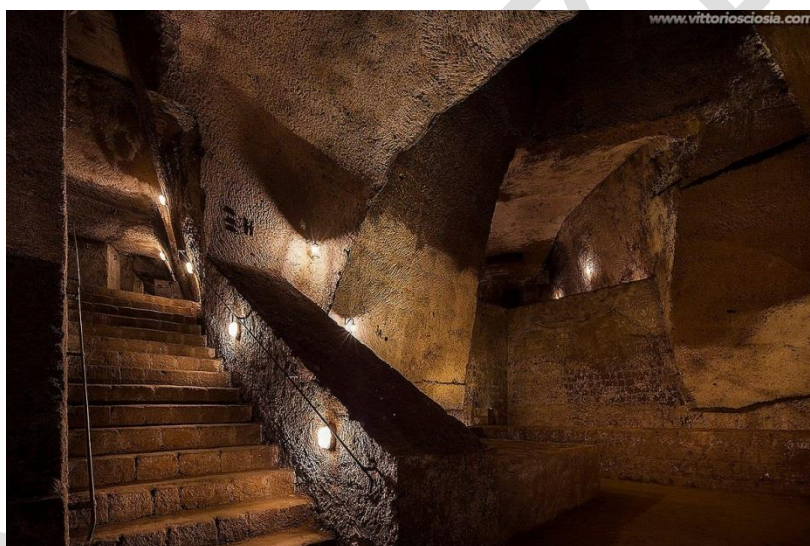


# *Tunnel Borbonico e parcheggio Morelli*

*Tempo per la visita: circa 2 ore*



Dal Parcheggio Morelli (il parcheggio più bello del mondo), scavato in una cava tufacea nel cuore di Chiaia, si accede al Tunnel Borbonico, per partecipare ad un'affascinante avventura nel sottosuolo di Napoli.

L'opera rientrava nell'ambito delle opere pubbliche (infrastrutture e non) che Ferdinando II aveva ideato, tuttavia il suo vero fine era militare: doveva costituire una rapida via di fuga (verso il mare) per la famiglia reale in caso di tumulti e un rapido collegamento con la reggia per i soldati acquantierati nelle caserme di Chiaia: la Caserma della Vittoria e la Caserma della Cavallerizza.

Il tunnel, scavato entro il 1855 dopo varie interruzioni, fu inaugurato dal Re il 25 maggio di quell'anno, che rimase molto colpito dall'abilità dimostrata dall'architetto Errico Alvino nel superare, pur lasciandole in attività, 2 cisterne dell'acquedotto con la costruzione di due distinti ponti sotterranei che sono considerati un vanto dell'ingegneria ottocentesca europea. Per l'occasione, il tunnel rimase aperto al pubblico, ignaro degli scopi militari dell'opera, per tre giorni.

Il percorso, nel secolo successivo, fu abbandonato, fino a quando durante la Seconda Guerra Mondiale alcuni ambienti sotterranei furono adoperati e allestiti come rifugio antiaereo dal Genio Militare, elettrificati e forniti di brandine, arnesi da cucina e una serie di latrine. Nel ricovero antiaereo infatti poteva accadere che i napoletani rimanessero anche per molti giorni.

Nel dopoguerra fino agli anni settanta fu adibito a deposito giudiziario comunale dove fu ricoverato vario materiale, come masserizie, moto e auto sequestrate. Molti palazzi soprastanti intanto avevano adoperato le varie cave come discarica abusiva, gettandovi scriteriatamente ogni tipo di rifiuto tramite pozzi e aperture abusive.

## **Cosa Vedere:**

Consigliamo di partecipare al percorso denominato "Avventura".

Si entra ad orari definiti e, nel costo del biglietto, è inclusa la guida.

Per info aggiuntive, orari e prezzi dei biglietti, vedi sito:

<https://www.galleriaborbonica.com/>

**Tempo per la visita:** La visita del Tunnel Borbonico dura 1 ora e mezza, però considerando anche la visita al parcheggio Morelli, il tempo totale necessario è circa 2 ore.

## **Come arrivare a via Morelli dalla stazione centrale.**

La soluzione più economica è l'autobus di linea n° 151, che parte da piazza Garibaldi (stazione centrale) e ferma a via Morelli.

La seconda soluzione è un taxi, il cui costo, per la singola corsa è circa 8 euro.

La terza soluzione, per gruppi tra 4 e 6 persone, è abbinare altre escursioni da vedere nella stessa giornata e noleggiare un'auto con conducente.

