluppo sul piano economico e sociale, avrebbe influito positivamente sull'assetto dei grandi e piccoli centri, nel quadro di un nuovo e proficuo legame tra tradizione e modernità. In realtà, come è noto, gli effetti furono molto lontani da quanto era stato immaginato: in breve tempo, i quartieri che confinavano con le stazioni diventarono le zone malfamate delle città, un risultato assolutamente impreveduto, che fu registrato dalla letteratura dell'epoca. Un esempio è fornito dalla terza edizione del manuale di Perdonnet, che, in aggiunta al testo pubblicato nel 1855, descriveva questo fenomeno nel capitolo intitolato *Avversione degli abitanti delle città nei confronti delle stazioni ferroviarie*: «per molto tempo si è creduto erroneamente che le stazioni ferroviarie sarebbero diventate un punto di attrazione per gli abitanti delle città. Al contrario, oggi è assodato che la gente preferisce tenersi lontana da questi centri rumorosi. Di regola, gli alberghi più vicini alle stazioni non fanno affari»⁴⁰.

Allo scopo di individuare i principali effetti della costruzione della ferrovia sul territorio vesuviano, e di comprendere, quindi, le modalità secondo cui si verificarono gli aspetti appena analizzati in seguito alla realizzazione della linea Napoli-Nocera, appare significativo mettere a confronto le stazioni di Napoli, Torre Annunziata e Pompei,

che rappresentano tre episodi distinti, nei quali si declina in vario modo il rapporto tra le città e le stazioni, sia nelle ragioni insediative che nelle problematiche collegate al loro assetto. Se, infatti, come si vedrà, la collocazione della stazione di Napoli nei pressi di Porta Nolana fu il risultato di attente riflessioni, svolte alla luce della volontà di offrire un accesso alla linea quanto più confortevole per i viaggiatori e utile per lo scambio delle merci, quella di Torre Annunziata, situata ai margini della città e lungo il tratto di costa costituito dalla spiaggia principale di quel Comune, stabilì immediatamente importanti relazioni con le forme di trasporto marittime e il porto costruito qualche anno dopo; premesse di natura completamente diversa riguardarono invece la scelta di costruire la stazione di Pompei nei pressi degli scavi archeologici, in un evidente procedimento di valorizzazione degli antichi reperti che partiva dalla loro nuova accessibilità.

La stazione di Napoli costruita a Porta Nolana rispecchiava tutte le caratteristiche appena messe in evidenza: come già rilevato, la sua configurazione finale, messa a punto dagli ingegneri della società Bayard e da quelli del Corpo di Ponti e Strade, fu studiata per richiamare l'edilizia ottocentesca tipica del palazzo borghese napoletano; inoltre, fin dalle prime battute dell'impresa ferroviaria, Bayard dimostrò di averne studiato attentamente le implicazioni sul territorio, non solo quando decise di costruirla più in prossimità del centro, allontanandosi da parti della periferia che sarebbero state sgradevoli da attraversare durante il viaggio in treno, ma anche quando propose la risistemazione dell'area circostante, per rendere più agevole l'arrivo dei viaggiatori alla zona della stazione. Il concessionario, infatti, per motivare le scelte compiute relativamente alla localizzazione dello scalo sulla via dei Fossi, nel *Rapporto sulla traccia* aveva dichiarato che il capolinea della ferrovia era stato posto il più vicino possibile al centro della città per facilitare l'accesso dei viaggiatori, sfruttando uno slargo che era già utilizzato come punto di arrivo e di partenza dalle vetture tradizionali. Per questo motivo, Bayard aveva inoltre suggerito di far lastricare, a spese del Comune, i tratti di strada dalla Marina alla Porta del Carmine e fuori la Porta Nolana, mentre lui stesso avrebbe provveduto ai movimenti di terra per portare sullo stesso piano le strade adiacenti e la struttura della stazione.

Si trattava, in sintesi, di una stazione 'mimetizzata' da un fronte neoclassico, situata ai

marginii della città, in prossimità del confine individuato dalle antiche mura di cinta, e posta bene in comunicazione con la viabilità preesistente: rispecchiava, cioè tutti gli aspetti che caratterizzavano i primi scali ferroviari costruiti nelle principali capitali europee.

Di grande interesse risulta, nell'ambito di questa analisi, la lettura di un breve documento⁴¹ pubblicato all'indomani della notizia della costruzione di una linea ferrata da Napoli a Capua, e di una nuova stazione nei pressi di quella di Porta Nolana: lo scritto, nonostante abbia per oggetto una riflessione che riguarda l'altra ferrovia borbonica, offre infatti una testimonianza significativa, non solo perché rileva, seppur indirettamente, le prime impressioni sulla stazione della linea Napoli-Nocera, ma anche perché restituisce un'immagine precisa delle prospettive di godimento dell'infrastruttura ferroviaria e del forte valore 'urbano' che si attribuiva alle sue strutture. Una prima significativa riflessione che emerge dalla lettura del documento riguarda un'osservazione di Degli Uberti che chiarisce la principale modalità di fruizione delle due linee ferroviarie, utilizzate più per gli spostamenti dei passeggeri che per il trasporto delle merci: un aspetto tutt'altro che scontato, se si considera che in quegli anni la costruzione di una ferrovia in tanti altri paesi aveva ancora come principio cardine lo sviluppo degli scambi commerciali. Dalle parole dell'autore appare invece evidente e assodata l'idea che la linea Napoli-Capua – analogamente a quanto già avveniva sulla tratta Napoli-Nocera – venga sfruttata intensivamente dai soli viaggiatori, e che per questo motivo è necessario che la nuova stazione sia più centrale rispetto a quella già costruita, definita da lui stesso «un luogo [...] lontano e solitario»⁴²: «coteste strade di ferro, destinate quasi del tutto per viaggiatori, [...] perché possano eccitare la maggiore possibile affluenza, debbono penetrare il più che si può nell'interno delle Città d'onde si dipartono. È questa una verità di fatto: perocché varie strade in talune Città d'Inghilterra, a Pietroburgo, a Parigi ed altrove, che si fermavano fuori, non si è risparmiata spesa per andarvi a dentro il più che si è potuto»⁴³. Alla luce di queste considerazioni, si auspicava, quindi, una collocazione diversa da quella di Porta Nolana, così che il tracciato, prevedendo comunque un collegamento con la linea Napoli-Nocera, «perché dall'una si possa passar nell'altra»⁴⁴, fosse dotato di una stazione più comoda, accessibile e centrale, posta nella zona di S. Carlo all'Arena.

Nella scelta del sito della stazione, l'ingegnere attribuiva grande valore alla questione del paesaggio urbano offerto alla visione dei viaggiatori: secondo la sua proposta, infatti, i passeggeri, arrivando con il treno o partendo da Napoli, non sarebbero dovuti passare per la zona fangosa e spesso «avvolta tra le nebbie mattutine che cuoprono sempre que' luoghi»⁴⁵, e la stazione stessa avrebbe costituito un efficace presupposto di miglioramento per quell'area della città:

[la linea] venga di dietro il Camposanto nuovo, e da sotto dell'antico a dirittura sul sobborgo S. Antonio, e di costa alla strada di Foria, metta nel giardino a levante, o dove meglio conduce, negli spazi circostanti ed adiacenti dell'edefizio di S. Giovanni a Carbonara. [...] L'edefizio stesso riuscirebbe utilissimo assegnandone quelle parti terrene, or di niun uso od abbandonate, a' bisogni dell'opera, [...] mentre poi decoratosi quel prospetto ignobile in faccia a S. Carlo all'Arena, vi avremmo una stazione veramente degna di esser capo della nuova strada, e di mostrarsi con orgoglio al cospetto del numeroso popolo della città, de' provegnenti dalle province, e degli stranieri che in tanto numero si portano tra noi. Ed oltre a questo, se vero è, ch'esista un progetto di strada che da S. Carlo all'Arena, attraversi la Città e giunga al mare, altro gran pregio acquisterebbe il luogo designato. E la strada poi, secondo a noi pare, dovendo costruirsi sopra un argine alquanto elevato all'appressarsi alla Città o sopra una fila di archi in sino alla stazione, signoreggerà tante belle e deliziose terre, tanti ameni luoghi, e l'ampio golfo cui fan corona i lontani monti. Dimodoché i viaggiatori, come campati in aria, in sù quel tratto di strada sollevato, ed aperto, trascorrendolo, (parei vederla questa scena incantata) con non minor diletto passerebbero per mezzo della Città per fermarsi nel comodo luogo della dinotata stazione⁴⁶.

La localizzazione delle stazioni napoletane a Porta Nolana era in realtà del tutto coerente con le *Appuntazioni per lo Abbellimento di Napoli* stabilite da Ferdinando II, un programma di zonizzazione *ante litteram* che prevedeva una destinazione industriale per la zona orientale della città, nuovo fulcro di espansione urbano: l'idea di Degli Uberti era evidentemente poco realistica, ma risulta di grande interesse perché met-

te in luce una visione molto moderna, condivisa da tanti coevi fautori delle ferrovie, secondo cui queste nuove infrastrutture avrebbero concorso alla nascita di nuovo paesaggio urbano, che sarebbe stato possibile cogliere in tutte le sue nuove e ricche valenze nella visione d'insieme offerta dal viaggio in treno. Le considerazioni formulate nel documento, anche se, di fatto, connotano negativamente l'area di Porta Nolana che fu sede della prima stazione, mettono in risalto la funzione di nuovo accesso per la città di Napoli che fu attribuita fin dall'inizio ai fabbricati ferroviari: la costruzione della linea Napoli-Nocera aveva contribuito a sviluppare una nuova concezione della città, nella quale il trasporto e il movimento delle persone acquisirono sempre maggiore rilievo nella definizione degli spazi urbani e del livello qualitativo della vita sociale, e, benché la stazione fosse stata collocata in un'area che all'epoca era ancora considerata di margine rispetto al centro, i principi su cui si fondò quella scelta erano essenzialmente legati all'accessibilità e al *comfort* dei viaggiatori. Nel giro di pochi decenni furono costruite altre stazioni per la città di Napoli, ma quella prima disegnata da Bayard inaugurò a tutti gli effetti la qualificazione di quegli spazi come principale polo di convergenza delle linee dei trasporti e delle attività ad esse collegate.

Di natura diversa furono le questioni valutate nel caso della stazione di Torre Annunziata, progettata pressappoco nello stesso periodo in cui il comune vesuviano stava programmando la risistemazione della sua linea di costa, in previsione di un progressivo sviluppo delle attività commerciali. In un documento del 1832 conservato presso l'Archivio Storico di Torre Annunziata, si legge infatti:

la circostanza di essere la Torre un paese marittimo, con bella spiaggia sporgente sulla sinistra del golfo di Napoli senza poter profittare degli immensi vantaggi che offre il commercio e la navigazione, è veramente strana. Lungo il suo litorale di circa due miglia, veruno sbarcataggio si rinviene né un ricovero qualunque per navicelli, di venti, e mari della traversia. I vini e le paste si espiarrebbero più facilmente, qualora in quel comune si potesse avere un porto, mentre per le vie di terra, il commercio riesce inattivo, difficile, ed oltremodo dispendioso. La sola circostanza di un buon porto può formare la ricchezza di un paese. [...] Le premure dei torresi, la propensione di S. E. il Ministro degli Affari Interni per le opere

pubbliche, e l'ardore con cui l'ottimo Intendente di Napoli promuove e raccomanda le opere suddette, certamente proveranno a rimuovere qualunque ostacolo per la prosperità del commercio, costruendovi un porto per quel comune, onde ristorarsi dei danni finora sofferti, ed essi vedranno al certo coronati i loro sforzi all'ombra del saggio governo del nostro Monarca⁴⁷.

Il tracciato ferroviario in corrispondenza di Torre Annunziata tornava a tagliare la costa e, a causa di un forte dislivello tra la spiaggia e la città, era sostenuto da un lungo viadotto, la cui costruzione rappresentò il primo significativo intervento di trasformazione della linea costiera⁴⁸. La stazione ferroviaria, situata allo stesso livello dei binari, accoglieva i passeggeri indirizzandoli nel centro urbano attraverso un collegamento con la via Regia, mentre la comunicazione con il porto era ottenuta attraverso la realizzazione di una nuova strada che, passando sotto i binari, conduceva al primo tratto di una banchina realizzata negli stessi anni, per poi ricongiungersi con la scogliera in località Punta Storta. Il progetto della banchina fu elaborato dall'architetto Ranieri, e, approvato dall'Amministrazione nel 1836, i lavori furono affidati a un'impresa locale. A partire dal 1841, Ranieri fu incaricato di seguire anche la costruzione dell'infrastruttura ferroviaria⁴⁹, in modo che, d'intesa con Bayard, si eseguisse il necessario collegamento tra il porto e la città, passando al di sotto dei binari della linea. Il progetto definitivo prevedeva la costruzione di un ponte di luce «palmi ventiquattro, e di altezza non meno di palmi ventiquattro fin sotto la volta»⁵⁰, che, tagliando un angolo di una proprietà privata appartenente alla famiglia Montella, avrebbe consentito il passaggio alla nuova banchina. La strada comunale di collegamento fu progettata ancora da Ranieri, d'intesa con il concessionario, così che l'uscita della stazione della strada ferrata non interferisse con il suo progetto, ma il Sindaco di Torre Annunziata si oppose alla continuazione dei lavori relativi alla stazione, chiedendo che si facesse retrocedere un muro di sostegno realizzato seguendo le indicazioni di Ranieri. Bayard indirizzò una lettera all'Intendente, nella quale denunciava la sconsideratezza di questa scelta, che avrebbe di fatto impedito la costruzione di un'uscita che portasse dalla stazione alla via Regia e del relativo collegamento con il porto, e ricordando anche che c'erano «molte mercanzie da trasportare da Torre Annunziata a Napoli»⁵¹, motivo per cui era necessario provvedere ai lavori fino a quel momento sospesi.

Il passaggio della linea Napoli-Nocera e la costruzione dello scalo ferroviario determinarono una definitiva chiusura, ideale e visiva, della città rispetto alla zona del porto, destinata ad accentuarsi nel corso degli anni successivi. In breve tempo, la stazione, la piazza antistante – nella quale si svolgevano gli affari di compravendita all'interno di piccoli fabbricati che funzionavano da granai e uffici per gli spedizionieri marittimi – e la strada di collegamento con la marina (via Porto) divennero il fulcro delle attività commerciali della città. Il carico e lo scarico delle merci avveniva lungo l'arenile, a ridosso del viadotto ferroviario in corrispondenza della Punta Storta, ma queste operazioni non erano attuabili nei periodi di libecciate, quando la banchina era invasa da lunghe ondate dovute alle correnti che provenivano da ponente: i battelli erano, quindi, costretti ad ormeggiare a largo, e il grano veniva trasportato a riva attraverso bettoline e pontoni. La precarietà di questa situazione e l'incremento delle attività produttive e commerciali portarono alla scelta di costruire un nuovo porto mercantile, capace di far fronte all'ingente traffico marittimo, che avrebbe assunto, nelle previsioni dell'amministrazione, un rilievo internazionale:

la costruzione di un comodo e sicuro Porto commerciale ha formato da moltissimi anni il voto ardente di questa popolazione quasi tutta dedita all'industria de' cereali e loro prodotti. Fattosi ora un tal bisogno anche più urgente, pel libero scambio delle merci, e per le mutate condizioni civili e politiche della comune patria, l'Italia, è universale desiderio, che il presidente del Consiglio Comunale, quale legale interprete, [...] rimuova ogni ostacolo che privi ulteriormente il nostro Comune di una sorgente sì feconda di prosperità e di ricchezza⁵².

Se da un lato, quindi, il rapporto della città con la costa fu progressivamente negato, dall'altro la ferrovia e la stazione contribuirono certamente a sviluppare il tanto desiderato traffico delle merci, al punto che qualche decennio dopo, in prossimità della nuova stazione di Torre Annunziata Centrale, fu costruita una stazione marittima, collegata mediante binari allo scalo della città.

L'ultima stazione che si intende analizzare in questa sede è quella di Pompei, la cui costruzione prende avvio dall'organizzazione di un evento di grande importanza: il

settimo congresso degli scienziati che doveva aver luogo nel settembre del 1845, e nel corso del quale si prevedeva una visita agli scavi archeologici dell'antica città. Per quella occasione, si elaborò un progetto per il nuovo ingresso al sito in prossimità della strada di ferro: il disegno e la direzione dei lavori furono affidati inizialmente all'architetto Bonucci, in seguito coadiuvato dall'architetto Gandini, il quale aveva in alcune occasioni sostituito il direttore Bianchi nelle questioni relative a Pompei. Come si evince dalla pianta che attesta lo stato degli scavi al 1845, la volontà era quella di costruire, nel più breve tempo possibile – vista l'urgenza data dall'evento – una rampa che a partire dalla stazione di Pompei conducesse agli scavi attraverso un varco corrispondente all'attuale Porta Marina, in prossimità di quella che all'epoca veniva chiamata l'osteria del Lapillo. La scoperta di un piano inferiore nella casa di Championnet e l'entità delle opere di contenimento dei terreni che erano necessarie per la costruzione della rampa resero evidente l'impossibilità di completare l'operazione nell'arco di soli due mesi:

S. E. il Ministro dell'Interno al 27 marzo ordinò i lavori della strada, che da Pompei deve menare verso la stazione della strada di ferro. Tali disposizioni superiori mi furono comunicate molto tempo dopo. Io le feci subito, con un mio ufficio, osservare che la spesa ed il tempo necessario per l'esecuzione di una tale opera erano considerevoli a meno che non si avesse voluto destinarvi un fondo straordinario. Tuttavia per non perdere tempo posi mano all'impresa, e gliene diedi partecipazione. Segnai la traccia, divelsi gli alberi e le piante, e cominciai il tagliamento, il trasporto del terreno ed i lavori a ripa incassata. [...] Non esito a farle rilevare che le scoperte fatte in questi giorni de' piani inferiori nella casa di Championnet rendono anche più impossibile l'esecuzione della strada. Questi piani inferiori esigono che si tolga la terra che li ricopre, e ci obbligano a sgomberare la gran porzione de' monti di lapillo che si ritrova fra essi e la Taverna di questo nome. Oltre a ciò converrà sostenere le ripe del taglio incassato nel lapillo, con fabbriche alte, profonde, e robuste per impedire le spinte e le frane di un terreno mobile e inaderente. Il tempo e la spesa per questi lavori non è così lieve da permetterci che l'opera si effettui prima di due o tre anni⁵³.

Per questo motivo, si stabilì di predisporre un accesso temporaneo con rampe provvisorie, che potevano essere percorse a piedi o a cavallo, mentre le carrozze potevano utilizzare una rampa alternativa, già presente all'epoca dei lavori, poco distante dalla Taverna del Lapillo, e che si ricollegava alle rampe partendo da una casa rurale di proprietà Minervino. L'organizzazione del VII convegno degli scienziati era, evidentemente, concepita dai Borbone come un'ulteriore, importante occasione di promozione del territorio vesuviano. D'altra parte, gli scavi stessi di Pompei ed Ercolano avevano agito da fulcro decisionale in merito alle scelte connesse al tracciato ferroviario. Ne dà conferma lo stesso Bayard, quando scrive nel *Prospetto della società della strada di ferro*, e segnatamente nel paragrafo *Speranze d'aumento dei prodotti*: «bisogna inoltre rimarcare che in questa direzione numerose fabbriche si vanno introducendo, e che il Vesuvio, Ercolano, Pompei e i deliziosi luoghi che costeggiano il mare fino a Castellammare e a Sorrento richiamano i nazionali e gli stranieri che vi faranno più frequenti viaggi allorché potranno questi eseguirsi con maggiore prestezza, comodo ed economia»⁵⁴.

Come già rilevato, le stazioni venivano all'epoca classificate in base all'importanza della città che le ospitava, ed erano distinte sulla base di queste caratteristiche in principali e secondarie. Benché la stazione di Pompei fosse considerata di seconda classe, in realtà non fu certamente di scarsa rilevanza l'attenzione e l'impegno dimostrato dagli architetti e dal governo nei confronti delle decisioni da prendere in merito al suo collegamento con la città antica. Si potrebbe parlare a questo proposito di una inedita forma di tutela, poiché fin dall'inizio la questione del collegamento con gli scavi fu posta nei termini di una modernissima valorizzazione degli antichi reperti, nella misura in cui, anche in questo caso, la stazione era considerata una nuova 'porta sulla città'.

3. Il rapporto con gli insediamenti archeologici

La storia della costruzione delle prime linee ferroviarie si è intrecciata, soprattutto in un territorio come quello italiano, con numerose altre questioni, sia tecniche che politiche e sociali, che si sviluppavano a cavallo o successivamente alla fondazione della linea, e che hanno segnato profondamente la storia del nostro Paese. Allo stes-

so modo, la costruzione della linea Napoli-Nocera, e segnatamente il suo prolungamento fino a Castellammare a partire dal 1841, si collega in parte alla vicenda degli scavi archeologici di Pompei e di altri comuni vesuviani, facendo emergere importanti riflessioni sul concetto di tutela dei beni antichi. In queste storie, la tutela assume significati diversi, benché complementari, ed emerge in seguito a questioni differenti, che riguardano in una prima fase il ritrovamento, a seguito dei lavori di scavo per la linea ferroviaria, di importanti complessi archeologici – e si configura come un problema di salvaguardia di questi beni –; in un secondo momento, si esplica in azioni di valorizzazione dei beni, sia quando emerge la volontà di non coprire alcuni ritrovamenti per permettere agli studiosi di analizzarli dal vivo, sia quando, dopo la costruzione della stazione di Pompei, si intende realizzare un accesso ‘turistico’ agli scavi ad essa collegato.

Nel 1841 la costruzione del prolungamento della ferrovia Napoli-Portici fino a Castellammare porta alla luce a Torre del Greco e, successivamente, a Torre Annunziata alcune strutture che vengono immediatamente identificate come parte dei resti di due ville di età romana. In una fase in cui non erano ancora state messe a punto e formalizzate delle precise metodologie di intervento che garantissero la conservazione dei reperti antichi, la costruzione della strada ferrata pone inediti interrogativi ai responsabili dell’impresa e a quelli degli scavi. Mentre Bayard si rivela propenso a proseguire nell’opera, tralasciando la cura e la messa in sicurezza delle ville scoperte, e, anzi, avviando le demolizioni di una parte delle ‘pareti antiche’, un largo consenso tra gli altri soggetti interessati alle scoperte archeologiche si appunta sulla necessità di attestarne la rilevanza e documentarne lo *status quo* attraverso i rilievi.

Nella contrada Sora di Torre del Greco, in una proprietà nominata Montella, era stata scavata una grande villa marittima, la cui importanza archeologica era nota già dal secolo precedente⁵⁵. Gli scavi erano stati effettuati poco prima del 1734 sotto la direzione dell’ingegnere Stendardo e proseguirono a più riprese sotto Carlo III prima e Francesco I di Borbone poi. Dopo anni di abbandono⁵⁶, nel 1827 grazie all’intervento di Bonucci il terreno fu rivendicato dalla Soprintendenza degli Scavi e per l’occasione se ne redasse una pianta, ad opera dello stesso architetto, che ricalcava un precedente disegno di La Vega e che oggi è conservata presso l’Archivio di Stato di Napo-

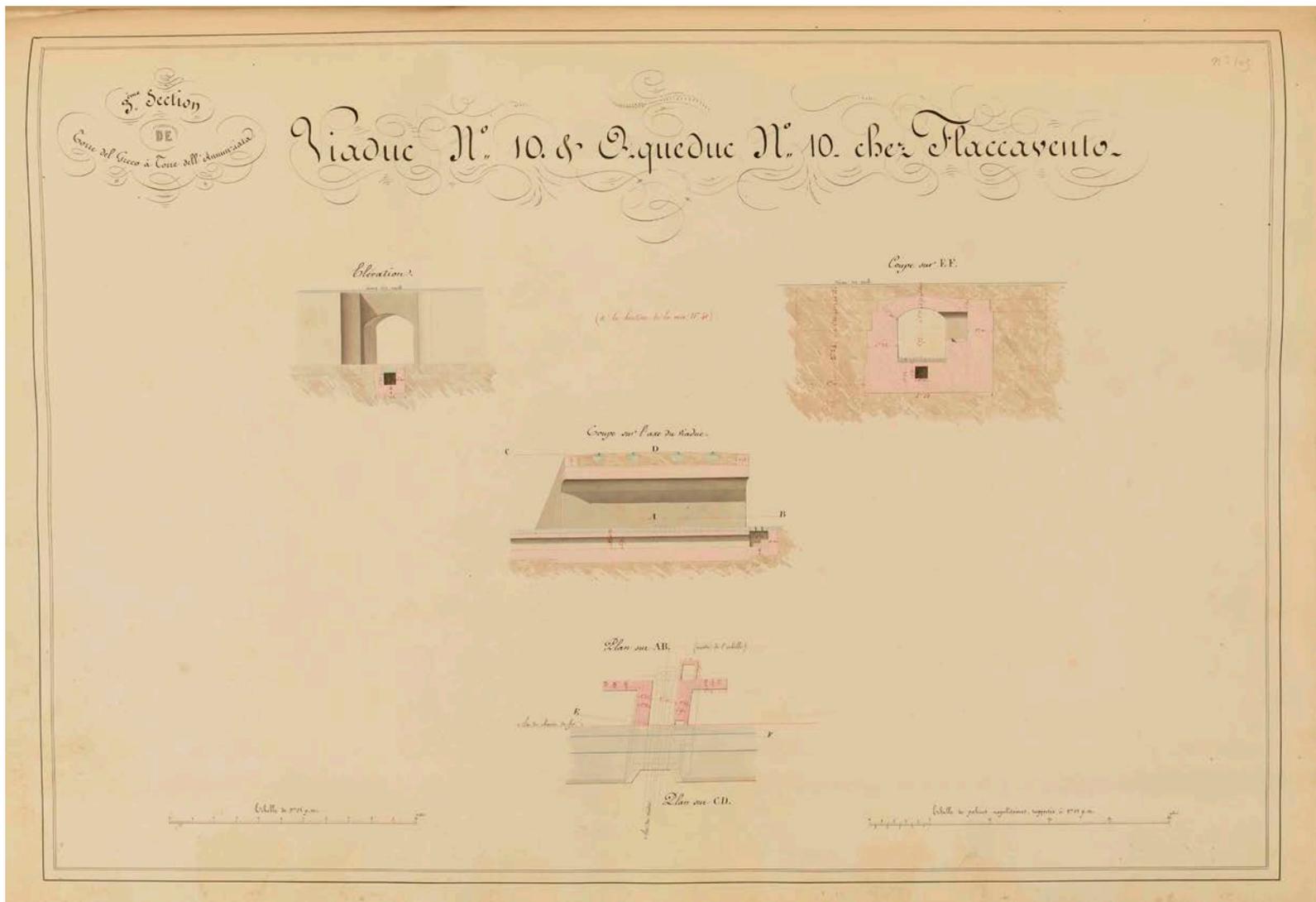
li⁵⁷. Nel 1839 il terreno passò nelle mani dell'abate Flaccavento⁵⁸, il quale a partire dal 1840 chiese e ottenne di praticare scavi nel suo fondo, i cui risultati sono però ad oggi poco noti⁵⁹. Quando nel 1841 i lavori per la strada ferrata interessarono la proprietà⁶⁰, si predispose un sistema di vigilanza degli scavi, affidando a un custode di Pompei il compito di sorvegliare i lavori, principalmente per evitare che gli operai rubassero gli eventuali oggetti antichi ritrovati nei ruderi⁶¹. In seguito ad alcuni attestati tentativi di appropriazione dei beni da parte di diversi soggetti⁶², tra cui lo stesso abate Flaccavento, si stabilì che gli oggetti portati alla luce fossero affidati in custodia preventiva al sindaco del Comune di Torre del Greco, e che fosse rispettata la norma sancita dal Regio Decreto del 14 maggio 1822, che disciplinava, appunto, le attività di scavo da parte dei privati⁶³.

