

L'opificio Borbonico di Pietrarsa

di Rossella D'Antonio



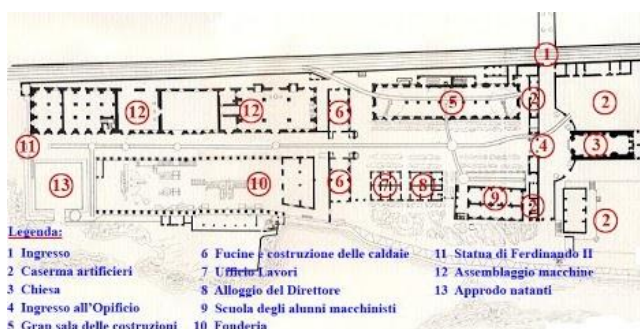
Il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa è il luogo fondante della storia ferroviaria italiana che sorge in prossimità di Portici, punto di arrivo della prima ferrovia costruita in Italia (ottobre 1839). I suoi edifici sono i resti di un'edilizia industriale prestigiosa, una vera gloria dell'allora Regno delle Due Sicilie: le antiche officine borboniche di Pietrarsa

Nel novembre del 1840 Ferdinando II di Borbone emanò un decreto per acquistare dei suoli ai confini fra San

Giovanni a Teduccio e Portici, in quella zona vesuviana non lontano dalla Reggia porticese. Lo scopo dell'acquisto era finalizzato alla realizzazione del nuovo opificio meccanico e pirotecnico, dopo l'opificio meccanico e pirotecnico borbonico realizzato dieci anni prima a Torre Annunziata.

Dopo appena due anni erano stati completati il primo edificio ed i locali accessori dove vi lavoravano circa duecento operai tra tornitori, aggiustatori, forgiatori e falegnami sotto la direzione del Capitano d'artiglieria Luigi Corsi e di altri ufficiali dell'esercito che lo coadiuvavano. Erano stati così completati gli spazi d'officina

adibiti alla produzione e alla lavorazione delle locomotive; la gran sala delle costruzioni munita di macchine utensili, impianto di trasmissioni, banchi per aggiustatori e grandi gru a braccio girevole, le fonderie con forni fusori per la ghisa e per i getti di bronzo, il riparto per la lavorazione delle caldaie, con macchine utensili appropriate ed impianti idraulici; il riparto fucine con impianto di ventilatori, l'installazione dei grandi magli a vapore ed, infine, la sala dei modelli e gli ampi magazzini dei



materiali di scorta.

Il completamento dei lavori si realizzò nel 1853 anno in cui nell'Opificio, che occupava oltre 30.000 mq., erano ormai in funzione tutti i reparti di lavorazione, oltre agli edifici della caserma, che ospitava la numerosa compagnia di militari, e una chiesa. Infine era stata istituita anche una scuola per la formazione degli ufficiali Macchinisti per la Marina da Guerra.

In principio la produzione più importante riguardava le "opere pirotecniche per la guerra", ovvero palle incendiarie ed i razzi alla Congrève, un tipo di razzo pesante quattordici chilogrammi e con una gittata di oltre tre chilometri. L'ordigno, costituito da un involucro in lamiera di ferro, conteneva una carica di tre chilogrammi di materiale incendiario ed era dotato di un'asta direzionale lunga quattro metri avente il compito di stabilizzare la traiettoria. Si fabbricavano anche macchine diverse di guerra quali capsule fulminanti, cavalletti per i citati razzi (rampe di lancio), armi bianche, elmi per dragoni, affusti di ferro per cannoni, ferro configurato per lastre di canne di fucile, granate a palle piene, ecc.

A Pietrarsa si realizzavano anche attrezzi per porti e cantieri navali e per gli Arsenali militari oltre a macchinari occorrenti per l'organizzazione dello stesso stabilimento. La produzione era tanto vasta da riguardare anche scale a chiocciola in ferro, bracci per lumi a gas, costruiti a Pietrarsa i candelabri della scala grande del Palazzo Reale di Napoli ed il ponte sospeso in ferro gittato sul fiume Calore.

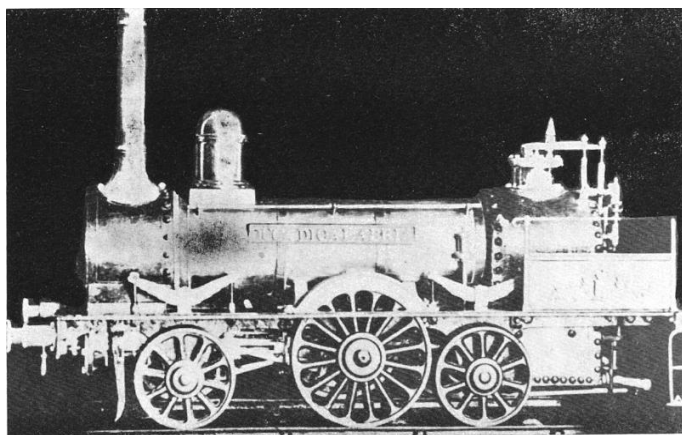
Poi, quando nel 1843 fu aperta la Strada Ferrata Napoli-Caserta, con editto reale del 22 maggio fu ordinato che: *“E' volere di Sua Maestà, che lo stabilimento di Pietrarsa si occupi della costruzione delle locomotive, nonché della riparazione e dei bisogni, per le locomotive stesse, degli accessori dei carri e dei wagons che percorrere devono la nuova strada ferrata Napoli – Capua”*.

