



Clamfer  
Conferenza del 27 settembre 2019



# LINEA NAPOLI POZZUOLI



---

1925 - 1935

relatore

Antonio Gamboni



# PREMESSA

La città di Pozzuoli non ha di che lamentarsi per quel che concerne il settore trasporti; infatti, nel tempo, ha conosciuto:

- il Tram a vapore
- La Ferrovia Cumana
- la Metropolitana FS

per non parlare delle autolinee urbane ed extraurbane e del naviglio che assicura il collegamento con le isole.



25 marzo 1885



15 dicembre 1889

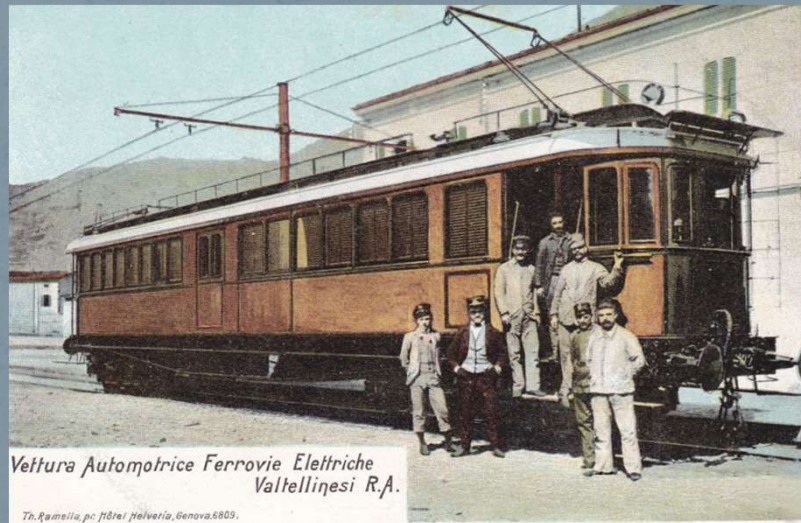


20 settembre 1925

# *la* TRAZIONE ELETTRICA *in* ITALIA

I primi esperimenti di trazione elettrica sulle ferrovie italiane ebbero inizio verso la fine del XIX secolo.

Le linee prescelte furono:



Lecco - Sondrio: gestita dalla Rete Adriatica  
inaugurata il 1° agosto 1894  
con trazione elettrica trifase alta tensione.



# *la* TRAZIONE ELETTRICA *in* ITALIA

I primi esperimenti di trazione elettrica sulle ferrovie italiane ebbero inizio verso la fine del XIX secolo.

Le linee prescelte furono:



Milano – Monza: gestita dalla Rete Mediterranea  
inaugurata l' 8 febbraio 1899  
con trazione elettrica ad accumulatori (230 V c.c.).



# *la* TRAZIONE ELETTRICA *in* ITALIA

I primi esperimenti di trazione elettrica sulle ferrovie italiane ebbero inizio verso la fine del XIX secolo.

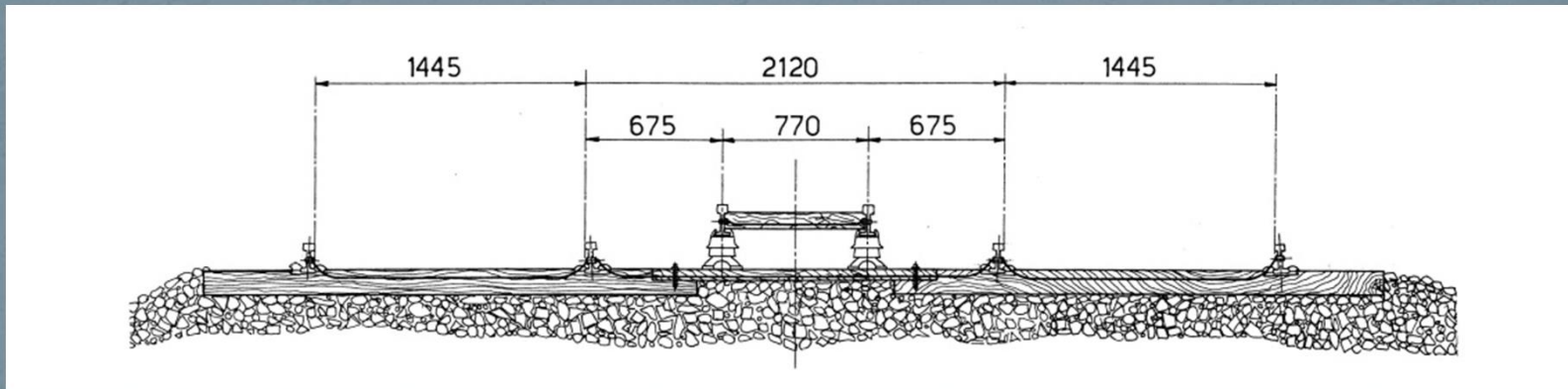
Le linee prescelte furono:



Prima Ferrovia a trazione elettrica a terza rotaia "Milano-Varese,,  
della Società Italiana Rete Mediterranea.

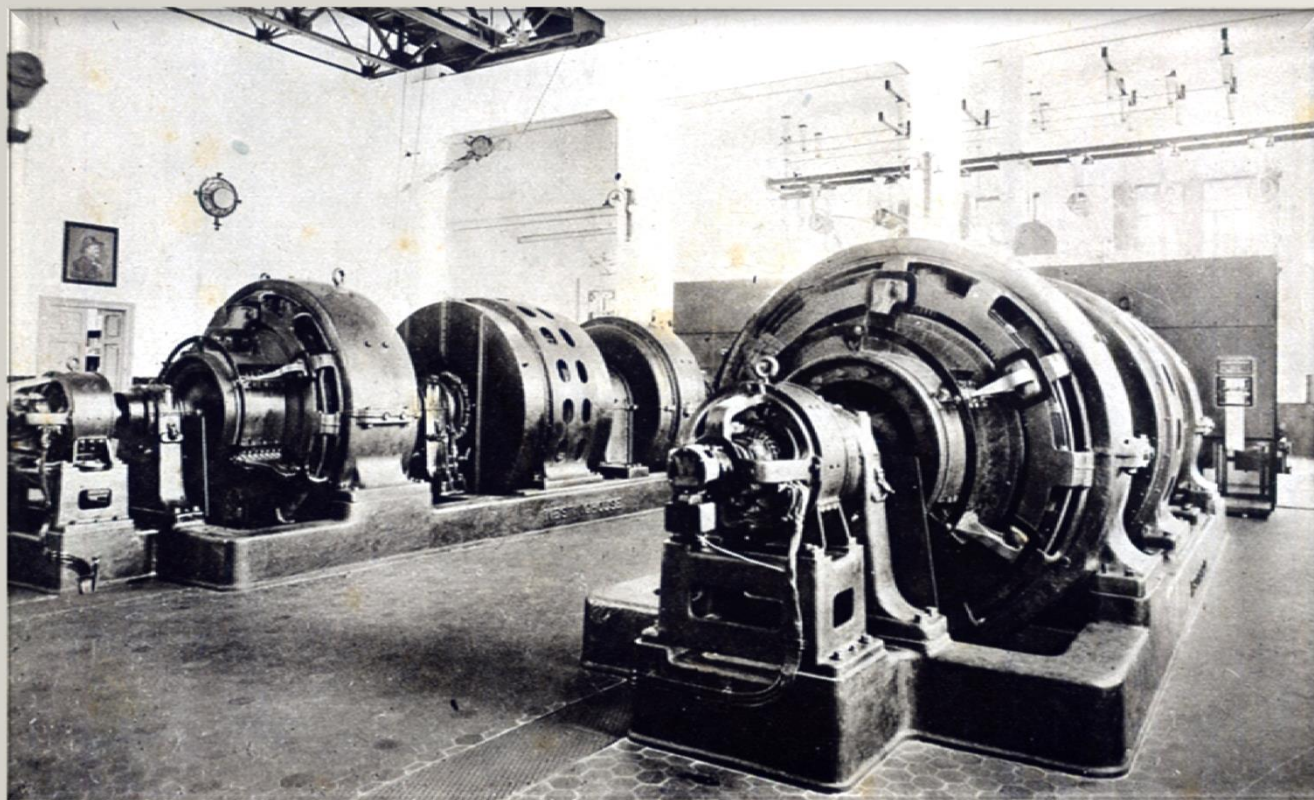
Milano – Varese: gestita dalla Rete Mediterranea  
inaugurata il 16 ottobre 1901  
con trazione elettrica a terza rotaia (650 V c.c.).





Le linee con sistema a terza rotaia tra interbinario erano alimentate con corrente continua a 650 V.





Sottostazione elettrica per sistema a terza rotaia,  
sala raddrizzatori rotanti che, presto,  
saranno sostituiti con quelli a vapore di mercurio.





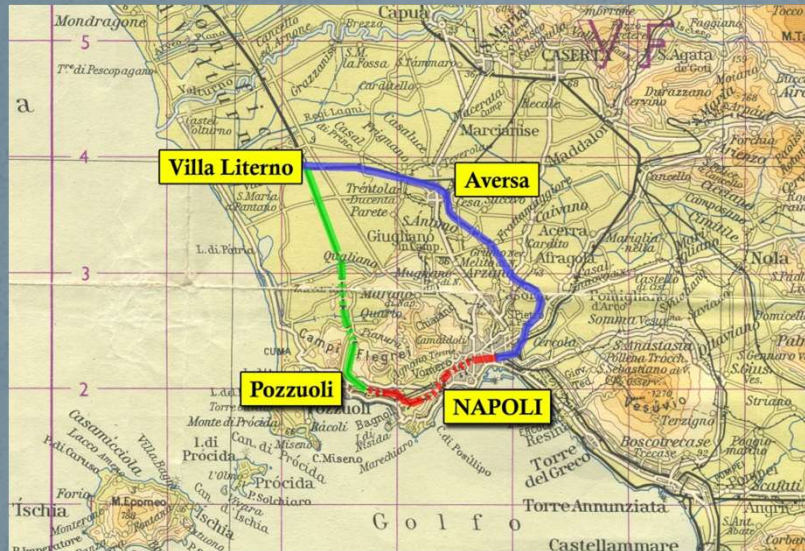
**LINEA NAPOLI POZZUOLI**



---

1925 - 1935

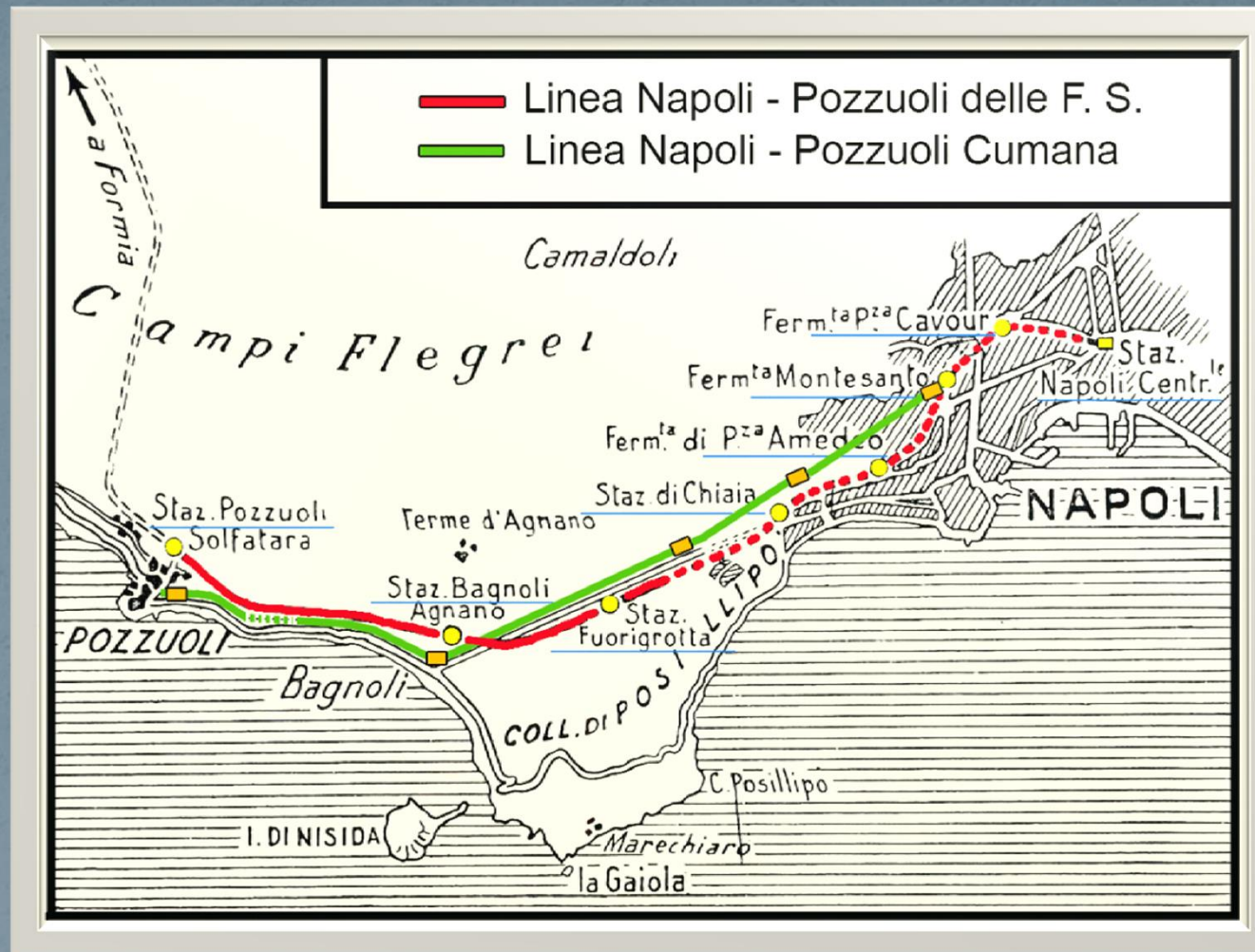
La linea Napoli-Pozzuoli delle Ferrovie dello Stato, lunga km 14,5 ed inaugurata il 20 settembre del 1925, nasce come alternativa all'ultima tratta della "Direttissima" Roma-Napoli i cui lavori, iniziati nel 1902, subirono diverse interruzioni, non ultima quella dal 1915 al 1918.



La nuova Roma-Napoli si biforcava a Villa Literno: un ramo, dopo aver attraversato l'abitato del capoluogo per gran parte in sotterranea, sarebbe giunto alla stazione di transito di Piazza Garibaldi, in trincea e sottoposta alla Centrale di nove metri; e ...

... un altro, passando per Aversa, sarebbe giunto alla stazione terminale di Napoli Centrale, proveniente da direzione opposta. In tal modo, i treni in arrivo da Roma e da Salerno non dovevano invertire il senso di marcia.





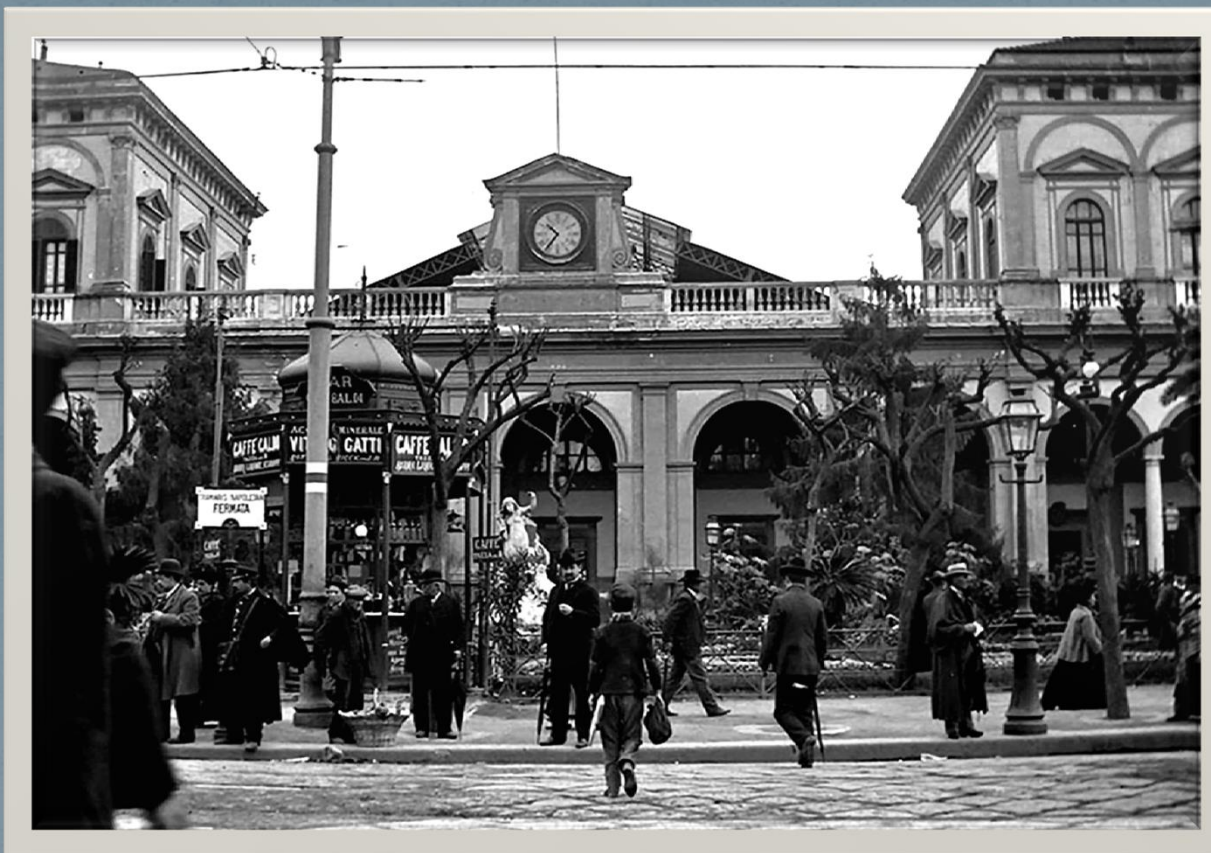
La Linea Napoli-Pozzuoli delle FS segue fino alla stazione di Montesanto un percorso parallelo a quello della Ferrovia Cumana, anche se in galleria da Mergellina a Napoli.





