



SACRO MILITARE ORDINE COSTANTINIANO DI SAN GIORGIO

17 gennaio 2015



RETE DI INFORMAZIONE
DEL REGNO DELLE DUE SICILIE
Notiziario Telematico Legittimista

www.reteduesicilie.it
Direttore Responsabile: Alessandro Romano
Aut. Tribunale di Latina n.8/11 del 19 maggio 2011
comitato@legittimisti.it - redazione@reteduesicilie.it

SULLA FERROVIA NAPOLI-PORTICI

Guardarsi indietro è molto utile, direi necessario per vedere la scia della rotta seguita ed il percorso effettuato. Ed è quello che ha fatto il compatriota l'Ing. Mauro Persico con il delizioso articolo che vi proponiamo, unitamente alla documentazione da lui stesso fornita.
Buona lettura.

Cap. Alessandro Romano

I 150 ANNI DELLA NAPOLI-PORTICI

E' curioso dover discutere di un articolo apparso ormai più di 25 anni fa sulle pagine della rivista **Cronaca Filatelica**. A quel tempo, sebbene adolescente, ero già interessato alla numismatica e la rivista in questione ospitava una sezione dedicata proprio alle monete.

Il numero 144 del mese di settembre aveva in copertina un richiamo al 150° della ferrovia Napoli-Portici e per l'occasione le Poste emisero un francobollo riproducente il bellissimo dipinto celebrativo del pittore di corte Salvatore Fergola, attualmente custodito presso il Museo di S. Martino.

L'articolo è un vero e proprio pugno nello stomaco a firma di un certo Vincenzo Mento. Nel cognome si celava già la sua naturale propensione a narrare il falso.

Le notizie ivi riportate vengono infatti presentate con un atteggiamento che fatico a relegare per forma e contenuti, anche alla peggiore censura ottocentesca umbertina. Addirittura una delle immagini che corredano l'articolo, mostra una riproduzione di una pagina d'album, con ogni probabilità di proprietà dello stesso pseudo-giornalista, in cui si afferma che *"La prima linea ferroviaria nel territorio italiano, per fatti casuali, venne costruita nello stato più retrivo"*.

Nel ricordare il celebre evento che tanto lustro aggiunse al nostro Regno, l'articolo non fa altro che preoccuparsi di deprezzare i toni entusiastici coi quali la "cronica" dell'epoca commentava la nascita della prima linea ferroviaria italiana, ma anche di rimarcare con assonanze vagamente razziste le doti folcloristiche di "questi napoletani", maestri solo nel gioco e nella festa.

Chiude l'articolo un sunto denigratorio sul Regno supportato dalle convinzioni di un certo Pietro Colletta sul cui profilo storico non credo valga la pena soffermarsi.

Oggi la testata Cronaca Filatelica non esiste più, essendo fallita nel 2011, mentre del Mento non ho trovato molte notizie sul web, ma probabilmente potrebbe anche essere già passato a miglior (?) vita.

Resta tuttavia la testimonianza di come fino a poco tempo addietro venivano trattati alcuni argomenti che oggi, grazie soprattutto alla Vostra opera di bonifica, difficilmente nemmeno la più accanita riserva sabauda oserebbe spingersi in commenti che nulla hanno a che fare con il giornalismo ma che piuttosto attingono solo dalla menzogna e dall'ignoranza.

Un'ultima chicca: Cronaca Filatelica era una rivista napoletana (!) con sede a via Orazio, anche se tutti i collaboratori appartenevano al mondo del commercio filatelico localizzato fra Milano, Torino e Roma.

Ing. Mauro Persico



**f cronaca
 filatelica**

Mensile culturale d'attualità filatelica e numismatica
 edito dalla EDER s.r.l.

Direttore
 Paolo De Rosa

Direttore responsabile
 Carlo Alberto De Rosa

Comitato di Direzione
 Nino Barberis, Carlo S. Cerutti,
 Franco Filanci, Gino Lottini.