Per poter ricoverare a Pietrarsa le locomotive appartenenti alla Regia Strada Ferrata, tra la stazione di Napoli di detta ferrovia e quella di Bayard per Nocera, era stato costruito un raccordo. In tal modo le macchine della regia ferrovia potevano raggiungere l'Opificio percorrendo un tratto della Napoli-Portici.

Per questa ferrovia il Governo borbonico aveva acquistato, dal marzo 1843 al dicembre 1846, quattordici locomotive costruite in Inghilterra, alle quali furono dati i nomi di: Zeffiro, Aligero, Lampo, Veloce, Rondine, Silfide, Impavido, Impetuoso, Novelliero, Corridore, Vulcano, Iride, Eolo e Messaggero.

Nel dicembre del 1848 iniziò la produzione presso l'Opificio di Pietrarsa delle prime locomotive italiane. Della locomotiva *Duca di Calabria* abbiamo anche una sbiadita immagine

Nel maggio 1848 fu costruita la Smith nelle officine della Regia Ferrovia e, nel dicembre dello stesso anno,



iniziò la produzione esclusiva presso l'Opificio di Pietrarsa con la costruzione di tre locomotive (la Pietrarsa, la Corsi e la Robertson) fra il 1848 e il 1850. Seguì, nell'aprile del 1850, la costruzione della locomotiva *Duca di Calabria*, della quale ci è pervenuta un'immagine. Altre undici locomotive furono realizzate a Pietrarsa tra il luglio 1851 ed il giugno 1858 alle quali furono dati i nomi di: Vesuvio, Maria Teresa, Etna, Partenope, Fulminante, Sebeto, Sarno, Ercolano, Pompei, Pegaso e Centauro. In totale in dieci anni, dal 1848 al 1858, ben quindici locomotive furono prodotte nell'opificio porticese. Nel maggio del

1859 si spegneva a Caserta Ferdinando II e gli succedeva il figlio Francesco II. Nello stesso anno era sorta la necessità di costruire tre locomotive di maggiore potenza per la linea a forte pendenza Presenzano-S. Germano ed il Ministro delle Finanze per tale scopo era entrato in trattative con un tale Beltrame per far venire dalla svizzera appositi macchinari, ma la trattativa ebbe esito negativo.

Fino al 1860 presso il Regio Opificio di Pietrarsa, nel suo primo ventennio di attività, erano state costruite venti locomotive.



Ancora oggi negli spazi di Pietrarsa adibiti a Museo delle Ferrovie, troneggia nella terrazza adiacente al mare, la statua del fondatore dell'Opificio, Re Ferdinando II, voluta fortemente dagli operai dell'opificio già nel 1848. Il direttore Corsi chiese, anche a nome degli altri ufficiali, il permesso al Re di erigere il monumento. Ferdinando II dapprima negò il consenso, ma poi cedette ed acconsentì ordinando, però, che fosse fusa in ferro.

La statua, il cui modello in gesso ci risulta custodito presso il Museo di S. Martino in Napoli, è opera dello scultore napoletano Pasquale Ricca e rappresenta il Re in uniforme di capitano generale dell'Esercito nell'atto di ordinare la fondazione dello stabilimento. La fusione, eseguita nella stessa fonderia dell'Opificio. Poiché nei primi mesi dell'Unità d'Italia la statua era presa a bersaglio con colpi di fucile sparati dai vagoni della ferrovia "Napoli-Castellammare" che vi passava accanto, nell'Ottobre del 1860 essa fu rimossa dal piedistallo e trasportata in un deposito sottoposto alla sala dei modelli, per poi essere ricollocata nel luogo originario all'inizio del Novecento.



Oggi Pietrarsa è Museo Nazionale delle Ferrovie, lì dove nacque la prima ferrovia in Italia nel 1839. Essa rappresenta quindi il primo nucleo industriale italiano (precede di 44 anni la fondazione della Breda e di 57 quella della Fiat), attivo fino agli anni '70 del '900, quando l'affermarsi delle locomotive elettriche e diesel determinò il declino dei mezzi a vapore e, insieme, dell'opificio. Nel 1977 le officine furono quindi destinate a diventare museo ferroviario, inaugurato nel 1989 dopo i necessari lavori di adeguamento.

È tra i più affascinanti e antichi musei ferroviari d'Europa. Adagiato tra il mare e il Vesuvio con una spettacolare vista sul Golfo di Napoli il sito rappresenta un unicum in Italia sia per la ricchezza dei materiali conservati, sia per il fascino della sede. Si estende su un'area di 36.000 metri quadrati, di cui una parte è occupata da un meraviglioso giardino botanico con piante provenienti da tutto il mondo. Grazie agli interventi di restauro avvenuti tra il 2014 e il 2017, il Museo Nazionale di Pietrarsa è diventato il luogo prestigioso e affascinante che oggi conosciamo.