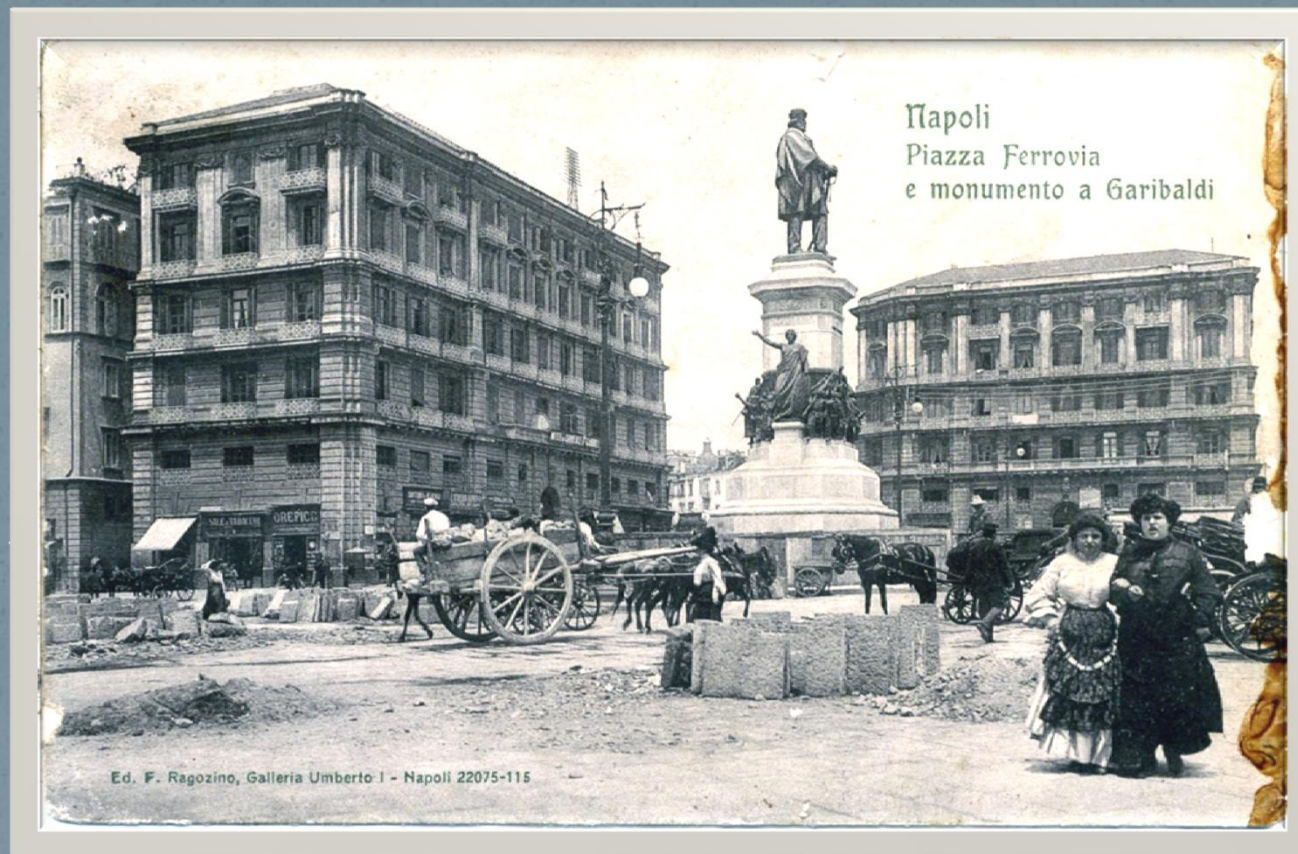
Il percorso urbano da Napoli a Campi Flegrei (km 8+523).





La stazione di Napoli Centrale in una foto dell'epoca.  
La fontana della Sirena, visibile al centro dell'immagine,  
il 1904 sarà spostata in Piazza Sannazaro ...





... cedendo il posto alla statua di Garibaldi;  
sì, ma ... a piedi!





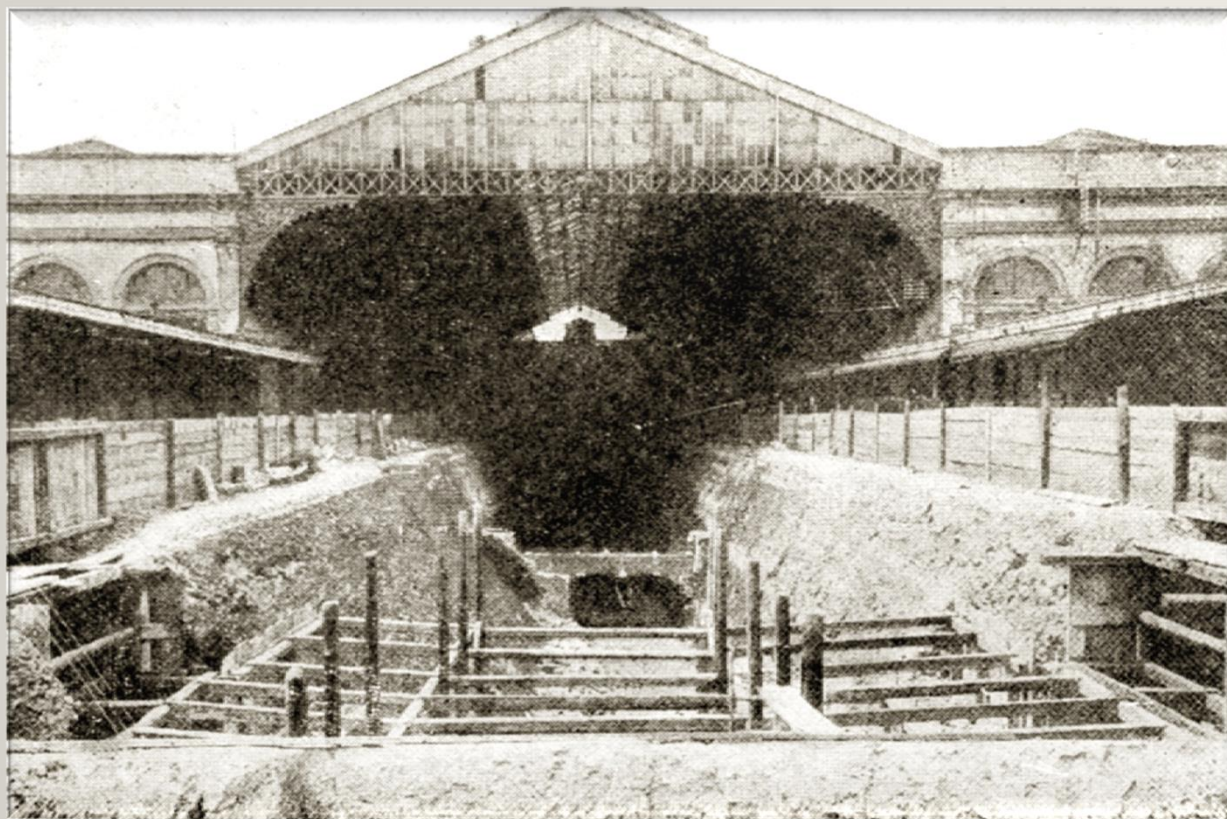
La stazione di Napoli Centrale:  
notturno in una foto degli anni '20.





Stazione di Napoli Centrale:  
la tettoia in ferro e vetro del Cottrau  
ed il piazzale binari visti prima dello scavo del trincerone; e ...





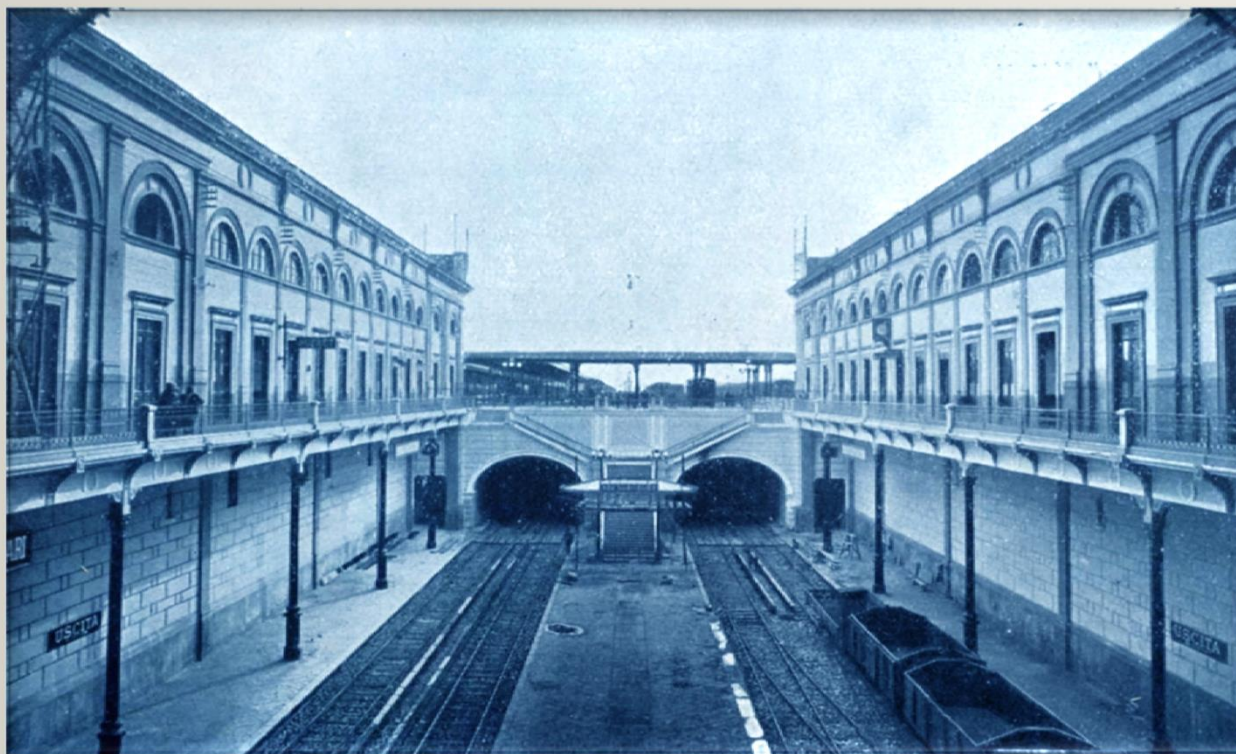
... lo stesso piazzale binari visto dopo lo scavo.





Interno del piano dei binari della stazione di Napoli Centrale come si presentava prima dello scavo della grande trincea. La foto mostra la tettoia in ferro e vetro del Cottrau in costruzione.





Il fascio binari di testa della stazione di Napoli Centrale viene arretrato all'altezza degli edifici e, per ospitare i quattro binari che, provenienti da Pozzuoli, si collegano alla linea per Salerno ed a quella per Roma (via Aversa), viene scavata una grossa trincea profonda 9 metri, lunga 220 e larga 35.





Alla nuova stazione di transito viene assegnato il nome di Piazza Garibaldi.





I lavori, iniziati nel 1904, proseguono molto lentamente e, sospesi dal 1915 al 1918, riprenderanno nel 1920. L'immagine panoramica mostra lo scavo in Piazza Garibaldi con il metodo *cut and cover*, ovvero taglia e copri, già sperimentato per la *London Underground (the tube)*.



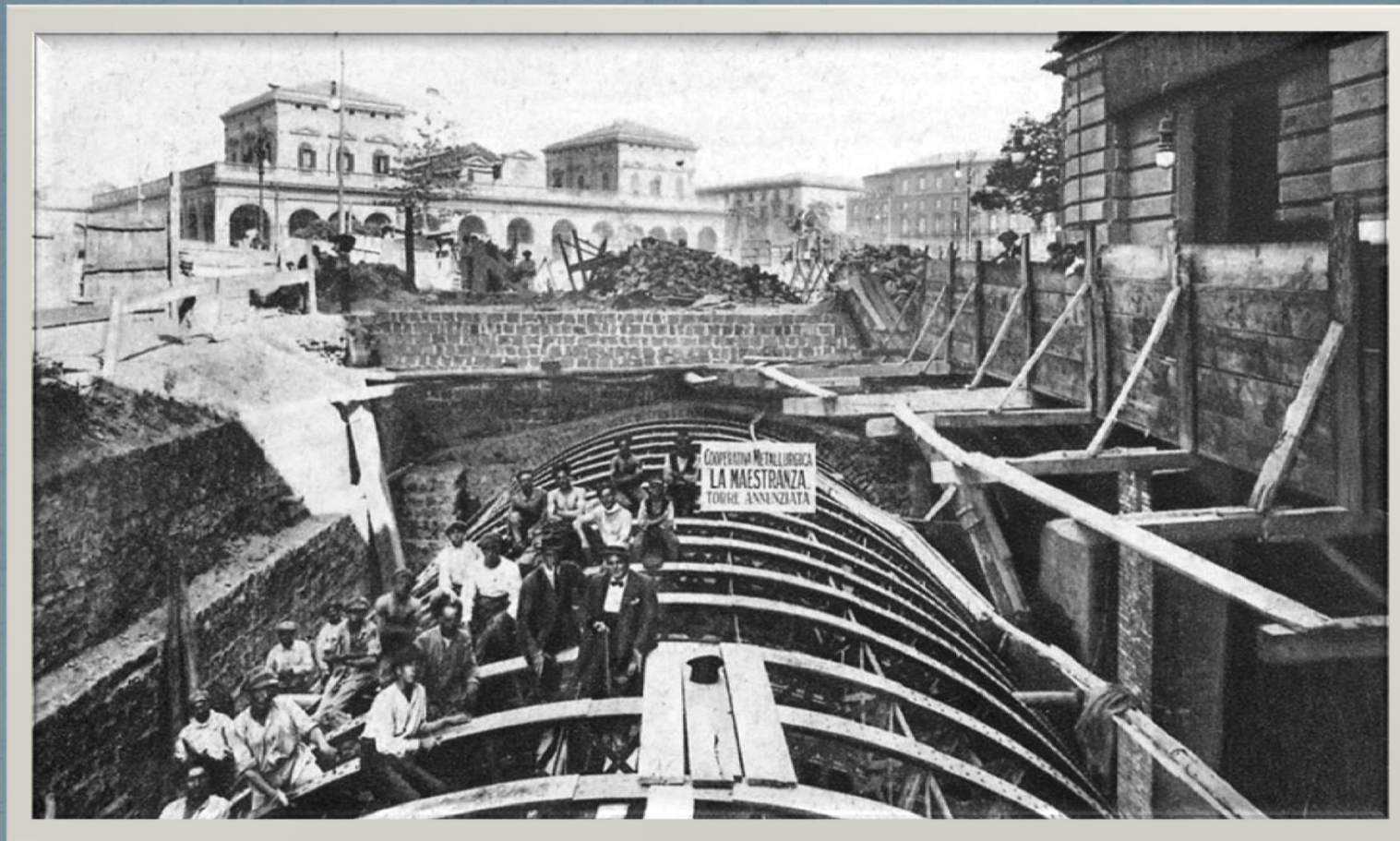
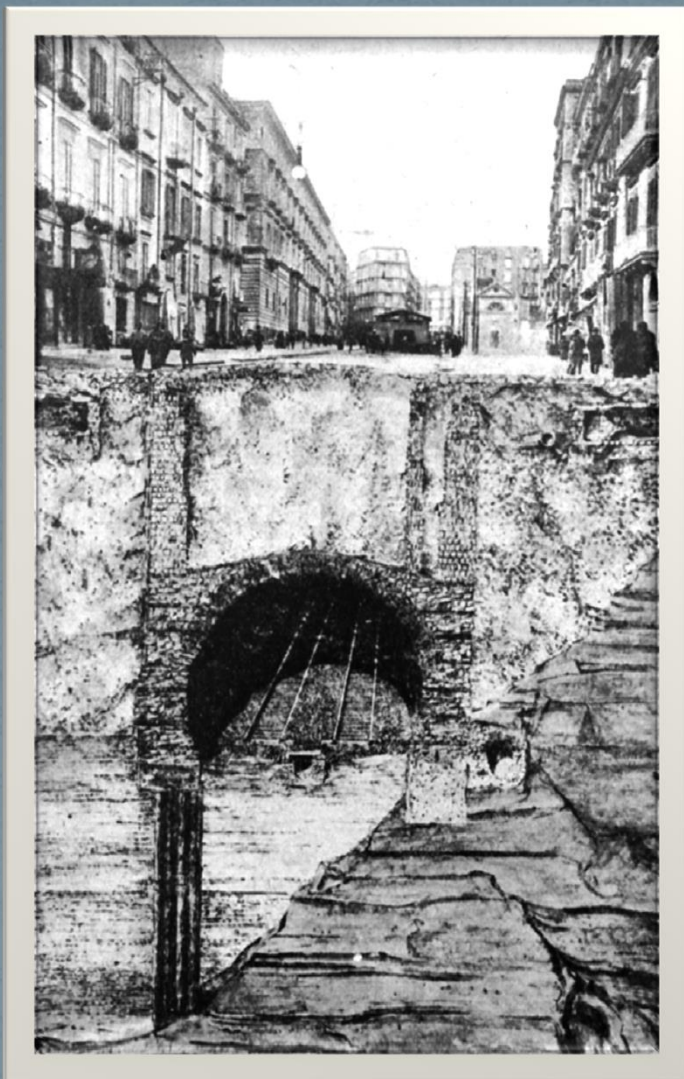
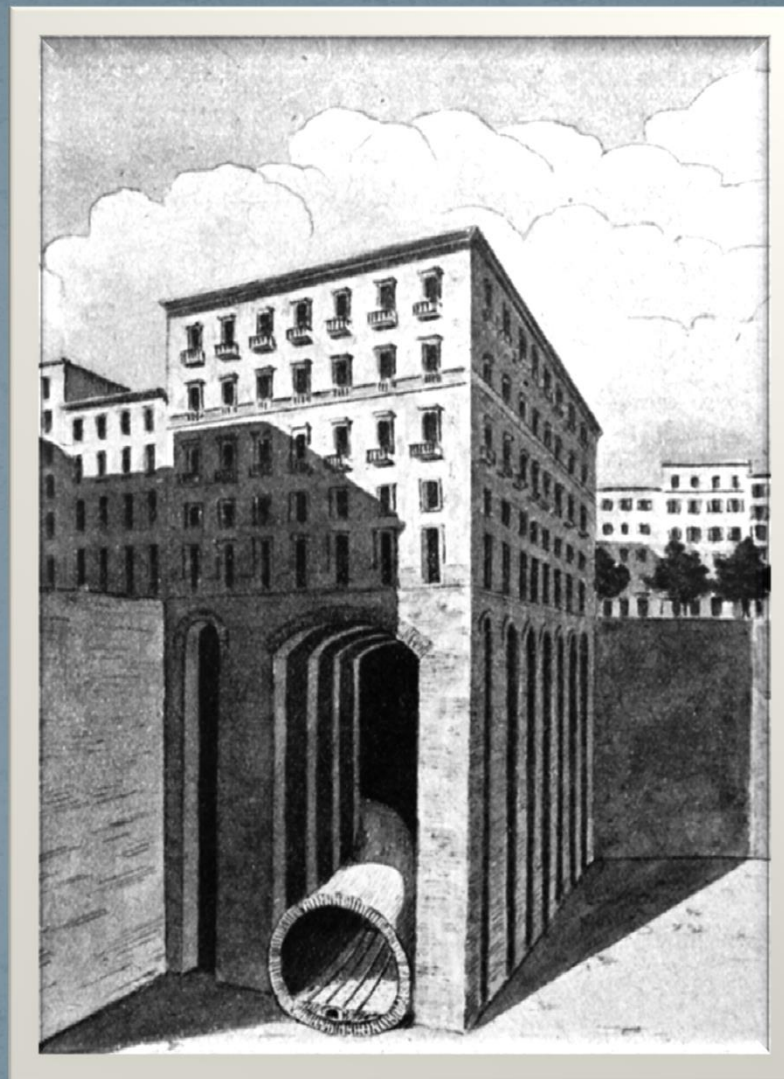