Come è noto, il sistema normativo che governava queste procedure si fondava principalmente su due decreti reali: quello del 13 maggio 1822 «sul divieto di demolizione, rimozione ed esportazione di monumenti storici o di arte», conteneva disposizioni precise sulla tutela degli oggetti di antichità esistenti negli edifici pubblici, nelle chiese, nelle cappelle e nei terreni di proprietà privata, dei quali si vietava la rimozione «dal loro sito attuale», la demolizione, il degrado e infine l'esportazione. I contravventori erano puniti con l'ammenda e la confisca dei beni, e il permesso di «extraregnazione» era accordato soltanto per gli oggetti «che non fossero di un merito tale, da poter interessare il decoro della nazione». L'organismo deputato al relativo esame era la Commissione di Antichità e Belle Arti, composta dal direttore del Real Museo, da due soci dell'Accademia Ercolanese e altri due dell'Accademia di Belle Arti. Il secondo decreto, quello che viene più volte citato nell'ambito di questa vicenda, è quello del 14 maggio 1822, che elencava sette articoli relativi all'attività di scavo dei privati, ai quali erano imposti precisi obblighi e sanzioni. È rilevante ricordare a questo proposito che la ferrovia era costruita mediante capitali privati, quelli appunto della Società che faceva capo a Bayard, e quindi, da questa particolare angolazione, non poteva essere omologata a un'iniziativa di carattere pubblico, dovendo sottostare ai vincoli previsti dal decreto. Anche nel caso dei rinvenimenti portati alla luce nel corso di questa impresa, occorreva che un ispettore redigesse relazioni dettagliate in proposito, da inviare a una commissione che avrebbe giudicato sul me-

*Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellam-
mare, Progetto del passaggio della linea ferroviaria in
corrispondenza della proprietà Flaccavento, c. 1839
(Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et
chaussées, Ms.Fol.3218/1)*

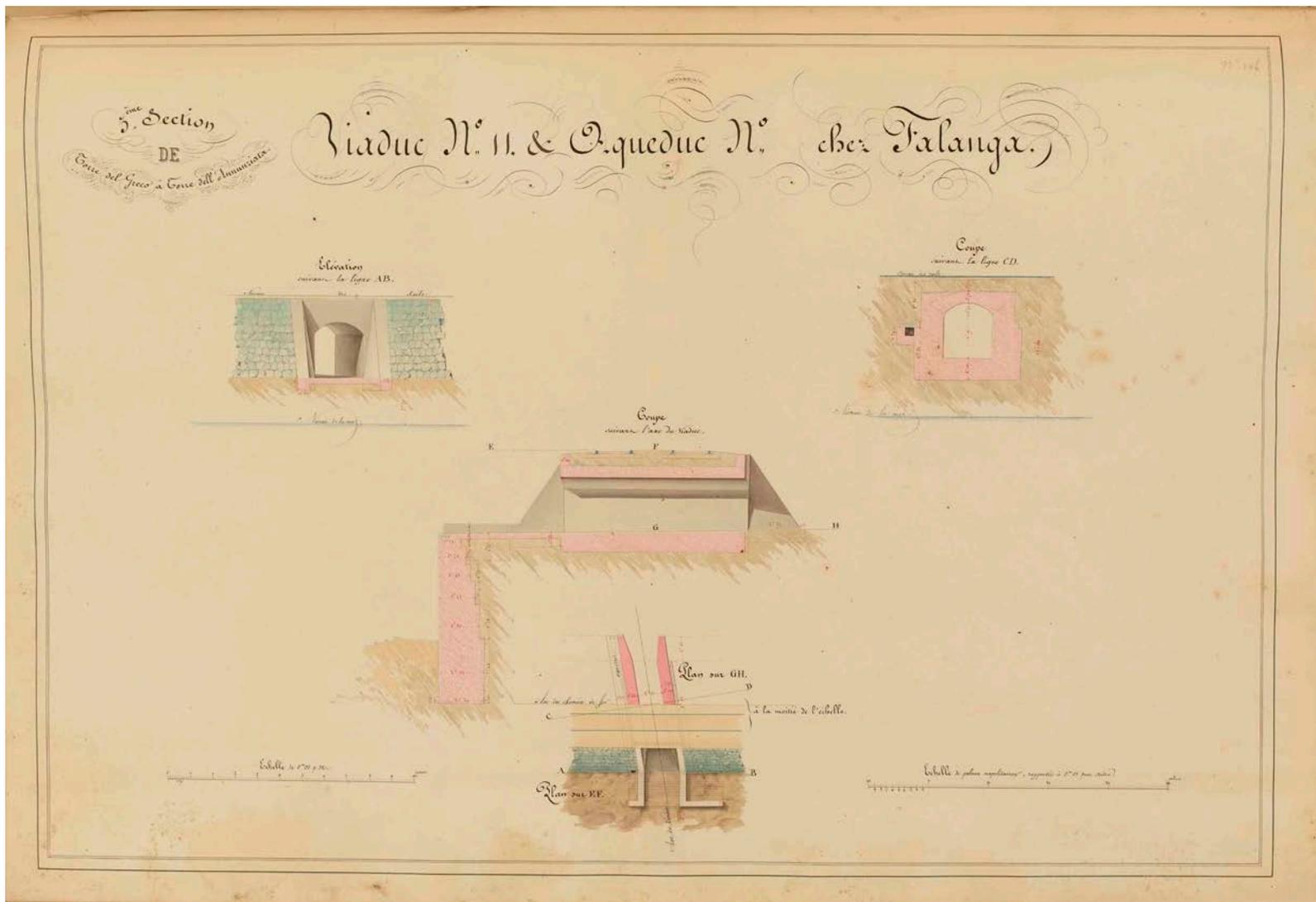
nell'Archivio di Stato di Napoli⁶⁷. Fra il 1841 e il 1843, durante i lavori per la costruzio-
ne del tronco ferroviario, i ruderi della villa non subirono particolari danni e i reperti
rinvenuti furono, come consuetudine, trasportati altrove: una vasca marmorea fu
custodita nel Real Museo Borbonico di Napoli, mentre resti di strutture murarie de-
corate con affreschi furono staccati e trasferiti a Napoli il 20 aprile del 1843⁶⁸.

Durante il prosieguo dei lavori della ferrovia, a Torre Annunziata, nel fondo di Sco-
gnamiglio, fu rinvenuto un altro edificio antico sepolto dalla fatale eruzione del 79



Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Progetto del passaggio della linea ferroviaria in corrispondenza della proprietà Falanga, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)

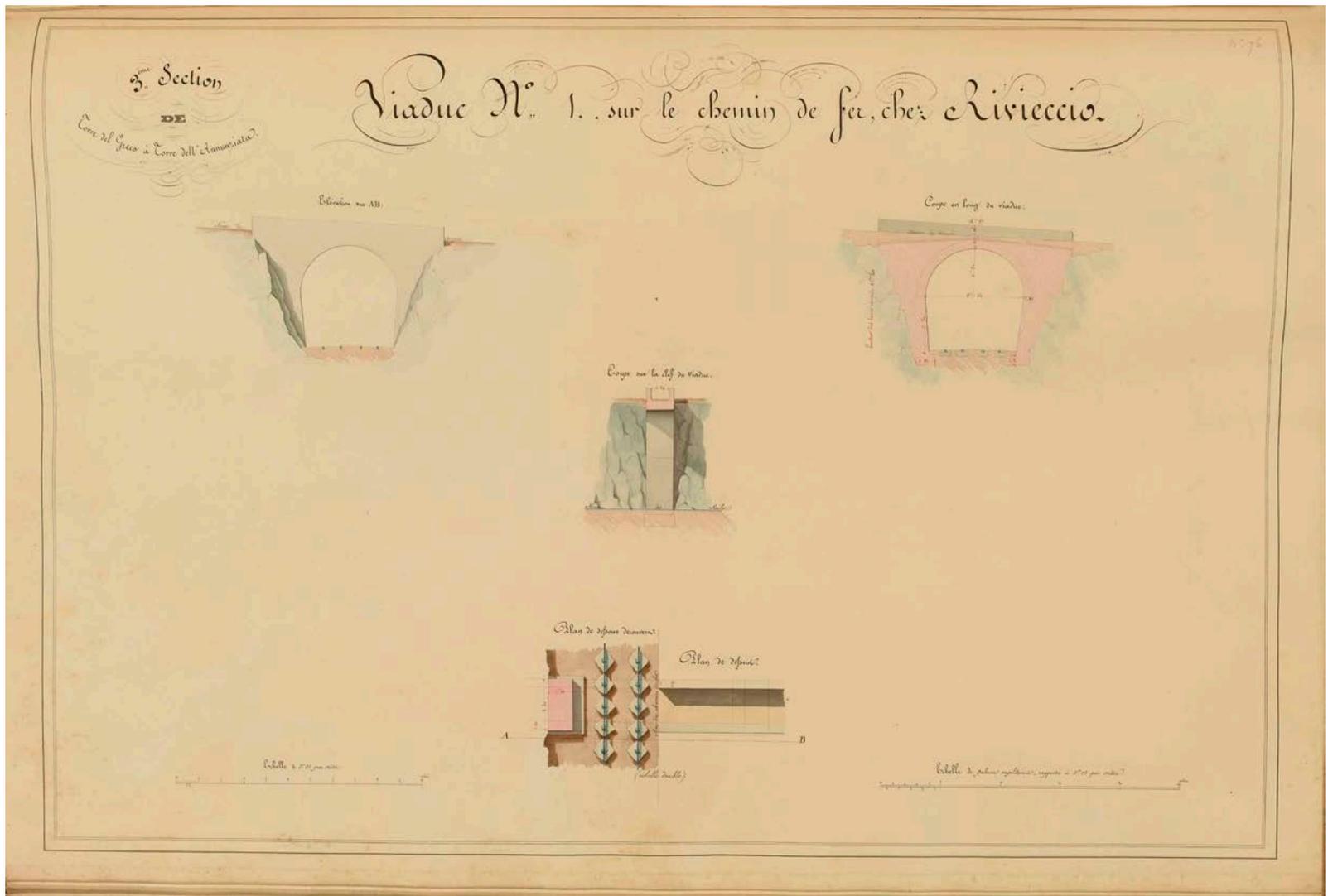
d. C.: ne eseguì la pianta Cirillo, sempre sotto la direzione del Bianchi. Come testimonianza un articolo di Avellino apparso sul «Bollettino Archeologico Napoletano»⁶⁹, forte attenzione fu posta ancora una volta ai reperti portati alla luce: in particolare, l'architetto direttore degli scavi celebrava l'assoluta novità offerta da un dipinto che raffigurava per la prima volta il mito di Eco connesso a quello di Narciso, mentre poca rilevanza veniva conferita alle strutture antiche. In questa fase dei lavori, tra l'altro, si verificò un forte contrasto tra il direttore del Real Museo e Bayard, il quale fu richia-



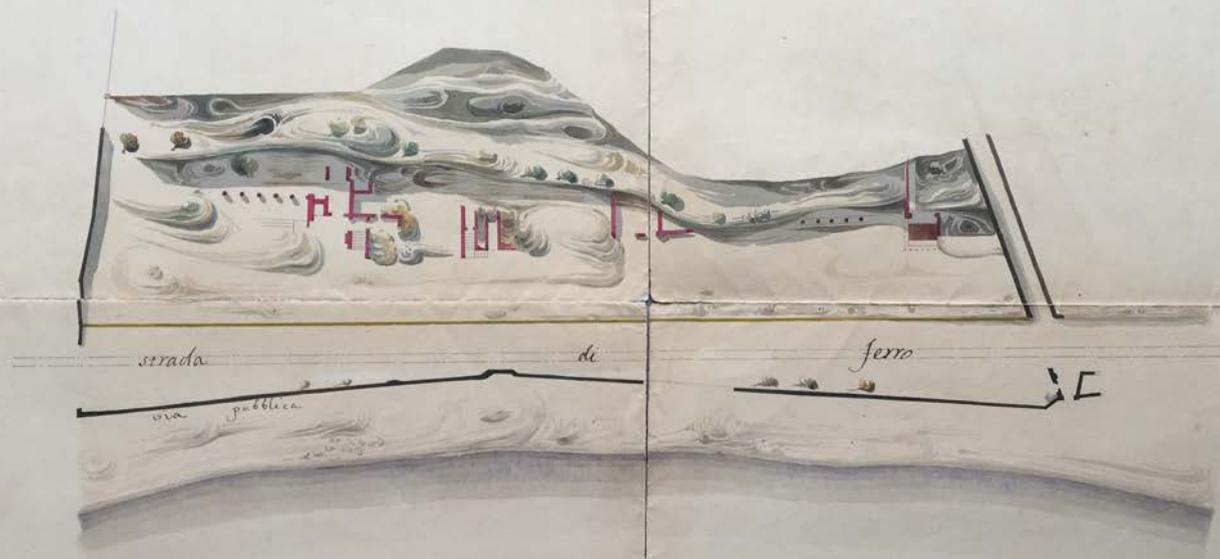
mato all'osservanza delle leggi previste per gli scavi delle antichità: il responsabile della strada di ferro aveva infatti preteso la custodia degli oggetti rinvenuti e aveva manifestato l'intenzione di demolire le antiche fabbriche per proseguire i lavori. Per questo motivo, le operazioni furono sospese per qualche tempo, così da permettere il rilievo delle rovine e il distacco di alcune decorazioni, tra cui un pavimento a mosaico, successivamente valutato di scarso valore e quindi non trasportato al Museo⁷⁰. Nel frattempo, Bayard in una lettera indirizzata al Ministro degli Interni Santangelo, chiedeva il pagamento delle somme a lui dovute per la cessione al Real Museo dei reperti portati alla luce durante i lavori, minacciando anche di non consegnare più gli oggetti rinvenuti fino a che non gli fosse stata rilasciata una ricevuta che certificasse l'elenco dei pezzi e il relativo valore⁷¹. Nella visione dell'ingegnere francese, infatti, il museo avrebbe dovuto acquistare da lui gli oggetti che si volevano aggiungere alla collezione reale, mentre quelli che non venivano reputati interessanti gli sarebbero spettati di diritto, e potevano essere per questo portati in Francia. Bayard si lamentava anche delle continue sospensioni dei lavori, interrotti «sia perché si rinviene un pezzo di colonna, sia di muro ovvero di mosaico, e quasi sempre per cose di nullo valore ed importanza storica od artistica»⁷². È possibile, a questo proposito, che le pretese di Bayard, che a noi oggi appaiono eccessive e impraticabili, fossero dovute alla meccanica applicazione delle norme che regolavano l'esproprio dei terreni interessati dalla linea ferroviaria. Come già rilevato, uno degli articoli del contratto stipulato dalla società della strada di ferro riguardava, infatti, le condizioni di acquisto dei suoli, in base alle quali Bayard era tenuto a pagare ai proprietari il valore dei terreni in regime di pubblica utilità. A questo scopo, le proprietà venivano valutate da due esperti – uno predisposto dal proprietario, l'altro dalla società –, che ne stimavano il valore, sia rispetto al danno, nel caso in cui la strada si limitava ad attraversare il terreno oggetto di vendita, sia rispetto alla rendita del terreno, valutata sulla base della natura dei suoli da occupare. Se poi sul terreno erano presenti dei beni che sarebbero stati inevitabilmente e totalmente distrutti, Bayard era tenuto a pagarne il valore, diventandone così legittimo proprietario: con ogni evidenza, l'ingegnere francese pensava di estendere questa disposizione all'eventuale rinvenimento di strutture e oggetti archeologici. Naturalmente, le opposizioni di Bayard furono respinte da

Santangelo, il quale impose la restituzione immediata di tutti gli oggetti tratti dal direttore dei lavori, e ordinò che fosse rilevata una pianta delle rovine per garantire il mantenimento dello *status quo* e impedire eventuali demolizioni non autorizzate⁷³. A questo scopo, fu incaricato di nuovo l'architetto Cirillo, che in una relazione inviata al Ministro denunciò la scomparsa di alcune pareti dell'antico edificio e ne attestò le condizioni in una pianta conservata oggi presso l'Archivio del Museo Archeologico Nazionale di Napoli⁷⁴.

Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellamare, Progetto del passaggio della linea ferroviaria in corrispondenza della proprietà Riviaccio, c. 1839 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1)



Pianta della Proprietà del fondo del Signor Flaccavento



strada

di

ferro

via pubblica

Palermo 1841 - Napoli -

Uli. Tut. 12^a r. n.
F. 1001/17
Att. A

P. Bianchi, *Pianta della proprietà del fondo del Signor Flaccavento*, 1841 (Archivio di Stato di Napoli, Ministero degli Interni, l inventario, F. 1001, fasc. 17)

Al di là di queste dinamiche, in ogni caso, in entrambi i fondi gli scavi furono condotti nella consueta ottica di concepire le rovine quali meri contenitori di oggetti d'arte, ma in questo contesto emerge anche un'inedita attenzione al dato documentario

offerto dai complessi architettonici in quanto tali. Di particolare interesse risulta, in questo senso, un carteggio tra Bonucci – in qualità di ‘architetto locale’ degli scavi – e il Soprintendente⁷⁵, nel quale l’architetto proponeva che il custode che sorvegliava i reperti antichi rinvenuti lungo la strada di ferro lasciasse aperte e disponibili alla visione e all’analisi degli esperti dell’Accademia e degli «amatori delle scienze» le rovine eventualmente portate alla luce, rivelando, ancora una volta, una visione assolutamente moderna delle potenzialità del patrimonio archeologico: da un lato, sotto il profilo della ricerca, e, dall’altro, in termini di promozione anche turistica del territorio.

Un ultimo aspetto che si intende rilevare nell’ambito dell’analisi del rapporto tra ferrovia e preesistenze archeologiche non riguarda gli effetti materiali dell’intreccio di questi due ambiti, ma piuttosto quelli ‘paesaggistici’ che furono rilevati dai contemporanei, e che, oltre a fornire un suggestivo quadro del caso specifico della ferrovia in esame, aiutano a comprendere la percezione degli abitanti e dei visitatori del territorio vesuviano nell’Ottocento di questo elemento infrastrutturale di forte modernità. Dalla lettura delle testimonianze più o meno coeve, emerge, anche in questo caso, una visione che riesce a cogliere armonicamente l’antico e il moderno offerto dal territorio, senza percepirne soluzioni di discontinuità o di rottura, ma, anzi, attribuendo alla nuova infrastruttura la veste di un valore aggiunto del paesaggio, che si integra con gli spazi, e li spazi senza stravolgerli. A titolo di esempio, si riporta un frammento della guida pubblicata da Gregorovius nel sull’Italia centrale e meridionale, nella quale l’autore definisce il passaggio della ferrovia in prossimità degli scavi come una soluzione esteticamente valida e dotata di un fascino che non è stato ancora possibile eguagliare negli altri siti archeologici italiani:

il visitatore che esca oggi da Roma per questa venerabile porta [Porta maggiore], si trova dinanzi ad un nuovo spettacolo, perché là sorge la stazione provvisoria della prima strada ferrata degli Stati della Chiesa, che porta a Napoli: la costruzione molto meschina è a ridosso dell’arco gigantesco dell’acquedotto di Claudio. Si direbbe che l’invenzione più recente della civiltà abbia timore di levarsi a fianco delle rovine colossali dell’antica Roma, sebbene il genio moderno di gran lunga sorpassi quello dell’an-

tichità, sì che un Plinio, o un Traiano proverebbero oggi uno stupore pari a quello del Lazio che vede per la prima volta passare precipitosa e sbuffante una locomotiva. Eccezzuata la più bella strada ferrata del mondo, quella che va da Napoli a Pompei, non ve n'ha altra che possa offrire un contrasto più vivo fra due epoche dell'umana civiltà, quanto questa che corre lungo gli archi coperti di musco dell'acqua Claudia, attraverso alla triste campagna, fra le antiche tombe e le torri solitarie dell'età di mezzo⁷⁶.

Note

1 Strabone, *Geografia* V, 4, 8. Cito dall'edizione a cura di A. M. Biraschi, collana BUR, Milano 2001.

2 V. Pezza, *Città e metropolitana. Vesuvio, infrastrutture, territorio*, edizioni CLEAN, Napoli 2005, p. 9. La studiosa scrive inoltre: «la città metropolitana riconosciuta da Strabone, in questa terra c'è, per natura e per storia. Per natura, perché il dato fisico e geografico nel grande vuoto del Golfo consente a ciascuna parte del territorio disposto ai suoi bordi di vedere ed essere vista dal resto della città metropolitana, e, dunque, di sentirsi parte di un tutto riconoscibile e visibile, un'identità manifesta capace di suscitare un legame di appartenenza. Per storia, perché la costruzione avvenuta lentamente nel tempo per opera dell'uomo ha impresso nella sua forma un sistema di permanenze, una mappatura genetica, capace di rivelare relazioni intelligenti e intelleggibili, che possono rendere quel senso di appartenenza qualcosa di vicino alla coscienza civile, a un'identità culturale: cogliere solo la bellezza di questa terra, senza riconoscere l'intelligenza della sua costruzione, significa disarmare la forza di questa identità»: *ibidem*.

3 Tra gli altri, si segnalano in particolare, per lo sguardo specifico sul territorio vesuviano: A. Vella, F. Barbera, *Il territorio storico della città vesuviana*, Tess Costa del Vesuvio, San Giorgio a Cremano 2008; V. Pezza, *Città e metropolitana. Vesuvio, infrastrutture, territorio*, cit.

4 Cfr. R. Amirante, *Un racconto 'indisciplinato' della costa vesuviana*, in P. Scala, *Racconti in-disciplina-ti*, Officina Edizioni, Roma 2012, pp. 131-147.

5 R. Parisi, *Architettura del lavoro e trasformazioni urbane a Napoli in età industriale: l'area di S. Erasmo ai Granili*, in «Bollettino dell'Associazione per l'Archeologia Industriale», nn. 35-37, febbraio-ottobre 1993, a. XII, p. 14.

6 *ibidem*.

7 «Allorché reggeva presso di noi l'Annona, il Governo pensò che a provveder la città di vettovaglie in caso di carestia, fosse uopo di un grande edificio a conservar cotai grani. L'edificio fu questo che ora vedete, lungo 2000 palmi, con 87 finestre da un capo all'altro e quattro piani»: F. Alvino, *Viaggio da Napoli a Castellammare*, I ed. 1845, Grimaldi & C. editori, Napoli 2002, p. 15.

8 Nel 1864, nella sola provincia di Napoli si contavano 21 di tali fabbriche, di cui 2 a Resina, 3 a Castellammare e ben 16 nei pressi del ponte della Maddalena, dove erano state dislocate dai pressì di Piazza Mercato, che le accoglieva fin dal XIV secolo, in un quartiere specificamente destinato: cfr. G. Alisio, *L'industria dell'Ottocento nella periferia occidentale napoletana*, in «Bollettino dell'Associazione per l'archeologia industriale», nn. 2-3, Napoli 1982, p. 6.

9 R. Parisi, *op. cit.*, p. 15.

10 F. Alvino, *Viaggio da Napoli a Castellammare*, cit., p. 13.

11 Giovanni Pattison era stato, prima di avviare una sua impresa, architetto macchinista per la società Bayard: cfr. G. E. Rubino, *Le fabbriche del Sud*, I ed. Athena 1990, Giannini Editore, Napoli 2011, p. 24.

12 M. Petrocchi, *Le industrie del Regno di Napoli dal 1850 al 1860*, Pironti, Napoli 1955, p. 76.

13 G. Alisio, *op. cit.*, pp. 7-8.

14 S. Chiuriello, *Pietrarsa nel suo centenario*, Editrice Rispoli Anonima, Napoli 1940, p. 103.

15 Lungo la strada, a poca distanza dai Granili, era stato eretto il «muro finanziere», costruito da Stefano Gasse insieme ai due padiglioni neoclassici della Dogana per delimitare a oriente la cinta daziaria, «determinando un preciso rapporto tra la campagna circostante e il territorio da urbanizzare, all'interno del quale si sarebbero dovuti realizzare tutti i progetti di intervento programmati dal sovrano»: G. Alisio, *Prefazione* al libro di F. Alvino, *Vlaggio da Napoli a Castellammare*, cit., p. VIII.

16 Parisi descrive dettagliatamente tutti i nuovi insediamenti sorti nei pressì dei Granili: «Facendo riferimento alla "Pianta topografica delle paludi di Napoli, Volla e Contorni" del 1855, alla pianta del Comune di Napoli (1872-80) e ad alcuni documenti conservati presso l'Archivio di Stato di Napoli, è possibile individuare ad est dello stabilimento meccanico la conceria di Francesco Stella [...]; ai lati, invece, due fabbriche, di cui una risulta essere una conceria, ed infine a Nord il setificio di Giovanni Beaur o Beaux [...] stabilimento che in seguito sarà assorbito dalla ditta Pattison»: R. Parisi, *op. cit.*, p. 17-18.

17 Per un approfondimento sulla storia di Pietrarsa, cfr. V. Pagnini, *Pietrarsa. Storia e destino delle antiche officine borboniche*, Edizioni Savarese, Napoli 2016.

18 R. Parisi, *op. cit.*, p. 17.

19 Ivi, p. 22.

20 G. Zucconi, *Ferrovia e villes d'eaux: tre casi di studio*, in F. Mangone, G. Belli, M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 101-102. Lo studioso aggiunge più avanti: «vi è poi un'altra ragione, forse meno evidente, la quale rinsalda la relazione tra la ferrovia e i centri della villeggiatura. La complessa e costosa opera di costruzione della rete di trasporto mobilita una grande quantità di risorse umane, di know-how tecnologico e finanziario che, dopo la realizzazione, andranno ad investire in altri ambiti. Due su tutti: le infrastrutture portuali e le attrezzature turistiche»: ivi, p. 103. Nonostante il testo citato faccia riferimento al rapporto tra ferrovia e luoghi di villeggiatura collegandosi a esempi lontani da quello napoletano, è possibile riferire queste osservazioni anche al caso della Napoli-Nocera, poiché l'ingegnere Falcon, vicepresidente della società Bayard durante la costruzione della linea, nel 1842 investì in una residenza a Sorrento (la villa dei Della Noce, successivamente chiamata La rupe), in parte adibita a «nobile albergo pe' forestieri», nella quale impiantò anche alcune piccole imprese: cfr. A. Berrino, *Imprenditori stranieri nella Sorrento di primo Ottocento tra industria e ospitalità*, in P. Avallone, D. Strangio (a cura di), *Turismi e turisti. Politica, innovazione, economia in Italia in età contemporanea*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 32-40.

21 D. Richter riporta, a questo proposito, le annotazioni dei diari di viaggio di Theodore ed Emilie Fontane, elaborate nell'ambito di un soggiorno a Napoli nella seconda metà del secolo, che mettono in evidenza le caratteristiche di un moderno 'turismo veloce', nel quale è possibile visitare nel giro di pochi giorni oltre ai monumenti di Napoli, l'isola di Capri, i reperti di Paestum, gli scavi di Pompei e il golfo di Salerno: «I coniugi Fontane rispettano in tutto il "programma" dell'epoca: "Napoli non intrattiene eccessivamente i forestieri con bellezze artistiche", scrive Peter Sirius nella sua cronaca di viaggio del 1897. Le guide consigliano sei giorni per una "conoscenza esauritiva delle cose più significative" della città (Neigebaur), ma se si ha a disposizione un tempo più limitato tre giorni possono essere sufficienti (Baedeker). In sostanza Napoli anche per il Fontane, come per molti altri visitatori, rappresenta non tanto un'avventura artistica, quanto piuttosto l'esperienza del suo paesaggio»: D. Richter, *Napoli cosmopolita. Viaggiatori e comunità straniere nell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli 2002, p. 79.

22 Ivi, pp. 53-54.

23 Ivi, p. 49.

24 A. Berrino, *op. cit.*, p. 31.

25 «La letteratura disponibile assegna molta importanza alla realizzazione dei collegamenti ferroviari e stradali: nel 1840 la tratta ferroviaria Napoli-Portici venne prolungata a Castellammare contemporaneamente Castellammare fu collegata alla Penisola sorrentina mediante una strada carrabile. La migliore accessibilità contribuì certamente, qui come altrove, ad aumentare il numero degli arrivi, perché la circolazione delle informazioni tra i viaggiatori di diporto sull'apertura delle tratte ferroviarie avvenne in tempo reale»: ivi, p. 29.

26 Cfr. ivi, pp. 27-32.

27 Cfr. D. Richter, *op. cit.*, p. 64.

28 Cfr. M. Sirago, *La scoperta del mare*, Intra Moenia edizioni, Napoli 2013.

29 F. Barbera, *Tra '800 e '900: dalla residenza aristocratica al turismo borghese*, in A. Vella, F. Barbera, *Il territorio storico della città vesuviana*, cit., p. 127.

