

Pensiero giuridico e politico
Saggi

Collana diretta da Francesco M. De Sanctis
Nuova serie

31

CRIE

Centro di Ricerca sulle Istituzioni Europee
dell'Università degli Studi
Suor Orsola Benincasa



La città come spazio politico.
Tessuto urbano e corpo politico:
crisi di una metafora

a cura di
Giulia Maria Labriola

Editoriale Scientifica

Pubblicato con il contributo dell'“Università degli Studi Suor Orsola Benincasa”
di Napoli, nell'ambito del Progetto FIRB – Futuro in Ricerca (2012) –
“TRA.M – Tra.sformazioni M.etropolitane. La città come spazio politico.
Tessuto urbano e corpo politico: crisi di una metafora”.
Codice CUP: B61J12000530008

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

ISBN 978-88-6342-999-2

© Editoriale Scientifica srl 2016

80138 Napoli via San Biagio dei Librai, 39

Indice

LUCIO D'ALESSANDRO, <i>Prefazione</i>	IX
FRANCESCO M. DE SANCTIS, <i>Introduzione. Città, spazio, storia</i>	XI
GIULIA MARIA LABRIOLA, <i>Presentazione</i>	XLIII

I. Gli archetipi

1. GIULIA MARIA LABRIOLA, <i>Trasformazione dello spazio urbano e strumenti del diritto. Una riflessione sull'esperienza di Parigi</i>	3
2. MASSIMO PALMA, <i>Infanzia democratica. Benjamin e i tipi politici berlinesi dal Second Reich alla fine di Weimar</i>	75
3. FRANCESCO D'URSO, <i>Il mito della 'Terza' Roma</i>	117

2. Le categorie giuridiche e politiche

4. VALERIO NITRATO IZZO, <i>La città contemporanea come spazio giuridico</i>	155
5. MASSIMO PALMA, <i>Linee di lettura de La città di Max Weber. L'intrico del dominio non legittimo</i>	185
6. VALERIO NITRATO IZZO, <i>Alla ricerca di uno spazio per la giustizia nella città: sulle relazioni tra diritto e architettura giudiziaria</i>	239
7. FRANCESCA SCAMARDELLA, <i>La governance dei network delle città globali: una rilettura dei rapporti tra centro e periferia</i>	283

8. *Esperienze urbane. Cittadinanza e processi di soggettivazione politica e giuridica* 315
 - a. MASSIMO PALMA, *Appunti su rivolta, conflitto, progetto e uso. Il politico ai margini della cittadinanza* 317
 - b. VALERIO NITRATO IZZO, *La pratica urbana dei diritti: il diritto alla città come diritto ad avere diritti* 353

3. La cittadinanza e l'educazione

9. FABRIZIO MANUEL SIRIGNANO, *L'eclissi della cittadinanza attiva e lo sfarinamento dello spazio pubblico. L'implicito pedagogico-politico in Francesco Saverio Nitti* 393
10. LUCIA ARIEMMA, *La scuola come "palestra di democrazia" e di educazione alla cittadinanza* 411
11. PASCAL PERILLO, *Educazione metropolitana e prassi di cittadinanza. La militanza educativa nella città come spazio politico* 433
12. SALVATORE LUCCHESI, *Le città degli uomini. Epistemologia, pedagogia e politica in Gaetano Salvemini* 489
13. VASCO D'AGNESE, *Democrazia, esperienza e prassi educativa* 503
14. ILARIA DI GIUSTO, *Le competenze di cittadinanza tra normativa e pratiche pedagogiche* 521
15. FERNANDO SARRACINO, *Cittadinanza digitale. Dall'illusione della partecipazione alla necessità di una nuova literacy* 541

4. Spazi urbani, narrazioni, politiche

16. PASQUALE ROSSI, *Alle origini della città contemporanea: aspetti e interventi tra Napoli e l'Europa* 571

17. EMILIO GARDINI, <i>Sovrapposizioni: forma urbana, morfologia sociale</i>	619
18. STEFANIA FERRARO, <i>Welfare State. Note di campo sulle politiche sociali a Napoli</i>	643
19. CIRO PIZZO, <i>Lo spazio civile europeo. Per una genealogia</i>	673
20. STEFANIA FERRARO, <i>Margine. Tra espace conçu ed espace vécu in alcune aree del centro storico napoletano</i>	739
21. STEFANIA FERRARO, <i>UNESCO. Napoli tra rappresentazione e patrimonializzazione</i>	763
22. SERGIO MAROTTA, <i>Beni comuni. Cronistoria di un'esperienza napoletana: Acqua Bene Comune</i>	789
<i>Notizie sugli autori</i>	809

PASQUALE ROSSI

Alle origini della città contemporanea: aspetti e interventi tra Napoli e l'Europa

Premessa

Alla metà dell'Ottocento si manifestano in Europa, in tutte le grandi metropoli, le istanze di ristrutturazione urbana in seguito agli esiti della rivoluzione industriale. Ne derivano nuovi temi che sono intrinsecamente legati alle dinamiche dello sviluppo e alle esigenze della classe borghese nel processo di costruzione della città. L'idea di un possibile rinnovamento, la dotazione di attrezzature pubbliche, l'«abbellimento» degli spazi urbani e gli aspetti collegati alla proprietà e all'uso dei suoli e alla crescita della rendita fondiaria – un naturale volano economico dell'imprenditoria del tempo – risultano tra i principali elementi che determinano il processo di trasformazione del paesaggio costruito.

Come è stato più volte ribadito, il recupero degli spazi per l'edilizia e l'esigenza di definizione di un "piano regolatore di una città" (talvolta denominato anche "ordinatore"), ruota intorno a due momenti principali: il recupero o la demolizione del sistema difensivo di fortificazione, stabilito e trasformato nel tempo sin dall'età moderna; la costruzione di infrastrutture, e in particolare la presenza o la definizione della linea ferroviaria nel territorio, sia essa terminale o di passaggio rispetto alla struttura del centro cittadino. È da notare che il tema delle infrastrutture rappresenta un elemento cardine nel sistema di evoluzione di un impianto urbano che nelle città di mare risultava inevitabilmente collegato all'aspetto altrettanto determinante dell'adeguamento del bacino portuale.

Per il rinnovamento della città ottocentesca risulta fondamentale anche la costruzione della fabbrica, un'altra presenza per la

determinazione della crescita e la definizione dello spazio urbano. A partire da questo periodo, per lo stanziamento di opifici e l'edificazione dei luoghi dello spazio per il lavoro, sono introdotte innovazioni e sperimentazioni costruttive derivanti dall'uso di nuovi materiali. Si pensi, in tal senso, ai padiglioni in ferro e vetro, ai grandi capannoni vetrati con ampi spazi e luminosità interna che derivavano da progetti oramai non più vincolati da strutture murarie portanti che, spesso comportavano costruzioni di ampi volumi o talvolta il riuso di strutture di proprietà ecclesiastica.

A Napoli per esempio, e in tutto il Mezzogiorno d'Italia, proprio per la massiccia presenza di complessi ecclesiastici, vari complessi (tra conventi e monasteri) saranno utilizzati a tal fine per l'alienazione intrapresa con la "legge di soppressione degli ordini religiosi" promulgata nel periodo di dominazione francese (1806-15). Nel centro della città partenopea questi ampi spazi, con porticati, chiostri e giardini risultano, con evidenti forzature e stravolgimenti, adattabili a nuove e diverse destinazioni d'uso. Basti in tal senso ricordare nella prima metà dell'Ottocento, in età borbonica, il riuso e la trasformazione del convento di Santa Caterina a Formello in Lanificio (affidato in concessione all'imprenditore Raffaele Sava) oppure quello delle strutture di San Pietro Martire e dei Santi Apostoli, che vennero trasformati alla metà dell'Ottocento in opifici per la manifattura del tabacco.

Ma anche la costruzione *ex novo* di strutture per il lavoro, che ripropongono spesso, in modo simbolico, l'uso del ferro e vetro nelle costruzioni derivanti dalle sperimentazioni compiute nei grandi cantieri per le "esposizioni nazionali dei prodotti e delle arti" dei principali paesi europei. Si tratta della cosiddetta "architettura dell'ingegneria" che troverà affermazione con la straordinaria icona del Crystal Palace (fig. 1), costruito per la *Great International Exhibition of London* (1851).

Un monumento al progresso, alla cultura e allo spirito commerciale che pervadeva la società del tempo e che sarà riproposto nelle straordinarie *World Fairs* (New York, Paris, Wien, Philadelphia, etc.) che si terranno nei decenni successivi. E le Esposizioni Universali sono fondamentali anche per l'innovazione e le nuove

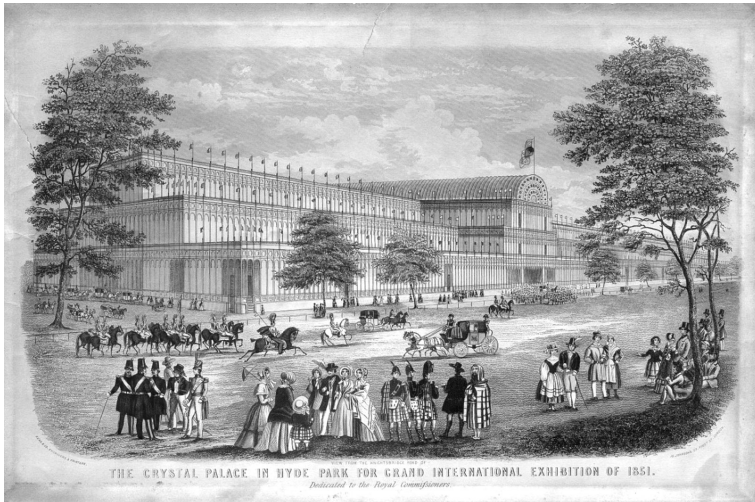


Fig. 1. Read & Co. Engravers & Printers, *View from the Knightsbridge Road of The Crystal Palace in Hyde Park for Grand International Exhibition of 1851. Dedicated to the Royal Commissioners*, London 1851.