Foto ricordo della Maestranza di Torre del Greco.  
Lo scavo procede per dirigersi a ...



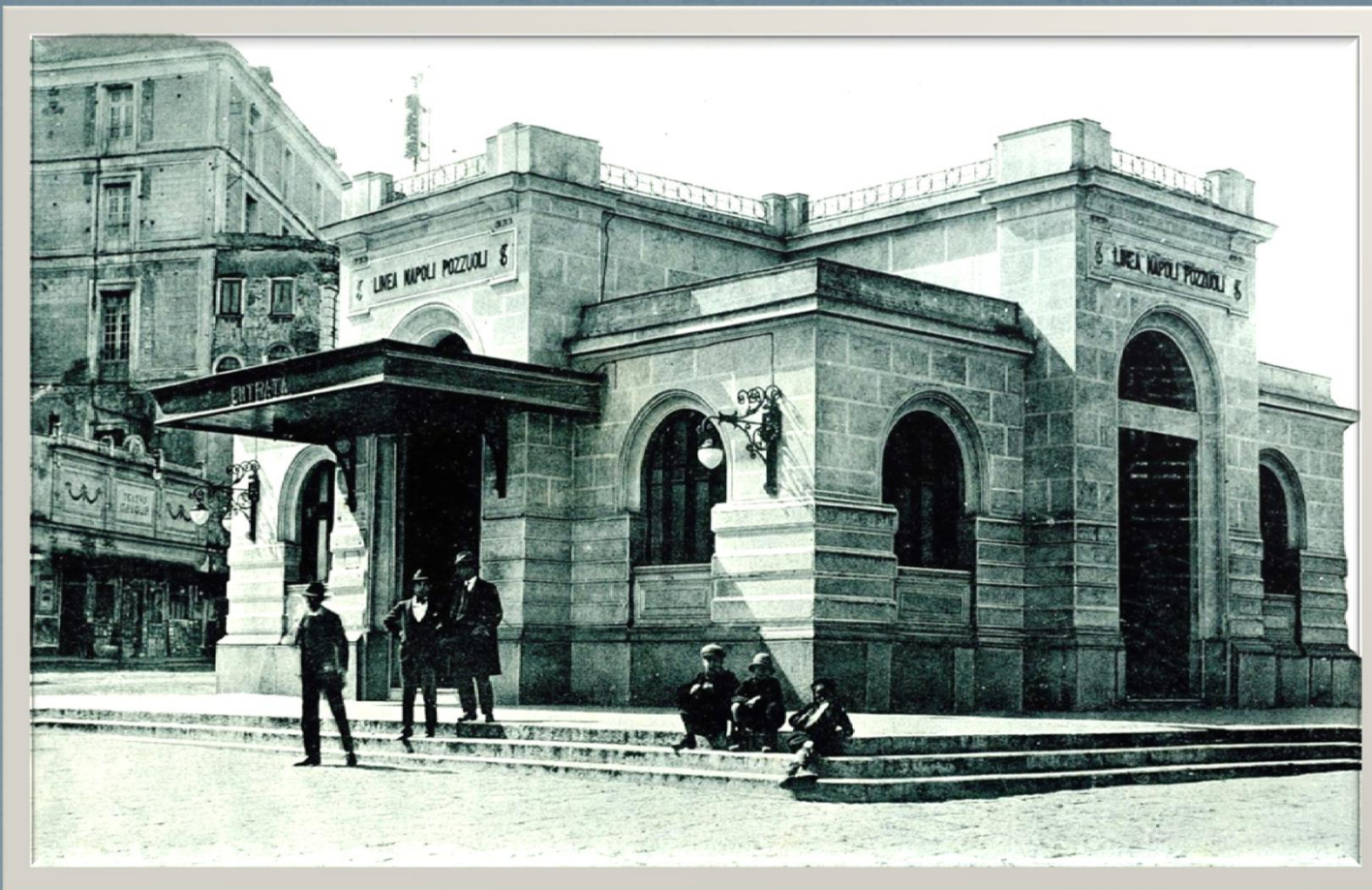


... via Carbonara e ...



... a Piazza Cavour.





La fermata di Piazza Cavour. Sullo sfondo si intravede il Teatro Cavour, in realtà è il vecchio Partenope, aperto nel 1828.





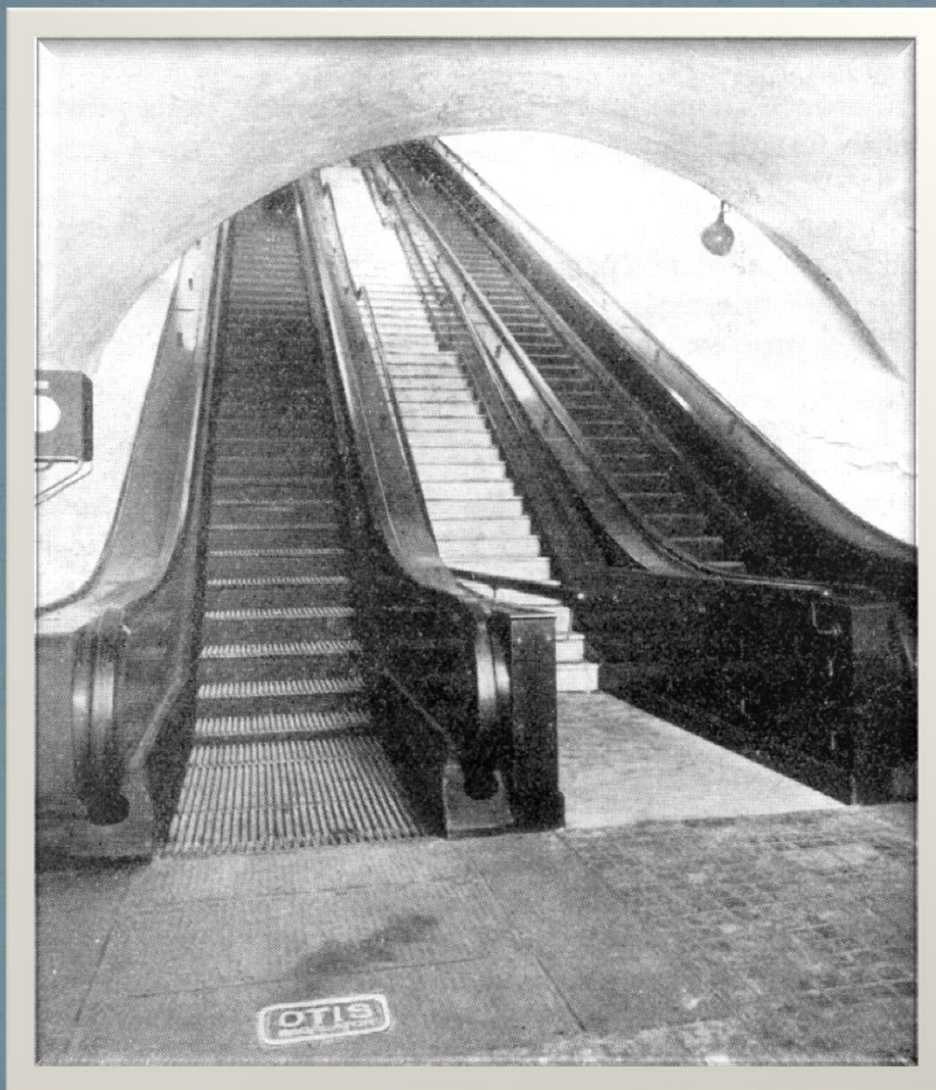
Altra inquadratura della elegante fermata di Piazza Cavour.  
Sugli ingressi si legge a chiare lettere e tra due logo FS:  
**LINEA NAPOLI-POZZUOLI**





Nei pressi della fermata di Piazza Cavour,  
un torpedone della linea 6 con in posa  
l'elegante autista dall'abbondante berretto.



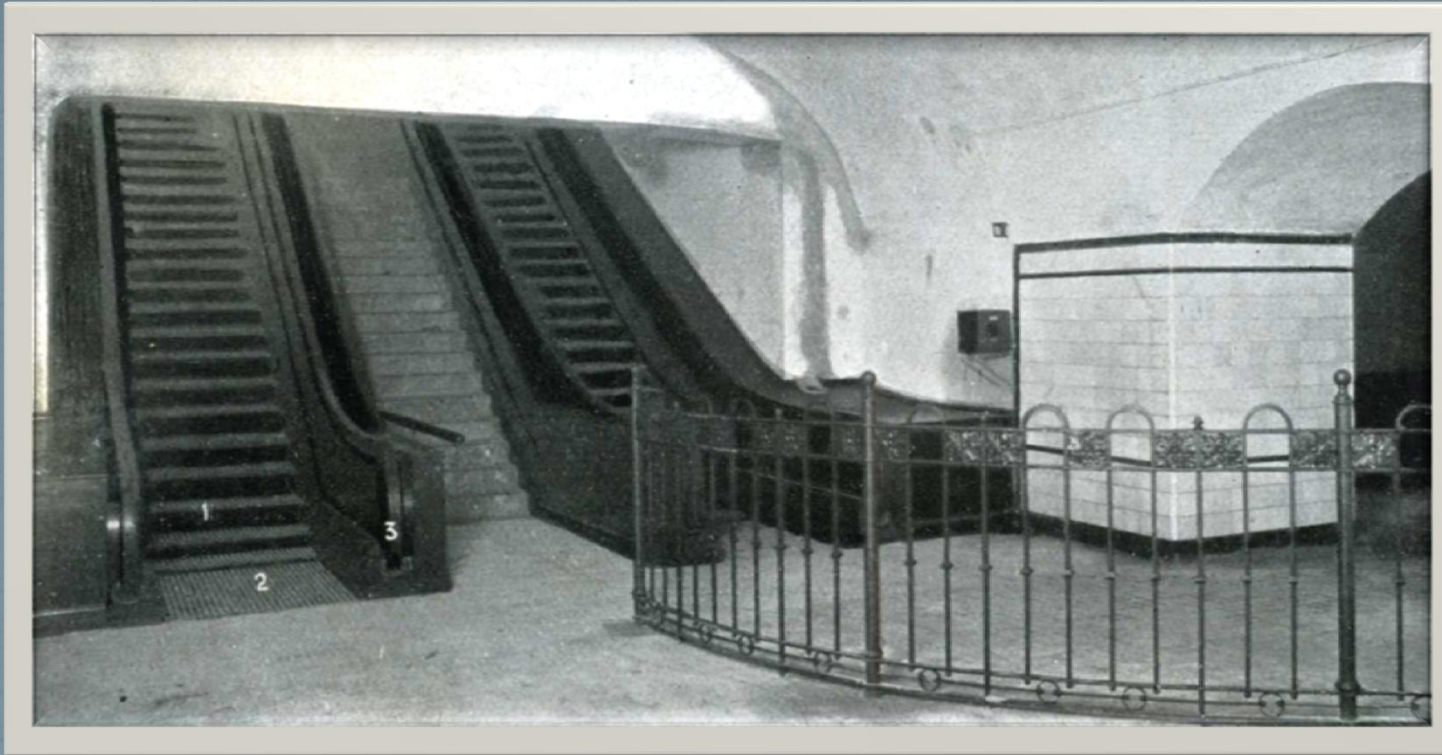


## La scala è mobile

Per collegare il piano stradale con le banchine dei binari, nelle fermate di Piazza Cavour e di Montesanto furono utilizzate scale mobili fornite dalla OTIS.







Il collaudo dell'impianto, che doveva avvenire per opera di un Reparto di fanteria, a causa della indisponibilità dei militari impiegati in 'Manovre', fu eseguito da un pubblico che, invitato gratuitamente, malvolentieri abbandonò il divertimento. Ricordano le cronache che vi fu anche un *confort* per opera di alcuni 'bibitari' affluiti per l'occasione.

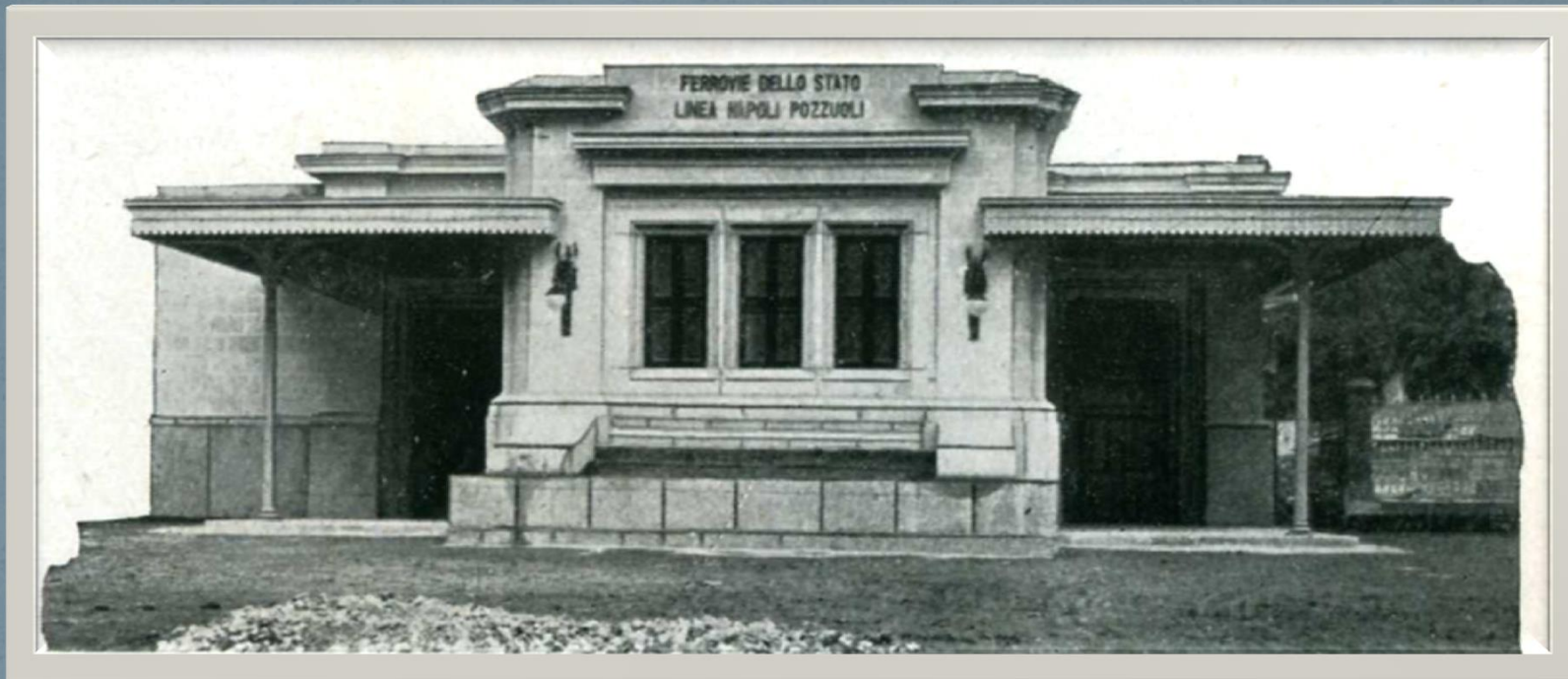




Le stazioni e le fermate emettono solo i biglietti per la Napoli-Pozzuoli. I ragazzi fino a 3 anni, viaggiano *gratis*; se di età superiore, pagano come gli adulti. Non sono ammessi né i permessi di ingresso in stazione né le riduzioni; ed ancora, non sono validi gli abbonamenti

per l'intera rete ferroviaria e le "carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo". Si pagano 20 centesimi di tassa per l'esazione suppletiva. I bagagli sono consentiti fino a un peso massimo di 20 chili ed è proibito trasportare oggetti "pericolosi" o che imbrattino ed è vietato, inoltre, l'ingresso a cani, gatti e altri animali.