30 M. Sirago, *op. cit.*, pp. 78-85.

31 O. Ghiringhelli, *Castellammare di Stabia fra Otto e Novecento: gli spazi della cura e del loisir*, in F. Mangone, G. Belli, M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura*, cit., p. 276. La studiosa riporta in nota la descrizione di Schivardi: «La città è rinomata per la ricchezza delle sue produzioni, per l'affluenza grande degli stranieri, per la fresca situazione estiva, per l'eleganza delle sue ville. Sul lido si veggono bagni con forma di tempietti, di padiglioni, di chioschi, sempre aperti a chi vuole bagnarsi nel mare. Si passeggia lungo la marina respirando le fresche aure della sera nei calori del luglio. Si sale alla Villa reale di Quisisana per un viale di castagni ed il luogo fa onore al nome».

32 Cfr. Ivi, pp. 278-279.

33 C. Parisi, *Cenno storico-descrittivo della città di Castellammare di Stabia, contenente la sua indicazione, le notizie dell'antica e nuova Stabia, il suo stato attuale, ed un'appendice di utili nozioni che la riguardano, da servire di guida ai nazionali ed agli esteri che frequentano questa città*, s. n., Firenze 1842, p. 27.

34 C. Columba, *Città e stazioni*, in P. Berengo Gardin (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma 1988, p. 344.

35 Ivi, p. 348.

36 W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, pp. 187-188.

37 Cfr. ivi, p. 189 e ss.

38 Ivi, pp. 189-190.

39 C. Cattaneo, *Ricerche sul progetto di una strada di ferro da Milano a Venezia* (1836), disponibile all'indirizzo https://it.wikisource.org/wiki/Ricerche_sul_progetto_di_una_strada_di_ferro_da_Milano_a_Venezia

Come rileva criticamente Acuto (*Quale stazione per quale città*, in P. Ventura, *Città e stazione ferroviaria*, Firenze University Press, Firenze 2004, pp. 9-14), Cattaneo si soffermò in particolare sulla prospettiva di realizzare una 'città policentrica' attraverso l'insediamento delle stazioni nei luoghi più vitali e che presentavano la massima concentrazione di istituzioni delle città. Queste riflessioni partivano dalla considerazione per cui i centri urbani che secondo Cattaneo dovevano essere attraversati dalla ferrovia (Milano, Verona, Brescia, Vicenza, Padova e Venezia), a differenza di quanto accadeva all'estero, erano sede di tradizioni di scambi e di movimenti consolidati, e che per questo andavano preferiti – nella scelta della localizzazione delle stazioni – rispetto ad altri luoghi, che si potevano trovare lungo direttrici più brevi nel disegno dei tracciati che collegavano Milano e Venezia, ma che risultavano privi di insediamenti di una adeguata rilevanza. «Le nostre città non sono solamente la fortuita sede d'un maggior numero d'uomini, di negozi, d'officine e di un più grosso deposito di derrate. Tali sarebbero a cagion d'esempio Birmingham, Trieste, Malta, Gibilterra; le quali non hanno intimo vincolo morale colle circostanti popolazioni; e si potrebbero dire città cosmopolitiche che stanno in terra come le navi ancorate stanno nel mare. Le nostre città sono il centro antico di tutte le comunicazioni di una larga e popolosa provincia, [...] sono un punto d'intersezione o piuttosto un centro di gravità che non si può far cadere su di un altro punto preso ad arbitrio. [...] Qualcuno pensa che la strada ferrata passando nei luoghi privi di città recherebbe nuova vita a territorj obliati, e spargerebbe l'industria e l'abbondanza ove n'è appunto maggiore il bisogno. Il pensiero è grandioso e l'intenzione benefica. Ma prima di tutto chi si pasce di questa idea non fa considerazione del tempo necessario a recarla ad effetto». Sulla linea ferrata individuata da Cattaneo, invece, «si avrebbero sei città con circa quattrocentocinquanta mila abitanti, le quali nell'industria e nel commercio formerebbero come una sola metropoli, senza lasciar per questo d'essere equabilmente ripartite sui territorj che le alimentano e senza perdere in un'uniforme concentramento la originale e svariata loro vitalità»: *ibidem*. Si trattava dunque di un progetto di città policentrica, in cui la stazione poteva promuovere una nuova articolazione del centro città, dove l'innesto delle nuove relazioni avrebbe conseguito gli sviluppi più significativi: la costruzione della strada ferrata non avrebbe offerto, quindi, un semplice collegamento funzionale, ma messo in moto nuovi flussi di relazione, e le prime stazioni avrebbero rappresentato il punto focale e di partenza di questi processi.

40 A. Perdonnet, *Traité élémentaire des chemin de fer*, Paris 1865, vol. IV, pp. 401 e ss., cit. in W. Schivelbusch, *op. cit.*, pp. 185-186.

41 V. Degli Uberti, *Brevi considerazioni sulla scelta del sito della stazione principale in Napoli della nuova Strada di ferro di Caserta*, tip. Fernandes, Napoli 1841.

42 Ivi, p. 5.

43 Ivi, p. 4.

44 *Ibidem*.

45 Ivi, p. 5.

46 Ivi, pp. 5-6.

47 Archivio Storico di Torre Annunziata (ASTA), *Per la costruzione di un molo nel Comune di Torre Annunziata*, b. 45, inc. 31.

48 La costa di Torre Annunziata si presentava sabbiosa e pianeggiante verso Castellammare, e nella direzione opposta si alzava sul livello del mare con un lungo costone tufaceo: «dalla stazione della Ferrovia in Torre Annunziata verso Oriente corre una spiaggia sabbiosa a Castellammare nella direzione di Nord-Ovest Sud-Est per la lunghezza di 7 chilometri, e da questa spiaggia a 3 chilometri e 42 sbocca nel mare il Sarno, che naturalmente piega il suo corso verso la Torre. Ad Occidente, a poca distanza dalla stazione si eleva la campagna quasi a picco per 20 metri sul livello del mare e forma un angolo rientrante di cui il lato nella direzione di Libeccio s'inoltra nel mare per circa 200 metri, e poi rivolgendosi verso Ponente, si stende per 450 metri sempre a picco con brevissima spiaggia al piede, e ripiegandosi ancora verso Maestro forma un piccolo seno detto di Uncino»: ASTA, *Memoria sul progetto del porto di Torre Annunziata*, b. 485, inc. 3. La lunga insenatura che si inoltrava per 200 metri nel mare, all'epoca chiamata Punta Storta, fu inizialmente individuata come sede ideale per la costruzione del porto, e, a partire dal 1867, andò a costituire il molo di ponente dell'area portuale.

49 «Signor Commendatore, dovendosi mettere mano sollecitamente alla costruzione della stazione nel comune di Torre dell'Annunziata, così la prego di nominare un Architetto il quale possa rappresentare il Comune nella valutazione de' danni che si arrecheranno alle proprietà comunali. E siccome il Sig. Architetto Ranieri è incaricato per la costruzione del porto, così è necessario che intervenga sopra luogo per conciliare la linea della nuova strada di ferro con i lavori che si faranno per conto del Comune, e perciò la prego di scrivere anche al Sig. Ranieri»: *Lettera all'Intendente di Napoli*, 21 maggio 1841, in ASNa, *Ferrovie*, F. 15, f. 7.

50 *Passaggio in Torre Annunziata*, 7 settembre 1841, *ibidem*.

51 *Lettera* di Bayard all'Intendente, 1 dicembre 1842, *ibidem*.

52 Relazione allegata al *Progetto per un nuovo porto mercantile da costruirsi nella rada di Torre Annunziata*, 1862, in ASTA, b. 485, inc. 2.

53 *Lettera* di Bonucci ad Avellino, 11 luglio 1845, in Archivio Storico del Museo Archeologico Nazionale di Napoli, II, E2.

54 A. Bayard de la Vingtrie, *Società della strada di ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare: prospetto*, Migliaccio, Napoli 1837.

55 Come scrive M. Pagano, «la rilevanza dei ruderi affioranti fece ipotizzare nel Seicento al Balzano che nella nostra località fosse da localizzare l'antica Ercolano. Tra gli altri resti allora visibili l'erudito descrive "una picciola Cappella à volta mezza sotterrata nel pavimento, la di cui costruzione è molto artificiosa, sendo tutta lavorata di minutissime petruccie, e in esse con ordine nella mura, che fin' hora ve ne rimane alcuno, guasti l'altri dalla curiosità, dirò meglio, poca discrezione di chi vi è entrato à vedere di gusci di frutti di mare di ogni sorte, e vagamente colorite le mura di finissimo azzurro": sembrerebbe dunque trattarsi di un ninfeo. Sempre nel Seicento nella stessa contrada Sora fu rinvenuto il celebre bassorilievo marmoreo con Orfeo, Hermes ed Euridice, ora al Museo Nazionale di Napoli»: M. Pagano, *La villa romana di contrada Sora a Torre del Greco*, in «Cronache ercolanesi», 21, 1991, p. 149.

56 Il terreno in cui furono ritrovati gli antichi reperti fu oggetto nel tempo di alcune cause di rivendicazione della proprietà da parte del governo borbonico: vi furono trattative per il suo acquisto, in occasione delle quali fu anche delimitato da termini e censito nel catasto provvisorio a nome di Francesco I di Borbone, ma non furono portate a termine a causa della fuga dei Borbone durante il periodo francese: cfr. *ibidem*; G. Novi, *Degli scavi fatti a Torre del Greco dal 1881 al 1883*,

in «Atti dell'Accademia Pontaniana» 16, 1, 1885, pp. 19 e ss.; M. Ruggiero, *Storia degli Scavi di Antichità nelle Province di Terraferma dell'antico Regno di Napoli dal 1743 al 1876*, V. Morano, Napoli 1888, pp. 99 e ss.

57 La pianta ad acquerello fu realizzata in tre versioni, due delle quali furono ritrovate da M. Pagano e pubblicate nel suo già citato articolo: cfr. M. Pagano, *op. cit.*, p. 150.

58 L'abate ottenne la proprietà del terreno a patto che ne garantisse un'adeguata manutenzione e ne custodisse i ruderi: a questo scopo, richiese il servizio di un guardiano armato, che portava l'uniforme dei custodi degli Scavi.

59 L'unica notizia rintracciata al riguardo è riportata nello studio di M. Pagano, e parla di «una grande soglia di marmo, che sembra appartenere ad un grande edificio pubblico, e vicino alla stessa due gradini di marmo pei quali si scende al pavimento non ancora scavato»: ASNa, *Ministero degli Interni*, I inv., F. 1001. G. Minervini pubblicò un breve articolo su alcune tegole bollate ritrovate nell'ambito degli scavi realizzati da Flaccavento nel «Bulettno Archeologico Napoletano» (II, 1884, pp. 123-124).

60 Per l'occasione, in sede di procedura di esproprio, l'abate inviò un ricorso nel quale chiedeva che l'estimo del terreno di sua proprietà fosse eseguito tenendo conto della «parte sottoposta del terreno [e delle] antichità che vi si potrebbero trovare»: 2 marzo 1841, ASNa, *Lavori Pubblici*, F. 249, f. 2. La valutazione richiese l'intervento del terzo perito e il terreno fu pagato 684 ducati, «tenendo conto tanto delle porzioni di suolo che si occupano che del deprezzamento»: *ibidem*.

61 «L'Intendente di questa Provincia ha fatto conoscere che le autorità comunali mal potendo vigilare gli scavi che per la costruzione della strada ferrata si eseguono nei fondi dei signori Ruggiero, Falanga e Rivieccio - era facile a quegli operai involare molti degli oggetti antichi che si rinvengono in tali escavazioni - propone però di affidarsi ad un guardiano di Pompei di sperimentata condotta la ispezione di quei cavamenti finché una vigilanza più estesa e costante venisse colà esercitata»: lettera di Santangelo ad Avellino, 1 settembre 1841, MANN, XVIII, B4, f. 3. La scelta del custode ricadde su Gioacchino Paribelli, già da tempo impegnato nella sorveglianza degli scavi di Pompei.

62 G. Novi dà testimonianza di alcune di queste appropriazioni indebite: «molte cose furono ritrovate di cui non si seppe notizia, perché involate e vendute di nascosto da mano infida. [...] Flaccavento trovò bellissimi oggetti di marmo e di bronzo che vendette senza pubblicità, accrescendo così accortamente la sua privata fortuna. [...] Nel 1841, la trincea aperta per la costruzione della ferrovia Napoli-Torre Annunziata, nei terreni attigui a quelli del Flaccavento, tagliò nel bel mezzo una serie di camere, esportandone gli oggetti che vi si rinvennero; fra i quali due genii alati di bronzo dorato, una statua di bronzo e dei vasi dello stesso metallo che dal Bayard, direttore dell'impresa, furono mandati in Francia, senza dire di altre cose sottratte dagli operai ad istanza di alcuni che con danaro contante li esortavano a tanta malvagità»: G. Novi, *Un pago o vico sepolto tra Ercolano e Pompei*, in «Atti dell'Accademia Pontaniana», 25, 1, pp. 12-13.

63 «Colla data di oggi ho disposto che gli oggetti al margine descritti rinvenuti negli scavi che si eseguono nel tenimento di torre del greco per la costruzione di quella strada ferrata, fossero depositati nelle mani del sindaco del detto Comune, il quale ha fatto conoscere che alcuni altri erano stati involati dai soprastanti della strada medesima e che il sacerdote D. Raimondo Flaccavento [...] aveva tentato di indurre quei travagliatori ad affidargli non si sa con quale scopo le antichità che per lo innanzi avrebbero portato altrove. Ho scritto pure all'Intendente della Provincia perché raccomandasse caldamente al nominato funzionario la cura di far adempiere esattamente quanto prescrive il Real Decreto del 14 maggio 1822. [Una statuetta di marmo col capo troncato e colle

braccia piegate rappresentante un bambino alto palmi 2; un mezzo busto di marmo privo di un braccio e di una mano alto onces 8; altra statuetta di marmo, seduta, la quale tiene fermato un animale con una sola mano, priva di testa, alta onces 9; un vaso di rame ossidato alto palmi 1 e mezzo; una vaschetta di marmo lunga palmi 4 per 2 e mezzo, profonda onces 10 con un piedistallo di marmo]»: 13 settembre 1841, in MANN, XVIII, B4, f. 3.

64 In quell'occasione si rinvennero alcune sculture decorative per esterni, una vasca di marmo con protome bacchica, e resti di strutture murarie affrescate, delle quali una, che raffigurava un tripode presso il quale stava un giovane toro, fu trasferita al Real Museo: cfr. L. A. Scatozza Höricht, *Ville nel territorio ercolanese*, in «Cronache ercolanesi», 15, 1985, p. 158. Nel frattempo, Flaccavento chiese e ottenne di realizzare un muro di cinta della sua proprietà sul lato confinante con il terreno di Rivieccio a spese di Bayard.

65 Seneca, *De ira*, III, 21, 5.

66 «Ho fatto conoscere all'Intendente di Napoli tutto che Ella mi ha riferito nell'Ufficio del presente mese in ordine agli antichi oggetti rinvenuti nello aprirsi la strada ferrata in Torre del Greco, e gli ho ingiunto di far prendere i disegni dei ruderi scoperti durante i lavori e di inviare a Lei gli oggetti che Ella reputa degni del Real Museo. Dei quali farà fare la valutazione dalla Commissione di Antichità e Belle Arti»: lettera di Santangelo, 20 novembre 1841, in MANN, XVIII, B4, f. 3.

67 La pianta, datata 16 dicembre 1841, fu allegata a una relazione sullo stato dei luoghi del 29 dicembre 1841: ASNa, *Ministero degli Interni*, I inv., F. 1001, f. 17. Nel commentare il disegno, Pagano scrive: «essa risulta essere piuttosto schematica ed imprecisa, ma è interessante sia perché dà un quadro della situazione topografica degli scavi a quella data, sia perché dimostra che il portico più orientale, rivolto verso il mare, che troviamo poi dettagliatamente delineato nella più tarda pianta commentata dal Pancaldi, era già stato rimesso in luce a quest'epoca»: M. Pagano, *art. cit.*, p. 150.

68 Alla morte dell'abate Flaccavento nel 1848, i nuovi proprietari Grosso avviarono nuovamente le operazioni di scavo nel 1857, ufficialmente allo scopo di estrarre la pozzolana. In una memoria inviata al Ministro per la Pubblica Istruzione dagli stessi proprietari si legge: «Sua Maestà con Real Rescritto del 3 gennaio 1840 concesse al Reverendo Abate D. Raimondo Flaccavento il permesso d'intraprendere alcuni scavi per ricerche di antichità in un fondo sito in Torre del Greco, con le condizioni volute dal Real Decreto de' 13 maggio 1822 e lo scavo ebbe il suo cominciamento e proseguiva quando il Flaccavento si moriva nel 1848. Per effetto della successione de' beni fu lo scavo sostato in fino all'anno 1854, nella quale epoca i suddetti Grosso quali eredi dell'Abate Flaccavento avanzarono domanda per mettere a profitto la terra che sovrasta le dette Antichità e proseguire le cominciate operazioni di scavo, e chiedevano la vigilanza voluta dai corrispettivi decreti; ma a 2 novembre detto anno una Superiore determinazione colla quale prima di risolvere sulla permissione da lasciarsi, venivano interrogati se volevano assoggettarsi alle prescrizioni del Real Decreto dei 14 maggio 1822 e 22 settembre 1824 nonché gravarsi della spesa di un invigilatore a di loro carico. Avendo in seguito nuovamente supplicato, ora con lettera del Soprintendente de' Reali Scavi in data 3 agosto ultimo gli viene nuovamente manifestato quanto di sopra»: ASNa, *Ministero della Pubblica Istruzione*, F. 321, f. 5. Per un'analisi degli scavi successivi al periodo in esame, e un più specifico approfondimento delle vicende archeologiche relative ai complessi rinvenuti in questo sito, si rimanda a M. Pagano, *op. cit.*; Id., *Torre del Greco. Scavi e restauri in località Ponte di Rivieccio (villa marittima detta Terma Ginnasio*, in «Rivista di Studi Pompeiani», 6, 1993; L. Scatozza, *art. cit.*; M. P. Guidobaldi, *Villa Sora a Torre del Greco*, in P. G. Guzzo, G. Tagliamonte (a cura di), *Città vesuviane. Antichità e fortuna. Il suburbio e l'agro di Pompei, Ercolano*,

Oplontis e Stabiae, Istituto della Enciclopedia Italiana fondata da Giovanni Treccani, Roma 2013, pp. 137-141.

69 *Descrizione di un antico dipinto scoperto non lungi da Pompei, e che rappresenta il mito di Narciso e di Eco*, in «Buletino archeologico napoletano», XL, 1845, pp. 33-35. Nell'articolo in particolare si legge: «nell'aprirsi la traccia della strada di ferro di Nocera non pochi antichi edifizii si sono incontrati: e per verità era cosa assai naturale, confermata ancora da memorie storiche e da precedenti esempi, che tutto il litorale di questo nostro delizioso cratere fosse stato popolato di amene ville, le reliquie delle quali sono in parte ancora conservate nella terra [...]. Per ora vogliamo far noto a' nostri lettori un dipinto meraviglioso, che scoperto ancor esso colla occasione di quegli scavi ci ha mostrato un soggetto nuovo in archeologia, cioè il mito di Eco associato a quello tanto noto e frequente, precisamente in Pompei, della infelice morte di Narciso. Questo bel monumento fu trovato negli scavi, che si fecero nel fondo del sig. P. Scognamiglio sito verso il mare poco prima della porta per cui entrai in Torre Annunziata»: *ivi*, p. 33.

70 «L'Intendente di Napoli mi ha fatto sentire di aver incaricato il cav. Bayard a sospendere i lavori della strada ferrata in Torre Annunziata affinché la Soprintendenza degli scavi dia opera ai lavori che Ella proponeva eseguirsi con pressantissimo Uffizio del dì 1 del corrente mese. E lo stesso Bayard mi ha fatto sentire che i lavori dell'intrapresa soffrono grave danno dall'indugio che cote-sta amministrazione frappone per recare ad atto la esecuzione dei lavori suddetti. Desidero però che Ella acceleri la esecuzione dell'incarico ricevuto e ne dia conto a questo Ministero»: lettera di Santangelo ad Avellino, 18 gennaio 1842, in MANN, XVIII, B4, f. 3. Nel novembre dello stesso anno i lavori furono nuovamente sospesi, in seguito al rinvenimento di «antiche fabbriche e diversi oggetti in marmo e in bronzo», e alla scoperta di «mura di varie altre stanze tuttora ripiene di terreno ma che si andranno subito a dissotterrare», così da consentire al Bianchi di rilevarle e verificarne l'interesse per un eventuale trasporto al Real Museo: cfr. lettera di Santangelo ad Avellino, 14 novembre 1842, *ivi*.

71 «Signore, già più volte ho reclamato per mezzo dell'Intendenza affinché mi venisse rilasciata una ricevuta dei diversi oggetti antichi rinvenuti negli scavi della strada ferrata, e consegnati direttamente o al Real museo o alla guardia che sta per ordine di S. E. Il Ministro dell'Interno sui lavori. Non mi è giammai riuscito di far riscontro al proposito, che pur mi sarebbe dovuto, giacché gli oggetti consegnati debbono essere apprezzati e mi si deve pagarne il valore. Rinnovo ora a lei le mie preghiere all'uopo, e mi faccio dovere di dirle che non farò più nulla consegnare di quanto trovasi in avvenire, se non mi verrà rilasciata una ricevuta in piena regola da chi di diritto. Sino a questo momento quando si è trovato un oggetto negli scavi la guardia che vi assiste se n'è impossessata, e temo che non abbia rimesso fedelmente il tutto al Real Museo stante che non ha voluto mai dare alcun ricevo di quanto si trovava, e così non avendo nessun controllo. Stimo adunque convenevole che d'ora innanzi si ritengano presso di me gli oggetti antichi che si trovano nei lavori della strada di ferro, facendone prendere soltanto nota alla guardia sino a che il tutto non sarà convenevolmente regolato. La pregherei inoltre di mandarmi la nota generale di tutti gli oggetti consegnati al Real Museo, e farmi conoscere quali di essi il Museo intende acquistare, e quali rendermi, desiderando di avere questi ultimi prima del mio ritorno in Francia»: lettera di Bayard ad Avellino, 22 novembre 1842, *ivi*.

72 *Ibidem*.

73 «In vista dei suoi urgentissimi Uffizi relativi al rinvenimento degli antichi oggetti a Torre Annunziata lungo la seconda traccia della strada ferrata, ho scritto all'intendente di Napoli perché imponga al cavalier Bayard la restituzione di tali oggetti, con l'obbligo ai suoi agenti locali di essere

esatti nel riferire le scoperte sugli avanzi degli antichi edifici»: lettera di Santangelo, 26 novembre 1842, *ivi*.

74«Fortuna che si trovi da me delineata e presso di lei depositata la pianta dello stato in cui l'anno scorso ritrovavasi l'antico edificio rinvenuto in Torre Annunziata nella masseria di Scognamiglio nel tracciarsi la strada ferrata. Esso riveduto da me di recente in obbedienza agli ordini di Sua Eccellenza il Ministro degli Affari Interni, e Suoi, non presenta che la parete occidentale di una stanza coperta da pavimento a mosaico e tre colonne in continuazione, site dalla parte d'occidente: della descritta, quali membri non han potuto da me aggiungersi all'anzidetta pianta, per formarne una generale, giacché quelli che la componevano trovansi demoliti perfettamente, e non se ne rilevano neppure le vestigia, per cui ho tralasciato fare la pianta degli attualmente esistenti, perché di pochissimo momento»: lettera di Cirillo, 3 febbraio 1843, *ivi*.

75 «Essendosi cominciata a tracciare la strada trasversale a ruotaje di ferro che deve dalle vicinanze di Torre Annunziata giungere fino a Pompei, S. E. il Ministro dell'Interno mi ha ordinato a voce di rassegnarle che il custode di Pompei, il quale sorveglia ai rinvenimenti di cose antiche lungo la strada di ferro presso la Torre Annunziata, estenda la sua assistenza anche al nuovo tratto di strada. E che se apparisse colà qualche vestigia dell'antico lido di mare si facesse rimanere per qualche intervallo scoperto, onde l'Accademia e gli Amatori delle scienze, potessero farvi le loro osservazioni e i loro studi»: lettera di Bonucci ad Avellino, 17 settembre 1842, *ivi*.

76 F. Gregorovius, *Passeggiate per l'Italia*, I ed. it. Roma 1906, disponibile online all'indirizzo https://www.liberliber.it/mediateca/libri/g/gregorovius/passeggiate_per_l_italia_vol_1/pdf/gregorovius_passeggiate_vol_1.pdf

III: Il rapporto dinamico tra ferrovia e territorio

Capitolo 2

Le trasformazioni dell'immaginario

1. L'impatto del treno sulla società meridionale dell'Ottocento

Fateci caso. Nel lessico di chi scrive di ferrovie, soprattutto se il tema viene affrontato da prospettive storiche, sociali o di costume, ci sono alcune parole che tendono a comparire con una certa frequenza. Consideriamo magia, fascino o progresso: quando si parla di viaggi in treno o del ruolo che questo occupa nell'immaginario collettivo, sono termini molto utili – verrebbe da dire essenziali – per evocare immagini suggestive, magari dal sapore un po' retorico, come “magia del treno” e “fascino del viaggio sui binari”. [...] L'osservazione di questa tendenza, di per sé scarsamente indicativa, può farsi interessante se si riflette sulla persistenza che essa ha manifestato e continua a manifestare nel tempo [...] nelle sue molteplici declinazioni. Se si considera cioè che immagini come quelle portate ad esempio, coniate da saggisti e romanzieri del passato, hanno sfidato la secolare evoluzione del gusto e dello stile riuscendo a conservare diritto di cittadinanza anche nel linguaggio del giorno d'oggi. [...] Una conferma stilistica, quindi, che in senso più ampio conduce a un'altra conferma: quella del potere che la ferrovia, e il treno in modo più specifico, esercitano sull'immaginazione e sulla creatività degli individui. Col vapore o con l'elettronica, oggi come in passato»¹.

Molti studi sul tema delle ferrovie, pubblicati più o meno recentemente, hanno messo in evidenza la forza evocativa di questo mezzo di trasporto, che, fin dalla sua prima apparizione nei primi decenni dell'Ottocento, ha avuto un duplice impatto sulla società: sul piano 'materiale', rivoluzionando i ritmi e i costumi degli uomini; sul piano dell'intangibile, provocando inedite e controverse suggestioni – intellettuali ed emo-

tive – che progressivamente hanno coinvolto spazi percettivi sempre più diversificati, cui hanno fatto seguito innumerevoli testimonianze. Il treno diventò ben presto il tema principale delle conversazioni nei salotti e l’oggetto di studio degli articoli su riviste e dei saggi, suggerì trame e ambientazioni per le opere letterarie e teatrali, ispirò nuovi temi compositivi per le raffigurazioni pittoriche² e la scrittura musicale³, e si affermò come uno dei soggetti favoriti dalla neonata fotografia, oltre ad essere il protagonista di uno dei primi cortometraggi dei fratelli Lumière, *L’Arrivée d’un train en gare de La Ciotat*⁴. «Da qui in poi, grazie al cinematografo, il nuovo sistema delle immagini in movimento, la locomotiva diventa la macchina del movimento per eccellenza»⁵, inaugurando un forte legame tra immagini del treno e produzione cinematografica che influenzò profondamente l’estetica ottocentesca, sempre più attirata dalle visioni dinamiche che celebravano la velocità, simbolo della nuova età industriale.