Public Domain, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=48718934>

acquisizioni tecnologiche nel settore dell'edilizia; nella rappresentazione di un mondo che “viaggiava veloce”, aperto alle novità, allo sviluppo economico, al “progresso” e al miglioramento delle condizioni di vita della collettività. Si tratta di un passaggio epocale che annunciava, attraverso invenzioni, brevetti e produzione a larga scala, quello che viene definito “a new style of life” e che riportava nella vita quotidiana aspetti di una globalizzazione riproposta con vasta eco sia nei processi di diffusione dell'informazione che nella stampa, anch'essa migliorata proprio grazie alla crescente e progressiva industrializzazione. In tal senso un forte impulso alla comunicazione di massa sarà dato anche dalla diffusione di incisioni e cartoline pubblicitarie realizzate tra l'ultimo quarto dell'Ottocento e gli inizi del Novecento.

Logistica e ubicazione degli spazi di servizio per la produzione industriale apparivano naturalmente legati non solo alla dimensione dello spazio urbano, ma anche alle naturali condizioni geomorfologiche di un sito di fondazione e di stratificazione storica. Per-

tanto nella metà del XIX secolo le conseguenze dei processi di crescita e di produzione delle merci rappresentano la naturale causa dell'esigenza di una razionalizzazione complessiva delle aree urbane. L'incremento possibile dei processi produttivi, lo stanziamento di opifici e la creazione di infrastrutture saranno temi comuni di confronto e di ipotesi di pianificazione in tutte le grandi città europee. Il centro urbano, sino a questo momento definito dal limite della cintura fortificata, risultava compreso all'interno del sistema delle mura a difesa della città. Un confine di pietra, un elemento costruito che determinava al suo interno anche la *forma urbis*. Le mura e la città rappresentano sino a quel momento gli elementi di un limite tra spazio abitato e territorio. E uno degli elementi cruciali nel progetto di ristrutturazione della città risulta proprio quello della cancellazione della cinta muraria che per secoli era stata la demarcazione fisica tra il luogo della vita sociale e il territorio circostante contraddistinto da ampi spazi rurali e dalle relative risorse agricole.

Ma accanto al tema della demolizione del sistema di fortificazione si affiancherà anche l'aspetto della "conservazione dei monumenti", relativo alle costruzioni di quelli che, nel corso dell'Ottocento, diventeranno i simboli e gli elementi primari dello spazio costruito. Architetture e paesaggi che, attraverso la riproduzione fotografica, diventeranno il *topos* riconoscibile e identificativo della realtà di un sito. In questo contesto teoria e prassi di progetto si alternano alla storia e alle storie di paesaggi che, nel breve volgere di decenni, risulteranno trasformati sia per uso sia per condizione di spazi pubblici nonché dei luoghi di servizio e di attrezzature necessarie a un impianto urbano, alla città contemporanea.

Una soluzione di continuità relativa ai modelli di sviluppo che, a partire dall'età moderna, avevano definito un sistema di crescita consolidato e adattato all'aspetto geomorfologico, testimonianza del *genius loci* di un sito. E pertanto, a partire dalla metà del XIX secolo, nuovi aspetti saranno determinanti nel processo di trasformazione delle città, modificando quello che era stato il termine di equilibrio tra residenze e spazi pubblici, tra attività di commercio e funzioni pubbliche, tra luoghi di rappresentazione del potere e di funzioni della *civitas*. In questo generale e sintetico quadro

complessivo si delinea quindi una prassi di intervento che porta a definire la creazione di cantieri in tutte le grandi città europee costituendo *exempla* e modelli di intervento operativo, spesso oggetto di dibattito e di confronto riguardanti la disciplina urbanistica. Basti in tal senso ricordare gli interventi compiuti nella metà dell'Ottocento: il "Plan de la Ciudad" di Ildelfonso Cerdà per Barcellona (un piano di sviluppo lineare, attuato progressivamente nel tempo, costituito da assi principali di collegamento e sistemi reticolari stradali, i cui isolati tipo presentano più varianti); la costruzione della "Ringstraße" a Vienna (recupero e costruzione dello spazio inedificato e contiguo al sistema di fortificazione della città, con la creazione di una maglia urbana dove saranno costruiti oltre alle residenze per la classe borghese anche monumentali edifici pubblici); e naturalmente lo "sventramento haussmanniano" di Parigi che, in virtù di un decisionismo operativo, confortato da una legislazione straordinaria, e dalla sperimentazione di nuovi sistemi costruttivi e di organizzazione del cantiere, diventerà per gli anni successivi, il modello operativo di riferimento per la costruzione della "città borghese" in Europa¹.

¹ Sul tema, a titolo di bibliografia essenziale, cfr. Henry Russell Hitchcock, *L'architettura dell'Ottocento e del Novecento*, Cambridge 1958 (trad. it. Einaudi, Torino 1989); Leonardo Benevolo, *Storia dell'architettura moderna*, Laterza, Bari 1960; Luciano Patetta, *L'architettura dell'Ecclettismo. Fonti, teorie e modelli*, Mazzotta, Milano 1975; Renato De Fusco, *Storia dell'architettura contemporanea*, Laterza, Roma-Bari 1974; Paolo Sica, *Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento*, vol. II, Laterza, Bari 1977; Renato De Fusco, *L'architettura dell'Ottocento*, UTET, Torino 1980; Robert Middleton, David Watkin, *Architettura dell'Ottocento*, 2 voll., Electa, Milano 1980, *passim*; Kenneth Frampton, *Storia dell'Architettura Moderna*, Zanichelli, Bologna 1982, pp. 2-36; Roberto Gabetti, Carlo Olmo, *Alle radici dell'architettura contemporanea. Il cantiere e la parola*, Einaudi, Torino 1989, *passim*; David Watkin, *Storia dell'Architettura Occidentale*, Zanichelli, Bologna 1990, pp. 437-535; Benedetto Gravagnuolo, *La progettazione urbana in Europa. 1750-1960*, Laterza, Bari 1991, pp. 18-43; Guido Zucconi, *La città dell'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari 2001; Lia M. Papa, *La rappresentazione del territorio e dell'ambiente. Fondamenti, evoluzione, immagini*, CUEN, Napoli 2003; *Storia dell'architettura italiana. L'Ottocento*, a cura di Amerigo Restucci, Electa, Milano 2005; Marco Biraghi, *Storia dell'architettura contemporanea. 1750-1945*, vol. I, Einaudi, Milano 2008.

1. *Aspetti e progetti della trasformazione urbana nel contesto europeo*

La città di Parigi al tempo di Napoleone III, alla vigilia del grande piano intrapreso nel 1853, era una città caratterizzata dal disegno medievale; con una trama urbana irregolare, bloccata da un tessuto che si era consolidato intorno alle antiche strade di fondazione, con slarghi dove insistevano edifici nobiliari e chiese, secondo un tipico sviluppo di stratificazione storica, vincolato dai tracciati viari originari. Una città difficile da accrescere, carente di infrastrutture, bisognosa di trasformazione.

A partire da quest'epoca e con la stringente esigenza di risanare spazi abitativi privi di sufficienti condizioni igienico-sanitarie, che avevano portato del resto a una drammatica epidemia di colera (una delle patologie che investe l'Europa proprio per l'assenza di adeguata rete fognaria e di un necessario servizio idrico), si intraprende un piano di demolizione e ricostruzione dell'intero impianto urbano. Un processo di trasformazione radicale della città che, concepito in condizioni di emergenza, risulterà straordinariamente efficace grazie alle dinamiche di esproprio che incidono sul regime vincolistico dei suoli e sulla proprietà privata. Un piano operativo che porterà nell'arco di un ventennio – la prima fase sarà completata intorno al 1870 – alla costruzione della “città ottocentesca” per antonomasia. Strade, edifici residenziali, spazi pubblici, sistemi di trasporto, infrastrutture sono gli elementi basilari di un piano che comporta tutto quanto necessario per la trasformazione della “città vecchia” in una “città borghese” (fig. 2).