Coordinatore:
 Danilo Bogoni

Collaboratori
 Enrico Angellieri, Nino Aquila,
 Uberto Baggiani, Giorgio Barberis,
 Gino Bellio, Gianni Bertolini, Aldo
 Cecchi, Beniamino Cadioli, Gio-
 vanni Chiavarello, Pierluigi Ciucci,
 Stelvio Coggiatti, Umberto d'Arrò,
 Alfonso De Rosa, Roy A. Dehn,
 Gabriele Fabris, Mario Gallenga,
 Domenico Galli Della Loggia, Ilio
 Gasparri, Emilio Giannelli, Carlo
 Giovetti, Ennio Giunchi, Alessan-
 dro Giaray, Ernst Halsch, Pier
 Guido Landi, Andrea Malvestio,
 Vincenzo Mento, Enrico Mora, A.
 Luigi Morera, Giancarlo Morolli,
 Fabio Murino, Edoardo P. Ohn-
 meiss, Arnaldo Pace, Luigi Pertile,
 Michele Picardi, Renzo Pinelli,
 Paolo Pogliani, Giuliano G. Rossi,
 Carlo Sopracordevole, Sandro
 Taragni, Agostino Zanetti.

Grafico
 Vincenzo Cozzella

Segreteria di Redazione
 Anna Esposito

Cronaca Filatelica
 Casella Postale 1065
 80100 NAPOLI - VOMERO
 ITALY

(081) 7611315
 PBX

Fax: (081) 7611316

c.c.p. N. 28719805

Redazione di Milano
 20123 Via V. Hugo, 2
 Tel.: (02) 89010015
 Fax: (02) 8900650

Pubblicità inferiore al 70%
 Spedizione in abbonamento postale
 gruppo III
 Tutti i diritti riservati; articoli e fotografie,
 anche se non pubblicati, non si
 restituiscono.

Autorizzazione del Tribunale di Napoli
 N. 2652 del 16/6/76
 CCIAA 300699
 P.IVA 01126980638
 ISSN (International Standard Serial
 Number) 0393-1307
 Stampato dalla SAGRAF - Napoli
 Via delle Industrie, 35 - (081) 752.40.44
 Fotolito Moretta R. - (081) 486779
 Distributore di Cronaca Filatelica per
 l'Italia:
 SO.DI.P. s.r.l. - Via Zaretti 25 - Milano
 Tel. (02) 67709 (13 linee)

Questo periodico è associato
 all'Unione Stampa Periodica
 Italiana

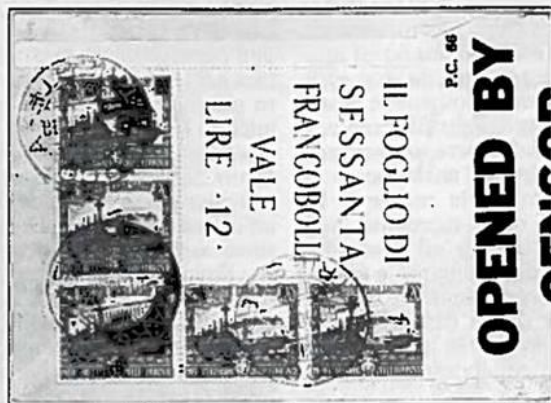
ABBONAMENTI

Abbonamento 1989 (11 numeri) Esposizioni di abbonamento



"STRADE FERRATE" ITALIANE

La prima linea ferroviaria nel territorio italiano, per fatti casuali, venne costruita nello stato più retrivo.



S.P. = Strada Ferrata

I 150 anni della Napoli-Portici

In un giorno non conosciuto del quarto decennio del secolo scorso era «calato» a Napoli un certo ingegnere francese chiamato Armand Bayard con il preciso intento di presentare una proposta a Ferdinando II e strappare l'autorizzazione a costruire, come si diceva allora, una strada ferrata tra Napoli e Nocera a proprie spese e con rischi a carico. In compenso chiedeva l'usufrutto della strada per novantanove anni.

L'obiettivo in effetti venne raggiunto perché con decreto del 19 giugno 1836 il Re concesse al Bayard la facoltà di costruire la ferrovia, imponendo, però, alcune clausole: costruzione dell'opera in sei anni; deposito di una cauzione di centomila ducati, da confiscare in caso di mancato rispetto dei tempi di realizzazione; usufrutto limitato a soli ottanta anni. Il relativo atto tra il governo di Napoli ed il Bayard venne stipulato a Parigi dal notaio M.

Foglio d'album dedicato alla Napoli-Portici. La busta in alto è affrancata con cinque esemplari del 20c emesso nel 1939 per celebrare il centenario della prima ferrovia italiana.

Hailig.

I lavori furono iniziati alla fine d'agosto del 1838 e condotti di buona lena al punto che circa tredici mesi dopo il tronco Napoli (Porta Nolana) - Portici (Granatello) di 7,250 km era pronto per essere aperto all'esercizio.