La fermata di Montesanto in una foto dell'epoca che la ricorda nella sua architettura originale.

Anche in questa fermata, eretta nelle prossimità del capolinea della Ferrovia Cumana e della stazione inferiore della Funicolare per il Vomero, come detto, vi erano scale mobili fornite dalla OTIS.





La tipica fermata di Piazza Amedeo ricorda nel disegno uno *chalet*.  
Si intravede sulla destra il tunnel di accesso ai binari.





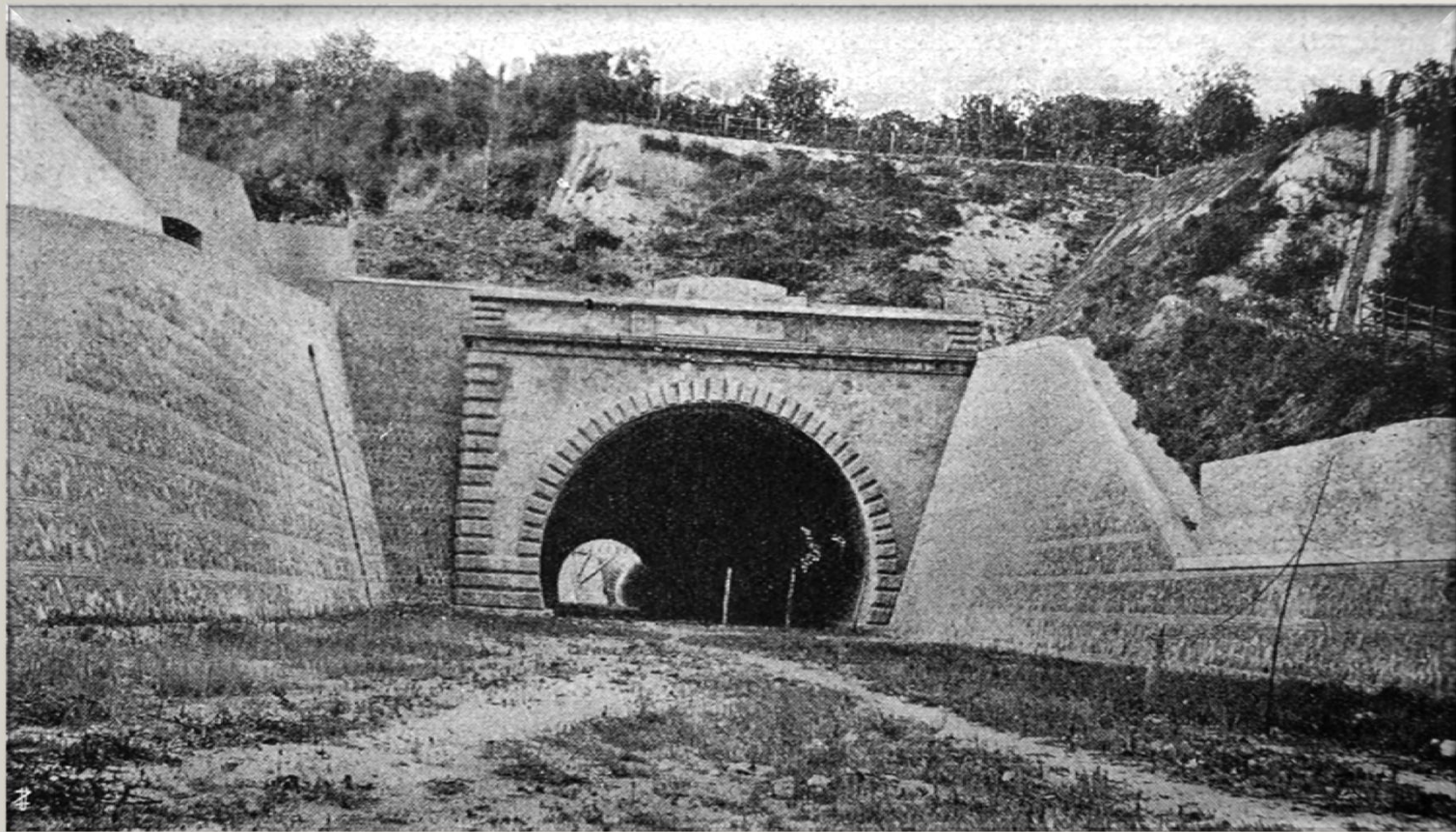
Fermata di Piazza Amedeo: la galleria per accedere ai binari.  
Durante i lavori di costruzione, questo passaggio serviva  
alle *tummarelle* per portare alla luce il materiale di scavo.





Piazza Amedeo: la passerella pedonale in ferro con pavimentazione in legno per l'attraversamento dei binari.

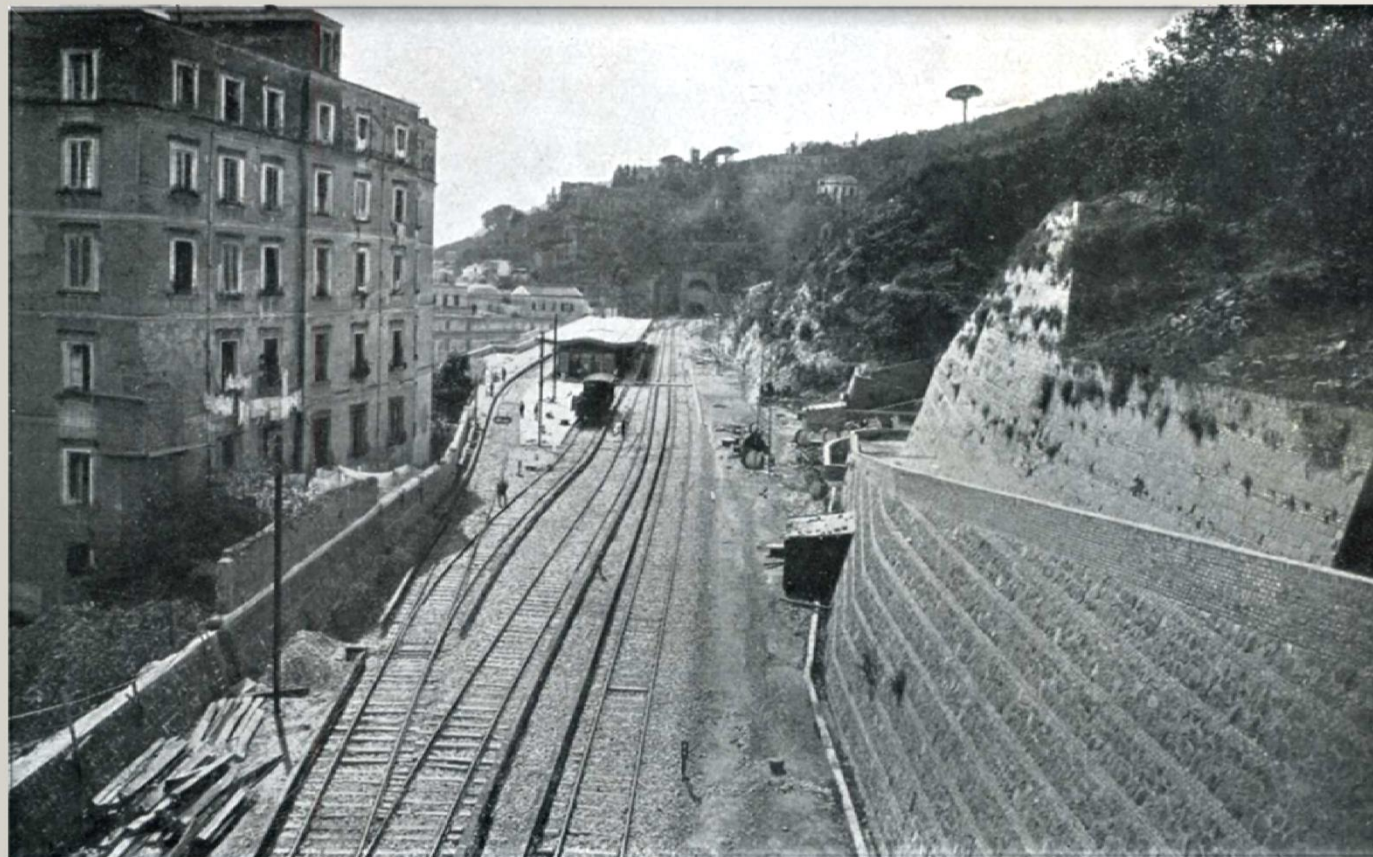




*... e quindi uscimmo a riveder le stelle.*

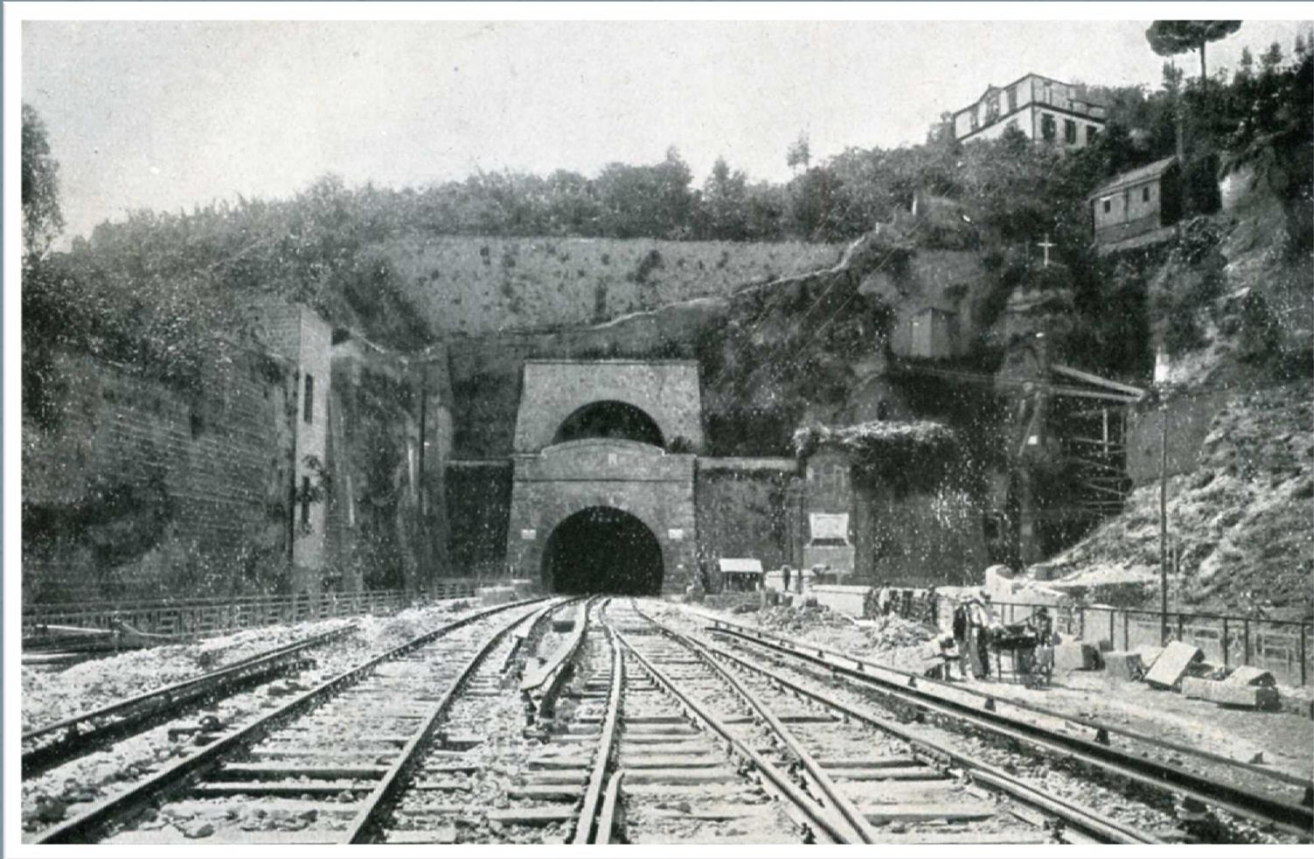
Dopo km 5+675 la linea usciva allo scoperto.  
Nella foto, imbocco della galleria 'Vittorio Emanuele'  
vista dal piazzale binari della stazione di Chiaja.





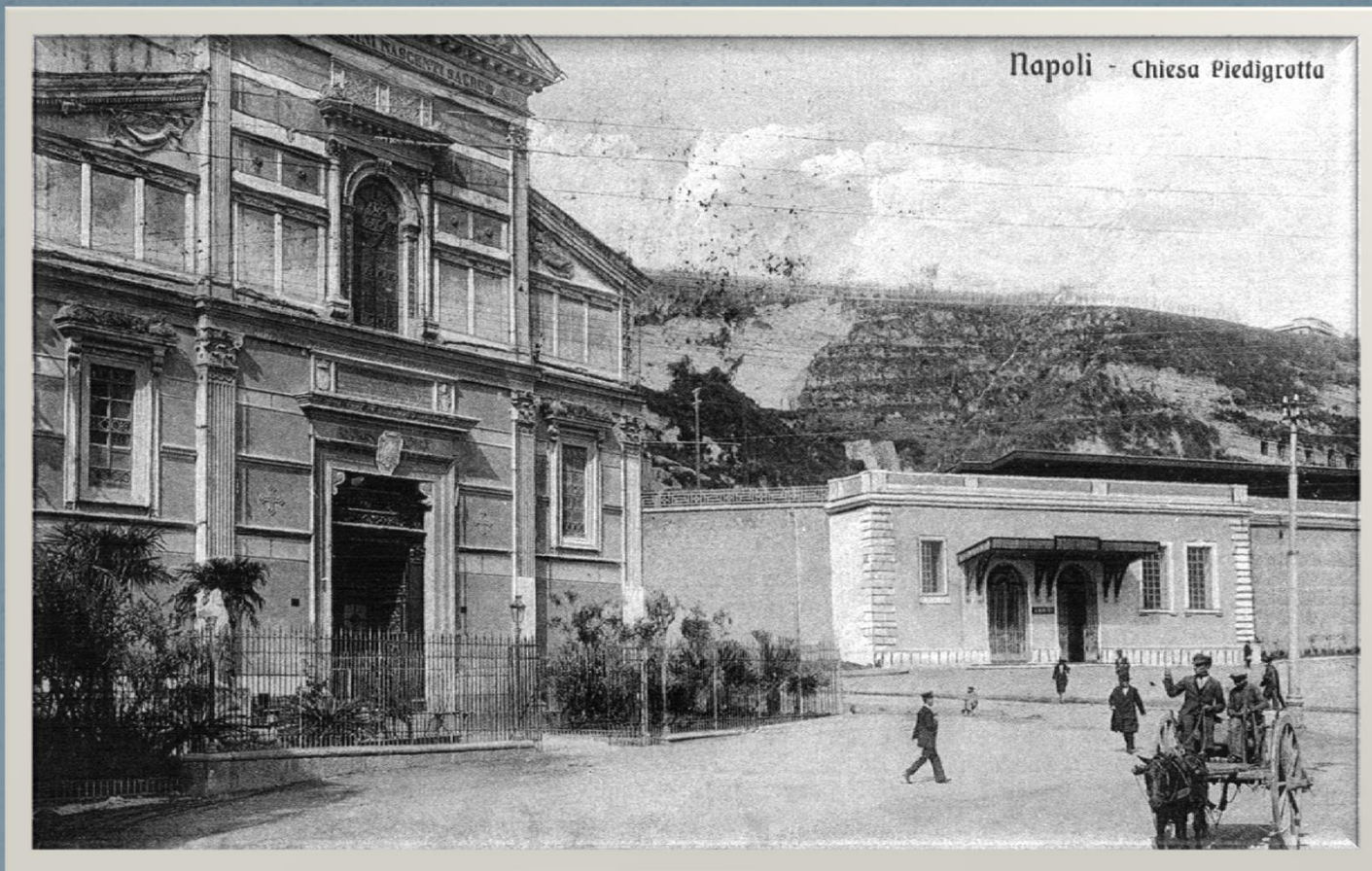
Il piazzale binari della stazione di Chiaja in costruzione, visto dall'alto della galleria 'Vittorio Emanuele'. In essa vi erano due binari di corsa e tre di manovra.