Un progetto esecutivo che, simbolo di progresso e civiltà, diventa paradigma di intervento risolutivo; diffuso attraverso la pubblicistica periodica, anche con stampe e incisioni che raffigurano efficacemente quella che doveva essere la “città del futuro”. E riguardo a queste trasformazioni bisogna anche segnalare note e aspetti critici che derivano dalla cancellazione dell'impianto della città storica, ma pure il fermento di una critica sociale avversa al frenetico e vertiginoso sviluppo industriale e in difesa delle “condizioni della classe operaia” che del resto si era già manifestata in Inghilterra con le riflessioni teoriche di William Morris e John

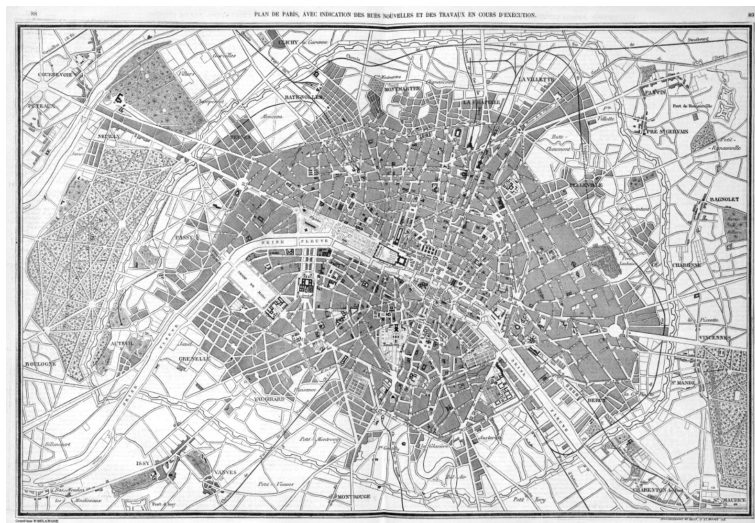


Fig. 2. Plan de Paris, avec indication des rues nouvelles et des travaux en cours d'exécution. Seconda metà XIX secolo.

Ruskin. Le stampe e le cartoline che raffigurano i grandi *boulevards* parigini, con strade alberate, carrozzabili, che conducevano ai palazzi residenziali per la classe aristocratica e borghese, ai teatri, ai caffè, ai mercati, saranno tema iconografico di grande “fortuna critica”. E le immagini, diffuse in tutta Europa, nei bollettini di informazione di settore, nelle riviste di ingegneri e architetti che circolavano grazie anche alla capillare diffusione della carta stampata, rappresenteranno un termine di paragone per il possibile progetto di una città moderna (fig. 3).

L'illustrazione e la grafica di scorci urbani, sino a quel momento soltanto auspicati, rappresentano da questo momento anche l'idea e la praticabilità di una possibile pianificazione che aveva trovato realtà proprio nella capitale francese. Una opportunità di sviluppo urbano ed economico, confortata da un trasferimento di esperienze costruttive dovuta anche all'introduzione di nuove tecniche nell'edilizia, la cui diffusione sarà favorita anche attraverso brevetti e società che iniziano ad operare anche in altri paesi europei. Come del resto è verificabile anche nei casi di forniture

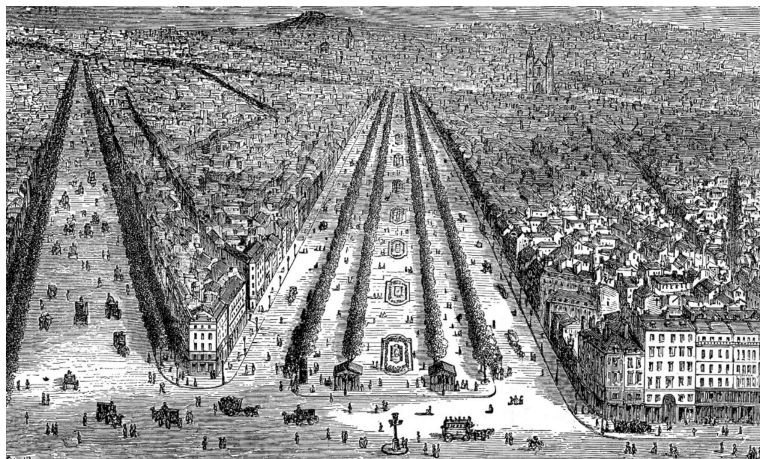


Fig. 3. Boulevard F. Richard Lenoir in Paris. Incisione seconda metà XIX secolo.

di impianti in ghisa per l'illuminazione a gas, di elementi prodotti in serie per l'arredamento dei teatri e dei locali di ristoro, per elementi di servizio (pensiline, gazebo per la musica e serre all'interno di parchi urbani di destinazione pubblica).

E il modello transalpino diventerà un riferimento per tecnici (architetti e ingegneri) da seguire sia per il miglioramento delle condizioni di vita sociale e di quelle igienico-strutturale sia per il "progresso" di un paese. Non è un caso infatti che nelle dinamiche di formazione e di studio delle accademie e delle scuole ingegneristiche si ritrovino frequenti tracce e testimonianze di "viaggi di studio" e di "missioni" per studiare e osservare le innovazioni costruttive, ma anche per contattare affermate realtà industriali di altri paesi (Inghilterra, Francia, Belgio), per importare prodotti e materiali per i lavori urbani. E in questo caso per la realtà napoletana sono importanti le testimonianze delle missioni di docenti e allievi della Scuola di Ponti e Strade, documentate del resto da ampi riscontri archivistici².

² Cfr. *Scienziati–artisti. Formazione e ruolo degli ingegneri nelle fonti dell'Archivio di Stato di Napoli e della Facoltà di Ingegneria di Napoli*, a cura di Alfredo Buccaro, Fausto Di Mattia, Electa, Napoli 2003.

Proprio per tale aspetto con l'istituzione del Corpo di Ponti e Strade e di una relativa scuola di formazione si sperimentava un tentativo di governare le nuove procedure costruttive direttamente collegate alla produzione industriale, alle acquisizioni scientifiche e ai brevetti nel campo dell'edilizia³. E sempre in merito alla formazione è utile osservare che molto spesso gli allievi della Scuola intraprenderanno viaggi all'estero per conoscere lo stato dell'arte e la pratica costruttiva esercitata nelle altre nazioni d'Europa. L'istituzione della Scuola di Ingegneria, la prima nella penisola italiana, fondata nel 1811, indipendente dagli apparati militari – da cui generalmente derivavano queste scuole di formazione –, tendeva di fatto ad attuare la norma un decreto napoleonico antecedente (21 gennaio 1809) per assolvere incarichi ai tecnici da impegnare nei lavori pubblici e nel processo di trasformazione della città e del territorio secondo le indicazioni di piano.

Emblematico appare in tal senso il viaggio di istruzione compiuto in Francia da Luigi Giura, docente della Scuola di Ponti e Strade⁴. Una spedizione di studio e apprendimento dei sistemi

³ Cfr. Giuseppe Russo, *La Scuola d'Ingegneria in Napoli*, Napoli 1967, p. 44.

⁴ Cfr. Aldo Di Biasio, *Rapporto di Luigi Giura sul viaggio di istruzione degli ingegneri di Ponti e Strade in Francia (28 febbraio 1827, in Scienziati_Artisti...*, cit., pp. 259-260. L'autore riporta un documento, che illustra gli esiti del viaggio di Giura (con gli allievi Agostino della Rocca, Michele Zecchetelli, Federico Bausan), in Archivio di Stato di Napoli (d'ora innanzi ASNa), *Direzione Generale di Ponti e Strade, seconda numerazione*, vol. 168/2. Nel carteggio è così riportato: «[...] Ho raccolto tutt'i dati per formarsi un'idea complessa del modo come è regolato questo speciale servizio pubblico in Francia, in Piemonte, nello stato Lombardo-veneto, nel Granducato di Toscana e nello Stato pontificio, in tutti questi luoghi esistono delle corporazioni di acque e strade. Ho di più raccolto tutto ciò che interessa per conoscersi completamente il sistema usato in Inghilterra. Dall'esame ragionato di tutto questo materiale si potrebbe dedurre quel che ciascun sistema offre più utile e essere applicato o modificato nel Regno [...]». Sull'opera di Luigi Giura cfr. Roberto Parisi, *Luigi Giura 1795-1864. Ingegnere e architetto dell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli 2003. Sulla formazione dei tecnici della scuola napoletana si veda: Alfredo Buccaro, *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1985; *L'architettura nelle accademie riformate: insegnamento, dibattito culturale, interventi pubblici*, a cura di

costruttivi adottati nei vari paesi europei per consolidare anche acquisizioni in materia legislativa e amministrativa per la realizzazione delle opere pubbliche nel regno napoletano. In tal senso risulta di fondamentale importanza la pratica dei “viaggi di istruzione”, soprattutto per l’aspetto di scambio, conoscenza e per i contatti europei che derivavano da tali missioni, così come anche l’acquisizione di volumi specialistici che costituiscono parte del patrimonio librario della Facoltà di Ingegneria⁵.

Lo scambio formativo diventa una prassi costante, un caposaldo dell’attività professionale degli architetti e degli ingegneri napoletani anche negli anni successivi; è il caso del sopralluogo compiuto a Parigi da Antonio Francesconi, “architetto di città”, nel giugno del 1858. In questo caso il tecnico municipale ottiene un permesso di tre mesi, «per recarsi prima a Genova col Principe di Angri, il quale deve accomodare vari interessi circa una vasta proprietà che possiede in comune col Principe Colonna, e quindi fare una corsa a Parigi per osservare tutte le nuove grandi opere di quella Città [...]»⁶. E non si tratta di casi sporadici, infatti se ne potrebbero citare altri come quello dell’acquisizione dei “globi di cristallo” in Belgio per l’illuminazione a gas di Via Toledo, affidata all’architetto Carlo Paris, nel contesto dei lavori di abbellimento e adeguamento della strada, intrapresi dopo il 1848, per effetto di un decreto reale promulgato da Ferdinando II di Borbone.