Per artisti e letterati dell’Ottocento, il treno diventa, in questo senso, la metafora di una condizione nuova, si identifica con il tema del viaggio, di una nuova percezione del tempo e dell’annullamento dei confini, e dà forma a un nuovo paesaggio, innestandosi su territori urbani e rurali che tutto ad un tratto sono ravvicinati tra loro e diventano un’intersezione di percorsi frequenti, coacervi di impressioni, sopralluoghi e viaggi di piacere. La ferrovia ha rappresentato per molto tempo anche un’immagine di rinnovata libertà: il treno, che si muoveva veloce tra le diverse stazioni e riduceva così le distanze da un punto all’altro del mondo, garantiva per la prima volta libertà di spostamento e di gestione della vita individuale. Chiunque poteva scegliere di fare i bagagli e partire alla volta di qualsiasi destinazione, che rappresentasse nuovi inizi o trionfali ritorni, o ancora che garantisse una migliore qualità della vita. Tra i primi scrittori italiani a raccontare un viaggio in treno, ci fu la contessa Percoto, che, in un racconto pubblicato nel 1850, attribuì alla locomotiva la benefica capacità di riportare nel modo più rapido possibile la protagonista della sua storia nella città natale, mettendo fine alle sue angosce:

chi può descrivere la contentezza che le raggiava dalla faccia, allorché vestita da viaggio insieme collo zio montò sulla strada ferrata? Il volo del vapore era assai men rapido del suo ardente desiderio, guardava con ansia al sole che le pareva

R.M. Baldessari, *Soldati alla stazione*, c. 1917
(Roma, coll. M. Carpi)

U. Boccioni, *La peinture des états d'ame 1: Les adieux, 2: Ceux, qui s'en vont*, 1912 (coll. privata)



non volesse mai tramontare. La notte, mentre la maggior parte dei viaggiatori dormivano, ella, aperta la finestrella, contemplava la colonna di ardenti scintille della locomotiva che il vento arrovesciava all'indietro come la chioma del serafino che attraversa il deserto, ed era da lei benedetta più della nube che guidò gli Ebrei alla terra promessa⁶.

Ciononostante, non sempre l'immagine del treno fu associata a valutazioni che guardavano con ottimismo e fiducia a questa innovazione: si è già osservato, attraverso la lettura di tante testimonianze dell'epoca, che nel periodo pionieristico dell'era ferroviaria, prima e dopo la costruzione delle prime linee, il sentimento generale nei riguardi del treno era caratterizzato da una diffusa diffidenza, alimentata dai numerosi incidenti ferroviari che segnarono il primo periodo di esercizio delle locomotive, ed espressa attraverso una moltitudine di articoli pubblicati da scienziati, medici e opinionisti, alcuni dei quali già citati nell'ambito di questo lavoro. Oltre a quelle riflessioni, sembra interessante riportarne altre, elaborate in particolare da scrittori e

poeti, che, rientrando nel novero delle opere letterarie, forniscono una altrettanto importante testimonianza degli effetti dell'avvento del treno sull'immaginario collettivo. L'analisi di questi testi mette in evidenza il ricorrere di alcuni temi che furono legati alla ferrovia. Alcuni autori evidenziarono l'atteggiamento incredulo dei primi spettatori davanti al passaggio del treno: ad esempio, Sciascia raccontò l'episodio del siciliano don Camillo Picataggi, che nel 1888, al passaggio della prima locomotiva nella stazione di Racalmuto, esclamò: «non mi futtinu: dintra ci su' li cavaddri [non mi fregano: dentro ci sono i cavalli]»⁷; altri attribuirono alla ferrovia l'imperdonabile 'crimine' di aver costituito un elemento di minaccia e di violazione della quiete dei campi e della semplicità della vita rurale, come Praga, che nel canto *La strada ferrata* scrisse: «addio pace de' campi pensosi, solitarie abitudini addio; l'operaio sul verde pendio già distende il ferrato cammin»⁸; infine, molti altri scrittori associarono al nuovo mezzo di trasporto un'immagine infernale: ancora in riferimento al solo contesto italiano, si ricordi il componimento di Belli, che parlò a proposito del treno di un'«opera infernale»⁹, e quello di Carducci, che associò il mezzo di trasporto al diavolo nel suo celeberrimo *Inno a Satana*: «un bello e orribile/ mostro si sferra,/ corre gli oceani,/ corre la terra:/ corrusco e fùmido/ come i vulcani,/ i monti supera,/ divora i piani,/ sorvola i baratri;/ poi si nasconde/ per antri incogniti/ per vie profonde;/ ed esce; e indomito/ di lido in lido/ come di turbine/ manda il suo grido»¹⁰.

Al di là di queste connotazioni – positive o negative – della ferrovia, l'idea che permase per lungo tempo dalla costruzione delle prime linee fu quella del treno visto come un congegno terrificante e allo stesso tempo spettacolare, una sorta di nuova immagine del sublime, che attirò gli abitanti delle città e delle campagne e li indusse a compiere il viaggio in locomotiva, anche solo per provare sulla loro pelle la nuova esperienza. Questo atteggiamento è testimoniato dalle numerose pubblicazioni che si occuparono di riportare la notizia delle prime inaugurazioni dei diversi tronchi della linea Napoli-Nocera: articoli che, anche se sempre permeati da una certa volontà propagandistica nei confronti del governo, si soffermano più volte sullo spettacolo offerto dal passaggio del treno e sull'entusiasmo dei napoletani radunati per osservarlo. Il «Giornale del Regno delle Due Sicilie», nella rubrica *Notizie interne*, raccontò con queste parole l'entusiasmo della folla durante la giornata inaugurale del primo tratto Napoli-Portici:

il Real Convoglio si recò al Granatello, e di là ritornando si condusse a Porta Nolana tra lieta moltitudine di genti, che festeggiando godevano del nuovo e gradevole spettacolo, sicché quell'amenissima sponda del Tirreno, ornata di vaghi giardini e ville, ed allora tutta coperta dell'allegra 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 Convoglio¹¹.

Un mese dopo, il «Poliorama Pittoresco» pubblicò un articolo del giornalista Malpica, che affermò di aver voluto trasformarsi in quell'occasione da spettatore in attore, salendo su uno dei vagoni «che volano portati dalla forza prodigiosa»¹², e dedicò poi ampio spazio alla descrizione delle immagini e impressioni emotive vissute durante il celebre viaggio, delineando tutti gli aspetti di una straordinaria manifestazione corale, in cui la folla del popolo, le divise dei soldati, le musiche della banda – e addirittura la mite giornata di ottobre – partecipavano a un'immagine di inedita bellezza:

ma chi può dire le mie sensazioni allo spettacolo che improvviso mi si parò davanti! – Splendea un bel mattino d'Autunno, fra noi sempre mite e ridente: la via che radendo gli antichi baluardi della Città mena a traverso i campi lungo il lido di Portici era guernita di schiere numerose, bellissime nelle loro varie divise; le armi luccicavano, la bandiere sventolavano, i militari strumenti suonavano; in adatto sito sorgea un padiglione ricchissimo, ove il Monarca circondato dalla famiglia Augusta sedea ad animare la festa della civiltà; i Ministri suoi intenti a' suoi cenii, giulivi contemplavano la gioia d'un popolo immenso che d'ogni parte correa, s'urtava, s'accalcava; era gente d'ogni età, d'ogni sesso, d'ogni condizione, che lasciata la città e le consuete opere traeva ad una scena non ancora veduta; ed era impaziente ma tranquilla; veniva desiderosa di mostrarsi degna di possedere ciò che onora questo secolo di grandi pensamenti¹³.

Lo straordinario evento non fu riportato solo dai periodici, ma diventò il tema centrale di originali componimenti da parte degli stessi napoletani, celebri letterati o

aspiranti tali, che si improvvisarono poeti e composero canti e filastrocche in dialetto per celebrare le meraviglie del nuovo mezzo di locomozione: tra questi, vale la pena citare Genoino, che paragona la locomotiva a un animale senza ali e senza zampe che vola come il vento e lascia sbalorditi i suoi passeggeri, inghiottendo velocemente il paesaggio e arrivando in un baleno a destinazione:

mo ggira comm'a scorza de mellone/La machena che ntorza, e gghietta fieto/Da la panza abbottata de cravone./[...] Auto che pposta! vola comm'a bbiento,/Vola ma senza scelle, e mmanco zampe,/E ss'agliotte no miglio a lo momento./Case, sciumme, palude, arbore, e ccampe,/Nfi la grotta annascosa a no mantiello,/Te scappano dall'uocchie comm'a llampe./E nfaccia a sso spettacolo noviello/Mente tu rieste peo de no ncantato,/Siente l'addore de lo Granatiello¹⁴.

Di altrettanto forte suggestione è il ricordo di Settembrini, che, trovandosi al momento dell'inaugurazione rinchiuso nel carcere di Santa Maria Apparente, rivisse l'esperienza nel racconto di un secondino: «ieri s'è aperta la strada ferrata sino a Portici. C'era il re, c'era una compagnia di Lancieri con le banderuole spiegate fuori i vagoni. Quanta gente di qua e di là! In quindici minuti si è volati a Portici. Che bellezza! quindici minuti! E si andrà sino a Castellammare in un'ora! Signore mio, il mondo è mutato. Se vedeste la via Toledo che la sera è illuminata a gas, vi parrebbe una galleria, una sala da ballo. Ma io spero di vedervi presto passeggiare per Toledo, e salutarvi, e allora vi ricorderete di me»¹⁵. Un'ultima citazione spetta all'autore di un'incredibile *Ode al pane e alla ferrovia*, composta in occasione di «un amichevole consesso accademico, premiato di una ricca colazione fornita del novello Pane Francese, ed imbandita sui confini della Via di Ferro»¹⁶, che introduce un altro aspetto messo in evidenza da più testimonianze letterarie: quello della possibilità offerta dalla ferrovia di spostarsi velocemente da un punto all'altro del Paese, godendo dell'ospitalità e delle 'delizie' locali delle città italiane.

Altri canti del Gas l'uso novello,/Che pianger fa dell'olio i venditori,/Ed altri il Dagherrotipo pennello/Che farà disperar tutti i pintori!/Io vuò cantar con franche

V. Montefusco, *Luigi Settembrini nel carcere di Santo Stefano* (Napoli, Museo di San Martino)



*rime, e strane/La Via di ferro, ed il Francesco pane./[...]/Oh Ciel! per due carlini!
o dieci, o cinque/Grani! si corre insino al Granatello,/Et in minutis septem ultra
quinque!/[...]/Ora un popolo intier visita l'altro,/Ed in brevissim'ora, e sia lontano/
Triglion di miglia;/[...]/Potrem pranzare a Roma; andare a cena/A Milano, o Torin,
dormire a Siena!¹⁷.*

Parlare di treni e di inaugurazioni diventò un modo per celebrare il governo – o contestarlo –, ma anche per pubblicizzare e portare l'attenzione su altri settori della vita napoletana, che utilizzarono l'interesse popolare verso la ferrovia per sponsorizzare le proprie attività: un esempio è fornito dall'apertura presso la stazione di Portici della *Trattoria del Granatello*, i cui prezzi, sfruttando la vicinanza alla nuova stazione, erano talmente alti che gli avventori se ne lamentarono, dando forma a un ironico componimento¹⁸; o, ancora, il caso, già citato, delle opere teatrali che andarono in scena al San Carluccio in occasione delle giornate inaugurali delle tratte ferroviarie. Delineate le impressioni e suggestioni che agirono sull'immaginario collettivo partenopeo, appare necessario elaborare un'ulteriore riflessione su alcuni

effetti, per così dire più ‘materiali’, che ebbe la costruzione della ferrovia sugli abitanti del regno di Napoli: effetti che si ricollegano a più ambiti e aspetti della vita sociale di quel tempo. Non è un caso se oggi risulta imprescindibile l’approccio a diversi e molteplici settori di ricerca per ricostruire compiutamente la storia del treno e delle ferrovie, poiché questo sistema di trasporto ha avuto conseguenze in tanti campi in maniera sincronica – dall’economia alla politica, dalla geografia alla scienza, dall’architettura all’arte figurativa –, in un intreccio indissolubile di tecnica e umanità che caratterizza ancora oggi la ‘dimensione’ ferroviaria. Si è già parlato in altri capitoli di questo lavoro delle principali conseguenze dell’avvento del treno nei settori amministrativi, giuridici ed economici. Gli studiosi attribuiscono al trasporto su ferro innumerevoli ‘meriti’ storici: quello di aver favorito lo sviluppo e la formazione delle città, di aver promosso il progresso scientifico, il lavoro e l’innovazione tecnica e amministrativa delle nazioni, di aver accelerato la crescita industriale, e trasformato produttivamente la rete degli scambi commerciali. Come mette bene in evidenza Vecchiet, la ferrovia ha prodotto anche una modifica sostanziale delle strategie militari: nonostante la ferrovia sia

nata per soddisfare esigenze commerciali nel collegare i grandi centri amministrativi, economici e industriali ai propri porti naturali, ben presto le strade ferrate dimostrarono anche tutto il proprio portato strategico-militare e non vi fu linea che non fosse pensata o quantomeno autorizzata da qualche Comando supremo. Effettivamente, la rapidità nel movimentare le truppe con tutto l’apparato logistico al seguito in tempi mediamente quattro-cinque volte inferiori a quelli della trazione animale per i tragitti brevi, e in tempi ancora più concorrenziali su percorsi di varie centinaia di chilometri, o il poter contare su uomini pronti a combattere subito perché non prostrati da faticose marce di avvicinamento a piedi, erano vantaggi assoluti, tali da capovolgere le sorti di una battaglia, se non di una guerra¹⁹.

Le problematiche connesse all’acquisizione dei terreni da espropriare per la costruzione delle linee hanno allargato il campo di applicazione del diritto, promuovendo nuove riflessioni sul concetto della proprietà privata; il treno e le stazioni hanno offerto nuovi spazi di comunicazione sociale, favorendo al contempo il progressivo

Pasquale Altavilla con alcuni compagni di scena; Frontespizio della commedia di Pasquale Altavilla, 1849 (da A. Gamboni, P. Neri, *Napoli-Portici. La prima ferrovia d'Italia - 1839*, Napoli 1987)



Pasquale Altavilla
Na juta a Castiellammare pe la strata de ferro

Commedia in quattro atti
 Napoli, dalla Tipografia de' Grassi, 1849



PANGRIZIO: uomo ricco e triviale.	D. ANSELMO: proprietario, amico di Pangrazio.
RAFFAELI e GIACINTO: suoi nipoti.	LORENZO: locandiere in Castellammare, padre di
MARILTA: moglie di Giacinto, nipote di	BEATRICE: amante di Giacinto.
MARIBERTA.	NECINO: indotto alla strada di ferro.
GIUSEPPE: amico di Giacinto.	GIANNI: amico di Giacinto.
ROCCO SCARICIA: carrozziere, presencio sposo a Rachele.	ANTONIO.
PIAGNELLA: suo giovane, amante segreto di Rachele.	TONNARELLI.

abbattimento delle separazioni che resistevano tra le diverse classi sociali; ha evidenziato la necessità di uniformare i sistemi di misura e di pagamento, oltre a determinare l'introduzione dell'ora ufficiale²⁰. Infine, sul piano più specificamente sociale, la costruzione delle ferrovie ha reso accessibili anche alla piccola e media borghesia gli spostamenti da un luogo all'altro, riducendo i costi dei viaggi e superando i confini territoriali e amministrativi dei singoli Stati.

La forza del nuovo mezzo di trasporto come promulgatore di nuove immagini e ispirazioni non si esaurì, quindi, nel livello 'estetico' di percezione del treno: non fu solo il prodotto della società industriale che scatenava l'immaginazione collettiva, ma diventò anche un imprescindibile strumento di promozione culturale, attivando un progresso sul piano della consapevolezza sociale che il Regno delle Due Sicilie registrò lentamente ma in maniera progressiva.

Uno degli aspetti più innovativi ed essenziali per il cambiamento sociale introdotti dal sistema ferroviario fu la nascita di una nuova classe di lavoratori e di nuove figure professionali: i ferrovieri, che dipendevano da un unico organo di gestione, ma provenivano da ambiti sociali e culturali molto diversi.

I ferrovieri ebbero un ruolo di assoluto rilievo nel movimento sindacale italiano tra Ottocento e Novecento. Non solo furono una delle prime categorie a organizzarsi in federazione nazionale, ma soprattutto ebbero una presenza diffusa e capillare su tutto il territorio nazionale, e una forza numerica assai rilevante. Nel 1904, ad esempio, i ferrovieri organizzati sindacalmente erano 54.320 su un totale di 108.537 iscritti in tutte le federazioni, per una quota pari quindi a circa il 50% (in Germania, per fare un raffronto, la corrispondente percentuale era alla stessa epoca del 5%), e di distinguevano all'interno del movimento operaio anche per altre caratteristiche peculiari: soprattutto per la particolare collocazione nei servizi, anzi in un servizio vitale sia per l'economia, sia per l'ordine pubblico²¹.

Questa particolare condizione permise l'organizzazione di importanti manifestazioni, volte a salvaguardare i diritti dei lavoratori: la prima di queste proteste fu avviata nel 1888, in seguito alla privatizzazione delle linee ferroviarie, ma gli studiosi concordano nel definire la rivolta che ebbe luogo a Pietrarsa nel 1863 il primo sciopero organizzato in maniera pacifica dai lavoratori del settore. La manifestazione fu programmata per protesta contro alcune decisioni adottate dall'industriale Bozza, primo acquirente privato della fabbrica borbonica: la nuova azienda, nell'assumere l'esercizio dello stabilimento aveva infatti fronteggiato il problema dell'eccedenza di manodopera, aveva deciso di licenziare buona parte degli operai, e, per adeguare il lavoro di Pietrarsa a quello degli altri stabilimenti italiani, si era deciso di aumentare le ore di lavoro estive senza un corrispettivo incremento della retribuzione. Gli operai, alla notizia dell'imminente licenziamento di altri sessanta impiegati, il 6 agosto 1863 si riunirono sul piazzale delle officine per avviare la protesta, ma Bozza richiese l'intervento del Commissario di Polizia di Portici, che, accompagnato da un gruppo di bersaglieri respinse energicamente la massa degli operai, provocando la morte di sette uomini e il ferimento grave di altri venti: l'incidente destò l'indignazione della stampa, e si richiese un atto di riparazione da parte del governo, assieme all'emanazione di provvedimenti che assicurassero i responsabili alla giustizia²². Al di là della drammaticità di quello storico evento, quello che colpisce è la considerazione per cui questo popolo, eternamente descritto dalla storiografia come

una massa di individui sottomessi e indolenti, diede vita alla prima, intenzionalmente pacifica, manifestazione italiana, e poté farlo grazie soprattutto a una nuova consapevolezza della dignità acquisita dal lavoro; il tutto neanche un secolo dopo che quella stessa classe sociale aveva spento la rivolta degli intellettuali napoletani in nome della monarchia. Certamente, non fu il treno e la dimensione della ferrovia a determinare questo cambiamento, ma il contatto con un mondo organizzato, meccanizzato, europeo, di eccellenza, che la ferrovia favorì e rafforzò nel tempo. Questa tensione verso un miglioramento culturale e sociale era avvertita anche dagli intellettuali e giornalisti dell'epoca: saggi, gazzette e periodici, in particolare il «Poliorama Pittoresco», avevano pubblicato cronache, resoconti e commenti critici, che illustravano i vantaggi che sarebbero derivati dall'introduzione delle strade ferrate nel regno, e avevano dimostrato una forte consapevolezza del fatto che le condizioni esistenziali della società partenopea, rimaste immutate per lungo tempo, stavano – finalmente – cambiando. Ne dà una testimonianza Lattari nell'articolo pubblicato sugli «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», nel quale articola un lungo discorso che tratteggia i molteplici effetti a livello sociale della costruzione della ferrovia. Nel paragrafo intitolato *Le strade ferrate aumentano l'uniformità sociale e diminuiscono lo spirito di località*, il giornalista scrive:

si pongano per poco a riscontro la odierna quantità del moto del nostro continente con quella che v'era cinque secoli indietro, o con l'odierna del pari delle altre parti della terra: si paragoni in seguito lo stato presente delle difformità sociali in Europa con quelle che v'eran cinque secoli indietro, o con le altre che son presentemente nell'Asia, nell'Africa e nell'America: ed avransene delle più belle e delle più luccicanti. Ne par ragionevole adunque il conchiudere che lo spirito di località essendo in ragione inversa dell'uniformità sociale, e questa indiretta del moto, le strade ferrate scemino il primo ed accrescano la seconda²³.

Per comprendere meglio la portata della riflessione elaborata da Lattari, è necessario ricordare che l'orizzonte conoscitivo e psicologico degli abitanti dei territori vesuviani coincideva con i confini dei singoli rioni o dei villaggi all'interno dei quali erano nati e cresciuti, e dai quali nei tempi passati difficilmente si sarebbero allontanati: coloro che

abitavano a poche miglia di distanza erano considerati stranieri, e trattati con ostilità e diffidenza, secondo un atteggiamento estremamente vincolato dall'ignoranza e dalla staticità delle prospettive locali. La linea Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare, già solo il primo tratto che andava dalla capitale a Portici, avevano di fatto cancellato, in poco più di dieci minuti, necessari per il passaggio da un paese all'altro, le resistenze e le difficoltà di comunicazione di una società tanto arretrata.

2. Il paesaggio in movimento e la nuova estetica cinematografica

Secondo le più recenti acquisizioni, il paesaggio è costituito dalla relazione inscindibile tra lo sguardo dell'osservatore e la porzione di territorio che lo circonda: dentro questo 'sguardo', in modo più o meno implicito, vive un'istanza culturale, determinata dalle categorie conoscitive delle persone, dal senso di radicamento della comunità che abita il territorio, dalla tradizione storica che si è sedimentata in quei luoghi. Inteso come un 'luogo percepito', il paesaggio, quindi, trova la sua identità nel mutuo rapporto tra uomo e ambiente, indagato ed esplicitato nei secoli attraverso le differenti forme di espressione che ne hanno colto e documentato di volta in volta gli aspetti più profondi e permanenti. Queste manifestazioni sono divenute nel tempo caratteri stabili e fondanti, nel momento in cui la percezione di questi luoghi veniva condivisa dalle diverse comunità che li abitavano, fino a diventare parte della loro stessa identità collettiva. Le visioni 'soggettive' di pittori e letterati hanno, infatti, sedimentato nel corso del tempo un'immagine del paesaggio, della quale ancora oggi riusciamo a percepire le potenti suggestioni quando ci accostiamo allo studio di quei territori.

Nella geografia contemporanea un ruolo importante è stato riconosciuto agli aspetti simbolici dei luoghi, che hanno determinato nuovi sviluppi disciplinari indirizzati verso la semiotica. Eugenio Turri, nel suo imprescindibile lavoro²⁴, utilizza la metafora del teatro per riportare il paesaggio nella categoria delle manifestazioni culturali, esaminandolo principalmente come una forma di rappresentazione, un'immagine del territorio: nell'ambito della percezione scenica del paesaggio, l'uomo è allo

stesso tempo attore che trasforma l'ambiente, «imprimendovi il segno della propria azione»²⁵, e spettatore di questo scenario, che percepisce come parte di sé poiché lo riconosce come manifestazione dei suoi valori. Gli elementi che caratterizzano un paesaggio così inteso sono investiti di valori culturali permanenti, che si legano strettamente a quel territorio:

*si attua così quel processo che i semiologi definiscono di significazione, di attribuzione cioè di particolari significati ad elementi della natura e del cosmo. Gli oggetti investiti di tali caratteri rappresentativi (di natura religiosa, politica, etnografica) emergono nel contesto ambientale e assumono un carattere identitario per le popolazioni. Il riconoscimento di queste rilevanze offre una chiave di lettura in termini semiotici degli ambienti antropizzati*²⁶.

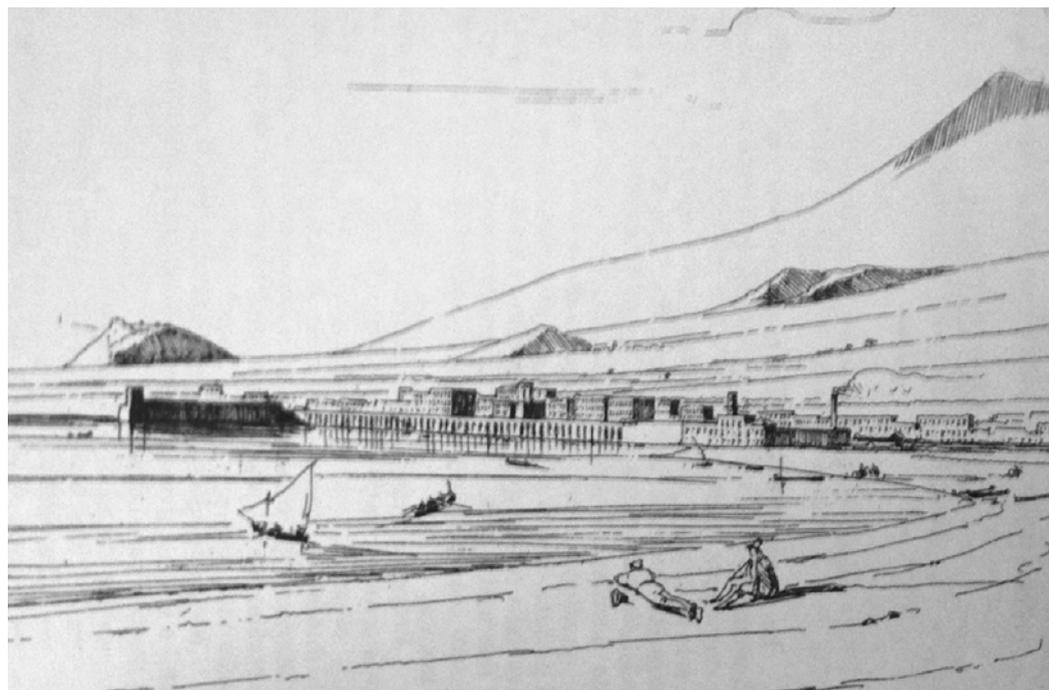
L'analisi di queste permanenze del territorio può partire dalla definizione di elementi di base, caratteri essenziali che Turri definisce *iconemi*: «unità elementari di percezione, quadri particolari di riferimento sui quali costruiamo la nostra immagine di un paese. Si può dire che gli iconemi stanno al paesaggio come il fonema sta alla parola. Essi sono la proiezione della nostra maniera di percepire, proiezione a sua volta della nostra organizzazione del conoscere. È la cultura che li ha individuati, ci ha insegnato a coglierli, a indicarli come riferimenti del nostro guardare»²⁷. Le immagini del paesaggio vengono individuate mediante un processo culturale che si snoda nell'arte, nella letteratura, nella ricognizione storica, e in tutte quelle forme di conoscenza che consentono di passare continuamente dalla realtà percepita a quella rappresentata, definendo al contempo uno 'sguardo', una chiave di lettura che si consolida nel tempo e che diventa parte essa stessa di un 'paesaggio invisibile' sotteso alla realtà materiale.

Si è parlato a questo proposito di un'ermeneutica del paesaggio: poiché la percezione sensibile della natura è sempre preformata da idee, da rappresentazioni, il soggetto che fa esperienza del paesaggio funge da base costitutiva del fenomeno che osserva. Nell'ambito di questa «circolarità riflessiva»²⁸, al pari delle pitture di paesaggio, i testi letterari sono «gli anticipatori, i catalizzatori e gli iniziatori di una successiva presa

di coscienza»²⁹. In questo contesto, la letteratura, mentre ricorre al paesaggio per farne materia di racconto, attribuendogli di volta in volta il carattere di una cornice narrativa, di un'ambientazione letteraria o di un'immagine poetica, ne scopre risvolti che successivamente orientano la nostra percezione e interpretazione. Alcuni studiosi del paesaggio vesuviano hanno messo in evidenza il carattere di continuità che segna quel territorio, individuando in questa connotazione unitaria l'immagine più significativa dell'area che circonda il golfo di Napoli³⁰. Con la costruzione della ferrovia, i rapporti tradizionali di spazio furono stravolti, e questa considerazione è tanto più significativa se si considera il territorio nella sua valenza paesaggistica, quando cioè si valuta in riferimento alla relazione che intercorre tra esso i suoi abitanti. Non è un caso se i discorsi ufficiali tenuti dalle autorità, intervenute durante l'inaugurazione del primo tronco della strada ferrata, fecero significativamente riferimento al treno che aveva saputo investire di un soffio di vita e di «travolgente dinamismo» le tranquille contrade. Se è vero che la ferrovia ha prodotto un cambiamento della percezione dello spazio e del tempo, allora i riferimenti – materiali e psicologici – che gli abitanti avevano nei confronti di quei luoghi hanno subito a loro volta dei cambiamenti? Nel tentativo di rispondere a questa domanda e di analizzare il paesaggio ferroviario vesuviano, può essere di qualche utilità scomporre il dato paesaggistico della ferrovia nei suoi elementi fondamentali, secondo una sorta di lettura per iconemi come quella proposta da Turri. Il passo successivo richiederebbe, quindi, una ricomposizione di questi elementi all'interno di una visione complessiva, tentando di delineare il ruolo che il nuovo paesaggio ebbe nei confronti della nascita di una nuova estetica, testimoniata soprattutto dalla letteratura del tempo.