La stazione di Chiaja si trovava tra due gallerie delle quali, nell'immagine, è raffigurata quella di Posillipo.  
In alto, l'imbocco della *Crypta Neapolitana*.





La fermata provvisoria di Chiaja in attesa di costruire la stazione.  
Per il passaggio della linea ferroviaria, fu ...





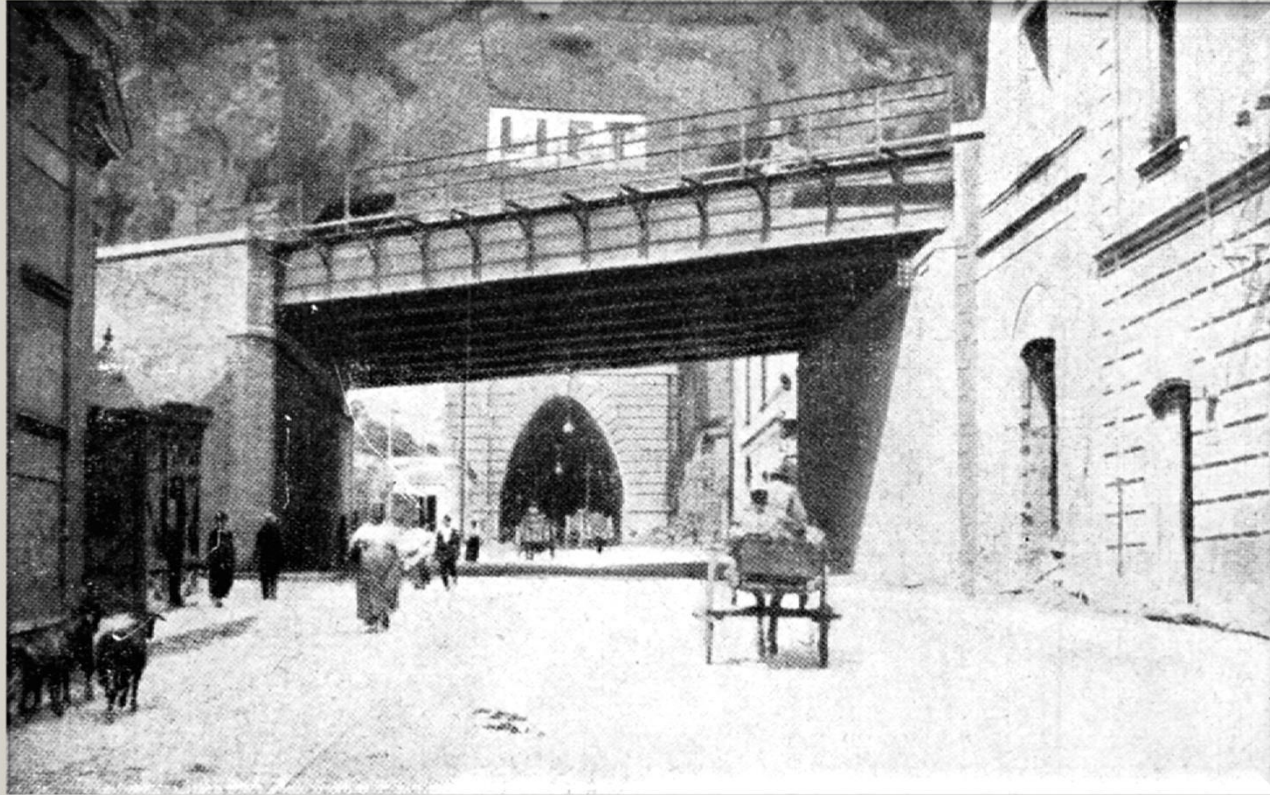
... spostato il campanile della Chiesa di Piedigrotta.  
Dal retro (posizione che si vede nella foto)  
fu portato sul plinto alla sinistra della Chiesa.





Panoramica della Chiesa di Piedigrotta,  
con sul fondo il Ponte  
della Linea Napoli - Pozzuoli.





Il Ponte in ferro per superare la strada per Pozzuoli.  
Sul fondo, la galleria con la sede tramviaria per Fuorigrotta.





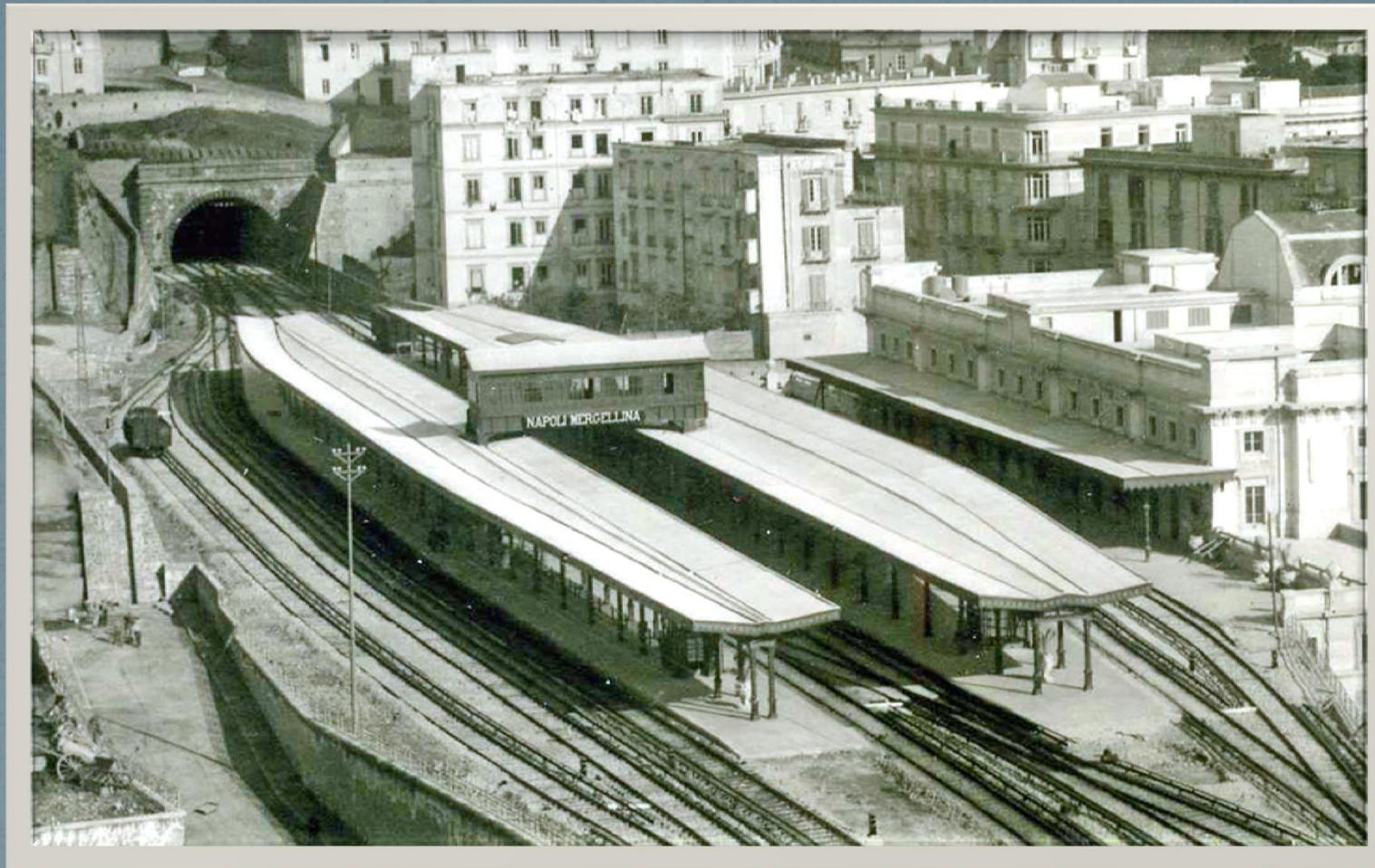
I lavori procedono alacremente per la costruzione della stazione che collegherà il piano stradale con quello dei binari in posizione rialzata.





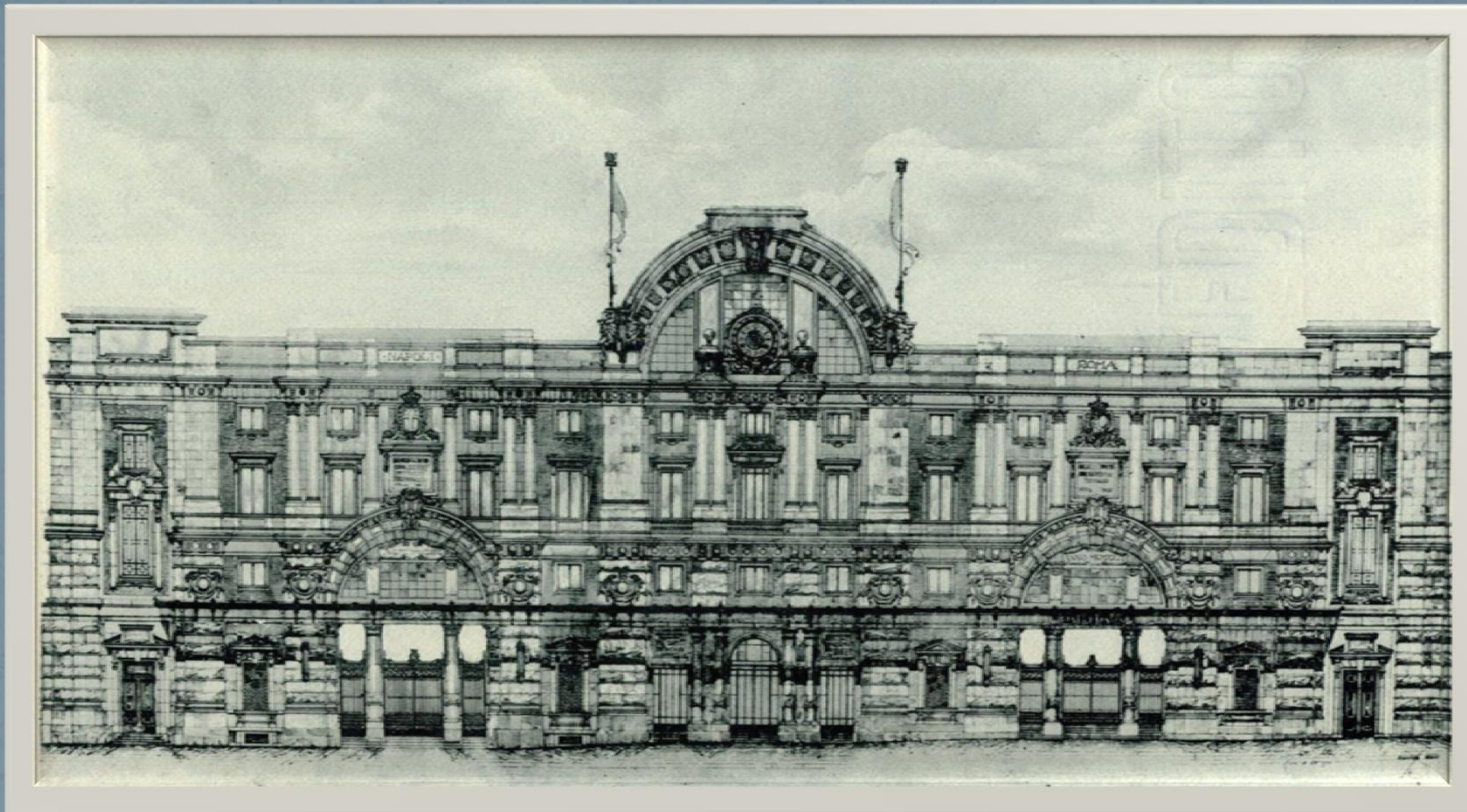
Ancora la stazione di Chiaja in costruzione.





La stazione di Chiaja nel 1927 muterà il nome in Mergellina, come mostra la scritta sulla cabina di comando di scambi e segnali.





La facciata, lato strada, della stazione di Mergellina  
costruita su progetto dell'Arch. G. B. Milani.  
Ad essa faranno capo i treni viaggiatori tra Napoli e Roma.





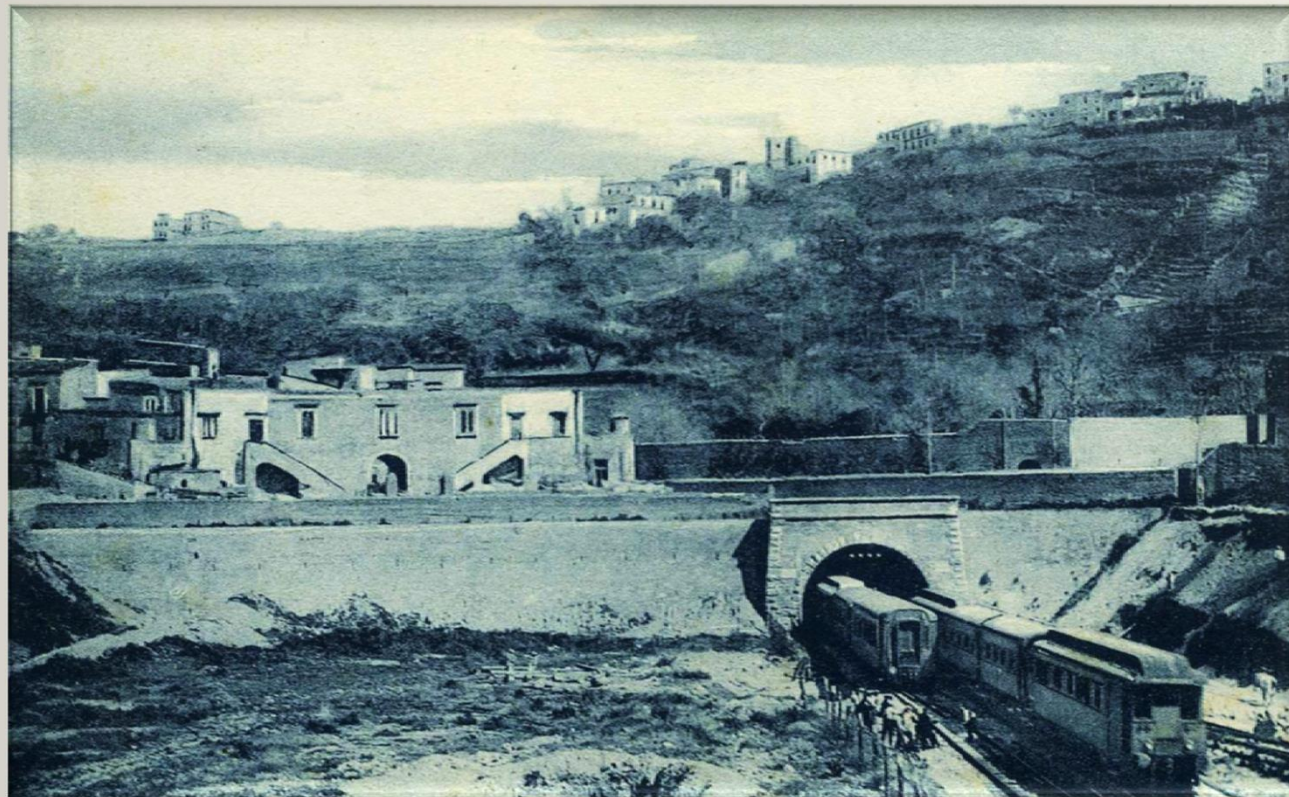
Veduta della stazione di Mergellina.  
Sulla sinistra il primitivo fabbricato, con leggere modifiche,  
in appendice alla grande stazione.





Napoli Fuorigrotta:  
galleria urbana verso Napoli prima della posa dei binari, e . . .





... in esercizio con incrocio di convogli.