Aspetti operativi e tecnica che confermano i caratteri di una professione che diventava sempre più specialistica senza però tralasciare lo studio dei caratteri architettonici e le questioni di “stile”

Giuliana Ricci, Guerini, Milano 1992; *Civiltà dell’Ottocento. Architettura e urbanistica*, a cura di Giancarlo Alisio, Electa Napoli, Napoli 1997; Fabio Mangone, *Dall’Accademia alla Facoltà: l’insegnamento dell’architettura a Napoli 1802-1941*, Hevelius, Benevento 2001.

⁵ Cfr. *I libri antichi della facoltà di Ingegneria di Napoli nel bicentenario della Scuola di Applicazione (1811-2011)*, a cura di Alfredo Buccaro, Andrea Maglio, Cuzzolin Editore, Napoli 2013.

⁶ ASNa, *Ministero Interno III inventario*, vol. 209, fasc. 273. Sull’opera di Antonio Francesconi cfr. Pasquale Rossi, *Antonio e Pasquale Francesconi. Architetti e urbanisti nella Napoli dell’Ottocento*, Electa Napoli, Napoli 1994.

all'interno di un periodo "eclettico" che si sviluppa in tutte le realtà della penisola italiana con caratteristiche e connotati talvolta divergenti da luogo a luogo. E da realtà e tradizioni differenti si hanno conferme di un contesto professionale e di una nuova dimensione culturale, di un "mondo aperto", comunicante per gli effetti dell'industrializzazione; indizi di una globalizzazione e di una condivisione di una cultura comune di stampo europeo nel settore dell'edilizia e delle costruzioni. Del resto sono dell'ultimo quarto del secolo scoperte, brevetti e acquisizioni riguardo le tecniche del *béton armé* che hanno rivoluzionato il modo di costruire agli inizi del Novecento, e hanno consentito la realizzazione di opere-simbolo dell'architettura del Movimento Moderno. Un ruolo determinante è svolto in tal senso anche dalle prime pubblicazioni periodiche che alimentano sia il "mito del progresso scientifico" sia l'esigenza informativa di stampo tecnicistico. Infatti è del 1839 la prima uscita, a Milano, della rivista "Il Politecnico", diretta da Carlo Cattaneo, il cui sottotitolo recava: "Repertorio mensile di studi applicati alla prosperità e alla cultura sociale"⁷. Mentre negli anni Cinquanta la stessa rivista recava nel frontespizio il sottotitolo di "Giornale dell'ingegnere architetto civile ed industriale", interpretando di fatto una sorta di *mission* professionale tecnica, sia pure derivante da percorsi formativi differenti.

Nel Mezzogiorno d'Italia invece un analogo ruolo informativo viene svolto dagli "Annali Civili del Regno delle Due Sicilie" – a partire dal 1833 (primo volume della serie periodica) – pubblicati dalla Tipografia del Real Ministero degli Affari Interni stabilita nel Real Albergo dei Poveri. Mentre nella seconda metà dell'Ottocento e dopo l'Unità d'Italia si diffonderanno gli Atti di Congresso che di fatto sancivano una riunificazione degli Ordini professionali dediti alla costruzione della città. Ne è testimonianza

⁷ Cfr. Clementina Barucci, *Strumenti e cultura del progetto. Manualistica e letteratura tecnica in Italia 1860-1920*, Officina, Roma, 1984. Sul tema si veda anche L. Patetta, *L'architettura dell'Eclettismo. Fonti, teorie, modelli 1750-1900*, Mazzotta, Milano, 1975; *Le macchine imperfette, architettura, programma, istituzioni, nel XIX secolo*, a cura di Paolo Morachiello, George Teyssot, Officina, Roma 1980.

la pubblicazione periodica degli “Atti del Collegio degl’Ingegneri e Architetti in Napoli” (1876-1883), stampata poi con il titolo di “Bollettino” fino agli inizi del Novecento.

Nei resoconti e nei saggi della rivista saranno anche riportate le note “questioni sullo stile”, la scelta del “revival” da adottare, il codice stilistico da perseguire in un mondo che era diventato molto più ‘tecnico’ e sempre meno ‘artistico’. La diffusione e la circuitazione di atti e bollettini favorirà la creazione in serie di tipi edilizi, usati in modo emblematico nella progettazione della città borghese e nell’architettura residenziale. È il caso del progetto di Charles Percier e Pierre Fontaine per la Rue de Rivoli (1810 ca), dove il multipiano per la classe borghese (fig. 4) – caratterizzato da un piano terra porticato, destinato al passeggio e alla funzione commerciale – trova vasta diffusione e realizzazione in tutta l’architettura dell’Ottocento a tutte le latitudini.

Un evidente segnale di fortuna critica legata anche alla riproduzione iconografica in cui sono riportati i *grands travaux* di metà secolo. L’icona del grande “rettifilo” (con strade alberate e cortine edilizie di nuova costruzione che si adattano al nuovo impianto urbano) rappresenta in modo simbolico uno scenario di progetto/



Fig. 4. Paris. La rue de Rivoli, cartolina in collezione privata.

progresso che sostituisce la “vecchia città medievale”, priva di attrezzature e infrastrutture (strade lastricate, fornitura idrica, fognature, spazi verdi) e con nuovi e funzionali edifici dove è proposta anche una gerarchia sociale per i diversi piani di abitazione (fig. 5).

E così la figura professionale del tecnico ottocentesco incarna quello di uno “scienziato-artista” che risolve i problemi di costruzione delle infrastrutture: strade, ponti, ferrovie, adozione del ferro e vetro nell’architettura. Nel caso napoletano – come del resto avveniva in tutte le realtà urbane europee – i protagonisti della scena architettonica guardano contemporaneamente al linguaggio neoclassico (ne sono i principali artefici nella diffusione del gusto

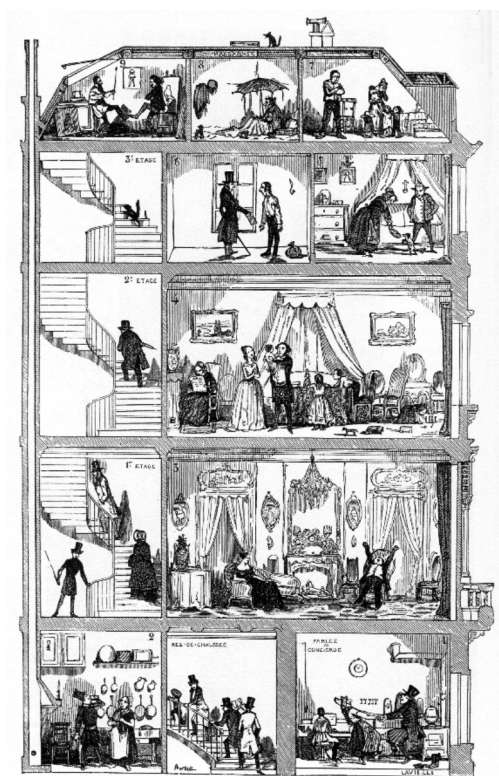


Fig. 5. Sezione di una casa parigina intorno al 1850; da Edmund Texier, *Tableau de Paris*, vol. I, Paris 1852).

per gli ambienti interni), ma anche alla solidità del progetto con particolare riferimento alle attrezzature per la città borghese: teatri, caffè e “gran bazar”, mercati, macelli, ospedali, carceri, cimiteri, stazioni ferroviarie, parchi pubblici con relativi monumenti celebrativi, e infine con una particolare applicazione nella progettazione dell’arredo urbano.

E così il professionista da un lato sperimenta nel linguaggio artistico forme e contenuti (aspetti classicisti, gusto rinascimentale) che sono rivolti al disegno della facciate dei nuovi edifici o alla ristrutturazione delle residenze nobiliari e dall’altro si trova impegnato nella costruzione di infrastrutture che – grazie alla diffusione della pubblicistica di settore, e successivamente alle stampe di “manuali pratici del costruire” – di fatto cambieranno il volto delle città.

Naturalmente il paradigma di riferimento per le trasformazioni urbane è rappresentato dall’intervento gestito da Georges Eugène Haussmann nella Parigi del Secondo Impero di Napoleone III. Un caso di realizzazione esemplare sia politico che tecnico che costituirà di fatto la premessa per una cultura di trasformazione urbana di tipo “igienista”⁸. Un modello di riferimento per i tecnici tra la fine dell’Ottocento e gli inizi del secolo successivo.

Sin qui gli aspetti e i temi – già ampiamente evidenziati dalla storiografia – e che rappresenteranno un termine di confronto nei tentativi di pianificazione delle realizzazioni sino alla fine del XIX secolo. Dopo il 1870 invece il tema del risanamento igienico-sanitario diventerà più pressante insieme a quello dell’accrescimento delle periferie urbane, dove sino a quel momento si erano concentrati anche gli insediamenti produttivi⁹, comportando una seconda fase per il completamento della pianificazione. Ma tutto quanto si ritrova in

⁸ Cfr. Guido Zucconi, *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanisti (1885-1942)*, Jaca Book, Milano 1989.

⁹ Cfr. Pier Paola Penzo, *Parigi dopo Haussmann. Urbanistica e politica alla fine dell’Ottocento (1871-1900)*, Alinea, Firenze 1990. Nel volume sono citate fonti archivistiche e bibliografiche, tra queste, per il periodo si segnala: *Mémoires du baron Haussmann. Préfecture de la Seine, II*, Victor-Havard, Paris 1890.

questo contesto tecnico e culturale è anche l'esito di una formazione accademica di fatto binaria che cercava di coniugare la conoscenza del passato e le nuove acquisizioni nel campo dell'edilizia e dei sistemi costruttivi, collegati anche allo sviluppo e alle sperimentazioni derivanti dagli studi nel settore della scienza delle costruzioni.