Separare univocamente il paesaggio reale da quello mentale è un'impresa ardua, soprattutto quando la chiave di lettura privilegiata è quel "mostro infuocato e fumante", che a partire dal terzo decennio del secolo XIX cominciò a muoversi tra le fertili campagne ed in prossimità delle principali città d'arte dell'Italia del Grand Tour. [...] Il paesaggio ferroviario rischia di essere interpretato come una evidente contraddizione in termini, generata da una lettura ancora fortemente romantica del "paesaggio quadro" e dall'idea arcadica della ferrovia intesa come strumento

G. Witting, *Torre Annunziata*, 1845 (da F. Alvino, *Viaggio da Napoli a Castellammare*, Napoli 1845)



di irreversibile processo di distruzione dell'ambiente preindustriale, che, in un'ottica aristocratica e moralizzante – si pensi ad esempio alle pagine che John Ruskin dedicò al tema della ferrovia – viene ancora oggi identificato con un mondo in biblico equilibrio tra l'uomo e la natura. Laddove, invece, esso va riguardato come un palinsesto, che rende la ferrovia una traccia significativa – spesso dismessa, in altri casi ancora viva – della storia di un territorio e delle complesse dinamiche di trasformazione dell'ambiente, indotte non dalla macchina, ma dall'azione consapevole degli uomini³¹.

In realtà, questa lettura disgiuntiva del territorio naturale in contrapposizione a quello modificato dalle opere dell'età industriale, ben rilevata da Parisi, pertiene paradossalmente più alla riflessione contemporanea che a quella moderna: non sono pochi gli studiosi e i letterati dell'Ottocento che, primi ad osservare il passaggio del treno lungo le campagne e le città preindustriali, non si soffermarono sulla contraddizione tra i due sistemi, ma ne intesero tutte le potenzialità armoniche. Basti pensare all'osservazione di Gregorovius, già citata nell'ambito di questo lavoro, a

Il viadotto ferroviario presso Torre Annunziata, s.d. (da C. Tognozzi, L'indimenticabile emozione dei primi viaggi in treno 1839-1865, Varese 2016)



proposito della ferrovia napoletana, ritenuta «la più bella del mondo» addirittura quando si accosta alle rovine archeologiche di Pompei, o alla descrizione di Alvin del suo viaggio lungo la Napoli-Portici, che rende il suggestivo stupore suscitato nei primi spettatori dalla vista del treno che attraversa la campagna, nel quadro di una intensa armonia tra la tecnica e la natura:

e noi dal ponte ne avevamo una prova sotto agli occhi: scorgevamo infiniti paesi disseminati in quella campagna felice, villette ridenti adornare le falde del monte di Somma e del Vesuvio; vedevamo inoltrarsi nel mare il castello del Granatello che guarda l'altro piccolo di Vigliena posto vicino a noi; innalzarsi sulla cima delle case gli alti fumaiuoli, che ti additano i siti de' diversi stabilimenti; e il convoglio sulla strada di ferro che attraversa questa incantata contrada, apparire da lontano, e pari al destino, avanzarsi veloce, avvicinarsi, raggiungerci e passare romoreggiante sotto il ponte, che sentimmo oscillare al rapido rimbombo; il grido della locomotiva si spargeva festoso nelle campagne di Napoli, e l'eco del Sebeto meravigliato ripeteva lo strano frastuono³².

Astraendo momentaneamente il discorso dal caso specifico della Napoli-Nocera, è possibile provare a definire gli elementi ‘figurativi’ essenziali della ferrovia, che, in sintesi, sono riconducibili a tre: i ponti, le gallerie e le locomotive; se, però, ricerchiamo gli stessi elementi nell’analisi della ferrovia vesuviana, è necessario ridurre la lista, eliminando le gallerie, poiché i brevi trafori realizzati in quell’occasione non raggiunsero mai la complessità progettuale e l’estensione delle gallerie. In ogni caso, questi elementi possono essere considerati iconemi del paesaggio ferroviario, quando si analizza l’immagine e le percezioni che hanno prodotto sui viaggiatori che li utilizzavano e sugli abitanti dei luoghi che da questi erano attraversati. Ad esempio, la costruzione della linea borbonica richiese l’allestimento di oltre cento ponti in muratura – che inevitabilmente hanno segnato l’aspetto e l’andamento di quel territorio –, tra i quali certamente spicca il ponte obliquo realizzato sull’alveo dell’Arenaccia, che, come si è detto, richiese numerosi compromessi tra Bayard e gli ingegneri di Ponti e Strade, e fu a lungo ammirato dalla critica per l’innovatività della sua soluzione; la struttura diventò così un nuovo punto di riferimento del territorio, che ancora oggi viene chiamato ‘ponte dei Francesi’, in memoria dell’impresa della società parigina. Un’analoga considerazione può essere elaborata a proposito delle cinquantanove arcate del viadotto che caratterizzò la marina di Torre Annunziata, sotto le quali i pescatori continuavano a ormeggiare le loro imbarcazioni e i torresi passavano per giungere dalla città al porto: una costruzione colossale che finì per integrarsi con la vita di quella città, le cui tracce – ancora oggi visibili – contribuirono a rendere suggestivo quel tratto della litoranea. Ne dà testimonianza Alvino, il primo a descrivere l’impatto visivo del viadotto sulla marina di Torre Annunziata, raffigurato anche da Gigante in un’illustrazione riportata all’interno del volume:

osservate che ebbi le Terme, mi volsi verso la Stazione della Strada ferrata, non men bella questa delle altre, e pel luogo in cui è posta, e per la decenza con che è tenuta. Qui presso sono più ponti che l’uno all’altro si legano, essendo stato uopo rialzare il livello della strada, e dar corso nel tempo stesso alle acque piovane, nonché a quelle del fiume. Il ponte ch’è prima della Stazione ha 23 arcate, tre ne ha quello della Stazione, altri 23 archi quello che segue, e di 10 archi compongonsi gli ultimi tre ponti: sicché sono in tutto, se non c’ingannano gli occhi, 59 arcate, che vedute di lontano e da mare, e’ ti par di scorgere l’orlo di un merletto ricamato³³.

Infine, non va dimenticato il ponte sul Sarno, pubblicizzato dalla stampa ancora prima che venisse effettivamente costruito, ripreso da Fergola in uno dei suoi celebri dipinti a soggetto ferroviario, e che inevitabilmente assunse nell'immaginario collettivo il carattere di un elemento di modernità, non solo perché parte del sistema ferroviario, ma anche per le aspettative che per lungo tempo si concentrarono sulle possibilità offerte dallo sfruttamento del canale, immaginato di nuovo navigabile. La locomotiva, a sua volta, entra nel paesaggio non come elemento statico, ma dinamico e mutevole, un 'iconema in movimento', che con la sua imponente presenza rientra nel novero delle opere dell'uomo, ma caratterizza il paesaggio non solo quando lo attraversa – e viene rappresentata nel suo passaggio da artisti e letterati –, ma anche quando modifica la percezione dello stesso, creando un'immagine dinamica di cui solo i passeggeri che si trovano a bordo del convoglio che traina possono godere.

Si è già osservato che, contrariamente a un'opinione tuttora diffusa che vede nella ferrovia un elemento di cesura tra gli abitanti del territorio vesuviano e il mare, la linea ricucì di fatto questo rapporto, nella misura in cui consentì a chiunque, e non solo ai proprietari delle ville e dei terreni affacciati sul mare, l'attraversamento fisico e ottico della linea costiera: una visione, seppur intermittente e cursoria, che restituì il mare agli abitanti, e al contempo introdusse nuovi parametri paesaggistici attraverso i quali osservare il territorio.

La Napoli-Nocera, nel tratto fino a Torre Annunziata e con diramazione a Castellammare, attraversava già negli anni quaranta dell'Ottocento tutta la costa ad oriente di Napoli. Era in definitiva una ferrovia sul mare, che allo stesso tempo permetteva di compiere sia un viaggio attraverso le risorse ambientali della costa (dagli orti delle Paludi alle ricche campagne dell'entroterra, dai giardini reali di Portici all'imponente presenza del Vesuvio), sia un viaggio nella storia e nell'arte (dalle settecentesche ville del cosiddetto Miglio d'Oro alle città sepolte di Ercolano e Pompei). E a proposito del "più bel tratto a rotaje di ferro che s'abbia l'Europa", ciò che colpisce in modo particolare, nelle entusiastiche note apparse nel luglio 1842 sul "Salvator Rosa", è la straordinaria modernità riscontrabile nel giudizio che allora fu espresso sulle potenzialità turistiche di quel percorso ferroviario: non un viaggio "in quelle magnifiche tombe di vecchi ruderi che si dicono musei, ma in un aperto smisurato museo che diremo vivente"³⁴.

S. Fergola, *Convoglio sul fiume Sarno*, 1845



Con l'introduzione della ferrovia, il paesaggio vesuviano, conosciuto in tutto il mondo per le molteplici presenze notevoli dell'ambiente storico e naturale, assume una connotazione diversa: il territorio, conosciuto e attraversato per secoli dai suoi abitanti, osservato dai finestrini delle carrozze, diventa qualcos'altro, perché la velocità di attraversamento, le caratteristiche del veicolo e l'ambiente in cui si sviluppa l'esperienza del viaggio danno vita a una nuova forma di paesaggio, un modo nuovo di interagire con il contesto³⁵. Si è parlato a questo proposito di un «paesaggio panoramico»³⁶ o «panoramatico»³⁷, nel corso del quale si forma una nuova visione che permette ai viaggiatori di cogliere come un insieme coerente il paesaggio che scorre attraverso i finestrini. Come scrive D'Angelo, la parola «panorama» originariamente stava a indicare un dispositivo di proiezione delle immagini, messo a punto alla fine del Settecento, che permetteva di osservare tutti gli oggetti rappresentati senza perdere le regole della prospettiva: uno «spettacolo ottico», destinato a riscuotere grande successo nel corso del secolo successivo, costituito da una grande tela dipinta che avvolgeva a trecentosessanta gradi lo spettatore. Questi osservava le immagini rappresentate da un punto prestabilito che si trovava all'interno di un edificio circolare,

spesso appositamente costruito, e l'esibizione era aperta al pubblico a intervalli, come se fosse uno spettacolo teatrale. Nel corso dell'Ottocento, «la parola [...] era già transitata a indicare la cosa naturale osservata e non più l'apparecchio destinato a riprodurla, la realtà e non la rappresentazione»³⁸. L'analogia tra il panorama e la visione del paesaggio offerta dal viaggio in treno era inevitabile: l'autore della guida Richard del 1845, descrivendo la tratta ferroviaria Strasburgo-Basilea, osservò, infatti: «seguite con gli occhi la bella e ricca contrada che sembra allontanarsi e che vi sfugge; la parola panorama non vi è forse venuta in mente spontaneamente?»³⁹. Se, da un lato, il viaggio in treno permetteva di abbracciare in uno sguardo continuo tutto il territorio circostante, dall'altro impediva di riconoscere e identificare gli elementi che si trovavano in quel paesaggio: il risultato di quella visione 'scorrevole' era una sequenza di nuove immagini, composte dal succedersi dei terreni, delle abitazioni, delle strade e delle cose che erano poste, più o meno in lontananza, lungo il percorso seguito dal treno. Questa condizione fu espressa in maniera efficace da Hugo, che nella celeberrima lettera del 22 agosto 1837, descrisse in questi termini il suo viaggio da Anversa a Bruxelles:

è un movimento magnifico che bisogna aver sentito per rendersene conto. Di una rapidità inaudita. I fiori lungo la ferrovia non sono più fiori, ma macchie o piuttosto righe rosse o bianche; non ci sono più punti, solo righe; il grano si trasforma in lunghi capelli biondi, l'erba medica in lunghe trecce verdi [...]; ogni tanto, un'ombra, una forma, uno spettro, in piedi, appare e scompare come un lampo di fianco allo sportello; è un ferroviere che, come d'uso, fa il saluto militare al convoglio⁴⁰.

Le immagini osservate durante il viaggio venivano, quindi, riconosciute per deduzione dal viaggiatore, e ricondotte attraverso la memoria a oggetti conosciuti: in questa prospettiva, gli elementi fondamentali del territorio non perdevano la loro funzione di riferimento e orientamento, ma ne acquisivano una per così dire ideale, che permetteva ancora all'osservatore di comprendere e 'misurare' lo spazio entro cui si muoveva. Scrisse Strindberg, a questo proposito:

è ormai un pregiudizio quello secondo il quale dal finestrino del treno non si vede nulla. Vero è che un occhio non interessato scorge soltanto una siepe e una fila di pali del telegrafo. Ma dopo essermi esercitato per tre anni, io ho disegnato dal finestrino dello scompartimento paesaggi, flora, case di contadini, utensili e ne ho "riferito". [...] Tuttavia, non intendo consigliare a chicchessia di descrivere soltanto dal finestrino di uno scompartimento un paese sconosciuto, perché la condizione per fare ciò è molto semplice: occorre sapere tutto quanto prima. L'autopsia diventa una semplice rettifica di ciò che si è studiato in precedenza⁴¹.

Attraverso un esercizio di memoria e di riconoscimento, i luoghi della costa vesuviana, resi noti e celebrati dalla produzione artistica e letteraria, continuarono a comporre il paesaggio percepito dal treno, come dimostra la vasta letteratura prodotta sul tema in seguito alla costruzione della ferrovia. Si riporta a questo proposito, a titolo di esempio, un brano dell'articolo già citato di Malpica, pubblicato sul «Poliorama Pittoresco» del novembre 1839, nel quale tutti i luoghi notevoli della capitale e del suo golfo sono ancora riconosciuti dal giornalista, pur nell'intervallo brevissimo imposto dalla velocità di percorrenza della locomotiva:

allora al primo incontro un altro ne successe, e tale che nessun artista potrebbe degnamente ritrarne l'effetto potendosi ben narrare, ma dipingere non mai. Meno di quindici minuti durò il tragitto da Porta Nolana al Granatello, ed in questo periodo di tempo appena bastante a misurare col passo la terza parte della tumultuante via di Toledo, ti vedi passar davanti un panorama immenso, ridente, svariaticissimo. Napoli da prima che a grado a grado alzandosi in anfiteatro siede bellissima e biancheggiante con le sue innumeri case, poi ad un tratto, come se fosse una tela da scena, vedi che s'asconde, e tu miri il suo porto, il suo faro, il castello, e giù in fondo il verdeggianti Posillipo; e questa vista non dura che un istante, ch'è l'istante che succede t'addita l'azzurro dei flutti; e questo rapido succedersi di tanti oggetti mentre li vedi avverarsi colla velocità d'una nube spinta da un vento impetuoso, questo quadro magico che si muta sempre come se tu volassi, ti mostra sul davanti una lunga riga di uomini che par che sfugga anch'essa; quindi da lungi due archi

G. H. Busse, *Presso Castellammare*, 1843

d'un ponte cui svolgono le rotaie; su questo ponte vedi disegnarsi la figura degli spettatori, li guardi, ed ecco che già ti son vicini, e ne ascolti le voci, e ne distingui le sembianze... Ti volgi ancora e non sono più. Si giunge. Il locomotore muta di sito, tu resti immobile, ma la prospettiva si cangia; ecco Portici, ecco il Vulcano, i vigneti, i campi d'ortaglie, gli innumeri abituri dei contadini sparsi per la campagna... oh dove andò la scena diletta? Disparve: tu hai toccata la stazione donde partisti⁴².

L'esperienza del viaggio in treno costituì, però, anche l'occasione per ricomporre in un unico 'paesaggio' la realtà esterna osservata dal finestrino e le emozioni e le immagini che scaturivano dall'interiorità dello spettatore, in un gioco di continue associazioni tra oggetti reali e luoghi dell'anima, attraverso le quali l'immaginazione del viaggiatore ricostruiva ben più delle sue sensazioni di viaggio: «comincia un gioco alterno di esperienza e immaginazione [...]. L'immaginazione poetica crea un nuovo punto centrale, trasforma una visione privata in perno di ogni rotazione, si mescola tranquillamente con il ritmo brutale del treno»⁴³. In questo senso, è ancora più chiara l'idea del viaggio panoramico precedentemente esposta: un percorso durante il

quale il sedile della carrozza diventa il punto ideale di un'osservazione privata che abbraccia, grazie alla velocità di percorrenza del treno, tutto il territorio, e che riempie i vuoti della percezione ottica con la memoria esperienziale del territorio – o la sua conoscenza letteraria –, e con le emozioni provate durante il percorso.

Allo stesso modo, la visione della costa vesuviana dal treno dà forma a un paesaggio che è quasi indipendente da quello reale, le cui bellezze vengono elencate dalla letteratura coeva all'interno di suggestivi resoconti, come quello celeberrimo di Dickens:

attorno a noi si distende la più bella regione del mondo. Sia che si volgano i passi verso la spiaggia di Miseno [...]; sia che si prenda la via opposta che mena al Vesuvio e a Sorrento, è un susseguirsi di viste deliziose. In quest'ultima direzione – dove, su ogni porta ad arco vi sono innumerevoli piccole immagini di San Gennaro che, simile al re Canuto, stende la mano ad arrestare la furia della montagna di fuoco – ci spostiamo piacevolmente con la ferrovia che costeggia la bellissima Marina, oltrepassando la città di Torre del Greco, costruita sulla cenere della città antica distrutta cent'anni fa da un'eruzione del Vesuvio; poi passiamo davanti a case dal tetto piano, e granai e a fabbriche di pasta; poi davanti a Castellammare col suo castello diroccato, oggi abitato da pescatori, che si erge su un ammasso di scogli in mezzo al mare. Qui la ferrovia si arresta [...]. Al tramonto si ritorna in città, costeggiando nuovamente la spiaggia: con il sole che splende da un lato, e dall'altro la montagna che s'abbruna col suo fuoco e il suo fumo, è un modo sublime per chiudere una giornata memorabile⁴⁴.

Appare necessario, inoltre, ricordare che prima del XIX secolo le raffigurazioni che avevano per oggetto il territorio della provincia di Napoli, e in particolare quello a oriente della città, erano piuttosto scarse rispetto al numero delle vedute dedicate alla capitale: solo dalla seconda metà del XVIII secolo e nel corso dell'Ottocento, le ricorrenti eruzioni del Vesuvio iniziano ad attirare un numero sempre maggiore di scienziati, artisti e letterati, che si recano sul posto per lasciarsi ispirare dalla forza spaventosa del vulcano. La rappresentazione degli effetti della forza distruttiva del

Vesuvio sulle località del golfo diventa una moda, nell'ambito della quale l'attenzione al dato paesaggistico prevale sull'interesse scientifico, e dà vita a prospettive inedite che rendono riconoscibili le città di Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare⁴⁵. Il treno diventò allora il mezzo preferito per recarsi nella zona orientale, e accompagnò viaggiatori provenienti da tutto il mondo lungo la costa vesuviana, permettendo loro di osservare le floride e animate campagne sovrastate dalla 'montagna di fuoco'. Come testimonia Jakovlev, il Vesuvio richiamava un interesse di respiro interazionale, e in tanti si recarono attraverso la ferrovia nei piccoli centri lungo la costa per osservare lo scioccante spettacolo:

in tutti i paesaggi locali, il ruolo principale è sempre assegnato al Vesuvio. La prospettiva di molte strade di Napoli è coronata da questo gigante eternamente fumigante. [...] Dato che il fuoco di giorno non è visibile, molti stranieri curiosi non sono riusciti ad aspettare l'oscurità. [...] Io a mia volta mi sono precipitato a Portici con la via di ferro. In nessun altro luogo del mondo le rotaie corrono in uno scenario più pittoresco: a destra scintilla allegramente il golfo con il suo colore di zaffiro, bagnando l'anfiteatro delle case bianche, gialle e rosa di Napoli; a sinistra le colline, coperte di melograni e di peschi, le ville, affogate nel mare verde delle vigne e dei giardini di limoni; e sopra a tutto la mole cupa del Vesuvio, che cambia colore al mattino, a mezzogiorno e alla sera. Questa sera, alla luce degli ultimi raggi di sole, era di un viola vellutato⁴⁶.

Si configura, in questi termini, un rapporto molto stretto tra la ferrovia Napoli-Nocera e il paesaggio vesuviano, poiché non solo l'attraversamento in treno del territorio agevolò e incentivò la presenza dei visitatori, ma, esso stesso inedito spettacolo per i suoi passeggeri, diede spunto a nuove percezioni e rappresentazioni della costa, che andarono inevitabilmente a orientare e influenzare l'interpretazione dei visitatori successivi.

3. Il turismo come esito dell'impresa

L'ultimo capitolo di questo lavoro, di cui vuole rappresentare una sorta di conclusione, è dedicato alla verifica della tesi iniziale, dichiarata nella *Premessa*, secondo cui la linea Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare fu concepita anche – e funzionò soprattutto – come una ferrovia a vocazione turistica. Innanzitutto, appare necessario chiarire l'accezione qui attribuita all'aggettivo «turistico»: come è noto, la pratica del turismo, intesa nel senso moderno di uno spostamento dal luogo di residenza ad altre località per finalità di svago durante il 'tempo libero', denota un complesso di attività e iniziative, la cui nascita e diffusione è ascrivibile all'età contemporanea, e quindi in un periodo successivo a quello che è di riferimento per l'analisi della linea progettata da Bayard. Si tratta di un'attività con caratteristiche precise: il viaggio è esteso anche ai ceti medi e alle classi lavoratrici, che posseggono un reddito più alto rispetto al passato, e si dirigono, secondo flussi migratori molto consistenti, nelle località più famose e alla moda; cambiano, quindi, profondamente le modalità e le forme di viaggio quando il turismo diventa 'di massa'. Ciononostante, come rileva Berrino, importanti mutamenti nel settore dei viaggi occorsero anche nei primi decenni dell'Ottocento, quando le località del golfo di Napoli furono teatro di uno sviluppo anticipato del fenomeno 'turistico', rappresentando per i viaggiatori europei una delle mete più interessanti e suggestive della Penisola:

è noto che a partire dal secondo Settecento la città di Napoli fu tappa di viaggio a carattere culturale, artistico e scientifico e destinazione di soggiorno climatico di primaria importanza nella geografia euro-mediterranea. [...] I viaggiatori del Settecento [...] avevano presentato un chiaro atteggiamento cognitivo: studiosi, eruditi e collezionisti avevano analizzato territori e si erano spinti a conoscere e valutare fenomeni naturali, culture e ambienti in un raggio sempre più ampio [...]. A partire dall'Ottocento il movimento dei viaggiatori tra i Paesi europei, tra i diversi Stati che componevano la Penisola italiana e dunque a Napoli presentò nuove componenti e nuovi caratteri. La modernità si diffondeva, penetrando con maggiore incisività; era coinvolgente e generava una moltiplicazione di iniziative e di soggetti dai profili sociali ed economici molto diversi. Contemporaneamente

anche il canone romantico penetrava in maniera inarrestabile [...]; i viaggiatori erano portatori e diffusori di una componente sensitiva, che completò e in alcuni casi andò a sostituire pienamente l'atteggiamento cognitivo. [...] Ai primi dell'Ottocento avvenne dunque un profondo mutamento della cultura del viaggio e del soggiorno, che si accompagnò all'ampliamento della partecipazione e alla diversificazione dei profili sociali dei viaggiatori, al rafforzamento della presenza femminile, a un inedito atteggiamento diportistico e a una prima strutturazione e standardizzazione dei servizi. Nel golfo di Napoli questo mutamento spinse viaggiatori e soggiornanti a lasciare con sempre maggiore frequenza l'ambiente urbano e a incamminarsi più a sud della città, in cerca di paesaggi, di sensazioni ed emozioni⁴⁷.

È chiaro che un tale numero di visitatori in giro per l'Italia e nel Meridione non poteva spostarsi senza l'ausilio di adeguate forme di trasporto, che riuscissero a muovere in un solo viaggio grandi masse di persone: come rileva Sellari, in realtà già nei primi anni del Settecento gran parte degli stati preunitari avevano avviato importanti lavori stradali per incentivare e agevolare gli spostamenti:

proprio tra il XVIII e il XIX secolo prese piede, ad esempio, la valorizzazione degli itinerari di fondovalle che si avviano a sostituire quelli dei crinali e delle mulattiere in quota. Nei primi anni dell'Ottocento entrarono in funzione anche i servizi regolari di diligenze tra grandi città come Torino, Roma e Napoli. Verso gli anni trenta dell'Ottocento si affiancarono alle diligenze postali quelle dei cosiddetti "vetturini" i quali avevano sì una velocità media molto bassa, ma svolgevano un ruolo sociale ben differente, in quanto "raccoglievano" le esigenze di spostamento sia dei facoltosi turisti, sia dei braccianti, sia delle merci di piccola taglia⁴⁸.

Nonostante un certo avanzamento delle condizioni di trasporto, il viaggio in Italia risultava complesso e poco sicuro: non veniva sempre applicato un tariffario prestabilito, alcune tratte potevano essere temporaneamente chiuse a causa di condizioni metereologiche avverse o questioni di varia natura, e le barriere tra gli Stati rappresentavano degli ostacoli sia burocratici che economici⁴⁹.