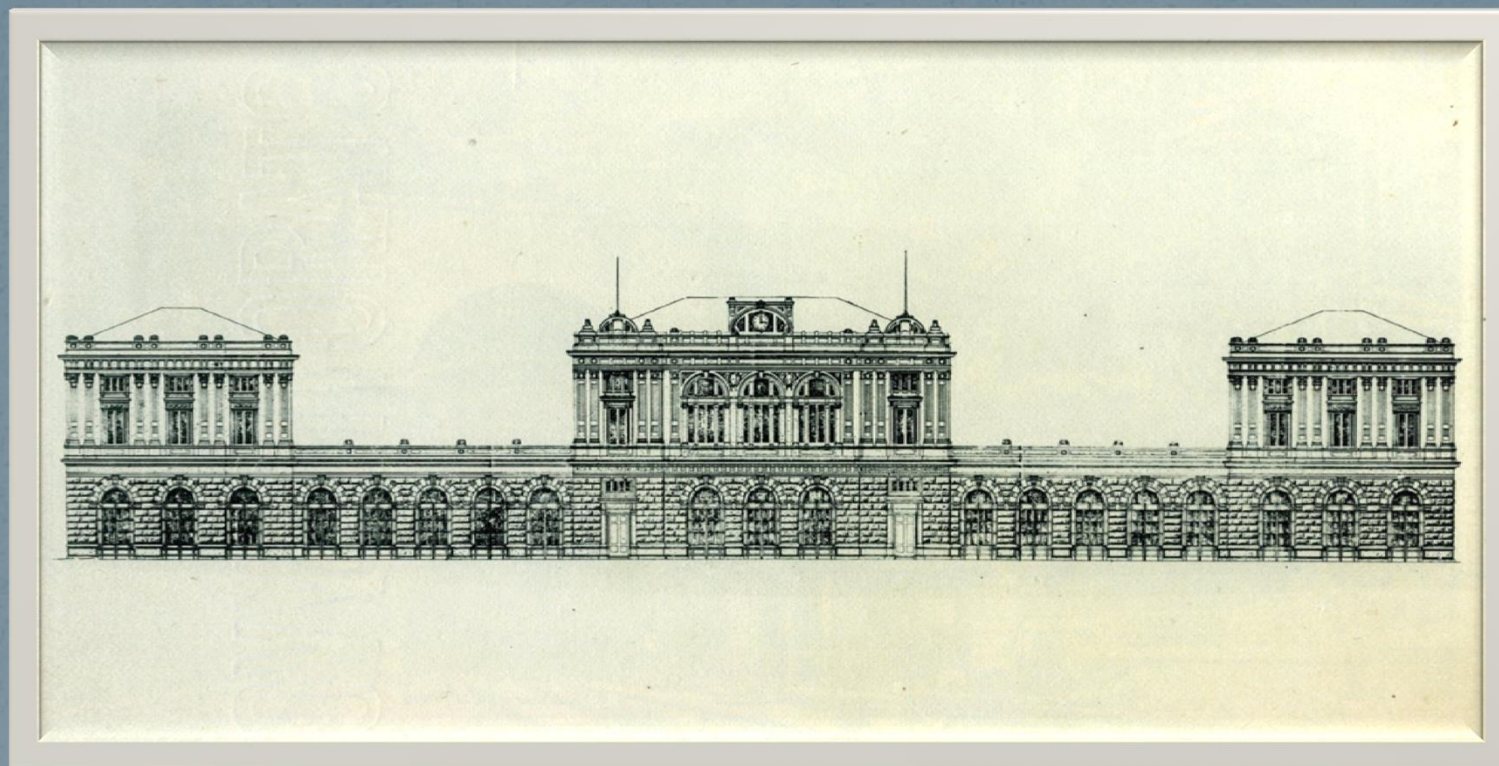
La fermata di Piazza Leopardi,  
vista dalla passerella che conduce dalla strada al piano binari.  
La fermata fu istituita per consentire lo sviluppo del costruendo Rione.  
Sul fondo, la stazione di Campi Flegrei.





In arrivo alla stazione di Campi Flegrei.  
Una locomotiva a vapore  
in manovra nell'ampio Scalo Merci.

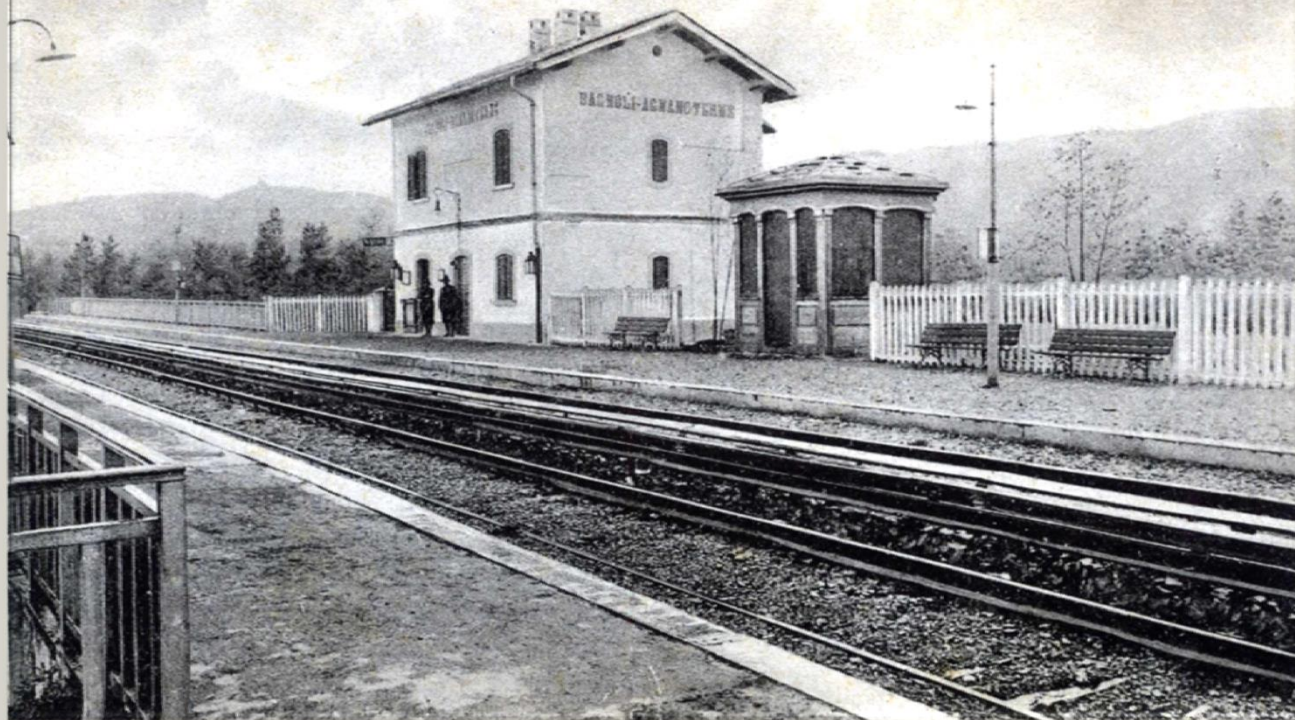




La stazione di Campi Flegrei.  
A differenza di Mergellina, questa stazione disponeva di ampi spazi.  
La sua collocazione fu studiata in modo da poter servire  
alla Mostra delle Terre d'Oltremare che si andava realizzando.



*Bagnoli (Napoli) - Stazione della Direttissima*



Anche se indicata come stazione della 'Direttissima', quella di Bagnoli- Agnano Terme era una più che modesta fermata provvista di servizi igienici.





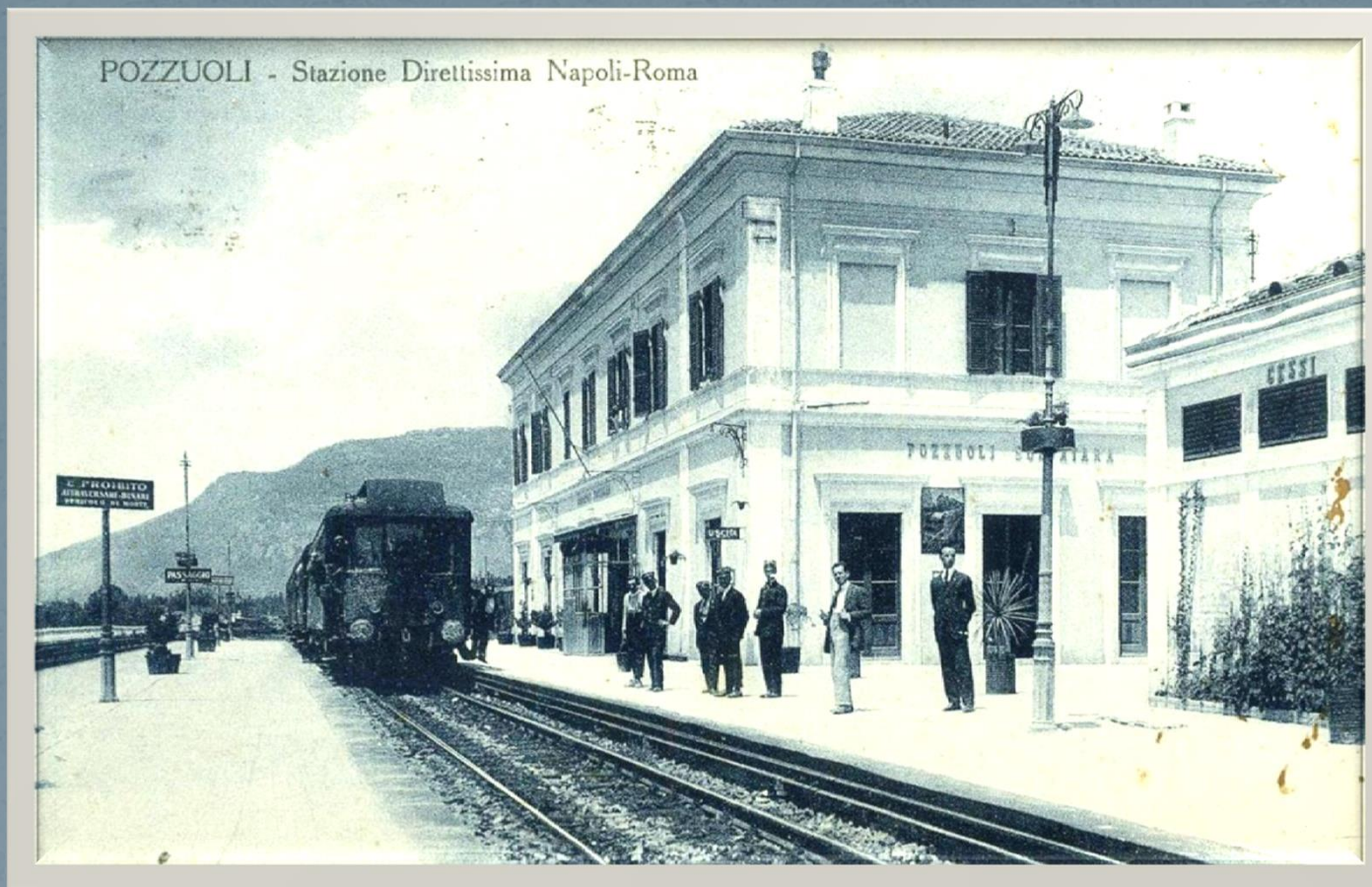
Viadotto sul 'Vallone Filangieri' a sei archi,  
ciascuno di m 14 di luce.





Imbocco lato Roma della galleria dei Campi Flegrei,  
lunga m 1772,97.





La stazione di Pozzuoli con treno in partenza per Napoli. Le pensiline sul marciapiede centrale non sono state ancora montate ed è visibile il casotto con la eloquente e tipica scritta CESSI.





Pozzuoli – Solfatara: il fabbricato della stazione con in sosta un convoglio sul primo binario. È ben visibile la protezione in legno della terza rotaia.



102 E 1e3	104 E 1e3	106 E 1e3	108 E 1e3	110 E 1e3	112 E 1e3	114 E 1e3	116 E 1e3	118 E 1e3	120 E 1e3	122 E 1e3	124 E 1e3	126 E 1e3	128 E 1e3	130 E 1e3	132 E 1e3	134 E 1e3	136 E 1e3	138 E 1e3	140 E 1e3	142 E 1e3	144 E 1e3	146 E 1e3	148 E 1e3	150 E 1e3	152 E 1e3	dis km			
000	015	039	...	...	600	630	700	730	745	800	815	830	845	900	915	930	945	1000	1015	1030	1045	1100	1115	1130	1145	part	15	Napoli Centrale	
004	019	043	...	...	604	634	704	734	749	804	819	834	849	904	919	934	949	1004	1019	1034	1049	1104	1119	1134	1149	2		Piazza Cavour	
008	023	047	...	...	608	638	708	738	753	808	823	838	853	908	923	938	953	1008	1023	1038	1053	1108	1123	1138	1153	3		Montesanto (Napoli)	
012	027	051	...	...	612	642	712	742	757	812	827	842	857	912	927	942	957	1012	1027	1042	1057	1112	1127	1142	1157	5		Piazza Amedeo	
016	031	055	...	...	616	646	716	746	801	816	831	846	901	916	931	946	1001	1016	1031	1046	1101	1116	1131	1146	1201	6		Chiaia	
020	036	100	535	605	621	651	721	751	805	821	835	851	905	921	935	951	1005	1021	1035	1051	1105	1121	1135	1151	1205	9		Fuorigrotta	
arr	041	105	540	610	626	656	726	756	826	arr	826	856	926	arr	926	956	arr	1026	arr	1056	arr	1126	arr	1156	1206	arr	15		Bagnoli-Agnano Terme
...	047	111	546	616	632	702	732	802	...	832	...	902	...	932	1002	...	1032	...	1102	...	1132	...	1202	...	arr	15		Pozzuoli Solfatara	

154 E 1e3	156 E 1e3	158 E 1e3	160 E 1e3	162 E 1e3	164 E 1e3	166 E 1e3	168 E 1e3	170 E 1e3	172 E 1e3	174 E 1e3	176 E 1e3	178 E 1e3	180 E 1e3	182 E 1e3	184 E 1e3	186 E 1e3	188 E 1e3	190 E 1e3	192 E 1e3	194 E 1e3	196 E 1e3	198 E 1e3	dis km			
1200	1215	1230	1245	1300	1315	1330	1345	1400	1415	1430	1445	1500	1515	1530	1545	1600	1615	1630	1645	1700	1715	1730	part	15	Napoli Centrale	
1204	1219	1234	1249	1304	1319	1334	1349	1404	1419	1434	1449	1504	1519	1534	1549	1604	1619	1634	1649	1704	1719	1734	2		Piazza Cavour	
1208	1223	1238	1253	1308	1323	1338	1353	1408	1423	1438	1453	1508	1523	1538	1553	1608	1623	1638	1653	1708	1723	1738	3		Montesanto (Napoli)	
1212	1227	1242	1257	1312	1327	1342	1357	1412	1427	1442	1457	1512	1527	1542	1557	1612	1627	1642	1657	1712	1727	1742	5		Piazza Amedeo	
1216	1231	1246	1301	1316	1331	1346	1401	1416	1431	1446	1501	1516	1531	1546	1601	1616	1631	1646	1701	1716	1731	1746	6		Chiaia	
1221	1235	1251	1305	1321	1335	1351	1405	1421	1435	1451	1505	1521	1535	1551	1605	1621	1635	1651	1705	1721	1735	1751	9		Fuorigrotta	
1226	arr	1256	arr	1326	arr	1356	arr	1426	arr	1456	arr	1526	arr	1556	arr	1626	arr	1656	arr	1726	arr	1756	arr	15		Bagnoli-Agnano Terme
1232	...	1302	...	1332	...	1402	...	1432	...	1502	...	1532	...	1602	...	1632	...	1702	...	1732	...	1802	arr	15		Pozzuoli Solfatara

200 E 1e3	202 E 1e3	204 E 1e3	206 E 1e3	208 E 1e3	210 E 1e3	212 E 1e3	214 E 1e3	216 E 1e3	218 E 1e3	220 E 1e3	222 E 1e3	224 E 1e3	226 E 1e3	228 E 1e3	230 E 1e3	232 E 1e3	234 E 1e3	236 E 1e3	238 E 1e3	240 E 1e3	dis km				
...	1745	1800	1815	1830	1845	1900	1915	1930	1945	2000	2015	2030	2045	2100	2115	2130	2145	2200	2230	2300	2330	part	15	Napoli Centrale	
...	1749	1804	1819	1834	1849	1904	1919	1934	1949	2004	2019	2034	2049	2104	2119	2134	2149	2204	2234	2304	2334	2		Piazza Cavour	
...	1753	1808	1823	1838	1853	1908	1923	1938	1953	2008	2023	2038	2053	2108	2123	2138	2153	2208	2238	2308	2338	3		Montesanto (Napoli)	
...	1757	1812	1827	1842	1857	1912	1927	1942	1957	2012	2027	2042	2057	2112	2127	2142	2157	2212	2242	2312	2342	5		Piazza Amedeo	
...	1801	1816	1831	1846	1901	1916	1931	1946	2001	2016	2031	2046	2101	2116	2131	2146	2201	2216	2246	2316	2346	6		Chiaia	
...	1805	1821	1835	1851	1905	1921	1935	1951	2005	2021	2035	2051	2105	2121	2135	2150	2205	2221	2250	2321	2350	9		Fuorigrotta	
...	arr	1826	arr	1856	arr	1926	arr	1956	arr	2026	arr	2056	arr	2126	arr	2156	arr	2226	arr	2326	arr	15		Bagnoli-Agnano Terme	
...	...	1832	...	1902	...	1932	...	2002	...	2032	...	2102	...	2132	...	2202	...	2232	...	2302	...	arr	15		Pozzuoli Solfatara

101 E 1e3	103 E 1e3	105 E 1e3	107 E 1e3	109 E 1e3	111 E 1e3	113 E 1e3	115 E 1e3	117 E 1e3	119 E 1e3	121 E 1e3	123 E 1e3	125 E 1e3	127 E 1e3	129 E 1e3	131 E 1e3	133 E 1e3	135 E 1e3	137 E 1e3	139 E 1e3	141 E 1e3	143 E 1e3	145 E 1e3	147 E 1e3	149 E 1e3	151 E 1e3	153 E 1e3	dis km		
055	120	...	...	605	...	635	650	...	720	...	750	...	820	...	850	...	920	...	950	...	1020	...	1050	...	1120	...	part	12	Pozzuoli Solfatara
101	126	...	...	611	...	641	656	...	726	...	756	...	826	...	856	...	926	...	956	...	1026	...	1056	...	1126	...	7		Bagnoli-Agnano Terme
104	129	530	600	615	630	645	700	715	730	745	800	815	830	845	900	915	930	945	1000	1015	1030	1045	1100	1115	1130	1145	9		Fuorigrotta
arr	arr	535	605	620	635	650	705	720	735	750	805	820	835	850	905	920	935	950	1005	1020	1035	1050	1105	1120	1135	1150	11		Chiaia
...	...	539	609	624	639	654	709	724	739	754	809	824	839	854	909	924	939	954	1009	1024	1039	1054	1109	1124	1139	1154	11		Piazza Amedeo
...	...	543	613	628	643	658	713	728	743	758	813	828	843	858	913	928	943	958	1013	1028	1043	1058	1113	1128	1143	1158	12		Montesanto (Napoli)

## La linea Napoli - Pozzuoli nell'Orario del maggio 1926

La distanza di km 14,5 da Napoli a Pozzuoli veniva coperta in 32 minuti.