Anche in questo caso saranno impegnati sia architetti sia ingegneri, ma anche medici, sul tema del "risanamento igienico-sanitario", spesso legato all'emergenza che si manifesta nella metà dell'Ottocento con le epidemie e la mancanza di infrastrutture (approvvigionamento idrico e sistemazione delle reti stradali/fognarie) che in tutta Europa si manifestava in modo incisivo (Parigi ne è un caso emblematico) diventando un tema ineludibile e fondamentale per la costruzione della città. E in questo periodo in tutta la penisola ci saranno anche Convegni nazionali indetti dagli Ordini professionali dei tecnici (tra questi anche gli agronomi) che operavano per un continuo aggiornamento. Altro tema infine riguarda il dibattito sullo stile e sulla cultura artistica del periodo che trova come protagonisti Camillo Boito, Pietro Selvatico e altre personalità per discutere sulle questioni del recupero dell'«antico» o sulla riproposizione di linguaggi e forme che si dovevano coniugare con la funzionalità e il decoro delle nuove residenze.

Per quanto sino ad ora descritto, sia pure in modo sintetico, emerge un contesto generale europeo contraddistinto da elementi di straordinario mutamento. Aspetti riferibili a un quadro complessivo dominato dall'innovazione meccanica e collegato evidentemente a brevetti e invenzioni (macchina a vapore, sistemi idraulici, etc.) o piuttosto a scoperte (produzione della ghisa, materiali per l'edilizia, etc.) che avevano determinato anche un nuovo modo di costruire e una diversa organizzazione del lavoro in cantiere. Un modello di sviluppo legato allo sfruttamento delle risorse (carbon fossile e altre materie prime) ma anche una nuova visione legata al tema delle infrastrutture con l'obiettivo di accrescere il sistema dei trasporti sia per terra sia per mare.

E così aumentano le esigenze e le aspettative di crescita anche nel settore commerciale con una conseguente ricerca di nuovi approdi. I viaggi in Oriente della società anglosassone che guida sin

dalla prima metà del XIX secolo lo sviluppo economico in Europa ne sono ampia testimonianza, determinando come naturale conseguenza anche un gusto artistico di importazione dal tipico carattere ‘esotico’ (chinoiserie, indian style, etc.). E si tratta evidentemente di un altro elemento che si aggiunge alla vasta congerie culturale che si manifesta appieno nella prima metà dell’Ottocento, per quello che viene definito come un “mondo eclettico”. Ma nello stesso periodo ancora, come formazione e inclinazione, non erano estranei riferimenti e contaminazioni nella produzione artistica che guardavano al “mondo neoclassico”, ben radicato per caratteri e temi, a partire dalla seconda metà del XVIII secolo, nella cultura illuministica. E non è affatto un caso che le storie dell’architettura collochino le origini del periodo contemporaneo in questo preciso momento storico, indicando però spesso come termine *a quo* proprio la metà del Settecento.

2. *Le infrastrutture nel processo di costruzione della città borghese: il caso Napoli*

A Napoli durante il regno di Ferdinando II di Borbone (1830-59) si intraprendono politiche urbane e di programmazione in linea con il quadro culturale europeo e che, in parte, anticipano i progetti attivati dopo la metà del secolo. Di fatto il sovrano, con una serie di “rescritti reali” e di adempimenti legislativi aveva determinato un vero e proprio piano programmatico per lo sviluppo urbano della città di Napoli. Si tratta di un aspetto – molto studiato dalla storiografia architettonica sul tema – che comunque va considerato anche con altre analisi storiche che evidenziano un contesto socio-culturale difficile caratterizzato anche da condizioni generali abitative piuttosto precarie.

Nel 1839 Ferdinando II istituisce il Consiglio Edilizio della Città di Napoli, un organismo consultivo e decisionale in materia di lavori pubblici composto da “amministratori, burocrati e uomini d’arte”. E nello stesso anno promulga il *Piano di Abbellimento della Città di Napoli*, un piano regolatore per lo sviluppo urbano

della capitale secondo nuovi principî e capisaldi che porteranno anche alla costruzione del primo tracciato ferroviario nella penisola italiana (Napoli-Portici). Allo stesso tempo con incentivi e privative favorisce l'afflusso di capitali e società straniere (francesi e anglosassoni) già operanti nei paesi di origine.

Nelle linee guida del programma urbanistico erano definite due grandi aree di espansione: a oriente era prevista la zona industriale con quartieri e case per la classe operaia; a occidente un nuovo quartiere residenziale per la classe aristocratica e borghese. Una decisione programmatica che ancora oggi definisce i caratteri dell'assetto della città contemporanea; una indicazione di sviluppo che sarà mantenuta in tutti gli interventi e i tentativi di pianificazione successivi. Del resto purtroppo sono ancora di attualità le ipotesi di recupero urbano che passano attraverso la riqualificazione dell'area orientale con le strutture industriali dismesse e i possibili progetti della zona del Porto, una delle priorità cittadine che da anni non trova adeguata soluzione.

Ed è proprio a partire dal "Piano di Abbellimento" del 1839 – si noti l'evidente derivazione dal termine francese (*embellissement*) – che si determina invece uno spostamento definitivo dell'area residenziale privilegiata tra la Riviera di Chiaia e la collina sovrastante del Vomero; una variazione che ha consentito la conservazione storico-architettonica delle originarie residenze nobiliari (ora palazzi condominiali) nel nucleo antico dalla città (l'area dei tre decumani e dintorni), configurando di fatto un centro storico vissuto, a carattere eterogeneo, lontano dai fenomeni di *gentrification*, piuttosto criticabili, che hanno cambiato l'assetto dei centri storici delle principali città italiane.

La realizzazione di queste opere, avviata a partire dal 1839, e poi definita con maggiore impulso dopo il 1853, proseguirà anche dopo l'Unità d'Italia e saranno gli stessi architetti che avevano acquisito una profonda conoscenza della città nei decenni precedenti, ad operare nell'ambito degli uffici tecnici municipali. Una struttura (la città era divisa in dodici quartieri con architetti di riferimento preposti alla programmazione costruttiva e alla cura dei caratteri architettonici) che continua a funzionare; con la guida di

una classe dirigente che aveva resistito al determinante passaggio storico unitario e che garantisce una continuità operativa.

In questo contesto una rapida e sintetica rassegna degli interventi urbani previsti da Ferdinando II può offrire il quadro generale delle politiche intraprese. La prima arteria è progettata in seguito alla costruzione delle stazioni ferroviarie (Napoli-Portici, 1839 e Napoli-Caserta, 1842), la via dei Fossi (attuale tratto meridionale del corso Garibaldi più via Cesare Rosaroll) stabilisce un collegamento tra la Marina e Foria seguendo l'antico tracciato della fortificazione di età aragonese. Iniziata nel 1839 con studi di fattibilità, controllati dallo stesso sovrano, e affidata alla direzione di Luigi Giura (1795-1864), sarà completata definitivamente intorno al 1863. Lungo il tracciato della nuova strada, che rappresenta in pratica il riempimento del fossato delle mura di età rinascimentale, si andranno a costruire isolati residenziali. Alle spalle dei novelli edifici permangono lunghi tratti dei massicci blocchi in piperno delle mura, e molte delle torri di avvistamento collocate tra la zona del Carmine e porta Capuana, e ancora sino all'angolo con via Foria (Caserma Garibaldi). Un diverso modo di utilizzare il tracciato di fortificazione, riempiendo il fossato e lasciando le mura sul retro delle nuove residenze, evitando così i costi per la demolizione dell'antico tratto difensivo.

Nel 1848 parte il progetto di ristrutturazione della via Toledo, una sorta di *restyling* urbano per quello che era uno storico percorso (il tracciato della strada fu concepito intorno al 1540 da don Pedro de Toledo nel piano di ampliamento cittadino con la costruzione dei Quartieri Spagnoli) da sempre considerata la "passeggiata della città". La lunga strada, tra l'attuale Museo Archeologico Nazionale (via Foria) e il Palazzo Reale (piazza Plebiscito), sarà dotata in questo contesto di illuminazione a gas, marciapiede e nuove fognature. Per il "decoro urbano" della strada sarà stabilito un "Regolamento" *ad hoc* che prevedeva l'osservanza, per i privati e per gli esercizi commerciali, di norme estetiche per le insegne, per le mostre delle botteghe e le merci da esporre sul fronte stradale. Nel 1853 nasce la "strada delle Colline", l'attuale corso Vittorio Emanuele, concepita come una vera e propria tangenziale a scala urbana. Un percorso che doveva collegare l'area orientale (industrie e case

operaie) con la zona occidentale (residenza aristocratica e borghese), uno dei percorsi panoramici più suggestivi e di maggiore importanza della città ottocentesca. La strada risulta adagiata sui crinali della collina del Vomero e si estende dalla chiesa di Santa Maria di Piedigrotta (Mergellina) sino all'Infrascata (attuale piazza Mazzini). Nelle ipotesi iniziali – poi scartate, probabilmente, per oggettive difficoltà di costruzione nella zona a ridosso del vallone della Sanità – doveva collegare (attraverso Materdei) anche con Capodimonte, e congiungersi infine con la strada dei Ponti Rossi sino all'Albergo dei Poveri. La costruzione della strada sinuosa fu completata soltanto dopo il 1873, come testimoniano numerosi disegni esecutivi e di varianti relativi al secondo tratto della strada¹⁰.