DA NAPOLI A		DA PORTICI A			DA TORRE DEL GRECO A			DA TORRE ANNUNZIATA A			DA CASTELLAMMARE A	
Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, e Castellammare.	Pompei, Scafati, Angri, Pagani, e Nocera.	Napoli.	Torre del Greco, Torre Annunziata, e Castellammare.	Pompei, Scafati, Angri, Pagani, e Nocera.	Portici e Napoli.	Torre Annunziata e Castellammare.	Pompei Scafati, Angri Pagani e Nocera.	Torre del Greco, Portici e Napoli.	Castellammare.	Pompei Scafati, Angri Pagani e Nocera.	Torre Annunziata Torre del Greco, Portici e Napoli.	Pompei Scafati, Angri Pagani e Nocera.
ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.
7	7	8, 5	7, 10	7, 10	8	7, 10	7, 10	7, 40	7, 40	7, 40	7, 15	7, 15
8	8	9, 5	8, 10	8, 10	9	8, 10	8, 10	8, 40	8, 40	8, 40	8, 15	8, 15
9	9	10, 5	9, 10	9, 10	10	9, 10	9, 10	9, 40	9, 40	9, 40	9, 15	9, 15
10 1/2	10	11, 40	10, 40	10, 40	11 1/2	10, 50	10, 50	11, 15	11, 15	11, 15	11, 15	11, 15
12	12	1, 5	12, 10	12, 10	1	12, 10	12, 10	12, 40	12, 40	12, 40	12, 15	12, 15
1 1/2	1	2, 40	1, 40	1, 40	2 1/2	1, 50	1, 50	2, 15	2, 15	2, 15	2, 15	2, 15
3	3	4, 5	3, 10	3, 10	4	3, 10	3, 10	3, 40	3, 40	3, 40	3, 15	3, 15
4	4	5, 5	4, 10	4, 10	5	4, 10	4, 10	4, 40	4, 40	4, 40	4, 15	4, 15
5	5	6, 5	5, 10	5, 10	6	5, 10	5, 10	5, 40	5, 40	5, 40	5, 15	5, 15

DA POMPEI A		DA SCAFATI A		DA ANGRI A		DA PAGANI A		DA NOC. A
Torre Annunziata, Castellammare, Torre del Greco, Portici e Napoli.	Scafati, Angri, Pagani e Nocera.	Pompei, Torre Annunziata, Castellammare, Torre del Greco, Portici e Napoli.	Angri, Pagani e Nocera.	Scafati, Pompei, Torre Annunziata, Castellammare, Torre del Greco, Portici e Napoli.	Pagani e Nocera.	Angri, Scafati, Pompei, Torre Annunziata, Castellammare, Torre del Greco, Portici e Napoli.	Nocera.	Pagani, Angri, Scafati, Pompei, Torre Annunziata, Castellammare, Torre del Greco, Portici e Napoli.
ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.	ore m.
7, 1/2	7, 3/4	7, 30	7, 55	7, 10	8, 5	7	8, 10	7
9, 1/2	9, 3/4	9, 30	9, 55	9, 10	10, 5	9	10, 10	9
12, 1/2	12, 3/4	12, 30	12, 55	12, 10	1, 5	12	1, 10	12
3, 1/2	3, 3/4	3, 30	3, 55	3, 10	4, 5	3	4, 10	3
5, 1/2	5, 3/4	5, 30	5, 55	5, 10	6, 5	5	6, 10	5

Manifesto con l'indicazione degli orari di partenza dei treni sulla linea Napoli-Nocera, 1849 (ASNa)

Con l'avvento della ferrovia, tutto questo cambia: i viaggi diventarono più sicuri – e soprattutto organizzati –, e l'unificazione italiana e la progressiva costruzione di ferrovie nel Paese misero fine alle formalità doganali, imponendo allo stesso tempo l'omologazione dei sistemi di pagamento e di misura⁵⁰. In che misura questo fenomeno fu registrato nel Regno delle Due Sicilie? In primo luogo, come si anticipava, qui prima che in altri Stati si registrò un incremento esponenziale del numero dei viaggiatori che visitavano la città e i suoi dintorni⁵¹: grazie alla buona velocità di percorrenza e la frequenza dei treni, i prezzi contenuti – soprattutto per la terza classe –, e la notevole consistenza della popolazione che poteva fruire della ferrovia, la linea riscosse subito grande successo, arrivando un anno alla vendita di più di un milione di titoli di viaggio, e superando di gran lunga le più ottimistiche aspettative dello stesso Bayard⁵². Il già citato studio di Petitti di Roreto riporta, infatti, il conteggio dei passeggeri della linea nel 1844, anno in cui, tra l'altro, solo a partire dal mese di maggio la linea era stata completata in ogni tronco fino a Nocera:

*nel 1844 si sono trasportati sulla detta strada
viandanti.....1.117.713
i quali produssero la somma di.....lire 806.972
e di mercanzie.....cantaie 344.813
colla rendita di.....lire 100.000
compresi i bagagli dei viaggiatori, piccoli colli, ecc.
Vuolsi però notare che il ramo di 10 miglia (16 chilometri) da Torre dell'Annunziata
a Nocera non venne aperto al traffico che al 19 maggio 1844⁵³.*

In effetti, fin dall'inaugurazione del primo tratto che giungeva al Granatello, il movimento di viaggiatori che si era attivato a partire dal giorno dell'inaugurazione lasciava ben sperare: solo tra il 3 ottobre e il 31 dicembre 1839, si contò un numero di 131.116 passeggeri, pari a 1.500 al giorno⁵⁴, e quella cifra non era certamente indicativa, trattandosi di un flusso di viaggiatori che utilizzava il primo tratto di ferrovia per i soli viaggi di piacere. Un discorso molto diverso valeva invece per il trasporto delle merci, che fin dai primi anni determinò un incasso molto inferiore a quello preventivato da Bayard:

nel 1840, quando la linea giunse alla Favorita, la Società istituì un servizio per il recapito a domicilio di materiali vari da costruzione provenienti dalle cave esistenti in zona; ma i prezzi, per quanto contenuti, non erano concorrenziali rispetto a quelli praticati da altri trasportatori che operavano via terra e via mare. Con il raggiungimento di Torre del Greco nel 1842, si tentò un'iniziativa simile per il vino prodotto in quelle terre; purtroppo, anche questo servizio non dette i risultati sperati⁵⁵.

È evidente, quindi, che gli incassi più consistenti provenivano dal trasporto dei passeggeri, e cioè dei turisti, che, attirati da quel gigantesco museo open air che era il territorio vesuviano, privilegiarono la ferrovia per condurre le loro esplorazioni. Ne rappresenta una curiosa testimonianza una guida inglese della prima metà del XIX secolo, nella quale l'autore rilevò con toni sorpresi

la presenza di lavoratori napoletani sulla linea, evidentemente credendo che si trattasse di una ferrovia adibita al solo viaggio di visitatori attratti dalle località vesuviane:

the Railroad, which seems to have been constructed for the amusement of the elegant world and for the proprietors of the neighbouring villas (the king usually went to Portici by it), begins to be truly useful and to benefit the working classes. The numerous artisans of Torre del Greco, who work at Naples, formerly lived with their families but from the Saturday to the Monday, passing the whole week exposed to the gross dissipation of the capital; but now, for a few granas, they return every evening, and redepart the next morning. Trains leave for Casteilamare at seven, nine, half-past ten, twelve, half-past one, three, four and five. To Pompeia, seven, nine, twelve, three, and five⁵⁶.

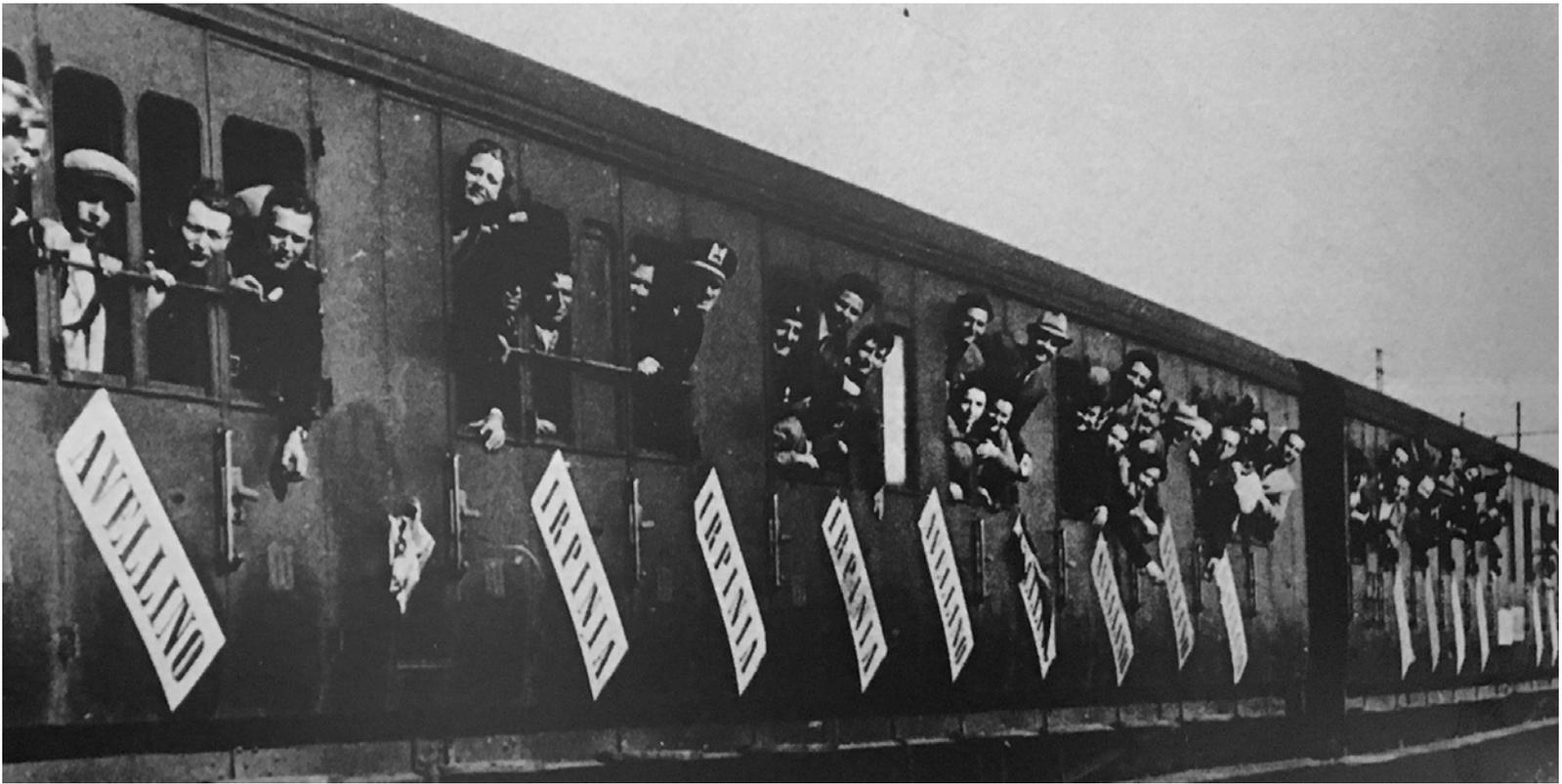
Uno dei prodotti di questo grande flusso di visitatori fu la diffusione di numerose opere a stampa, nelle quali gli autori riportavano in vivaci e dettagliate descrizioni le loro impressioni di viaggio, unite alla narrazione di eventi di costume, o alla presentazione delle città attraversate dalla ferrovia. Si pensi, ad esempio, al noto viaggio letterario e iconografico di Alvino, edito nel 1845 in occasione del VII Congresso degli Scienziati Italiani, o a quello romantico condotto nel febbraio dello stesso anno da Dickens, già citato nell'ambito di questo lavoro. Qualche anno più tardi, Collodi pubblicò *Un romanzo in vapore. Da Firenze a Livorno, una guida turistico-ferroviaria arricchita di spunti umoristici*, che metteva insieme generi diversi e sfruttava il viaggio sulla 'Leopolda' come pretesto per riportare notizie spiritose sulle città attraversate e sulle modalità di viaggio nel treno. Ad esempio, nella parte relativa alle quattro classi in cui erano suddivise le carrozze, l'autore scriveva:

se amate stare in piedi, entrate in quarta classe, nuovo genere di supplizio inventato recentemente, a beneficio delle persone poco facoltose, dagli azionisti delle strade



Il turismo domenicale in un'immagine tratta da «Il Mattino Illustrato», 8 agosto 1932

ferrate. Se poi amate l'aria fresca, la durezza delle panche e... i reumi di Cervello, entrate in un vagone di terza classe e sarete esaudito. Volendo salvare i rispetti umani e mettersi al coperto dalla sorpresa di una pioggia improvvisa o di un colpo di sole, la seconda classe è fatta apposta. Se amate i comodi della vita, o se viaggiate per conto di qualche cliente, non c'è da esitare: la prima classe è quella che più vi conviene⁵⁷.



*Un treno popolare sponsorizza mete di viaggio in Italia in un'immagine della prima metà del Novecento (da G. Magenta, *L'Italia in treno*, Udine 2016)*

Il viaggio in treno consolida nel tempo il carattere di un'esperienza a sé stante, e per un lungo periodo i viaggiatori continuarono a vivere il tragitto in carrozza come un'avventura terrificante e meravigliosa allo stesso tempo.

Note

1 R. Scanarotti, *Destinazione immaginario. Andata e ritorno nell'universo simbolico della ferrovia*, Gruppo editoriale L'Espresso S.p.A., Roma 2012, pp. 13-14.

2 Tra i primi artisti a utilizzare il nuovo mezzo di trasporto come soggetto ispiratore per le proprie composizioni, ci fu il pittore inglese W. Turner, che in *Pioggia, vapore e velocità* (1844) fissò sulla tela la sua esperienza del viaggio in treno. In seguito, gli impressionisti, attirati dal dinamismo e dalla quotidianità espressi dal nuovo mezzo, ne fecero un tema privilegiato (si pensi ad esempio alle diverse tele di Monet a sfondo ferroviario, tra cui i sette studi sulla stazione di Saint-Lazare, realizzati tra il 1876 e il 1877); lo stesso valse – con mezzi espressivi diversi – per gli espressionisti, e, soprattutto, per i futuristi, che del treno misero

in evidenza e celebrarono l'idea della potenza, della forza e della velocità, come testimonia lo stesso *Manifesto del Futurismo* di T. Marinetti, pubblicato sul giornale «Figaro» di Parigi il 20 febbraio 1909: «canteremo il vibrante fervore notturno degli arsenali e dei cantieri, incendiati da violente lune elettriche; le stazioni ingorde, divoratrici di serpi che fumano; le officine appese alle nuvole per i contorti fili dei loro fumi; i ponti simili a ginnasti giganti che fiutano l'orizzonte, e le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi».

3 Tra i componimenti musicali ispirati dal treno e dal viaggio sui binari, si ricorda, ad esempio, quello di G. Rossini, *Un petit train de plaisir*, parte di una raccolta di brevi opere – intitolata ironicamente dall'autore *Péchés de vieillesse* – composte a Parigi in seguito al suo ritiro dalla scena musicale: il brano traduce in gesti sonori le impressioni acquisite da Rossini nel corso del suo primo viaggio in treno, un'esperienza che lo incuriosì e turbò allo stesso tempo, al punto che, nel corso dei venti minuti della sonata, l'autore riproduce musicalmente anche l'evento di un incidente sui binari. Per un approfondimento sul tema dell'influenza del treno sulla composizione musicale, si legga in particolare P. Prato, *Il treno dei desideri. Musica e ferrovia da Berlioz al rock*, L'Epos, Palermo 2003.

4 La visione del filmato risultò piuttosto perturbante per gli spettatori, alcuni dei quali – come testimoniò A. Puškin, presente alla prima proiezione al Café de Paris – si allontanarono velocemente dallo schermo, spaventati dal movimento del treno: cfr. R. Scanarotti, *op. cit.*, p. 43.
5 *Ibidem*.

6 C. Percoto, *La coltrice nuziale*, cit. in R. Vecchiet, *Il fascino del treno. Piccole divagazioni di viaggio tra binari e stazioni*, ediciclo editore, Portogruaro 2016, p. 12.

7 L. Sciascia, *Il mare colore del vino*, Einaudi, Torino 1973. La frase diventò poi il titolo di una delle voci del libro dello stesso autore intitolato *Occhio di capra* (I ed. 1984), in *Opere 1984-1989*, Bompiani, Milano 2004, p. 73.

8 E. Praga, *Trasparenze* (I ed. 1860), cit. in G. Crepaldi, *In treno tra arte e letteratura*, Electa, Napoli 2003.

9 Nel suo sonetto *Le carrozze a vapore*, dato alle stampe per la prima volta nel 1843, poi pubblicato nella raccolta M. Teodonio (a cura di), *Giuseppe Giacomo Belli. Tutti i sonetti romaneschi*, 2 voll., II, Newton Compton, Roma 1998, p. 918.

10 I. ed. 1865, pubblicata con lo pseudonimo Enotrio Romano, poi in Id., *Levia Gravia*, Tipografia Niccolai e Quarteroni, Pistoia 1868, disponibile all'indirizzo <https://books.google.it/books?id=nmJgAAAAcAAJ&printsec=frontcover&dq=levia+gravia&hl=it&sa=X&ved=0ahUKEwj009<AuoDYAhVKApoKHTvvCr0Q6AEICTAA>

11 «Giornale del Regno delle Due Sicilie», n. 217, 5 ottobre 1839.

12 «Poliorama Pittoresco», n. 15, 23 novembre 1839.

13 *Ibidem*.

14 G. Genoino, *A don Marco Varrecchia ncoppa a la strata de fierro no consiglio n'capitolo*, in Id., *Rrobbe Vecchie novegne e nnove de trinca. Nferta pe lo Capodanno 1843*, Stamperia e Cartiere del Fibreno, Napoli 1842, pp. 52-53.

15 L. Settembrini, *Ricordanze della mia vita*, Morano, Napoli 1890 (pubblicato postumo), pp. 158-159, disponibile online all'indirizzo <https://ia600607.us.archive.org/17/items/ricordanzedellam00sett/ricordanzedellam00sett.pdf>

16 *Canto eroicomico su la nuova panetteria francese, e su la prima strada di ferro costrutta in Italia, dedicato agli amatori delle dolci, ed utili novità*, s.n., Napoli 1839, p. 2.

17 Ivi, pp. 3-7.

18 «Si le daje seje carrine/ te dà 'na zuppa e quattro piatte;/ e si tu cchiù meglio u pave,/ isso cchiù meglio te dà a magnà./ A strada e fiere e Napule/ è 'na gran cumudità!»: componimento anonimo cit. in A. Mannucci, *Napoli-Portici. Prima ferrovia italiana 170 anni dopo*, Azienda Grafica Meschini, Tivoli 2009, p. 42.

19 R. Vecchiet, *op. cit.*, pp. 19-20.

20 Scrive S. Kern a questo proposito: «malgrado tutte le buone argomentazioni scientifiche e militari a favore dell'ora mondiale, furono le Compagnie Ferroviarie e non i governi che per prime la istituirono. Intorno al 1870, se un viaggiatore da Washington a San Francisco avesse voluto regolare il suo orologio in ogni città per la quale passava, avrebbe dovuto farlo oltre duecento volte»: S. Kern, *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Il Mulino, Bologna 1995.

21 L. Tomassini, *Nascita dell'organizzazione sindacale*, in P. Berengo Gardin (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma 1988, p. 142.

22 Per ulteriori approfondimenti sull'episodio e il contesto entro cui si verificarono le sommosse, cfr. V. Pagnini, *Pietrarsa. Storia e destino delle antiche officine borboniche*, Edizioni Savarese, Napoli 2016, pp. 51-60.

23 «Annali Civili del Regno delle Due Sicilie», fasc. 74, marzo-aprile 1845, pp. 128-129.

24 E. Turri, *Il paesaggio come teatro*, Marsilio Editori, Venezia 2010, I. ed: marzo 1998.

25 Ivi, p. 13.

26 C. Tosco, *Il paesaggio come storia*, Società editrice il Mulino, Bologna 2007, p. 104.

27 Cfr. E. Turri, *Semiologia del paesaggio italiano*, Marsilio Editori, Venezia 2014, I ed. Edizioni Longanesi & Co., Milano 1979.

28 M. Jakob, *Paesaggio e letteratura*, Leo S. Holschki, Firenze 2005, p. 9.

29 Ivi, p. 11.

30 Cfr. in particolare V. Pezza, *Città e metropolitana. Vesuvio, infrastrutture, territorio*, edizioni CLEAN, Napoli 2005.

31 R. Parisi, *Paesaggi ferroviari*, in Aa. Vv., *Ferrovie e tramvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*, Giannini Editore, Napoli 2006, p. 168.

32 F. Alvino, *Ercolano, Portici, il Vesuvio ed il Reale Opificio di Pietrarsa*, s.n., Napoli 1852, p. 23.

33 F. Alvino, *Viaggio da Napoli a Castellammare*, I ed. 1845, Grimaldi & C. editori, Napoli 2002, p. 92.

34 R. Parisi, *op. cit.*, p. 168.

35 Cfr. F. Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Clean Edizioni, Napoli 2016.

36 Cfr. a questo proposito M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, I ed. 2005, Libri Scheiwiller, Milano 2008, pp. 115-121.

37 W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hansel Verlag, München-Wien 1977, trad. it. *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino 1988, pp. 55-73.

38 P. D'Angelo, *Filosofia del paesaggio*, I ed. 2010, Quodlibet, Macerata 2014, pp. 83-84.

39 Il brano è riportato in M. Desportes, *op. cit.*, p. 117. Proseguendo la riflessione sul rapporto tra panorama ferroviario e panorami dipinti, l'autore mette in evidenza due aspetti che differenziano il primo dal secondo, e cioè la variazione e il dettaglio: «il panorama ferroviario è una scena in movimento [...]. Il viaggiatore immobile vede sfilare attraverso le aperture dello scompartimento delle variazioni paesaggistiche che si susseguono per il suo sommo piacere. [...] La seconda particolarità del panorama ferroviario è costituita dalla possibilità che offre al viaggiatore di afferrare al volo un dettaglio. Se vi riesce, il viaggiatore lo seguirà per qualche

secondo, “fissandolo” con lo sguardo sullo sfondo in movimento come si fissa su un muro una litografia con una puntina da disegno. [...] Il panorama ferroviario procura quindi una visione che, in una traslazione meccanica continua, associa grandi variazioni e particolari sfuggenti. È un modo inedito per scoprire lo spazio»: ivi, pp. 118-120.

40 V. Hugo, cit. in M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, cit., pp. 115-116.

41 A. Strindberg, *Parmi les paysans français*, cit. in W. Schivelbusch, *op. cit.*, p. 55.

42 C. Malpica, in «Poliorama Pittoresco», novembre 1839, cit.

43 D. Hoeges, *Alles veloziferisch. Die Eisenbahn – vom schönen Ungeheuer zur Ästhetik der Geschwindigkeit*, cit. in R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, I ed. Marietti 1993, Bollati Boringhieri, Torino 2002, p. 176.

44 C. Dickens, *Pictures from Italy*, I ed. 1846, in S. Manferlotti (a cura di), *Charles Dickens. Impressioni di Napoli*, Colonnese Editore, IV ed. Napoli 2016, pp. 40-41.

45 Cfr. G. Amodio, *Ai piedi del vulcano: rappresentazioni dell'area vesuviana*, in A. Buccaro, C. de Seta (a cura di), *Iconografia delle città in Campania*, Electa Napoli, Napoli 2006, pp. 239-241.

46 V. D. Jakovlev, *Italia. Lettera da Venezia*, Roma e Napoli, I ed. 1855, cit. in A. Kara-Murza, *Napoli russa*, Sandro Teti Editore, Roma 2005, pp. 237-238.

47 A. Berrino, *Imprenditori stranieri nella Sorrento di primo Ottocento tra industria e ospitalità*, in P. Avallone, D. Strangio (a cura di), *Turismi e turisti. Politica, innovazione, economia in Italia in età contemporanea*, FrancoAngeli, Milano 2015, pp. 27-28.

48 P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie dell'Ottocento post-unitario*, in «Studi e ricerche socio-territoriali», n. 1, 2001, pp. 104-105.

49 Cfr. *ibidem*.

50 Gli stessi servizi postali, in effetti, diventarono affidabili ed estesi sul territorio solo grazie all'introduzione della rete ferroviaria.

51 Tra l'altro, l'introduzione della ferrovia forzò in qualche misura anche un miglioramento delle altre forme di trasporto. Le cronache locali raccontano che in quel periodo si andarono notevolmente intensificando i viaggi terrestri: «l'ansia di viaggiare aveva preso a tal segno la gente che non solo per ovunque novelle compagnie di trasporto si impiantavano, ma gli antichi e pesanti curricula di un tempo si trasformavano per rendersi adatti alle nuove esigenze. Nel Regno delle Due Sicilie, in vista dell'accresciuto movimento, e anche per salvarsi da quelli che avrebbero potuto rappresentare più tardi i pericoli della concorrenza di eventuali strade ferrate, la “Compagnia delle Assicurazioni Generali del Sebeto – Intrapresa delle Diligenze” [...] aveva trasformato i suoi veicoli da pesantissimi e duri che erano, in altri più comodi, eleganti e rapidi. [...] Ciascuna diligenza poteva portare fino a 13 persone. Il tragitto da Napoli a Capua, per il quale si pagavano, secondo che si andasse in coupé e berlina od in galleria, grana 45 o grana 30, durava tre ore, e quello da Napoli a Castellammare, del costo di grana 45, due ore e mezza. [...] Oltre agli accennati prezzi, nulla era dovuto, sia per facchinaggio che per mance»: La prima ferrovia costruita in Italia, in Il centenario delle Ferrovie italiane, 1839-1939, cit. in F. de Angelis, *La ferrovia Napoli-Portici 1839*, Fausto Fiorentino, Napoli 1995, p. 160.

52 Si ricordi, al riguardo, che nel secondo prospetto, pubblicato nel 1838 dall'ingegnere francese, il numero dei viaggiatori previsti non superava i 700.000.

53 C. Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque di-scorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Tipografia e Libreria Elvetica, Capolago 1845, p. 127.

54 A. Piccioni, *La nascita della Ferrovia in Italia*, cit. in F. de Angelis, *op. cit.*, p. 165.

55 A. Gamboni, P. Neri, *Napoli-Portici. La prima Ferrovia d'Italia - 1839*, Fiorentino, Napoli 1987, pp. 114-116.

56 F. Coghlin, *Hand-book for European tourists through Belgium, Holland, the Rhine, Germany, Switzerland, Italy, and France*, Trubner & Co., London 1847, disponibile all'indirizzo https://archive.org/stream/handbookforeurop02cogh/handbookforeurop02cogh_djvu.txt

57 C. Lorenzini, *Un romanzo a vapore. Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*, tipografia di G. Mariani, Firenze 1856, disponibile all'indirizzo https://archive.org/details/bub_gb_GkMdGgHYNvcC

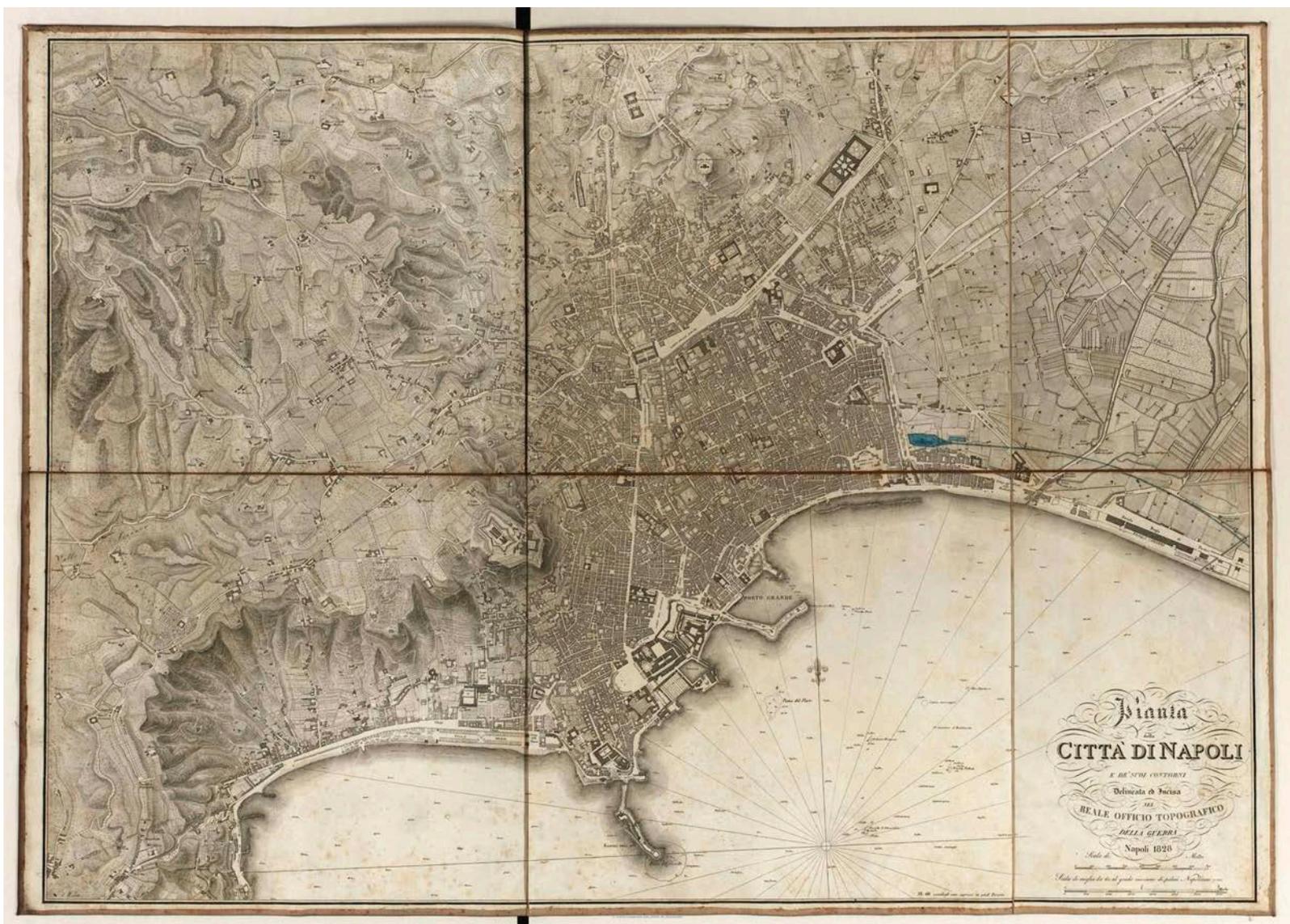
Appendice



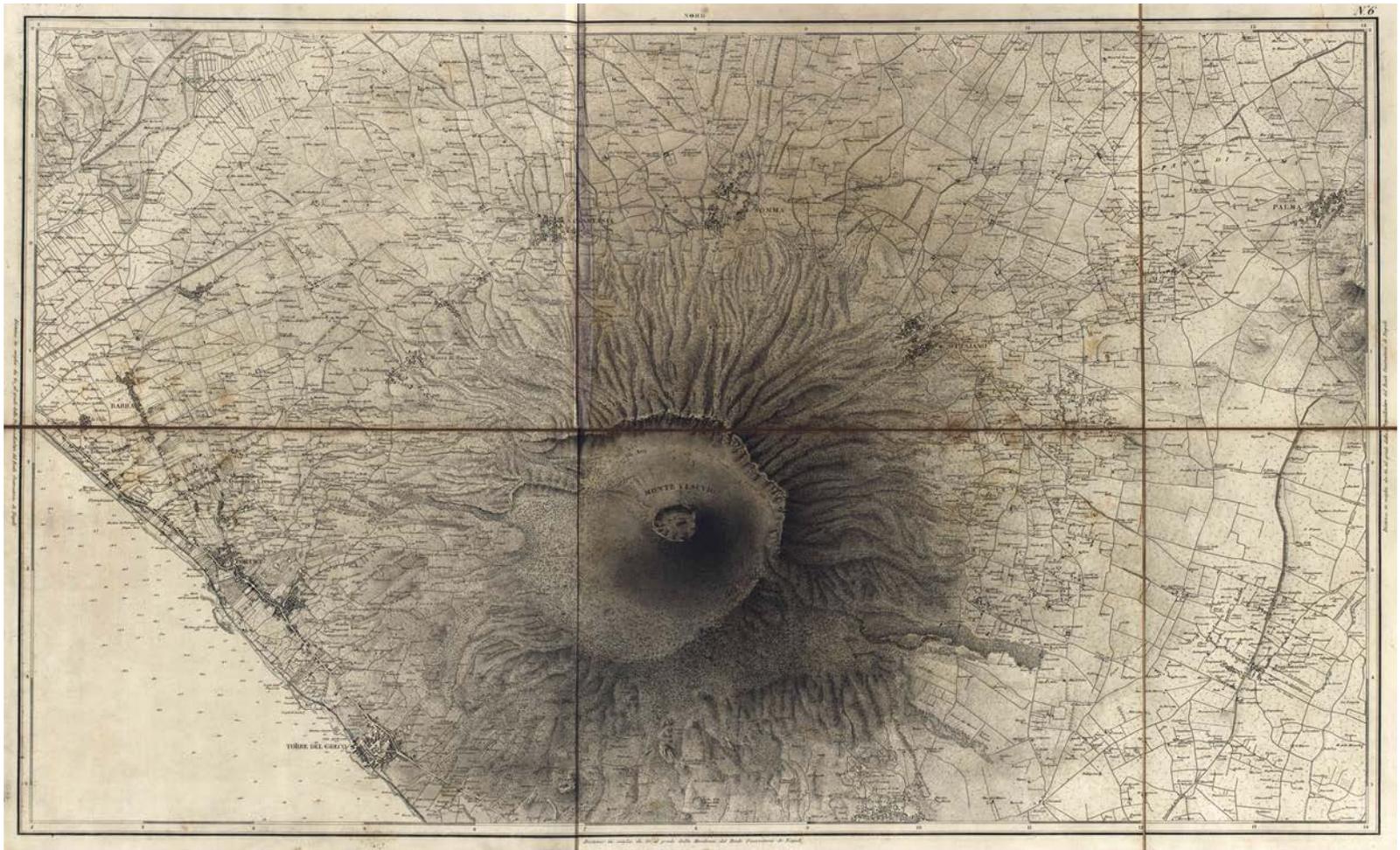
G.A. Rizzi Zannoni, *Atlante geografico del Regno di Napoli*, s.n., 1788-1812, foglio 14, 1794