Secondo un piano ben congegnato e soprattutto rispettato, le locomotive arrivarono dalla Gran Bretagna, mentre le carrozze furono fabbricate a Napoli, per cui il 3 ottobre 1839 finalmente anche in territorio italiano un treno trainato da locomotiva a vapore poté macinare i primi chilometri.

Per descrivere in «presa diretta» l'avviamento riportiamo le testuali parole del cronista del *Giornale del Regno delle Due Sicilie*: «Ad un segnale datosi dall'alto di quella Tenda Reale parti dalla stazione di Napoli il primo convoglio composto di vetture sulle quali ordinatamente andavano 48 invitati, 60 Ufficiali dell'Armata di S.M., 30 soldati di fanteria, 30 di artiglieria e 60 marinai dei nostri Reali Le-

gni. E chiudeva il convoglio nell'ultima vettura la musical banda della Guardia Reale.

Giunto esso al Granatello tosto ne tornò alla stazione ond'erasi mosso. Tante vetture di bella e capace forma insieme congiunte eccitavano nel rapido ed uniforme lor corso sensazioni tutte nuove; e i suoni della banda musicale, che al ritorno apriva il convoglio, digradando in proporzione della celebrità, davano l'idea di quei concerti formati da Spiriti trascorrenti per l'aria, spesso immaginati dalla calda fantasia dei poeti.

Dopo questo primo viaggio fecesi dal preparato altare la solenne benedizione della nuova strada, e ciò si adempì da Monsignor Giusti, Vicario di Napoli. Una salva di artiglieria annunziò al pubblico l'adempimento di quell'atto religioso. Immediatamente le vetture del primo convoglio colla giunta della Vettura Reale partirono allora tutte vuote da Porta Nolana e si fermarono sotto al ponte di Carrione, dove

S.M. con la Real Famiglia prese posto nella Real Vettura e tutti i prelodati personaggi che facevano corteggio si collocarono nelle altre.

Il Real Convoglio si avviò al Granello e di là ritornando si condusse a Porta Nolana tra lieta moltitudine di gente che festeggiando godevano del nuovo e gradevole spettacolo, sicché quell'amenissima sponda del Tirreno, ornata da vaghi giardini e ville ed allora tutta coperta dell'allegre popolazione spettatrice, sembrava un anfiteatro oltre l'usato ridente, che non poteva non commuovere dolcemente di diletto e letizia. Un grido di grata ammirazione si alzava dal popolo dovunque passasse il Re con il suo magnifico Convoglio. Pervenuto questo alla Stazione di Napoli S.M. ne parlò coll'Augusta Famiglia per ritirarsi al Real Palazzo, e così ebbe fine si memorabile Cerimonia».

La cronaca tuttavia non bastava ad esaltare convenientemente la portata dell'evento, per cui il pignolo cronista ritornava sull'argomento la mattina del 5 ottobre, sulla quarta pagina del medesimo giornale, con la seguente ampollosa notizia:

«Ieri, fausto giorno del Nome di S.A.R. il Duca di Calabria, questa Capitale nel più brioso aspetto mostrò. Il Ministero di Stato, il Corpo Diplomatico, i Capi di Corte con tutti i Cavalieri e le Dame della Real Corte medesima, la Consulta Generale del Regno, i Prelati, i Generali, i Comandanti dei Corpi Militari, gli Ufficiali della Guardia Reale e delle Civiche Milizie e gli altri personaggi tutti cui tanto era dato, si condussero la mattina in grande gala al Real Palazzo di Capodimonte per intervenire al Circolo Straordinario nel quale S.M. il Re N.S. coll'augusto suo Primogenito e cogli altri Reali Principi riceve con benignità somma i rispettosissimi loro complimenti per la felice congiuntura».

È chiaro che la felice congiuntura era imperniata sui movimenti del nuovo mostro di ferro e sulle piccole e grandi manifestazioni al contorno in cui i Napoletani erano naturalmente maestri.

Prescindendo dalla prosa enfatica della stampa e dalle lodi sperticate alla Casa dei Borboni, condizionate dalla sudditanza e dall'opportunità, Napoli ebbe l'onore di avere la prima ferrovia e non si mancò di precisare che «per impiantar la quale s'erano fatti vari tentativi nelle superiori città d'Italia».

È forse più interessante cercare di puntualizzare le ragioni di questa priorità in uno stato mal governato e preda dell'ignoranza, dell'ingiustizia e del disordine. La spiegazione è fornita da Pietro Colletta, ingegnere e generale del Genio nonché storico im-

parziale.