Il percorso determinerà, a partire dal 1859, le premesse per la costruzione del Quartiere Occidentale; ma l'aspetto più interessante della vicenda è l'emanazione di un "Rescritto Reale", una legge di tutela ambientale, che doveva impedire la costruzione di edifici a valle della strada per salvaguardarne la panoramicità. E il corso Maria Teresa (denominazione della strada al tempo, dedicata alla consorte di Ferdinando II), al momento dell'inaugurazione, per tale aspetto viene definito nelle cronache del tempo come "il più bel loggiato del mondo". I lavori furono diretti dagli architetti municipali Errico Alvino (1809-1876), Luigi Cangiano (1789-1881), Antonio Francesconi (1806-1882), Francesco Saponieri (1788-1867), sostituito poi da Pasquale Francesconi (1810-1879), e da Francesco Gavaudan.

Nel progetto del Quartiere Occidentale (1859), i tecnici ipotizzano la costruzione di «bagni e lavatoi pubblici», della «Casa per residenza dell'Eletto e del Giudice Regio», del «circo di equitazione o Ippodromo da servire anche a Spettacoli diurni con la copertura a cristalli» e una «strada parallela a Toledo con sbocco a Chiaia». Quest'ultimo percorso, passante per i Quartieri Spagnoli, e inteso come raddoppiamento della principale via cittadina, era legato anche all'ipotesi di un tunnel che doveva «congiungere il

¹⁰ Sull'argomento cfr. Pasquale Rossi, *Antonio e Pasquale Francesconi. Architetti e urbanisti nella Napoli dell'Ottocento*, Napoli, Electa Napoli, 1998.

Corso Vittorio Emanuele col largo del Vasto», rendendo anche «carrozzabili le rampe di Brancaccio»¹¹.

Altra strada fondamentale è la via Duomo, l'unico rettilineo che altera l'antico tracciato del nucleo antico della città greco-romana, realizzato a partire dalla metà dell'Ottocento. L'idea di costruire la «strada passante pel Vescovato» nasce per facilitare i collegamenti con la Cattedrale ma costituisce allo stesso tempo il tentativo di decongestionare la parte antica della città e stabilire un nuovo percorso diretto tra la via Foria e la Marina. Il progetto tiene conto anch'esso di un certo aspetto panoramico, con una prospettiva assiale – che inquadra da un lato la reggia di Capodimonte e dall'altro il mare – assicurata grazie a una pendenza costante che risolve l'articolazione dei dislivelli dei tre decumani di fondazione attraversati in senso ortogonale. Allo stesso tempo rappresenta un primo caso di sventramento, coevo agli interventi parigini voluti da Napoleone III; l'allargamento dell'antico cardine (costituito dalla via di San Giuseppe dei Ruffi, dalla strada dell'Arcivescovado e da via San Giorgio ai Mannesi) fino alla misura di 60 palmi comportò demolizioni (chiese di Santo Stefano ai Mannesi e Santa Maria di Porta Cœli) e rifacimenti, o meglio alterazioni, di antichi edifici storici (chiesa di San Giorgio Maggiore e Palazzo Como), ridotti e tagliati in parte secondo criteri, diffusi nella cultura architettonica del tempo, per nulla rispettosi della stratificazione storico-architettonica. La strada fu eseguita parzialmente (sino all'attuale piazzetta del Museo Filangieri) tra il 1853 e il 1880 sotto la direzione di Antonio Francesconi e Luigi Cangiano e completata, sino alla via Marina, soltanto dopo il 1885¹².

Tutte queste opere, programmate ed eseguite per circa quarant'anni a cavallo dell'Unità d'Italia, trovano rappresentazione nella Pianta del Comune di Napoli (1872-80), la carta storica della

¹¹ ASNa, *Ministero Interno, III inv.*, vol. 377, cit., f. 17. Il disegno del tunnel sarà proposto in una variante del “progetto del quartiere occidentale” presentata nel 1864.

¹² Cfr. Giancarlo Alisio, *Lamont Young. Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Officina, Roma 1993, pp. 116-119; Pasquale Rossi, *Antonio e Pasquale Francesconi*, cit., *passim*.

città dove è compreso tutto lo sviluppo cittadino ottocentesco sino a prima dei radicali sventramenti di fine secolo realizzati con il piano di Risanamento, e in seguito all'epidemia di colera del 1884¹³. Aspetti legislativi, regolamenti e decreti da osservare in materia urbana, per la costruzione di questi grandi assi viari di espansione cittadina, sono riportati in un volume a stampa del 1854 (*Organica del Consiglio Edilizio della Città di Napoli*)¹⁴. Tra le norme indicate è anche il noto rescritto *Precetti d'Arte cui il Consiglio Edilizio di attiene nell'esame dei disegni architettonici*, che costituirà di fatto uno straordinario strumento normativo per la ristrutturazione delle facciate che saranno, a partire da questo periodo, ispirate ai caratteri classicheggianti e a quello che può essere definito come una sorta di anticipazione del linguaggio neorinascimentale di chiara acquisizione e matrice postunitaria¹⁵.

Per quanto descritto, si tratta di un modello operativo, in materia di lavori urbani, valido per la Capitale e per tutte le province del Regno, per un *modus operandi* che avrà continuità ed esiti anche dopo l'Unità d'Italia. Infatti le opere saranno prima confermate da Francesco II di Borbone (si veda un regolamento sull'esproprio dei suoli per 'pubblica utilità' e sulla decorazione dei suoli e degli edifici¹⁶) e poi anche da Giuseppe Garibaldi nel settembre del 1860, durante il breve periodo di governo *pro tempore*, a garanzia delle opere intraprese e nel rispetto degli indirizzi urbanistici già intrapresi¹⁷.

¹³ Cfr. Giancarlo Alisio, *Napoli e il Risanamento. Recupero di una struttura urbana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1980.

¹⁴ Cfr. *Organica del Consiglio Edilizio della Città di Napoli e disposizioni relative alle sue attribuzioni (Raccolta pubblicata per cura del Consiglio)*, Tipografia Gennaro Palma, Napoli, 1854.

¹⁵ Cfr. *Organica del Consiglio Edilizio* cit., pp. 82-85.

¹⁶ Cfr. *Regolamento per la spropriazione per pubblica utilità degli stabili che si hanno da occupare per la nuova strada Maria Teresa e per la decorazione dei suoli ed edifici alla medesima adiacenti, ormai esteso a tutte le opere municipali*, Napoli 1860. Il regolamento pubblicato a stampa per ordine di Francesco II di Borbone è emanato nel febbraio del 1860.

¹⁷ Cfr. *Collezione delle leggi e dei decreti emanati nelle provincie continentali dell'Italia meridionale durante il periodo della dittatura dal 7 settembre al 6 novembre 1860*. Decreto n. 61.

Su questo tema, in un momento politico particolarmente delicato, il 12 dicembre 1860 il Consiglio Edilizio di Napoli, convocato in seduta plenaria e presieduto dal marchese Patrizi, propone allo stesso scopo un documento sullo “Stato delle Opere Pubbliche”¹⁸ che costituisce un inventario degli interventi sino ad allora compiuti e un promemoria dei lavori da eseguirsi. In questa dettagliata relazione ritornano i temi già evidenziati in premessa. La ripresa dei lavori urbani era auspicata fortemente per la “salute pubblica”, l’“abbellimento” e il “decoro” della città e per garantire una continuità operativa ai tecnici municipali che avevano lavorato sino ad allora al controllo del territorio. Nei carteggi della corrispondenza amministrativa del tempo appare evidente che la ripresa dei lavori avrebbe dovuto garantire la creazione di nuovi sbocchi occupazionali e pertanto risollevare lo stato di crisi economico della città.

Nella relazione del Consiglio Edilizio sono elencati una quarantina di punti riguardanti sia il completamento di grandi strade che l’ipotesi di eseguire opere occorrenti ad una “grande città d’Europa”: infrastrutture, quartieri residenziali, “palazzi amministrativi di città”, teatri, giardini, e attrezzature pubbliche come il “Camposanto”, i mercati e i macelli. Curare questi elementi significava anche salvaguardare l’aspetto igienico di una forma urbana che iniziava a manifestare preoccupanti segni di degrado soprattutto nei quartieri a livello del mare, mancanti di un’adeguata rete fognaria e bisognosi di intervento. Dallo scritto emerge un’analisi impietosa dello stato dei luoghi, rafforzata anche della preoccupazione insorta per una breve epidemia di colera scoppiata nel 1854¹⁹.

¹⁸ Cfr. Archivio di Stato di Napoli, *Ministero Interno, III inv.*, vol. 377, fasc. 1. Cfr. anche Franco Strazzullo, *Lo stato delle opere pubbliche a Napoli nel 1860*, in «Partenope», 3 (1960), Napoli, pp. 212-220.

¹⁹ Cfr. Archivio Storico Diocesano di Napoli (d’ora innanzi ASDN), *Pastorali e Notificazioni*, 7 [Card. Sisto Riario Sforza]. Tra i documenti: «Pastorale in occasione della epidemia di colera» (4/8/1854); «Pastorale nel conforto dato dalla Chiesa durante l’epidemia di colera» (16/9/1854); «Pastorale in ringraziamento per la liberazione dal colera» (27/9/1854).