Reale Ufficio Topografico della Guerra, *Carta topografica e idrografica di contorni di Napoli*, foglio 8, 1817-1819 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/5-2)



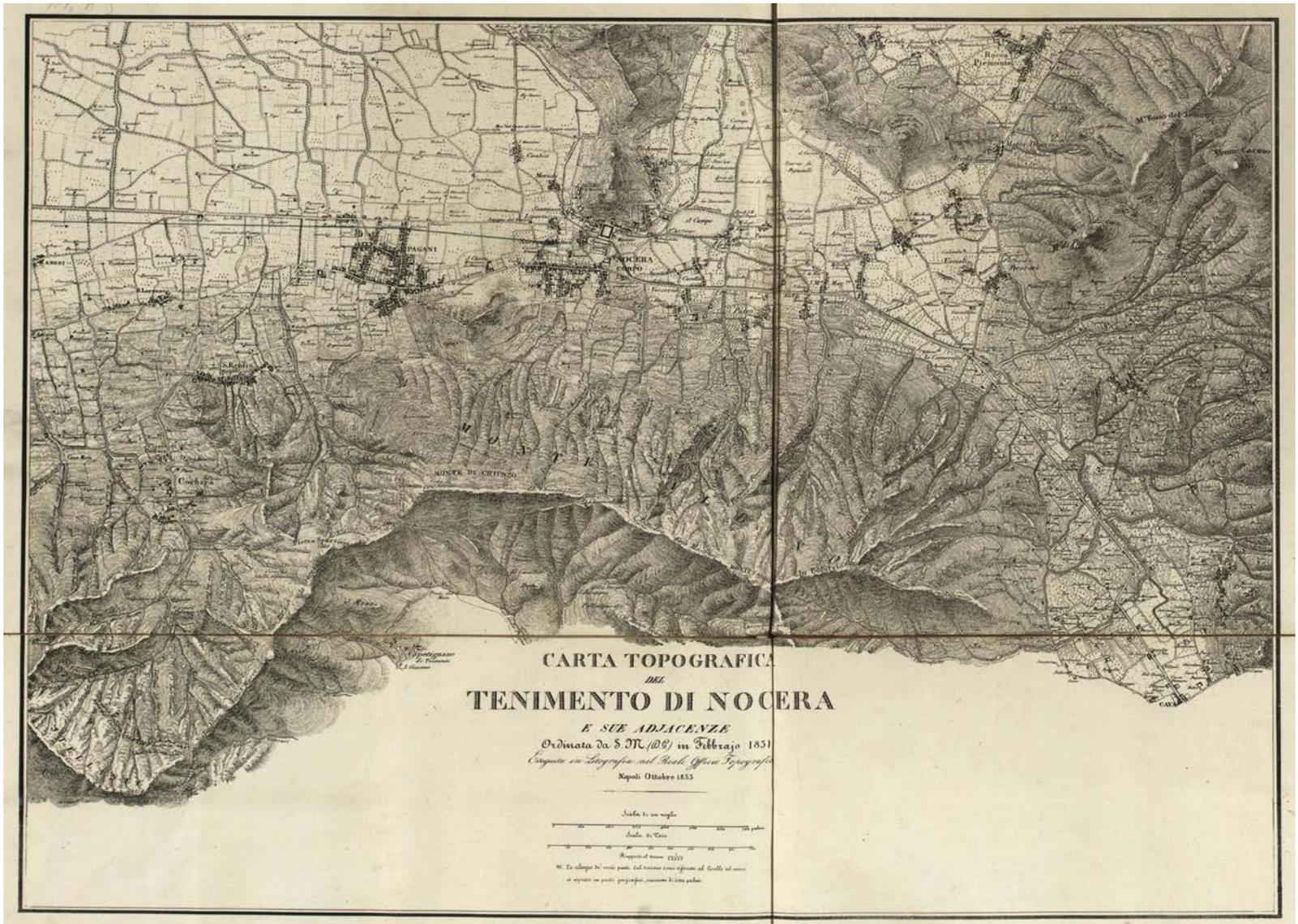
Reale Ufficio Topografico della Guerra, *Pianta della città di Napoli e de' suoi contorni*, 1828 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/5-2)



Reale Ufficio Topografico della Guerra, *Carta topografica e idrografica di contorni di Napoli*, foglio 9, 1817-1819 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/5-2)



Reale Ufficio Topografico della Guerra, *Carta topografica e idrografica di contorni di Napoli*, foglio 12, 1817-1819 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/5-2)



Reale Ufficio Topografico della Guerra, *Carta topografica del tenimento di Nocera*, 1833 (Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/5-2)

8 gennaio 1836	Antonio Ducoté invia la prima proposta di concessione per la costruzione di una ferrovia da Napoli a Bari
25 gennaio 1836	Armando Bayard de la Vingtrie propone la realizzazione di una strada ferrata da Napoli a Nocera, eventualmente prolungabile fino a Salerno
6 marzo 1836	Il Ministro dell'Interno Nicola Santangelo sottopone a Ferdinando II le sue osservazioni sul progetto di Bayard
8 giugno 1836	Le trattative tra Bayard e il Governo si concludono con l'approvazione dei 23 articoli della concessione
19 giugno 1836	Il Re firma a Modena l'atto di accettazione della proposta di Bayard
5 ottobre 1836	Ferdinando II firma una nuova convenzione, aggiornata con le modifiche imposte all'ingegnere francese
18 ottobre 1836	L'atto è formalizzato davanti al notaio Galgano di Napoli
19 gennaio 1837	Bayard versa la prima cauzione di 50.000 ducati per la costruzione della ferrovia Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare
8 febbraio 1837	Il gruppo composto dai fratelli Bayard e Fortunato de Vergés registra a Parigi la nuova Società della Strada di Ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare
14 novembre 1837	Bayard chiede un'ulteriore modifica della concessione
3 febbraio 1838	Il Governo approva le modifiche ed emette un nuovo decreto di concessione

27 marzo 1838	Bayard presenta i disegni del primo e secondo tratto della linea, accompagnati da un <i>Rapporto sulla traccia</i>
10 aprile 1838	Si ordina la nomina di una commissione che valuti i progetti presentati da Bayard
28 maggio 1838	La Commissione presenta a Santangelo le osservazioni sulla traccia proposta dall'ingegnere francese
27 giugno 1838	Bayard versa la seconda cauzione di 50.000 ducati
5 luglio 1838	La Commissione approva il progetto dei primi due tratti
Agosto 1838	Iniziano i lavori di costruzione della linea
22 settembre 1839	L'ingegnere Luigi Giura avvia il collaudo del primo tratto della strada ferrata
29 settembre 1839	Giura invia a Santangelo il resoconto sulla qualità dell'esecuzione dell'opera
3 ottobre 1839	Si inaugura il primo tratto della linea da Napoli a Portici
23 marzo 1840	Giura redige un rapporto che valuta alcune modifiche proposte da Bayard per l'andamento della linea da Portici a Torre del Greco
9 maggio 1840	Il nuovo progetto del secondo tratto con le relative modifiche è approvato dalla commissione
17 maggio 1840	Viene completata la prima parte del secondo tratto fino alla Favorita
24 giugno 1840	La linea fino al Forte Calastro è aperta al traffico

6 settembre 1840	La strada ferrata raggiunge Torre del Greco
2 ottobre 1840	Bayard presenta il progetto della linea da Torre del Greco a Torre Annunziata
21 ottobre 1841	La commissione approva il disegno presentato da Bayard
31 dicembre 1841	Bayard chiede e ottiene la restituzione della prima metà della cauzione anticipata all'inizio dei lavori, con l'impegno di completare la linea fino a Castellammare entro il 1 agosto
26 febbraio 1842	Si aprono al traffico i nuovi tratti da Torre del Greco per Torre Annunziata e Castellammare e si inaugura la stazione napoletana
1 agosto 1842	Si aprono al traffico i nuovi tratti da Torre del Greco per Torre Annunziata e Castellammare e si inaugura la stazione napoletana
18 maggio 1844	Si inaugura il tratto da Torre Annunziata a Nocera per Pompei, Scafati, Angri e Pagani
14 agosto 1844	L'ingegnere Giura invia l'ultimo rapporto sullo stato della linea appena completata
8 marzo 1856	Ferdinando II firma il decreto di concessione per il prolungamento della linea nel tratto da Nocera a Salerno

Il lasso di tempo durante il quale furono effettuate le misurazioni relative ai terreni da espropriare e alle opere da costruire per la realizzazione della linea Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare si trova a cavallo di una data importante: il 6 aprile 1840, giorno in cui fu introdotta la legge per l'omologazione delle unità di misura, promulgata da Ferdinando II e posta in vigore a partire dal 1 gennaio 1841 nelle province continentali del Regno delle Due Sicilie. Prima di allora, valeva il sistema di misurazione stabilito con l'editto del 6 aprile 1480 di Ferdinando I di Aragona, rispetto al quale la nuova convenzione stabilì alcune modifiche, che semplificavano e definivano con precisione le diverse grandezze. Si trattava di un sistema a progressione decimale, la cui unità di misura era costituita dal palmo, pari alla distanza tra il pollice e il mignolo della mano, utilizzato sia per le misure lineari che per quelle di superficie e volumetriche. A partire dal 1 gennaio 1861, le misure fissate dalla legge del 6 aprile 1840 furono sostituite dal sistema metrico decimale, in riferimento al quale si indicano le principali conversioni.

Misure lineari

Il miglio era pari alla sessantesima parte di un grado del «cerchio massimo»¹ della

¹ A. De Rivera, *Tavole di riduzione dei pesi e delle misure delle Due Sicilie in quelli statuiti dalla legge de' 6 aprile del 1840*, Stamperie e Cartiere del Fibreno, Napoli 1840, p. 4. Più avanti nel testo si legge, a proposito della corrispondenza con il metro lineare: «il quadrante del meridiano si divide in 90 gradie ciascuno di questi in 60 minutiprimi e per conseguenza consta di 5400 minuti primi. E siccome il nostro miglio di 7000 palmi equivale alla grandezza dell'arco di un minuto primo medio del meridiano, così moltiplicandosi 5400 per 7000 la lunghezza del quadrante risulta di 37800000 palmi. Quindi il metro equivale a palmi 3,78 ed il palmo a metri 0,264550264450»: p. 14.

Terra - cioè di un meridiano -, ed era divisibile in 100 catene o in 1000 passi. A sua volta, il passo era diviso in 7 palmi, per cui un miglio equivaleva a 7000 palmi. Rispetto alla precedente misurazione, il palmo risultava aumentato di circa 0,0033, e veniva diviso in decimi, centesimi e millesimi, anziché in 12 oncie e 60 minuti.

Misure di superficie

Il moggio era l'unità di superficie delle misure agrarie: era pari a 10000 palmi quadrati e divisibile in parti decimali. La superficie di riferimento era quindi un terreno quadrato con lato di cento palmi o di dieci canne. Il moggio variava da provincia a provincia: ad esempio, quello napoletano era pari a 48400 palmi quadrati, che, in base alla nuova legge, diventavano 4,8400 moggia legali.

Misure di capacità

Il tomolo era l'unità di misura «di capacità per gli aridi»: era pari a 3 palmi cubici, e si divideva in 2 mezzette o 4 quarte, o ancora in 24 misure, ognuna delle quali equivaleva a un cubo di mezzo palmo. Le merci erano pesate a raso e non a colmo, e poiché era considerata un tipo di misurazione secondaria, non fu applicata la progressione decimale alle sue suddivisioni².

Pesi³

Il rotolo era l'unità di misura dei pesi e si divideva in parti decimali, di cui il millesimo era chiamato «trappeso». Alcuni liquidi, come il vino, l'aceto e l'acqua, erano invece misurati in barili: il barile equivaleva a un cilindro retto di un palmo di diametro e tre palmi di altezza, e si divideva in 60 caraffe.

Monete

Nel 1734 l'unità monetaria di base era il ducato d'argento, che si divideva in 10 carlini e 100 grana, a loro volta divisibili in 12 cavalli. La legge del 14 agosto 1814

² Cfr. *ivi*, p. 21.

³ «Il cantaio di cento rotoli, che è l'unità di misura dei grandi pesi, il rotolo di mille trappesi unità de' pesi mediocri, ed il trappeso unità dei piccioli sono tre termini della progressione decimale»: *ivi*, p. 15.

stabilì la suddivisione del grano in 10 - anziché 12 - cavalli, suddivisione ancora in uso fino a dopo l'Unità d'Italia. Con l'unificazione dei regni di Napoli e Sicilia, il sistema monetario in vigore nei territori continentali e insulari fu uniformato attraverso la legge n. 1176 del 20 aprile 1818: la normativa introdusse la suddivisione decimale e abolì il rapporto legale di cambio fra le monete coniate nei tre metalli (oro, argento e rame), stabilendo il solo uso dell'argento puro. Il decreto del 17 luglio 1861 fissò il valore del ducato a 4,2500 lire italiane.

Bibliografia di riferimento

1724-27

D. Defoe, *A Tour Thro' the Whole Island of Great Britain*, ed. cons. *Viaggio attraverso l'intera isola della Gran Bretagna*, in C. Izzo (a cura di), *Opere*, Sansoni, Firenze 1958, vol. III.

1784

A. Pignonati, *Le strade antiche e moderne del regno di Napoli e riflessioni sopra li metodi di esecuzioni e meccaniche*, s.n., Napoli.

267

1787-88

G. M. Galanti, *Nuova descrizione geografica e politica delle Sicilie*, Gabinetto letterario, Napoli.

1823

C. Afan de Rivera, *Considerazioni sul progetto di prosciugare il lago Fucino e di congiungere il Mare Tirreno all'Adriatico per mezzo di un canale navigabile*, Tip. della Guerra, Napoli.

1826

J. Adamson, *Sketches of our Information as to Rail-roads*, Edward Walker, Newcastle.
G. De Welz, *Primo elemento della forza commerciale, ossia Nuovo metodo di costruire le strade di G. L. MacAdam. Traduzione dall'originale inglese di G. de Welz offerta alla Sicilia ed agli altri Stati d'Italia con note, tre appendici, ed un riassunto dello stesso traduttore*, Stamperia Francese, Napoli.

1827

Rapporto generale sulla situazione delle strade sulle bonificazioni e sugli edifizj

pubblici dei reali dominj al di qua del faro diretto a S. E. il Ministro delle Finanze dalla Direzione Generale di ponti e strade e delle acque e foreste e della caccia, Tipografia Zambraja, Napoli.

1830

Strada di ferro tra Manchester e Liverpool, in «Annali Universali di Statistica, Economia pubblica, Storia, Viaggi e Commercio», vol. XXIII, gennaio-marzo.

1835

R. Liberatore, *Nuove ed antiche terme di Torre Annunciata*, in «Annali civili del Regno delle Due Sicilie», XII.

1837

A. Bayard de la Vingtrie, *Società della strada di ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare: prospetto*, Migliaccio, Napoli.

Voyage pittoresque sur le Chemin de fer de Paris à Saint-Cloud et Versailles, s.n., Parigi.

1838

A. Bayard de la Vingtrie, *Considerazioni sulla strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare*, Stamperia dell'Iride, Napoli.

M. L. Rotondo, *Riflessioni economiche sul ferro*, Tipografia Flautina, Napoli.

1839

L. Bianchini, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*, Dalla stamperia Reale, Napoli.

1840

S. Militotti, *Appendice sulla Strada di ferro da Napoli a Nocera e Castellammare*, in M. Minard, *Lezioni fatte sulle Strade di ferro nel 1833-34 alla Scuola di Ponti e Strade*, Stamperia e Cartiera del Fibreno, Napoli.

M. Minard, *Lezioni fatte sulle strade di ferro, 1833-34*, Stamperia e Cartiera del Fibreno, Napoli.

M. Seguin, *Dell'influenza delle Strade di ferro e dell'arte di disegnarle e costruirle*, I ed. italiana, Editore Andrea Ubicini, Milano.

1841

Id., *Brevi considerazioni sulla scelta del sito della stazione principale in Napoli della nuova strada di ferro di Caserta*, tip. Fernandes, Napoli.

1842

C. Parisi, *Cenno storico-descrittivo della città di Castellammare di Stabia, contenente la sua indicazione, le notizie dell'antica e nuova Stabia, il suo stato attuale, ed un'appendice di utili nozioni che la riguardano, da servire di guida ai nazionali ed agli esteri che frequentano questa città*, s. n., Firenze.

1844

E. Bidera, *Passeggiata per Napoli e contorni*, A. Manuzio Editore, Napoli.
Voyage pittoresque en Alsace, par le chemin de fer de Strasbourg a Bâle, Parigi.

1845

F. Alvino, *Viaggio da Napoli a Castellammare*, ed. cons. Grimaldi & C. editori, Napoli 2002.

V. Degli Uberti, *Su' canali navigabili che si potrebbero costruire nel regno di Napoli e della loro utilità comparativamente alle strade ferrate*, Tip. Fernandes, Napoli.

F. Lattari, *Le strade ferrate ed il Regno delle Due Sicilie*, in «Annali del Regno delle Due Sicilie», n. 74, mar.-apr.

C. Petitti di Roreto, *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse. Cinque di-scorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Tipografia e Libreria Elvetica, Capolago.

269

1846

C. Dickens, *Pictures from Italy*, in S. Manferlotti (a cura di), *Charles Dickens. Impressioni di Napoli*, Colonnese Editore, IV ed. Napoli 2016.

1847

F. Coghlin, *Hand-book for European tourists through Belgium, Holland, the Rhine, Germany, Switzerland, Italy, and France*, Trubner & Co., London.

1849

P. Altavilla, *'Na juta a Castellammare pe' la strata de ferro*, Tip. dei Gemelli, Napoli.
J. Ruskin, *The seven lamps of Architecture*, ed. cons. *Le sette lampade dell'architettura*, Jaca Book, Milano 1982.

1852

F. Alvino, *Ercolano, Portici, il Vesuvio ed il Reale Opificio di Pietrarsa*, s.n., Napoli 1852.

1854

H. Heine, *Lutetia*, ed. cons. *Lutezia, Parte Seconda*, LVII, Utet, Torino 1954.

1855

V. D. Jakovlev, *Italia. Lettera da Venezia, Roma e Napoli*, tipografia Korolevan, Sanktpeterburg.

1856

C. Lorenzini [Collodi], *Un romanzo a vapore. Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*, tipografia di G. Mariani, Firenze.

1861

P. Pietrasanta, *Chemin de fer et santé publique*, Hachette, Paris.

1865

L. Lancellotti, *Cenno sulle ferrovie italiane*, Stabilimento de Majo, Napoli.

1866

E. Dapples, *Le matériel roulant des chemins de fer au point de vue du confort et de la sécurité des voyageurs*, Société Vaudoise de Typographie, Lausanne.

A. Delvau, *Du pont des Arts au pont de Kehl (Reseibilder d'un Parisien)*, Parigi, C. Marpon et E. Flammarion Éditeurs.

1867

E. Siebecker, *Physiologie des chemins de fer: grandes compagnies, employés, public, portraits, anecdotes, conseils aux voyageurs*, J. Hetzel, Paris.

1874

A. Betocchi, *Forze produttive della provincia di Napoli*, G. De Angelis, Napoli.

1882

G. Vigoni, *Le costruzioni dell'Esposizione Nazionale di Milano*, Premiata Tipo-Litografia degli Ingegneri dell'editore B. Saldini, Milano.

1890

L. Loria, *Le strade ferrate*, Ulrico Hoepli, Milano.

E. Zola, *La bête humaine*, ed. cons. Laffont, Paris 1993.

1895

A. Gramegna, *Pietrarsa. Cenni storici*, Premiata Stabilimento Tipografico Vesuviano, Portici.

1905

L. De La Ville Sur-Yllon, *La prima ferrovia costruita in Italia*, in «Napoli nobilissima», vol. 14.

1909

R. De Cesare, *La fine di un Regno*, S. Lapi, Città di Castello.

1911

C. F. Ferraris, *Ferrovie in 50 anni di storia italiana*, Hoepli, Milano.

1939

E. Monti, *Il primo secolo di vita delle ferrovie (1839-1939)*, Soc. ed. Fiorentina, Firenze.

F. Tajani, *Storia delle ferrovie italiane - A cento anni dall'apertura della prima linea*, Garzanti, Milano.

1940

S. Chiuriello, *Pietrarsa nel suo centenario*, Editrice Rispoli Anonima, Napoli.

A. Crispo, *Le ferrovie italiane: storia politica ed economica*, A. Giuffrè, Milano.

Direzione generale delle Ferrovie dello Stato, *Il centenario delle Ferrovie italiane, 1839-1939*, Istituto Geografico De Agostini, Novara.

1955

M. Petrocchi, *Le industrie del Regno di Napoli dal 1850 al 1860*, Pironti, Napoli.

1956

C. Meeks, *The railroad Station. An architectural History*, Yale University Press, New Haven.

1957

R. Pane, G. Alisio, P. Di Monda, L. Santoro, A. Venditti, *Ville Vesuviane del Settecento*, E.S.I., Napoli.

1964

M. Baroli, *Le train dans la litterature francaise*, Éditions N. M., Paris.

1968

L. De Rosa, *Iniziativa e capitale straniero nell'industria metalmeccanica del Mezzogiorno 1840-1904*, Giannini, Napoli.

1971

L. De Rosa (a cura di), *Storia delle finanze del Regno delle Due Sicilie*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.

1973

H. Perkin, *Age of the railway*, I. ed. London 1970, Drake, New York.

L. Sciascia, *Il mare colore del vino*, Einaudi, Torino.

1975

A. Curci, *Da Porta Nolana al Granatello la prima ferrovia italiana*, Tip. V. Ferri, Roma.

F. Ogliari, *Terra di primati. Storia dei trasporti italiani. Campania, Puglia, Basilicata, Calabria*, vol. 1, Cavallotti, Milano.

1977

I. Briano, *Storia delle ferrovie in Italia*, Cavallotti, Milano.

C. Golzio Migliori, *Storia delle ferrovie*, Loescher, Torino.

1978

J. Davis, *Società e imprenditori nel Regno borbonico 1815-1860*, Laterza, Bari.

M. C. Llopès (ed.), *Le temps des gares*, Catalogo della mostra (Parigi 1978-79), CCI, Paris.

G. E. Rubino, *Archeologia industriale e Mezzogiorno*, Mario Giuditta Editore, Roma.

1979

M. G. Imbrò, G. Mazzoleni, *Partire è un po' morire. Per una etno-storia del treno in Italia*, Bulzoni Editore, Roma.

E. Turri, *Il paesaggio come teatro*, Marsilio Editori, Venezia 2010, I. ed: marzo 1998.

Id., *Semiologia del paesaggio italiano*, Marsilio Editori, Venezia 2014, I ed. Edizioni Longanesi & Co., Milano.

1980

C. De Seta, L. Di Mauro, M. Perone, *Ville Vesuviane*, Rusconi Immagini, Milano.

L. Jannattoni, *Il treno in Italia*, Editalia, Roma.

N. Ostuni, *Finanze private ed economia pubblica nella storia ferroviaria del Regno delle Due Sicilie*, Giannini, Napoli.

Id., *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie*, Giannini, Napoli.

1981

J. A. Davis, *Archeologia industriale e storia economica. Il caso del Regno di Napoli nella prima metà dell'Ottocento*, in «Bollettino dell'associazione per l'archeologia industriale», n. 1.

1982

G. Alisio, *L'industria dell'Ottocento nella periferia occidentale napoletana*, in

«Bollettino dell'Associazione per l'archeologia industriale», nn. 2-3, Napoli.

1984

M. Ragon, *L'architecture des gares: naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Danoël, Paris.

1985

A. Buccaro, *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.

G. Klaus Koenig, *Ferrovia, paesaggio e città*, in «Storia della Città», n. 33.

1986

P. Gregoris, *Il paesaggio dei treni*, E. T. R., Salò.

W. Schivelbusch, *The Railway Journey. The industrialization of Time and Space in the 19th century*, Berkley: University of California press, Los Angeles.

1987

A. Gamboni, P. Neri, *Napoli-Portici. La prima Ferrovia d'Italia - 1839*, Fiorentino, Napoli.

1988

P. Berengo Gardin (a cura di), *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, Editori Riuniti, Roma.

W. Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, Carl Hansel Verlag, München-Wien 1977, trad. it. *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino.

1989

A. Belli, *Lo spazio storico dell'industria. Mutamenti e permanenze nell'area orientale di Napoli*, Graphotronic, Napoli.

F. De Angelis, *La Napoli-Portici: i 150 anni della prima strada di ferro*, in «Il coltello di Delfo: rivista trimestrale di cultura materiale & archeologia industriale», A. 3, n. 11.

S. de Majo, *L'industria protetta. Lanifici e cotonifici in Campania nell'Ottocento*, Athena, Napoli.

1990

P. Garegnani, *Ritratti di treni e ferrovie*, ETR, Salò.

1991

N. Ostuni, *Le comunicazioni stradali nel Settecento napoletano*, ESI, Napoli.

1992

Piero Berengo Gardin et al., *Il lungo viaggio del treno: dal vapore all'alta velocità*, Touring Club Italiano, Milano.