Per tale soluzione, spesso vi sono tariffe promozionali molto vantaggiose (consultare il sito: [www.escursionicampania.com](http://www.escursionicampania.com))

## **Storia**

Il 19 febbraio del 1853 Ferdinando II di Borbone firmava un decreto con il quale incaricava l'arch. Errico Alvino - già commissario straordinario per Via Chiaia e S. Ferdinando - di progettare un viadotto sotterraneo che, passando sotto Monte Echia, congiungesse il Palazzo Reale con piazza Vittoria, prossima al mare e alle caserme.

Tale decreto non aveva affatto un carattere sociale; contemplava, infatti, la realizzazione di un percorso militare rapido, in difesa della Reggia, per le truppe acquartierate nella caserma di via Pace (attuale via Domenico Morelli), nonché una sicura via di fuga per gli stessi monarchi, visti i rischi che avevano corso durante i moti del 1848.

L'architetto progettò uno scavo con sezione trapezoidale, muri d'imposta a scarpa, larghezza e altezza di 12 metri, suddivisa in due gallerie per gli opposti sensi di marcia. Tali gallerie dovevano essere ampie, ciascuna 4 metri e separate da un sottile parapetto sostenente i lampioni per l'illuminazione a gas e dotate infine di marciapiedi laterali larghi 2 metri.

La galleria diretta a Chiaia doveva avere il nome di "Galleria Reale" o "Strada Regia", mentre la galleria in senso contrario doveva chiamarsi "Strada Regina"; entrambe sarebbero partite presso la vecchia caserma di cavalleria nella ex via Pace, ma una avrebbe raggiunto il Largo Carolina dietro il colonnato di Piazza Plebiscito e l'altra Via Santa Lucia.

I lavori per l'apertura della traccia vennero avviati nell'Aprile del 1853; si attaccò la montagna nell'odierna via Domenico Morelli (ex via Pace) dallo slargo che coincideva con un precedente piazzale di cava dove si trova l'attuale accesso alla galleria. Non venne fatto nessun tentativo di scavo partendo dalla direzione opposta.

Da esso partivano due gallerie, una carrabile e l'altra pedonale, che procedevano parallele per 84 m, per finire all'interno delle Cave Carafa che erano già state utilizzate a partire dal Cinquecento per la costruzione di vari edifici nella zona.

Nel 1788 erano state ulteriormente sfruttate estraendo altro tufo per la costruzione della Chiesa della Nunziatella, che la Marchesa Anna Mendoza della Valle fece erigere per i Padri Gesuiti, che furono, successivamente, cacciati da Ferdinando IV nel 1787 per insediarvi il Collegio Militare della Nunziatella.

Prima di giungere nelle Cave Carafa, attualmente sede di un parcheggio multipiano, lo scavo della Galleria Borbonica incontrò un cunicolo ancora attivo pertinente ai rami seicenteschi dell'acquedotto della Bolla. Per evitare di togliere l'acqua ad alcuni edifici in Via Cappella Vecchia, furono realizzati degli ingegnosi lavori idraulici per consentire il passaggio dell'acqua a quote inferiori rispetto a quella della galleria. Dopo di che si partì con il secondo tratto del traforo il cui scavo presentò numerosi problemi tecnici.

In particolare, dopo circa 40 m dalle cave Carafa, furono intercettati degli ambienti più antichi e situati a un livello più alto; la sezione di scavo divenne, quindi, irregolare creando problemi statici alla struttura. L'architetto Alvino intervenne prontamente facendo regolarizzare, per quanto possibile, la sezione di scavo superiore con quella inferiore, realizzando al contempo una serie di moduli trasversali costituiti ciascuno da un arco poggiante su piedritti a scarpa. Tali strutture in muratura con funzione di contrasto alle pareti bloccarono l'apertura delle lesioni e lo scavo poté continuare in sicurezza.

Dopo circa 200 m dall'inizio dello scavo si rasentò una grossa cisterna della suddetta rete idrica seicentesca che riforniva la città di Napoli a pelo libero, mentre un altro grosso serbatoio si incontrò dopo circa 245 m. Anche in questo caso, per evitare di privare gli utenti delle sovrastanti case di Via Egiziaca a Pizzofalcone si escogitò una soluzione imponente in quanto si realizzò un ponte alto 8 m dal fondo della cisterna, con un piano di calpestio allo stesso livello dello scavo precedente, e si alzarono muri colossali in tufo e in laterizi per isolarsi da possibili accessi derivanti dalla presenza di eventuali ulteriori pozzi.

Dopo questa zona, la galleria proseguì con una sezione m 4 di larghezza x 3 di altezza intercettando marginalmente un'altra enorme cisterna superata, anche in questo caso, da un ponte lungo circa 20 m ed alto 10 m, dopo il quale lo scavo proseguì con la stessa sezione.