Tenuto conto che vi era una partenza ogni 15 minuti, per soddisfare l'orario di cui sopra, occorrevano almeno 4 convogli.

La fermata 'Piazza Leopardi' sarà istituita dopo il 1926.





LINEA NAPOLI POZZUOLI



---

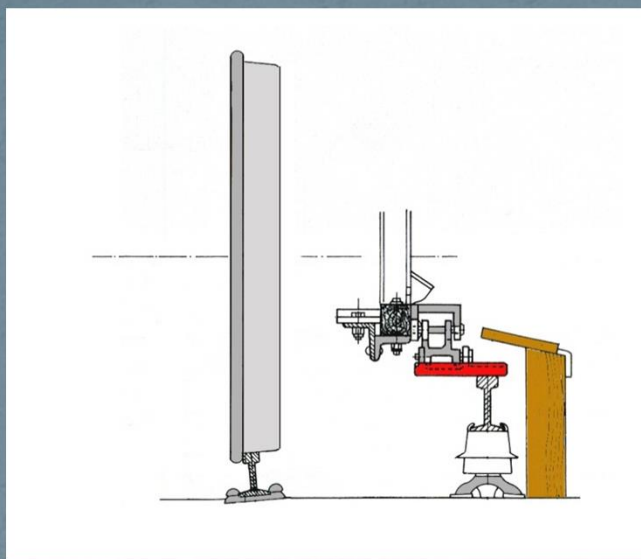
*il* SISTEMA *a* TERZA ROTAIA

*le* ROTAIE

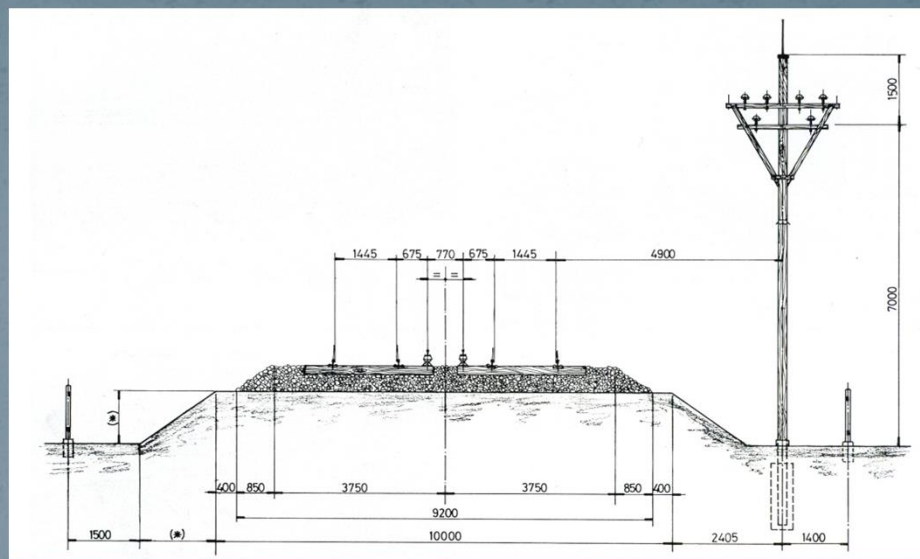
*i* SEGNALI

*i* ROTABILI

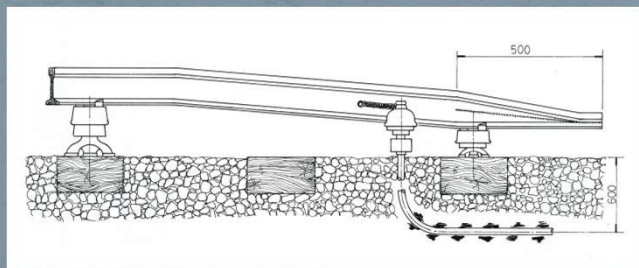




Sezione del pattino e della protezione in linea.

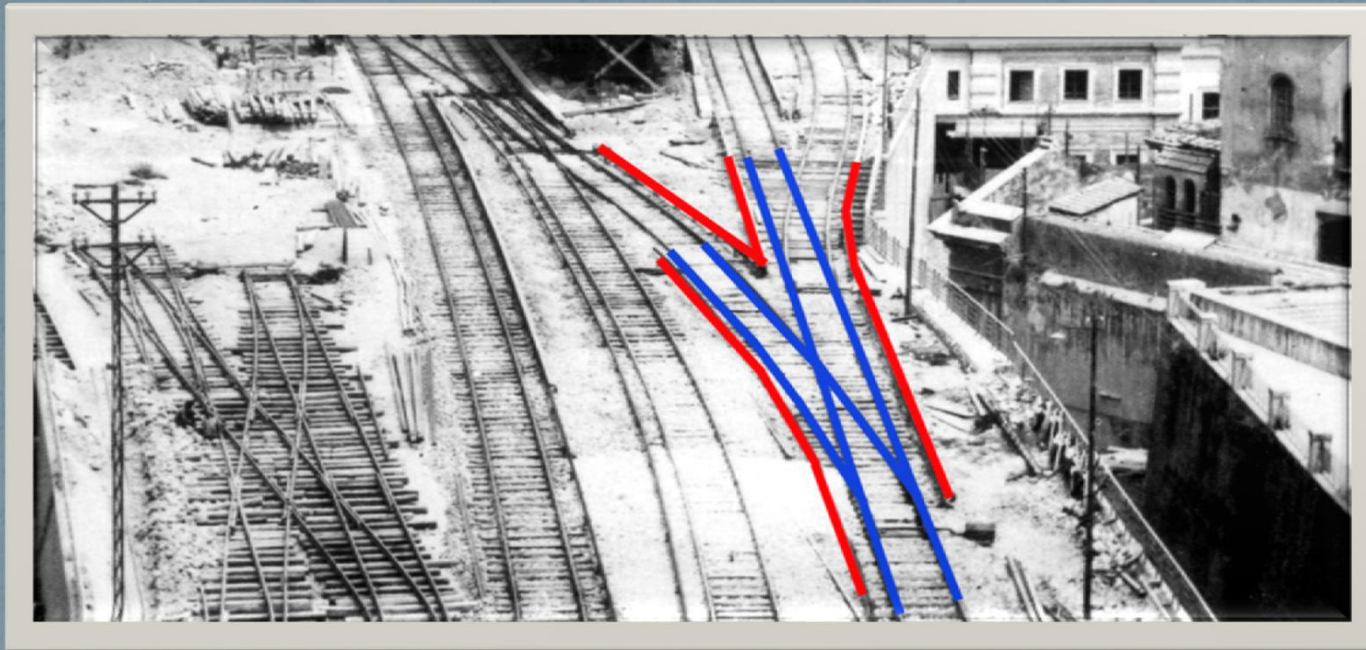


Sezione di linea a doppio binario.



Raccordo di entrata alla terza rotaia.



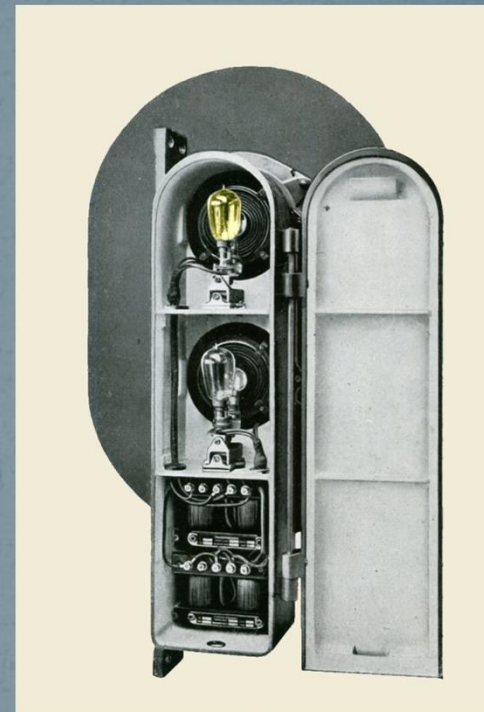


### Linea Napoli – Pozzuoli:

lo schema mostra come, durante l'attraversamento di un deviatore, la captazione della corrente passava dal pattino sinistro a quello destro.



## Segnali luminosi



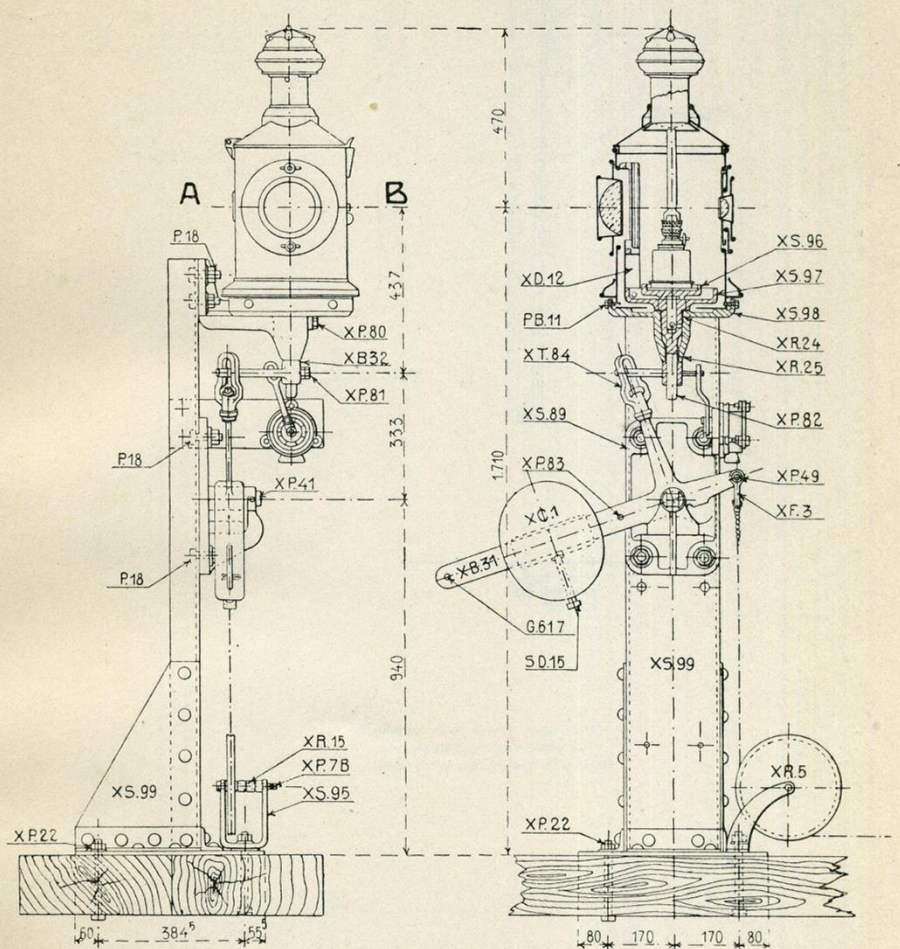
Il tipo di segnale impiegato sulla Napoli-Pozzuoli era  
“a fuochi colorati e vela ovale”.

Negli anni '20 del secolo XX, sulla rete FS  
iniziò la sostituzione dei segnali ad ala mobile con quelli luminosi.  
Sulla linea era montato il “Blocco Automatico”.



DISCHETTO A DUE LUCI PER GALLERIA  
TIPO R M

Scala 1:20



Nelle gallerie era  
impiegato un segnale  
con dischetto a due luci  
(ex Rete Mediterranea);  
nelle fermate in galleria,  
invece, vi erano segnali  
luminosi a vela ovale.

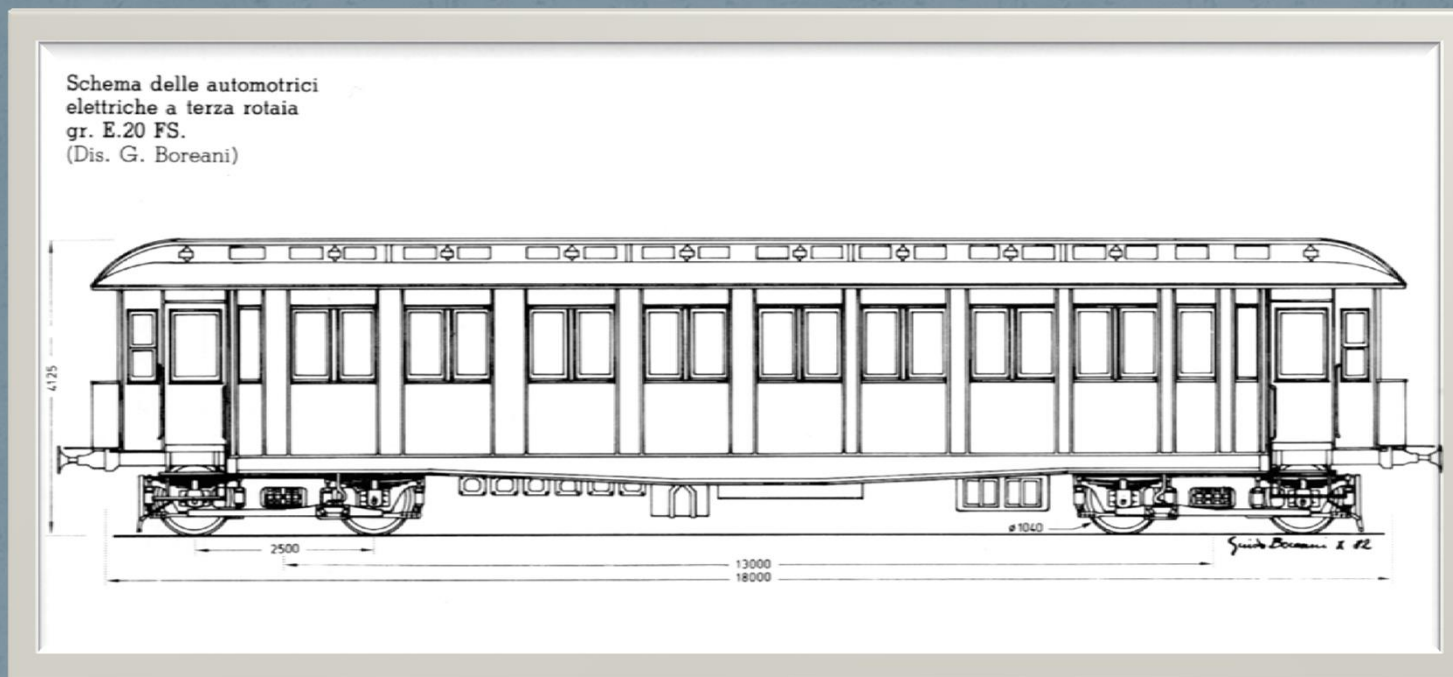




Elettromotrice a comando multiplo del tipo E.20  
Questi rotabili provenivano dalla linea Varesina.



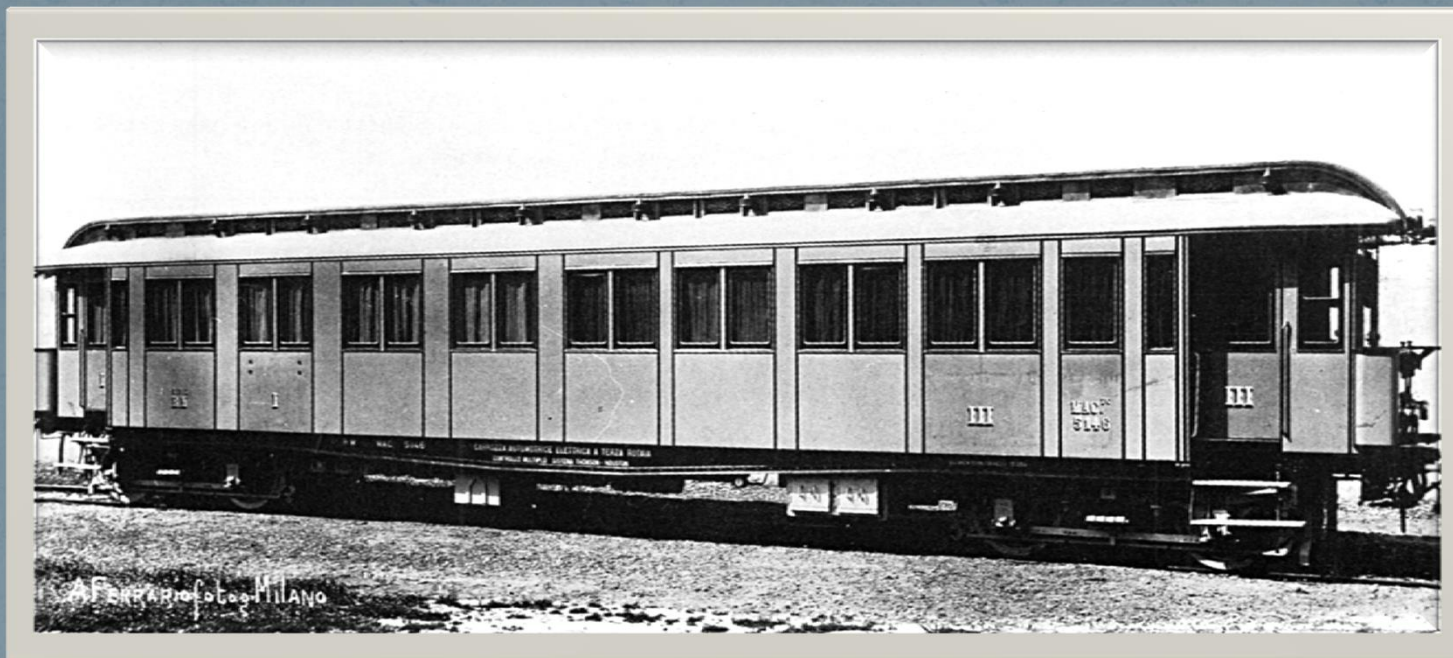
## Figurino di una elettromotrice E.20



Le automotrici E.20 furono costruite in 16 unità, tra il 1903 ed il 1904, dalle Officine Meccaniche General Electric e provenivano dalla Rete Mediterranea (gruppi 5131 ÷ 5138 e 5139 ÷ 5146).