1993

R. Parisi, *Architettura del lavoro e trasformazioni urbane a Napoli in età industriale: l'area di S. Erasmo ai Granili*, in «Bollettino dell'Associazione per l'Archeologia Industriale», nn. 35-37, a. XII, febbraio-ottobre.

C. H Scelles, *Gares ateliers du voyage 1837-1937*, Rempart, Paris.

1994

A. Gamboni, *Le stazioni della Napoli-Nocera*, in «Ferrovie. Periodico di attualità, storia, politica dei trasporti su rotaia e di modellismo ferroviario», n. 17.

F. Mercurio, *Le ferrovie e il Mezzogiorno: i vincoli «moralì» e le gerarchie territoriali (1839-1905)*, in «Meridiana. Rivista di storia e scienze», n. 19.

1995

F. de Arcangelis, *La ferrovia Napoli-Portici 1839*, Fausto Fiorentino, Napoli.

A. Colquhon, *L'architettura delle stazioni in Francia e in Inghilterra*, in «Casabella», n. 624.

S. Kern, *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Il Mulino, Bologna.

F. Meo, S. Russo, *Torre Annunziata-Oplonti (dalle origini ai giorni nostri)*, ed. Liberia Rosati, Torre Annunziata.

1997

G. Alisio (a cura di), *Civiltà dell'Ottocento. Architettura e urbanistica*, Electa, Napoli.

A. Buccaro, *La politica urbanistica nel pensiero di Ferdinando II*, in G. Alisio (a cura di), *Civiltà dell'Ottocento. Architettura e urbanistica*, Electa Napoli, Napoli.

S. Maggi, *In treno per diporto : dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche : esperienze e prospettive*, Ed. Copinfx, Siena.

F. Mangone, *Cavalli di ferro. Pietrarsa da opificio a museo* (con foto di c. Garofalo), Altrastampa Edizioni, Napoli.

P. A. Toninelli (a cura di), *Lo sviluppo economico moderno: dalla rivoluzione industriale alla crisi energetica, 1750-1973*, Marsilio, Venezia.

1998

R. Parisi, *Lo spazio della produzione. Napoli: la periferia orientale*, Athena, Napoli.

M. Robbins, *The railway age*, Mandolin, Manchester.

2001

C. de Seta (a cura di), *Grand Tour. Viaggi narrati e dipinti*, Electa Napoli, Napoli.

A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano.

P. Sellari, *Uno sguardo alle ferrovie dell'Ottocento post-unitario*, in «Studi e ricerche socio-territoriali», n. 1.

2002

R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, I ed. Marietti 1993, Bollati Boringhieri.

D. Richter, *Napoli cosmopolita. Viaggiatori e comunità straniere nell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli.

2003

G. Crepaldi, *In treno tra arte e letteratura*, Electa, Napoli.

A. Giuntini, *Le tourisme ferroviaire en Italie des origines jusqu'à la création des «trains populaires»*, in L. Tissot, *Construction d'une industrie touristique aux 19e et 20e siècles. Perspectives internationales*, Éditions Alphil, Neuchâtel.

2004

A. Buccaro, G. Maticena, *Architettura e urbanistica dell'età borbonica*, Electa, Napoli.

E. Godoli, M. Cozzi (a cura di), *Architettura ferroviaria in Italia, Ottocento*, Dario Flaccovio Editore, Palermo.

A. Tortora, *Tra territorio vesuviano e produzioni di pietra lavica verso il Mediterraneo. Una ipotesi di ricerca*, in M. Mafrici (a cura di), *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Atti del Convegno Internazionale di studi, Fisciano, 23-24 ottobre 2002, Rubettino, Soveria Mannelli.

P. Ventura, *Città e stazione ferroviaria*, Firenze University Press, Firenze.

2005

M. Jakob, *Paesaggio e letteratura*, Leo S. Holschki, Firenze.

A. Kara-Murza, *Napoli russa*, Sandro Teti Editore, Roma.

V. Pezza, *Città e metropolitana. Vesuvio, infrastrutture, territorio*, edizioni CLEAN, Napoli.

2006

F. Assante, M. de Luca, G. Muto, S. de Majo, R. Parisi (a cura di), *Ferrovie e tramvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*, Giannini Editore, Napoli.

A. Buccaro, C. de Seta (a cura di), *Iconografia delle città in Campania*, Electa Napoli, Napoli.

F. Caringella, *Manuale di diritto amministrativo*, Giuffré, Milano.

2007

S. Maggi, *Le ferrovie*, Il Mulino, Bologna.

C. Tosco, *Il paesaggio come storia*, Società editrice il Mulino, Bologna.

2008

M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, I ed. 2005, Libri Scheiwiller, Milano.

A. Vella, F. Barbera, *Il territorio storico della città vesuviana*, Tess Costa del Vesuvio, San Giorgio a Cremano.

A. Vitale, S. de Majo, *Napoli e l'industria. Dai Borboni alla dismissione*, Rubbettino Editore, Soveria Mannelli.

2009

D. Cirella, *Il recupero della stazione Bayard. Verso un museo multimediale delle comunicazioni viarie nella prima stazione ferroviaria d'Italia*, in «Patrimonio Industriale. Notiziario semestrale dell'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale», anno III, ottobre 2009, n. 4.

M. Jakob, *Paesaggio e tempo*, Meltemi ed., Milano.

A. Mannucci, *Napoli-Portici. Prima ferrovia italiana 170 anni dopo*, Azienda Grafica Meschini, Tivoli.

P. Prato, *Il treno dei desideri. Musica e ferrovia da Berlioz al rock*, L'Epos, Palermo 2003.

M. Proust, *Alla ricerca del tempo perduto. All'ombra delle fanciulle in fiore*, Oscar Mondadori, Milano.

2010

A. Berrino, *Tra Grand Tour e turismo: il viaggio di diporto*, in «Bollettino del C.I.R.V.I.», n. 62, luglio-dicembre 2010, a. XXXI, fasc. 2.

2011

A. Berrino, *Storia del turismo in Italia*, Il Mulino, Bologna.

G. E. Rubino, *Le fabbriche del Sud*, I ed. Athena 1990, Giannini Editore, Napoli.

2012

E. Altara, *Compendio storico-tecnico delle ferrovie italiane*, vol. I, Calosci, Cortona.

E. Conticelli, *La stazione ferroviaria nella città che cambia*, Bruno Mondadori, Milano-Torino.

P. Scala, *Racconti in-disciplinati*, Officina Edizioni, Roma.

R. Scanarotti, *Destinazione immaginario. Andata e ritorno nell'universo simbolico della ferrovia*, Gruppo editoriale L'Espresso S.p.A., Roma.

2013

M. Sirago, *La scoperta del mare*, Intra Moenia edizioni, Napoli.

2014

P. D'Angelo, *Filosofia del paesaggio*, I ed. 2010, Quodlibet, Macerata.

J. Gubler, *Motions, émotions. Architettura, movimento e percezione*, Christian Marinotti Edizioni, Milano.

2015

A. Berrino, *Imprenditori stranieri nella Sorrento di primo Ottocento tra industria e ospitalità*, Franco Angeli, Milano.

F. Mangone, G. Belli, M. G. Tampieri (a cura di), *Architettura e paesaggi della villeggiatura in Italia tra Otto e Novecento*, Franco Angeli, Milano.

E. Papagna, *Feste di piazza e cerimonie di palazzo nella Napoli borbonica: le celebrazioni per la nascita della real prole*, in «Mélanges de l'École française de Rome-Italie et Méditerranée mo-dernes et contemporaines», 127-1.

2016

M. Gerlini, P. Mori, R. Paiella, *Architettura e progetti delle stazioni italiane. Dall'Ottocento all'Alta Velocità*, CIFI, Roma.

G. Magenta, *L'Italia in treno. Storia e cronache dell'Italia in ferrovia nel racconto dei*

grandi artisti, 2 voll., Paolo Gaspari ed., Udine.

V. Pagnini, *Pietrarsa. Storia e destino delle antiche officine borboniche*, Edizioni Savarese, Napoli.

C. Tognozzi (a cura di), *L'indimenticabile emozione dei primi viaggi in treno 1839-1865*, Macchione, Varese.

R. Vecchiet, *Il fascino del treno. Piccole divagazioni di viaggio tra binari e stazioni*, ediciclo editore, Portogruaro.

F. Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Clean Edizioni, Napoli.

2017

A. Berrino (a cura di), *Viaggi e soggiorni di primo Ottocento: oltre Napoli, verso Amalfi e Sorrento*, Franco Angeli, Milano.

F. Mazzocca, L. Martorelli, A. E. Denunzio (a cura di), *Fergola. Lo splendore di un Regno*, Catalogo della mostra, Napoli 2 dicembre 2016-2 aprile 2017, Marsilio, Venezia.

2018

G. Belli, F. Capano, M. I. Pascariello (a cura di), *La città, il viaggio, il turismo: Percezione, produzione e trasformazione*, FedOA - Federico II University Press, Napoli.

A. Berrino, A. Buccaro (a cura di), *Delli Aspetti de Paesi. Vecchi e nuovi Media per l'Immagine del Paesaggio: Costruzione, descrizione, identità storica*, t. I, FedOA - Federico II University Press.

F. Capano, M. I. Pascariello, M. Visone, *Delli Aspetti de Paesi. Vecchi e nuovi Media per l'Immagine del Paesaggio: Rappresentazione, memoria, conservazione*, t. II, FedOA - Federico II University Press, Napoli.

lid. (a cura di), *La Città Altra: Storia e immagine della diversità urbana: luoghi e paesaggi dei privilegi e del benessere, dell'isolamento, del disagio, della multiculturalità*, FedOA - Federico II University Press, Napoli.

- Acuto, A. 209 (n. 39)
- Afan de Rivera, C. 27; 28; 29; 30; 38; 58 (n. 30); 78; 82; 88; 91; 93 (n. 9); 94 (nn. 31, 33, 34); 102
- Alisio, G. 61 (n. 73); 94 (n. 29); 141 (n. 37); 207 (nn. 8, 13)
- Alvino, F. 173; 26 (n. 7); 207 (nn. 10, 15); 232-233; 245; 249 (nn. 32, 33)
- Amirante, R. 206 (n. 4)
- Amodio G. 250 (n. 45)
- Assante, F. 59 (n. 49)
- Avellino, F. M. 199; 201; 210 (n. 53); 211 (n. 61); 213 (nn. 70, 71); 214 (n. 75)
- Avallone, P. 207 (n. 20); 250 (n. 47)
- Balbo, C. 24
- Barbera, F. 141 (n. 38); 206 (n. 3); 208 (n. 29)
- Baroli, M. 142 (n. 49)
- Bayard de la Vingtrie, A. 31; 33; 39-45; 47-48; 51-55; 59 (nn. 48, 49); 60 (nn. 63, 64); 61 (nn. 66, 67, 79); 62 (n. 80); 65; 69-70; 72-74; 76-78; 93 (n. 10); 94 (nn. 19, 22, 23, 24, 28, 36); 97; 100; 102-103; 105-106; 108; 11; 113; 114; 118; 138 (nn. 6, 8, 10); 139 (nn. 24-25); 140 (nn. 28-31); 141 (n. 32); 143 (n. 65); 151; 156-158; 161; 165 (nn. 9, 12); 167 (n. 25); 176; 189; 192-193; 196-199; 201-202; 207 (nn. 11, 20); 210 (nn. 51, 54); 211 (n. 62); 212 (n. 64); 213 (nn. 70, 71, 73); 233; 241; 243; 244
- Belli, G. 207 (n. 20); 208 (n. 31)
- Belli, G. G. 220; 249 (n. 9)
- Benso di Cavour, C. 23; 24
- Berengo Gardin, P. 141 (n. 47); 142 (n. 53); 164 (n. 4); 166 (n. 19); 208 (n. 34); 249 (n. 21)
- Berrino, A. 207 (n. 20); 208 (nn. 24-26); 241; 250 (n. 47)
- Biagini, C. 90; 95 (n. 39)
- Bianchini, L. 31; 59 (n. 39)
- Bidera, E. 135; 144 (n. 76)
- Buccaro, A. 61 (n. 73); 94 (n. 29); 250 (n. 45)
- Carducci, G. 220; 248 (n. 10)
- Caringella, F. 93 (nn. 15, 16)
- Carlo Alberto (re dello Stato sabauda) 24
- Carlo di Borbone (re delle Due Sicilie) 115
- Cattaneo C. 24; 187; 209 (n. 39)
- Ceserani, R. 121; 134; 142 (n. 50); 144 (n. 73)
- Chiuriello, S. 207 (n. 14)
- Cirella, D. 143 (n. 65)
- Coghlin, F. 251 (n. 56)
- Columba, C. 142 (n. 53); 208 (nn. 34-35)
- Cozzi, M. 59 (n. 50); 61 (n. 72); 95 (n. 39); 141 (n. 44); 144 (n. 70)
- Crepaldi, G. 248 (n. 8)
- D'Angelo, A. 166 (n. 19)
- D'Angelo, P. 235; 249 (n. 38)
- D'Aragon, F. D. 164 (n. 3)
- Davis, J. A. 53; 59 (n. 47)
- Degli Uberti, V. 29; 59 (n. 31); 190-191; 209 (nn. 41-46)

- De Majo, S. 59 (n. 49); 60 (nn. 57-59)
- Delvau, A. 144 (n. 75)
- Dickens, C. 239; 250 (n. 44)
- De Angelis, F. 250 (n. 51, 54)
- De Rosa, L. 18; 56 (n. 2); 57 (n. 11)
- De Seta, C. 115; 141 (n. 36); 250 (n. 45)
- Desportes, M. 89; 93 (n. 8); 95 (n. 37); 249 (n. 36, 39); 250 (n. 40)
- De Vergès, F. 40; 61 (n. 65)
- De Vero, E. 74
- De Welz, G. 25-26; 57 (n. 8); 58 (n. 21, 25); 92 (n. 1); 166 (n. 19)
- Di Mauro, L. 141 (n. 36)
- Di Monda, P. 141 (n. 37)
- Ducoté, A. 36-40; 42; 53; 46; 48; 59; 60 (n. 53-56)
- Dupuit, J. 161
- Ferdinando II (re delle Due Sicilie) 24; 31; 33-34; 36; 40; 45; 46; 62 (n. 83); 69; 85; 149; 173; 182-183
- Fergola, S. 234
- Forster, E. 180
- Gamboni, A. 143 (n. 61); 251 (n. 55)
- Gasse, S. 175; 207 (n. 15)
- Gautier, T. 142 (n. 49)
- Genoio, G. 222; 248 (n. 14)
- Gerlini, M. 142 (n. 54)
- Ghiringhelli, O. 133; 208 (nn. 31, 32)
- Giambarba, A. 176
- Gigante, G. 233
- Gioberti V. 24
- Gioia M. 58 (n. 23)
- Giuntini, A. 35; 59 (n. 50-51); 167 (n. 20)
- Giura, L. 74; 91-92; 93 (n. 9); 95 (n. 40); 106-108; 129; 151; 158
- Godoli, E. 59 (n. 50); 61 (n. 72); 95 (n. 39); 141 (n. 44); 144 (n. 70)
- Gray, T. 60 (n. 62)
- Gravagnuolo, B. 46; 61 (n. 72)
- Gregorovius, F. 205; 214 (n. 76); 231
- Guidobaldi, M. P. 212 (n. 68)
- Guzzo, P. G. 212 (n. 68)
- Heine, H. 21; 57 (n. 7)
- Hugo, V. 236; 250 (n. 40)
- Imbrò, M. G. 164 (n. 3); 166 (n. 17)
- Jackman, W. T. 93 (n. 4)
- Jakovlev, V.D. 240; 250 (n. 46)
- Jakob, M. 249 (nn. 28, 29)
- Kara-Murza, A. 250 (n. 46)
- Kern, S. 249 (n. 20)
- Lancellotti, O. 74-78
- Lattari, F. 227; 249 (n. 23)
- Liberatore, R. 139 (n. 23)
- Lorenzini, C. (detto Collodi) 245; 251 (n. 57)
- Lumière, A. e L. 218; 248 (n. 4)
- Mafrici, M. 138 (n. 5)
- Malpica, C. 221; 237; 248 (nn. 12, 13); 250 (n. 42)
- Manferlotti S. 250 (n. 44)
- Mangone, F. 307 (n. 20); 208 (n. 31)
- Mannucci, A. 249 (n. 18)
- Marinetti, T. 248 (n. 2)
- Martorelli, L. 144 (n. 67)
- Mazzocca, F. 144 (n. 67)
- Mazzoleni, G. 164 (n. 3); 166 (n. 17)
- Meyer Gotthold, A. 125; 143 (n. 59)
- Meo, F. 140 (n. 27)
- Militotti, S. 86; 94 (n. 32); 95 (n. 41); 143 (n. 63); 144 (n. 71)
- Minard, M. 89; 94 (n. 32); 95 (n. 38); 143 (n. 63)
- Minervini, G. 211 (n. 59)
- Morano, V. 211 (n. 56)
- Mori, P. 142 (n. 54)
- Muscolino, P. 164 (n. 4)
- Neri, P. 143 (n. 61); 251 (n. 55)
- Novi, G. 210 (n. 56); 211 (n. 62)
- Ostuni, N. 29; 44; 59 (nn. 32-34, 40); 60 (n. 60); 61 (n. 71); 92 (n. 2); 94 (n. 35)
- Pagano, M. 210 (n. 55); 211 (nn. 57, 59); 212 (nn. 67, 68)
- Pagnini, V. 61 (n. 74); 207 (n. 17); 249 (n. 22)
- Paiella, R. 142 (n. 54)
- Pane, R. 115; 141 (n. 37)
- Parisi, C. 183; 208 (n. 33)
- Parisi, R. 61 (n. 74); 142 (n. 55); 143 (n. 60); 144 (nn. 60, 64, 66, 68, 69); 172; 206 (nn. 5, 6); 207 (n. 9, 16, 18, 19); 231; 249 (n. 31, 34)
- Pattison, G. 174; 176; 178; 207 (nn. 11, 15)

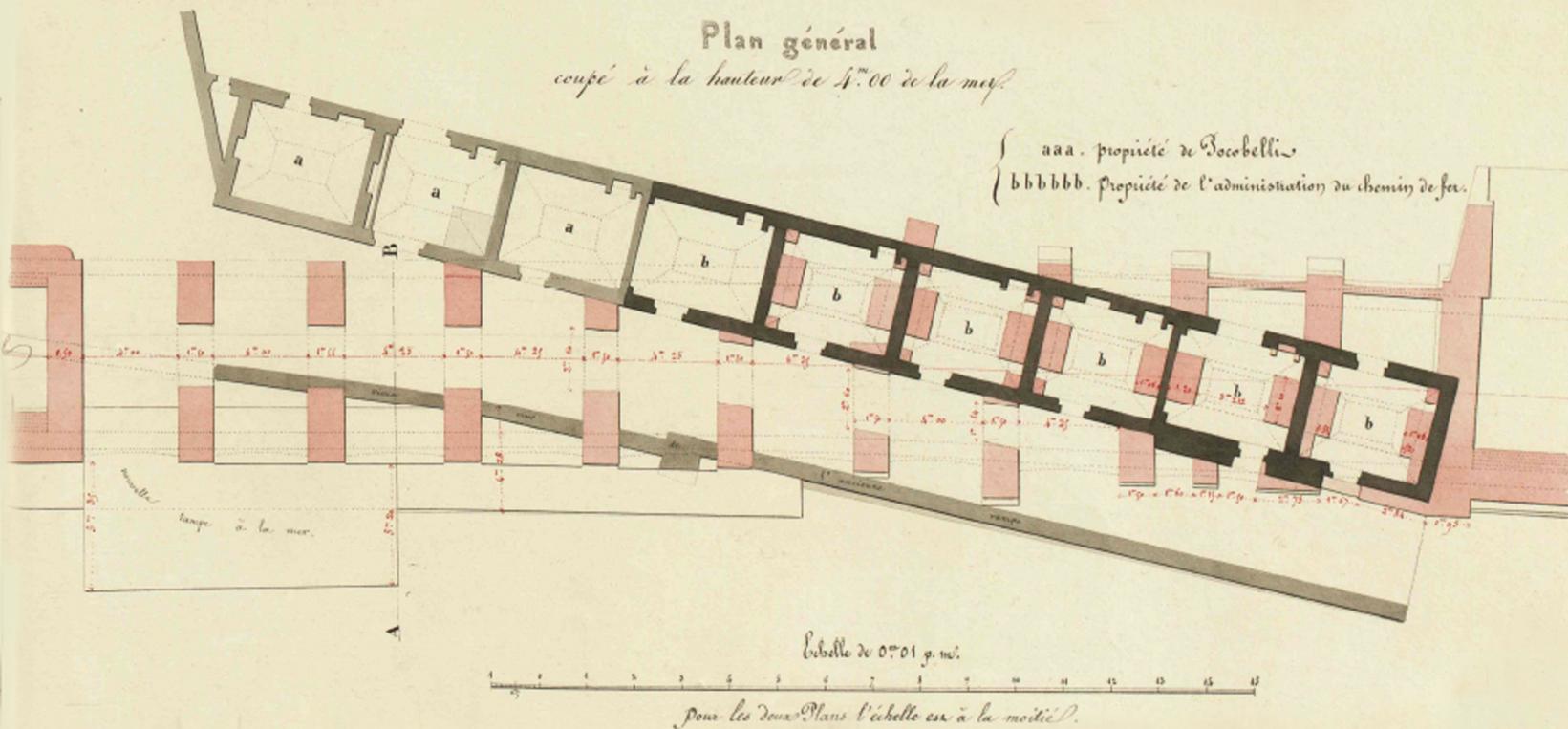
Pecqueur C. 21; 160; 167 (nn. 21, 22)
 Percoto, C. 218; 248 (n. 6)
 Perdonnet, A. 188; 209 (n. 40)
 Perone, M. 141 (n. 36)
 Petitti di Roreto, C. I. 23-24; 36; 58
 (nn.12-13); 60 (n. 52); 70; 93 (nn. 10,
 11); 243; 250 (n. 53)
 Petrocchi, M. 207 (n. 12)
 Pezza, V. 141 (nn. 34-35, 40-42); 170;
 206 (nn. 2-3); 249 (n. 30)
 Piccioni, A. 250 (n. 54)
 Pigonati, A. 92 (n. 1)
 Pirandello, L. 134
 Porzio, G. 144 (n. 67)
 Praga, E. 220; 248 (n. 8)
 Prato, P. 248 (n. 3)
 Proietto Donato, C. 139 (n. 26)
 Proust, M. 141 (n. 48)
 Puškin, A. 248 (n. 4)
 Repetti, E. 58 (n. 23)
 Richter, D. 208 (nn. 21, 22, 23, 27)
 Roccati, G. 144 (n. 70)
 Rombai, L. 141 (n. 44)
 Rossi, A. A. 141 (n. 46); 143 (n. 62)
 Rossini, G. 248 (n. 3)
 Rubino, G. E. 207 (n. 11)
 Ruggiero, M. 211 (n. 56)
 Ruskin, J. 121-122; 142 (nn. 51, 52)
 Russo, S. 140 (n. 27)
 Santangelo, N. 34; 43-44; 47-48; 52; 59
 (n. 48); 61 (nn. 68, 69); 62 (nn. 80, 81,
 82); 69; 81; 86; 88; 91; 94 (nn. 23, 24);
 94 (nn. 33, 34); 97; 151-152; 157; 161;
 165 (nn. 7, 8); 166 (n. 18); 199; 202-
 203; 211 (n. 61); 212 (n. 66); 213 (n.
 70); 214 (n. 73)
 Santoro, L. 141 (n. 37)
 Scala, P. 139 (n. 26); 206 (n. 4)
 Scanarotti, R. 142 (nn. 48, 49); 247 (n.
 1); 244 (4-5)
 Scatozza Höricht, L. 212 (nn. 64, 68)
 Schivelbusch, W. 57 (nn. 5, 6); 93 (n. 5);
 124; 142 (n. 56); 143 (nn. 57-59); 157
 (nn. 21, 22); 186; 208 (nn. 36, 37); 209
 (nn. 38, 40); 249 (n. 37)
 Schivardi, P. 182; 208 (n. 31)
 Sciascia, L. 220; 248 (n. 7)
 Seguin, M. 70-71; 93 (nn. 7, 12, 13, 14)
 Sellari, P. 144 (n. 72); 166 (n. 13); 242;
 250 (nn. 48, 49)
 Seneca 199; 212 (n. 65)
 Settembrini, L. 222; 248 (n. 15)
 Sirago, M. 208 (nn. 28, 30)
 Stephenson, G. 17, 57 (n. 4)
 Strabone 160; 206 (nn. 1, 2)
 Strangio, D. 207 (n. 20); 250 (n. 47)
 Strindberg, A. 236; 250 (n. 41)
 Tagliamonte, G. 212 (n. 68)
 Tampieri, M.G. 193 (n. 20); 194 (n. 31)
 Teodonio, M. 242 (n. 9)
 Tomassini, L. 242 (n. 21)
 Torelli, V. 171 (n. 2)
 Tortora, A. 138 (n. 5)
 Tosco, C. 249 (n. 26)
 Turner, W. 247 (n. 2)
 Turri, E. 228-230; 249 (nn. 24, 25, 27)
 Vecchiet, R. 224; 248 (n. 6); 249 (n. 19)
 Venditti, A. 141 (n. 37)
 Vella, A. 141 (nn. 38, 39, 43); 206 (n. 3);
 208 (n. 29)
 Ventura, P. 209 (n. 39)
 Vigoni, G. 164 (n. 5)
 Viola, F. 249 (n. 35)
 Vitale, A. 60 (n. 58)
 Zucconi, G. 207 (n. 20)

Valeria Pagnini ha conseguito nel 2018 il Dottorato di ricerca in Storia dell'architettura presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II. Ha tenuto il corso di Storia dell'architettura nell'ambito del corso di laurea in Ingegneria Edile dell'ateneo federiciano. I suoi interessi di studio si sono articolati lungo più linee di ricerca, tra cui l'archeologia industriale (V. Pagnini, *Pietrarsa. Storia e destino delle antiche officine borboniche*, Edizioni Savarese, Napoli 2016), la storia dell'arte (R. De Fusco, V. Pagnini, *I concetti nella storia dell'arte*, Mimesis Edizioni, Milano-Udine 2012), la storia urbana (V. Pagnini, *Permanenza di segni e cambiamento sociale: il caso della costa vesuviana*, in G. Gribaudi, G. Menna (a cura di), *Pietre e memorie. Resilienza materiale e sociale dei centri storici*, Edizioni Clean, Napoli 2020).

La tesi di dottorato, dal titolo *Da Napoli a Nocera e Castellammare: architettura, economia e territorio nel primo paesaggio ferroviario italiano (1839-1860)*, è stata presentata nel 2018 alla selezione per il Premio AISU Roberta Morelli per giovani studiosi di Storia urbana, e ha ottenuto la menzione speciale con dignità di pubblicazione.

La linea Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare, il cui progetto fu approvato nel 1836 e che fu completata nel 1844, rappresenta la prima e più significativa tappa del processo di infrastrutturazione ferroviaria del Regno delle Due Sicilie. L'assoluta novità dell'impresa, un'opera di pubblica utilità affidata per concessione all'ingegnere francese Armand Bayard de la Vingtrie, determinò la messa a punto di inedite e pressanti questioni, che non riguardavano solo la dimensione fisica della costa vesuviana e il suo nuovo assetto, ma anche importanti problematiche economiche, giuridico-amministrative, di tutela archeologica, di promozione dell'infrastruttura e del territorio.

Il volume, attraverso la ricerca e il confronto di fonti archivistiche e documentarie diverse, è inteso a rileggere la storia della prima ferrovia borbonica mettendo assieme i tanti aspetti che ne caratterizzarono la progettazione, la costruzione e la fruizione fino all'Unità d'Italia. Ne emerge una prospettiva sul paesaggio vesuviano e sulle sue molteplici e complesse componenti, integrate nella nuova percezione, intermittente e cursoria, offerta dal treno in movimento.



9 788868 870706

In copertina:

Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Seconda sezione da Portici a Torre del Greco, Viadotto n. 10 alla marina piccola di Torre del Greco, c. 1839. Paris, Bibliothèque numérique patrimoniale des ponts et chaussées.