In breve: nel paese le opere pubbliche erano poche; le sole costruzioni costituite da edifici religiosi; una la strada, quella di Roma; scarso il traffico con l'estero; primitive l'agricoltura e la pastorizia; misero il popolo. Ebbene a tanto squallore si contrapponevano la vivacità delle lettere e delle scienze, una grande ricchezza dello spirito ed una larga apertura verso il progresso da scrivere con la P maiuscola. Queste vivaci spinte motrici ebbero la meglio ed i Napoletani tagliarono il traguardo ferroviario, anche se poi non riuscirono ad assicurare un vero sviluppo per la scarsità dei mezzi materiali.

Dal punto di vista postale ricordano l'avvenimento i tre valori monocromatici con stampa rotocalografica del 15 dicembre 1939 (20c, 50c, 1.25 lire) semplici ma graziosi, e i due in uscita il 3 ottobre. Non è molto, specialmente se si pensa a tanti francoboli dedicati ad uffici, scuole e simili che alla gente comune non fanno né caldo né freddo.

Chiudiamo questa veloce nota sulla prima ferrovia di casa nostra con la relativa e caratteristica «Tariffa (in grani) de' trasporti: viaggiatore pe' primi posti, 5; idem pe' terzi posti, 3; bue, vacca, toro, 5; cavallo, mulo o altro animale da tiro, 3,5; vitello, porco, montone, pecora, capra, 1,5». Insomma posto per tutti, s'intende a pagamento.

Vincenzo Mento



Francobollo USA che ricorda il primo «alunaggio» dell'uomo.

20 anni fa l'uomo sulla Luna

Vent'anni fa, la Luna. Due uomini, Edwin (Buzz) Aldrin e Neil Armstrong, il 21 luglio 1969 misero per primi piede sulla Luna. L'impresa emozionò il mondo intero e fu seguita in diretta tv da 530 milioni di persone in quella che è stata, e resta, l'indimenticabile ed indimenticata «notte della Luna».

Riportiamo qui la parte dei colloqui tra i due astronauti scesi sulla Luna, Michael Collins rimasto in orbita lu-

nare e la base di Houston, Texas, che seguì e coordinò l'operazione «sbarco sulla Luna».

Armstrong: Lo sportello si sta aprendo.

Aldrin: Neil, sei perfettamente allineato, un po' più verso di me. Bene, vai.

Armstrong: Sto andando bene?

Aldrin: Benissimo.

Armstrong: O.K. Houston, sono sullo scalino.

Houston: Ti stiamo guardando sullo schermo.

Armstrong: Si vede bene?

Houston: L'immagine è molto chiara, anche se per il momento è capovolta. Ora ti vediamo scendere.

Armstrong: Sono ai piedi della scala. Le zampe del modulo affondano per non più di cinque centimetri, anche se la superficie è coperta di polvere finissima. Sono pronto a scendere l'ultimo scalino (scende). È un piccolo passo per l'uomo, un balzo da gigante per l'umanità.

Il suolo è finissimo. Posso sollevarlo con il mio scarpone e la sabbia aderisce in sottili strati. Mi muovo a piccoli passi, ma vedo le impronte distinte delle mie suole.

Houston: Neil, qui è Houston. Ricevuto.

Armstrong: Sembra che non ci sia nessuna difficoltà a muoversi. Come pensavamo è anche più facile che nelle prove simulate. Al di sotto del modulo lo scarico del motore non ha prodotto nessun cratere. Posso appena vedere della sabbia spostata. Bene Buzz (Aldrin), possiamo portare la macchina da ripresa.

Aldrin: Sono pronto.

Armstrong: È scuro qui intorno e non riesco a capire bene se la qualità della ripresa è soddisfacente. Mi sposto verso la luce evitando di rivolgere l'obiettivo in direzione del sole.

Aldrin: Ora puoi raccogliere qualche sasso, Neil?

Armstrong: Il suolo sembra molto soffice, ma quando lo sondo con il raccoglitore di oggetti, urto contro un fondo roccioso. Ora provo a prendere un paio di sassi.

Aldrin: Sembra molto bello da qui.

Armstrong: È una bellezza desolata. Un po' come il deserto americano. È diverso, ma molto bello.

Aldrin: Sei pronto ora? Posso uscire?

Armstrong: Hai visto la difficoltà che ho avuto io nella manovra? Cercherò di seguirti da sotto in modo da far uscire facilmente lo zaino di supporto.

Aldrin: Voglio tornare un po' indietro ed accostare il portello. Sto attento a non chiuderlo.