## Foto di una elettromotrice E.20



Il primo gruppo disponeva di 16 posti di I classe e 64 di III, il secondo, invece, di 32 posti di I classe e 44 di III. Dalla potenza di 220 kW, potevano raggiungere 85 km/orari.

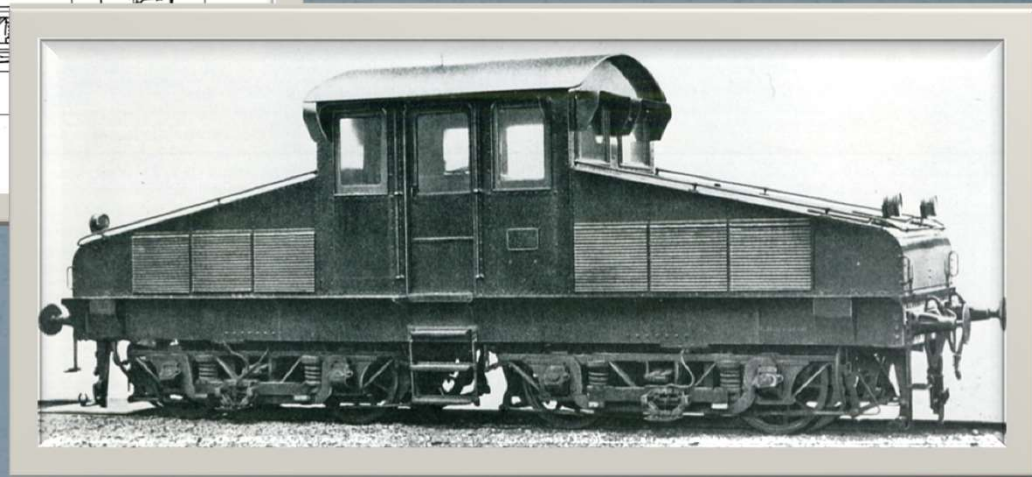
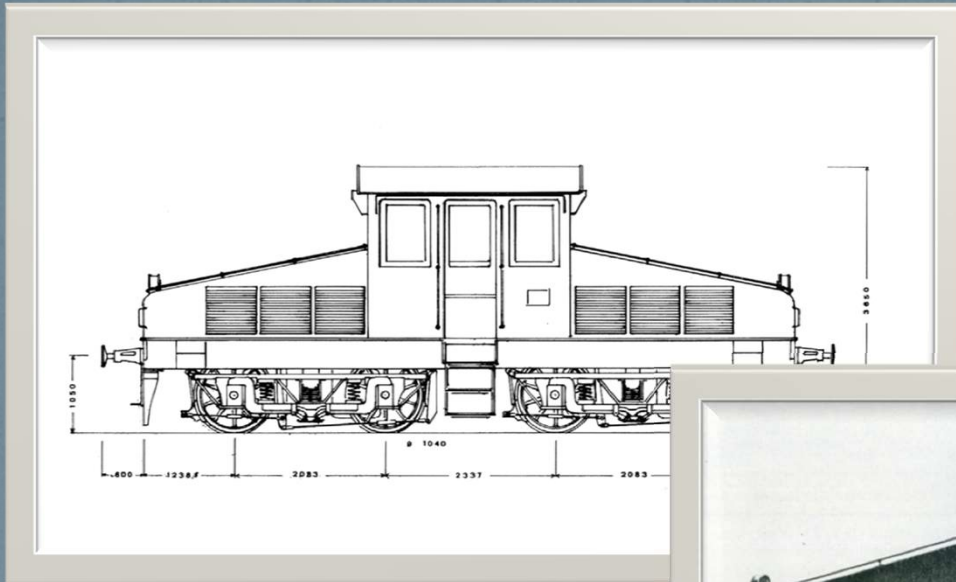




La stazione di Piazza Garibaldi con:  
a sinistra treno in partenza per Pozzuoli e a destra treno in arrivo.  
La composizione classica di un convoglio era:  
due motrici E.20 con due carrozze al centro.



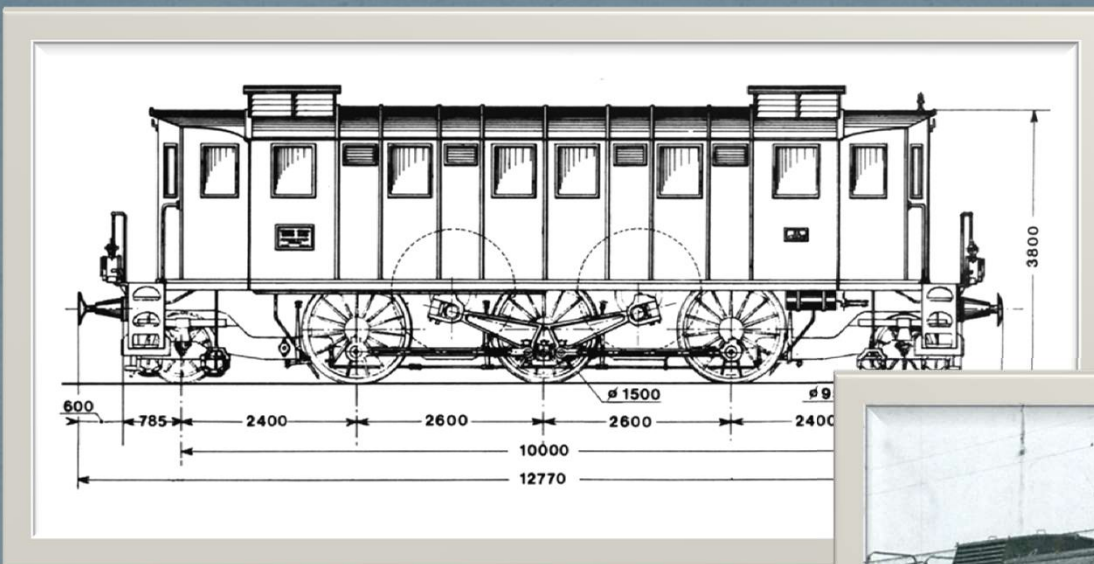
# E 420 FS



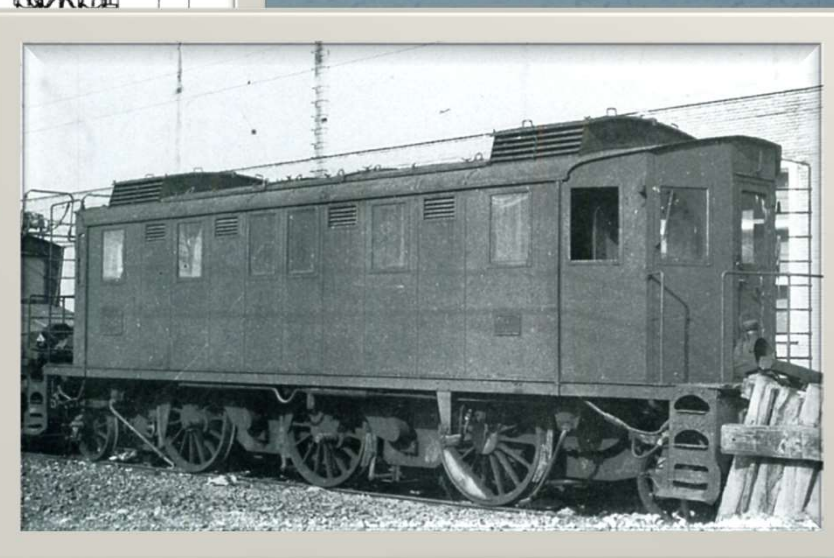
Il locomotore elettrico in corrente continua a terza rotaia E 420 S fu

costruito in un solo esemplare nel 1901 da General Electric Co. Il rotabile iniziò il servizio sulla Milano - Varese - Porto Ceresio per essere poi trasferito a Napoli, deposito Campi Flegrei. Nel 1937 fu alienato dalle FS e, modificato, passò alla Cumana.





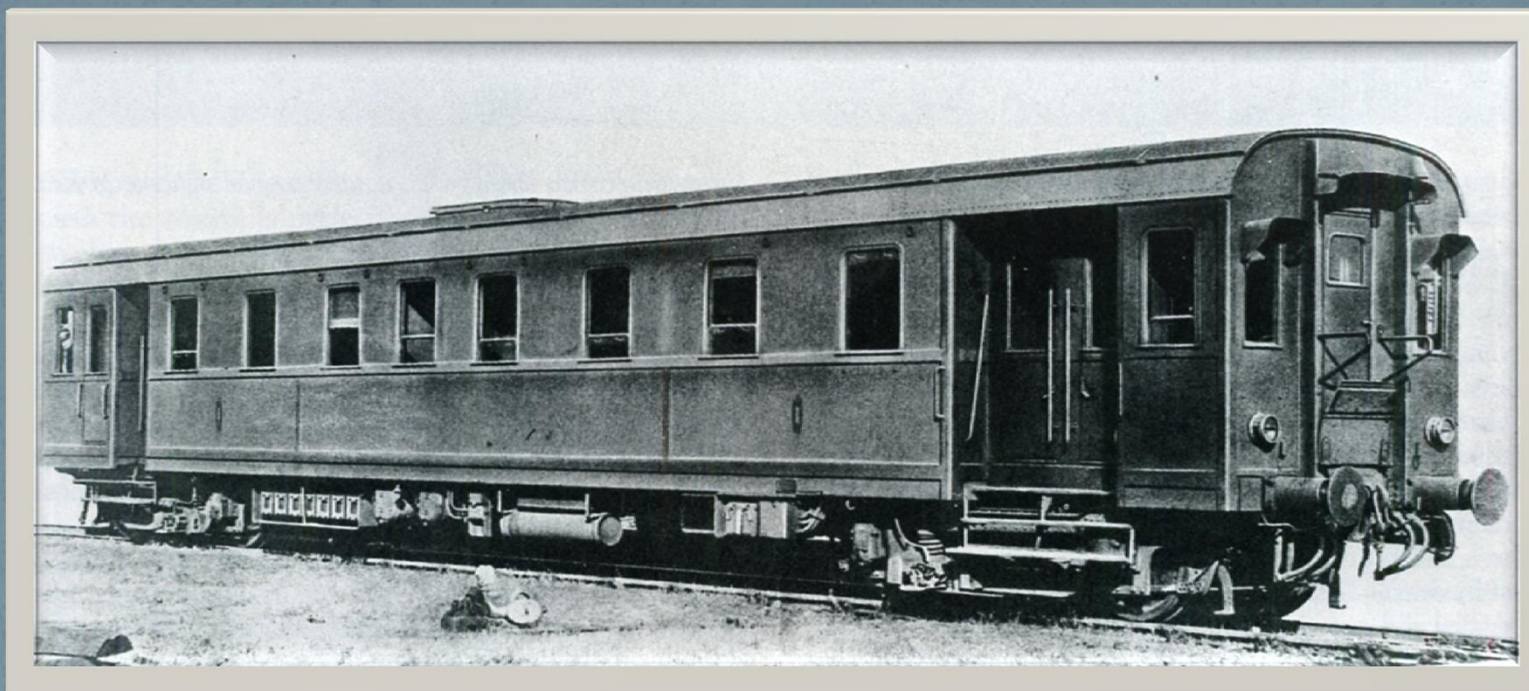
## E 321 2<sup>a</sup> serie FS



Poiché gran parte del tracciato era in galleria, i treni, sia merci che passeggeri da e per Roma, venivano trainati, locomotiva a vapore inattiva compresa con i mezzi elettrici. A tale scopo furono impiegate le unità del gruppo E 321 costruite dalle FS nel 1927 dalla TIBB proprio per la Napoli-Pozzuoli. Il locomotore agganciava i treni a Villa Literno e a Napoli Gianturco, per fare loro attraversare il tratto urbano.



## Elettromotrici E.100 – E.600 – anno 1931



Il gruppo E.100 fu costruito in 8 unità da Breda – CGE; disponeva di 54 posti di I classe con *toilette* centrale; il gruppo E.600, invece, aveva 23 posti di I classe e 39 di III. Dalla potenza di 840 kW, potevano raggiungere 110 km/orari. Nel 1936 furono trasformate per il funzionamento a 3.000 V c. c. assumendo la classificazione E 623.





Ed ora che conosciamo tutto, o quasi, sulla  
**LINEA NAPOLI – POZZUOLI**  
saliamo sul treno che ci riporterà a Napoli-Montesanto,  
dove ci attende .....



Cent. 30

## Hanno fatto bella mia sotto terra 'a ferrovia!!

Versi di G. Perrella      Sul motivo di 'A trammetta 'a Vecaria

1.

Cu a direttissima  
presto prestissimo,  
che è velocissima  
viene Cuncè!  
Pozzuoli, Napoli  
e viceversa,  
tu d'int' 'a n' attimo  
staie arriva!

E' tutta elettrica,  
pare 'nu fulmine,  
e bella a correre:  
pe' sotto Napule  
che rarità.

E' na delizia,  
è 'nu tesoro,  
vuò veni bellezza mia?  
a vedè 'sta ferrovia?...

2.

Nòbbele e snòbbele,  
sagliene e scennene,  
vanno 'pe sizie  
e pe' commercia!  
Già tutta Napule  
'stu fatto annomene,  
e 'nun s' esagera,  
parlanno 'e cca!

Già vide 'e correre  
'a gente a ll' Estero,  
'ngantate guardene  
'e siente e dicere  
che nuvità!

Sta direttissima,  
è 'nu tesoro  
vuò veni bellezza mia?  
a vedè 'sta ferrovia?...

3.

Iate all' America,  
addò se vedeno,  
pe' treno 'e ccà!  
Mo pure Napule  
cu' a direttissima  
che è preziosissima  
ve fa 'ngantà!  
Vurria scummettere,  
'ca Mussolini,  
tante che studi:  
pure pe' ll' aria  
ce fa viaggià!

Governo energico,  
sultanto ll'ore,  
ponne fa Cuncetta mia  
sotta terra a ferrovia.

4.

E' a scala mobile  
pò 'o fatto è comico  
te siente 'e scennere  
Cuncè Cuncè  
Ma è tanto semplice  
ca dint' 'a n' attimo  
senza te muovere,  
staie abbascio già  
E' tutta elettrica ecc. ecc.

(refré della 1. parte)

**GIUSEPPE IORIO**  
Venditore di Canzone antiche e nuove  
Via Roma (già Toledo) presso la  
SALA NAPOLI, tra i  
Sigg. F. GAY e U. MINIERO 72 e 78  
NAPOLI



... Giuseppe Iorio venditore di copielle, ovvero venditore di canzone antiche e nuove via Roma (già Toledo) presso la Sala Napoli tra i Sigg. F. Gay – Miniero 72 e 78'



Cent. 30

## Hanno fatto bella mia sotto terra 'a ferrovia!!

Versi di G. Perrella      Sul motivo di 'A trammetta 'a Vecaria

1.  
Cu a direttissima  
presto prestissima,  
che è velocissima  
viene Cuncè!  
Pozzuoli, Napoli  
e viceversa,  
tu d' int' 'a n' attimo  
staie arriva!

E' tutta elettrica,  
pare 'nu fulmine,  
è bella a correre:  
pe' sotto Napule  
che rarità.

E' na delizia,  
è 'nu tesoro,  
vuò veni bellezza mia?  
a vedè 'sta ferrovia?...

2.  
Nobbele e snobbele,  
sagliene e scennene,  
vanno 'pe' szizie  
e pe' commercia!  
Già tutta Napule  
'stu fatto annomene,  
e 'nun s' esagera,  
parlanno 'e cca!  
Già vide 'e correre  
'a gente a ll' Estero,  
'ngantate guardene  
'e siente e dicere  
'e s'arrivata!

3.  
late all' America,  
addò se vedeno,  
pe' 'o cielo 'e scennere  
'o treno 'e ccà!  
Mo pure Napule  
cu' a direttissima  
che è preziosissima  
ve fa 'ngantà!  
Vurria scummettere,  
'ca Mussolini,  
tante che studi:  
pure pe' ll' aria  
ce fa viaggià!

Governo energico,  
sultanto ll'ore,  
ponne fà Cuncetta mia  
sotta terra a ferrovia.

4.  
a scala mobile  
'o fatto è comico  
te sient' 'e scennere  
Cuncè Cuncè  
Ma è tanto semplice  
ca dint' 'a n' attimo  
senza te muovere  
staie abbascio già  
E' tutta elettrica ecc. ecc.

(refré della 1. parte)

Venditori di Canzone antiche e nuove  
Via Roma (già Toledo) presso la  
SALA NAPOLI, tra i  
Sigg. F. Gay e B. Miniero 72 e 78



... Giuseppe Iorio venditore di copielle, ovvero venditore di canzone antiche e nuove via Roma (già Toledo) presso la Sala Napoli tra i Sigg. F. Gay - Miniero 72 e 78'