Nel documento si ritrova, infine, la richiesta di un piano regolatore delle opere pubbliche della città, auspicando la continuità degli interventi già intrapresi precedentemente e da perseguire nella delicata fase di transizione politica e istituzionale. Era in pratica sia una denuncia dello stato di stallo dei lavori ma anche un modo per salvaguardare l'esperienza di una classe professionale molto attiva sino a quel momento.

Di fatto quindi dopo l'Unità d'Italia i rappresentanti del Consiglio Edilizio e i "tecnici di città" continueranno ad avere un ruolo primario nella struttura municipale, così come anche alcuni esponenti dell'amministrazione borbonica ricopriranno cariche di rilievo nell'apparato dello stato unitario. Si continuerà pertanto così la costruzione delle grandi arterie previste, che, innestate nell'antico tessuto della città, rappresentano allo stesso tempo i collegamenti principali e le possibili espansioni della città borghese nel tentativo di collegare parti urbane collocate a ridosso del sistema orografico del territorio. Nel maggio del 1861 il Consiglio Comunale di Napoli, ribadendo gli intenti già citati del Consiglio Edilizio, redige un *Rapporto intorno alle Opere Pubbliche*²⁰, sottolineando la necessità di intervenire sul territorio cittadino, e indicando "secondo il loro grado d'importanza" i lavori da compiersi. Oltre ai temi già analizzati si trovano indicazioni di altre opere: prolungamento del corso Garibaldi (dal largo San Francesco sino all'Albergo dei Poveri); "Strada dalla Maddalena a quella dell'Arenaccia"; collegamento del Corso Vittorio Emanuele con via Toledo (attraverso il Vico Concezione Montecalvario) e con il Vomero (per il Petraio).

Il Municipio di Napoli, confermando una linea operativa di sostanziale continuità, introduce tuttavia nuovi elementi; non è un caso comunque che le proposte indicate circa un ventennio prima non saranno mai messe in discussione, ma piuttosto integrate alla luce di nuove esigenze di sviluppo della città. Lo stesso Municipio

²⁰ *Rapporto intorno alle opere pubbliche della Città di Napoli pel Consiglio Comunale*, senza data e luogo di edizione; presumibilmente stampato nel maggio 1861. Una copia a stampa è custodita presso la Biblioteca della Società Napoletana di Storia Patria.

bandirà però concorsi, che non sempre avranno pratica attuazione. Si ritroveranno pertanto studi e idee per la progettazione del quartiere occidentale, da destinare alle classi aristocratiche e borghesi, e per quello orientale, da sistemare a zona operaia in relazione anche alle numerose industrie e opifici collocati nell'area orientale.

Sarà progettata la sistemazione del lungomare (attuale via Francesco Caracciolo), isolando la Villa Comunale (già Reale), stabilendo così un piacevole percorso che segue la linea costiera e con una biforcazione che porta a Piedigrotta (attuale viale Antonio Gramsci). Il completamento dell'opera, che però non rientrava nei piani borbonici, sarà compiuto, attraverso numerose elaborazioni, soltanto nel 1883²¹. E ancora, saranno intraprese soluzioni per il prolungamento di via Toledo sino al Museo Nazionale, realizzando, mediante la rettificazione della salita delle Fosse del Grano (attuale via E. Pessina), ma anche la costruzione di un nuovo quartiere per abitazioni. Si affronterà con forza il problema del risanamento dei quartieri bassi della città, contigui alla linea di costa, poiché il degrado degli insediamenti abitativi, diventato ormai insostenibile per la presenza di numerosi fondaci, era accentuato soprattutto dalla mancanza dei più elementari servizi di urbanizzazione (acquedotto, fognature, pavimentazione stradale).

Tra i progetti inevasi è da citare anche il concorso per il "Piano Regolatore delle Opere Pubbliche" del 1871. Esito fallimentare da attribuire alle difficoltà di realizzazione del piano in assenza di strumenti legislativi incisivi e alle note difficoltà economiche del periodo. In tal senso bisogna segnalare che a Napoli un vano tentativo di riordinare la materia fu stabilito nell'agosto del 1861 con la stesura di un *Progetto di regolamento per determinare il concorso de' privati nelle opere che il Municipio esegue per pubblica utilità*²², e che

²¹ Cfr. Giancarlo Alisio, *Lamont Young*, cit., pp. 145-150; Id., *Il lungomare*, Napoli 1989.

²² Il *Progetto di regolamento per determinare il concorso de' privati nelle opere che il Municipio esegue per pubblica utilità*, fu redatto dalla "Commissione delle opere pubbliche e dello Stato discusso", composta da Fedele de Siervo, Agostino della Rocca, Federico Persico, Valerio Beneventano e Giovanni Cenni.

in simile materia, soltanto nel 1865 fu stabilita una legge a livello nazionale che imponeva ai proprietari contribuzioni inerenti l'esecuzione di lavori pubblici²³.

Dallo studio dei progetti emerge comunque il limite di una classe professionale che in esecuzione di radicali interventi misconosceva la salvaguardia dell'ambiente in una città ricca di stratificazioni e di opere d'arte. Le proposte, mai eseguite integralmente, e talvolta oggetto di continue varianti sino allo stravolgimento dei piani originari, sono l'esito di difficoltà amministrative e burocratiche, influenzate prevalentemente dall'atteggiamento speculativo delle classi imprenditoriali. Le proposte dei partecipanti contenevano "tracciati ordinatori" non sempre rispettosi della stratificazione storica. È da notare piuttosto che quasi tutti i partecipanti proponevano l'allargamento di alcuni percorsi all'interno del nucleo antico della città (via San Biagio dei Librai o via Tribunali con strade ortogonali ad essi collegate); così come le demolizioni di Castel dell'Ovo e di Castel Sant'Elmo, giudicati dei ruderi da eliminare per allestire nuovi quartieri²⁴. I progetti di "grande trasformazione" presentati per il concorso saranno giudicati insoddisfacenti dall'Amministrazione Comunale (fig. 6). Le generali difficoltà di realizzazione e la mancanza di grossi investitori e capitali

²³ Si tratta della Legge n. 2359 del 25 giugno 1865, in particolare agli articoli 9, 77, 82. Cfr. E. Poleggi, P. Cevini, *Le città nella storia d'Italia*. Genova, Bari 1981, pp. 198-202.

²⁴ Per una rassegna di questi progetti esistono "memorie a stampa", per la maggior parte prive di allegati grafici presso la Biblioteca Nazionale di Napoli, custodite nella "Miscellanea San Giacomo". Cfr. Ercole Lauria, Antonio Francesconi, Pasquale Francesconi, *Memoria per un Piano Regolatore delle opere pubbliche della Città di Napoli*, Napoli 1872; Emerico Mayo, *Memoria descrittiva del progetto del piano regolatore della Città di Napoli elaborato in conformità del bando municipale del 20 dicembre 1871*, s.l., s.d.; Luigi Pericondatti, Giovanni Galeone, Gennaro Pepe, Francesco Paolo Boubée, *Piano regolatore della città di Napoli. Memoria giustificativa*, tip. Trani, Napoli 1872; Domenico Volpe Prignano, Gennaro Imparato, *Memoria sul progetto di un piano ordinatore della città di Napoli*, Giannini, Napoli 1872; *Del piano ordinatore della città di Napoli studiato dalla Sezione di Architettura degli Scienziati, Letterati ed Artisti per il concorso bandito dal Municipio*, tip. De Angelis, Napoli 1873.

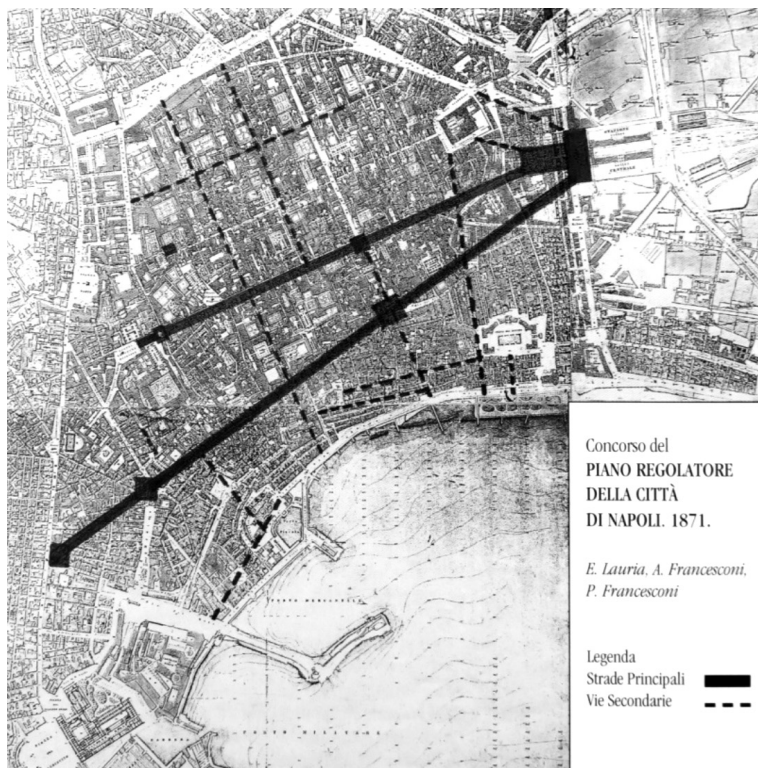


Fig. 6. Elaborazione grafica del progetto di *Piano Regolatore della Città di Napoli* proposto nel concorso municipale del 1871 da Ercole Lauria, Antonio Francesconi, Pasquale Francesconi.

economici, e ancora, probabilmente, l'affermarsi lento e progressivo di una cultura storico-conservativa (nel 1877 sarà istituita la Commissione per la Conservazione dei Monumenti Municipali²⁵) saranno le cause del fallimento dell'operazione.