A 337 m dall'imbocco, la sezione, poi rivestita in muratura nelle pareti e nella volta, si riduce ulteriormente fino a m 1 x 2, diventando esclusivamente pedonale, a causa del rinvenimento di una sacca di depositi piroclastici sciolti lunga 69 m, derivante dalla mancata litificazione del tufo per cause naturali.

Superato anche questo ostacolo, ricomparve il tufo e la sezione tornò a essere di m 4 x 3 fino alla fine dello scavo, arrivando sotto piazza Carolina nel cortile che si trova alle spalle del colonnato di Piazza del Plebiscito, con una lunghezza di 431 m. Lo scavo non arrivò, quindi, mai a Palazzo Reale rimanendo, fino alla seconda guerra mondiale, anche senza uscita.

Per favorire la ventilazione all'interno del traforo furono scavati due pozzi verticali in corrispondenza delle strade di Santa Maria Egiziaca e Monte di Dio; in seguito, per evitare che i pozzi favorissero l'accesso di estranei mettendo in pericolo l'incolumità dei militari che transitavano nella galleria, si decise di chiuderli con due archi in muratura alti circa 12 m. Tuttavia, si riuscì a realizzarne solo uno, mentre per il secondo si preparò la sagoma della sezione sulle pareti in tufo e si predisposero le fondazioni.

I lavori furono completati nel Maggio del 1855 dopo circa 3 anni di lavori realizzati totalmente a mano con picconi, martelli e cunei, e con l'ausilio di illuminazione fornita da torce e candele. Il 25 dello stesso mese la Galleria Borbonica venne addobbata e illuminato sfarzosamente per la visita di Ferdinando II di Borbone rimanendo aperto al transito pubblico per soli 3 giorni. In corso d'opera furono apportate numerose varianti; ad esempio vennero modificate le dimensioni degli imbocchi ma, soprattutto, si optò per proseguire dopo le cave "Carafa" con una galleria unica e fu abbandonato il progetto di aprire delle botteghe lungo il tragitto del traforo. Negli anni successivi, il progetto fu sospeso per motivi economici e per il variato assetto politico che portò all'unità d'Italia.

Durante il periodo bellico, tra il 1939 e il 1945, la Galleria ed alcune ex cisterne limitrofe furono utilizzati come ricovero dei cittadini; vi trovarono rifugio tra i 5.000 ed i 10.000 napoletani, molti dei quali persero le case durante i numerosi

bombardamenti subiti dalla città sia da parte degli alleati, prima, e in seguito dei tedeschi.

Per consentire un accesso sicuro alle persone, vennero realizzate diverse aperture; in particolare, fu fatta una scala a chiocciola, proprio nel punto in cui erano terminati i lavori dell'architetto Alvino, che consentiva l'accesso alla Galleria da Piazza Carolina. Dal vicino palazzo della Prefettura fu creato, inoltre, un collegamento orizzontale che si innestava proprio sulla scala a chiocciola per consentire anche ai dipendenti del palazzo di raggiungere il ricovero.

Inoltre, la galleria e gli ambienti limitrofi furono dotati di impianto elettrico e di servizi igienici dai tecnici dell'UNPA - Unione Nazionale Protezione Antiaerea - utilizzando risorse economiche del Ministero dell'Interno e del Comune di Napoli; al contempo, su gran parte delle pareti e delle volte degli ambienti, fu stesa della calce bianca con il duplice intento di evitare la disgregazione del tufo e di migliorare la luminosità degli spazi.

Dopo la guerra e fino al 1970 la Galleria Borbonica fu utilizzata come Deposito Giudiziale Comunale dove veniva immagazzinato tutto ciò che era stato estratto dalle macerie causate dai duecento bombardamenti subiti da Napoli; qui si ammassò anche tutto quello che fino agli anni '70 veniva recuperato da crolli, sfratti e sequestri.

Nel 2007 i geologi che lavoravano nella galleria scoprirono un passaggio murato che lo divideva da un'altra grande cavità che era stata riadattata a ricovero bellico. In questi ambienti gli stessi geologi rinvennero un altro accesso ai ricoveri, che nel Seicento costituiva già un ingresso al sottosuolo. Il passaggio veniva utilizzato dai "pozzari" che si occupavano della manutenzione dell'acquedotto; è costituito da una stretta scala di 75 gradini in coccio pesto che giunge in un locale di Vico del Grottone, alle spalle della chiesa di Piazza Plebiscito.

Oltre ai numerosi autoveicoli e motoveicoli, al di sotto di cumuli di detriti alti 8 m, sono state rinvenute parecchie statue di epoche diverse tra le quali l'intero monumento funebre del capitano Aurelio Padovani, pluridecorato capitano dei bersaglieri nel I° conflitto mondiale e fondatore del partito fascista napoletano.