In questo periodo, ricco di fermenti e progetti, risultano numerosi i tentativi di intervento sulla città. Sono nient'altro che l'esito di nuove istanze sociali e culturali inserite in un contesto economico di indubbia crisi; i nuovi temi (quartiere Museo,

²⁵ Cfr. *Regolamento della Commissione per la Conservazione dei Monumenti Municipali*, tip. Giannini, Napoli 1877.

strada tra stazione ferroviaria e centro cittadino, piano regolatore delle opere pubbliche, sistemazione del lungomare e quartieri di ampliamento) già affrontati da Giancarlo Alisio²⁶, rappresentano il passaggio dalla cultura urbanistica ferdinandea, centralista e decisionale, a quella di stampo nazionale che, non sempre confortata da adeguate leggi operative, comporta difficoltà amministrative e burocratiche e conseguenti ritardi.

Sullo sfondo è presente in modo incisivo il tema del risanamento urbano, evidenziato con costanza e accuratezza dagli studi di Marino Turchi (1808-1890), con una notazione particolare per il famoso testo *Sull'igiene pubblica della Città di Napoli* del 1861, ristampato l'anno successivo con una appendice sui *Progetti di architetti napoletani per migliorare e ampliare la città di Napoli*²⁷.

Per circa un decennio proprio sulla "Strada tra la Stazione e il Centro cittadino" saranno eseguite numerose proposte sia per una generale incertezza riguardo a un bando di concorso annunciato, e mai attivato, sia per l'importanza della struttura della nuova Stazione Centrale delle Ferrovie (sita nell'attuale spazio della piazza Garibaldi) costruita a partire dal 1861. I contributi dei progettisti non sempre erano esaustivi, poiché non contemplavano piani di fattibi-

²⁶ Cfr. G. Alisio, *Lamont Young*, cit. E ancora dello stesso autore sono: *Il Vomero*, Electa Napoli, Napoli 1989; *Il lungomare*, Electa Napoli, Napoli 1989; *Napoli nell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli 1992.

²⁷ Marino Turchi, professore universitario di Medicina, già decurione della città di Napoli in epoca borbonica, e poi consigliere municipale; studioso attento delle problematiche igienico-sanitarie riferite all'urbanistica, autore di numerose pubblicazioni: *Sull'igiene pubblica della Città di Napoli*, Napoli 1861; *Importanza, costruzione e bellezza della igiene; alta missione del medico. Prolusione*, 1861; *Sulla associazione filantropica napoletana per migliorare mercé nuove abitazioni la sorte degli operai, dei poveri...*, Napoli 1861; *Sull'igiene pubblica di Napoli. Osservazioni e proposte*, Napoli 1862; *Sulle acque e sulle cloache della Città di Napoli*, Napoli 1863; *Consigli per viver sano felice lungamente, per preservarsi dal colera e per guarirne*, Napoli 1865; *Notizie riguardanti le condizioni igieniche della Città di Napoli raccolte nelle dodici sezioni per cura di Marino Turchi già consigliere municipale*, Napoli 1866; *Assemblea Generale Straordinaria dell'Associazione Filantropica Napoletana adunata l'11 Agosto 1867 nell'ex convento della Sanità. Discorso di Marino Turchi presidente del Consiglio Amministrativo pubblicato per voto unanime dell'assemblea*, Napoli 1867; *Cenni biografici di Marino Turchi*, Napoli 1873.

lità o preventivi dei costi, né tantomeno eventuali semplificazioni per le ipotesi di esproprio. A tal proposito bisogna ricordare che negli stessi anni (tra il 1864 e il 1868), per la realizzazione della via 'postica' (attuale via Bellini) nel quartiere Museo, si determinerà una spinosa questione riguardante proprio l'alienazione dei suoli relativi al privato palazzo Tommasi; la soluzione legale sarà a tutto vantaggio del costruttore Errico Hetch, che in base alla stipula di un contratto ad appalto, otterrà addirittura un risarcimento dal Municipio²⁸. Probabilmente sarà proprio questo episodio, indice di una difficoltà esecutiva derivante da una debole legislazione in materia, a rallentare ulteriormente l'avvio dei tanto reclamati progetti per la città, e a rendere ancora più problematiche le discussioni in Consiglio Comunale.

Gli interventi, in mancanza di un piano organico e nell'assoluta necessità di risanare il tessuto medievale a ridosso della linea di costa, saranno così intrapresi solo in modo parziale con le sporadiche aperture di via Principessa Margherita (1868) e di via Flavio Gioia (1877)²⁹; la prima, nella zona degli 'orefici', e la seconda, a ridosso del complesso di Castel Nuovo dove si concentravano numerosi opifici e attività commerciali. La realizzazione della via Principessa Margherita (in origine via dei Costanzi e attuale via Giuseppe Marotta), pure questa già auspicata in epoca borbonica, sarà eseguita a partire dal 1868, su progetto di Pasquale Francesconi, per collegare attraverso le rampe del Salvatore con il nucleo antico (fig. 7). Mentre la via Flavio Gioia, opera di tecnici comunali, sarà compiuta per congiungere il porto con la zona della Corsea.

²⁸ Cfr. G. Alisio, *Lamont Young*, cit., pp. 113-114.

²⁹ Cfr. Atti del Consiglio Comunale di Napoli (d'ora innanzi ACCN) per l'anno 1877, passim. In via Flavio Gioia vi è una lapide che testimonia l'intervento: «IL DUCA DI SAN DONATO/ SINDACO DI NAPOLI/ INAUGURAVA LA BONIFICA GENERALE DEI FONDACI/ CON L'APERTURA DI QUESTA STRADA/ 13 GIUGNO 1877». Sull'argomento cfr. anche *Progetto per immagine la condizione della Sezione di Porto aprendo una nuova strada nel centro di essa costruendo due nuovi mercati per commestibili e rettificando diverse strade secondarie*, Napoli 1865; *Progetto di Bonifica dei fondaci della Città di Napoli*, ivi 1877.

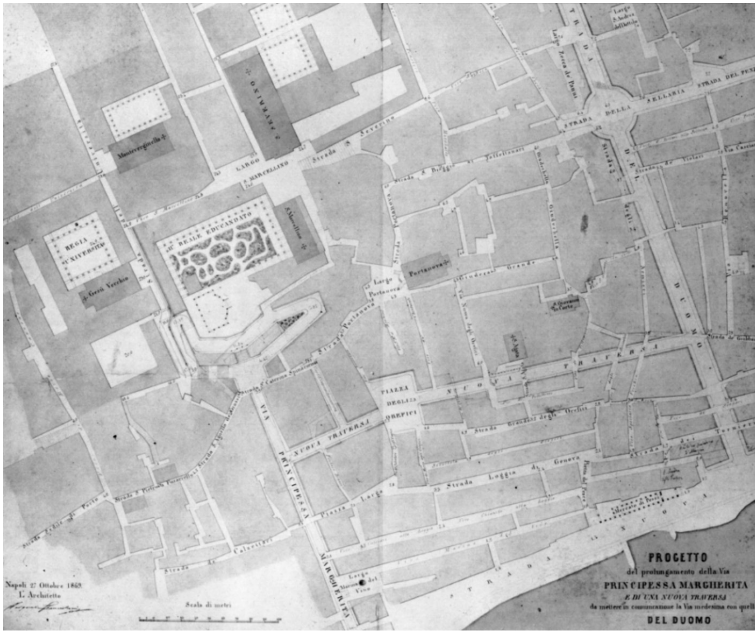


Fig. 7. Pasquale Francesconi, *Progetto del prolungamento della Via Principessa Margherita e di una nuova traversa da metter in comunicazione la via medesima con quella del Duomo*, Napoli 27 ottobre 1867.

La parcellizzazione di queste opere teneva conto anche del fallimento del bando di concorso per il Piano Regolatore delle Opere Pubbliche della Città del 20 dicembre 1871, proprio alla vigilia dell'epidemia di colera; un drammatico caso nazionale che comporterà l'istituzione della legge speciale per Napoli del 1885. In questo contesto saranno affrontate radicalmente, e non sempre in modo risolutivo, le questioni che avevano animato sino a quel momento il dibattito sulla trasformazione urbana.

Agli inizi del Novecento – quando erano in corso i lavori eseguiti dalla privata Società per il Risanamento su un piano generale comunale diretto dall'ingegnere Adolfo Giambarda³⁰ – sarà di fatto individuato, anche se con evidenti limiti per la parzialità dell'in-

³⁰ Cfr. G. Alisio, *Napoli e il risanamento*, cit.

tervento, un nuovo assetto urbano, gestito tra l'altro da nuove leve professionali. Negli anni precedenti era praticamente scomparsa anche quella generazione di "tecnici di città", attiva per tutto l'Ottocento, che prima in epoca borbonica e poi nel periodo successivo, aveva disegnato l'immagine delle architetture napoletane sul modello classicista e quindi su quello neorinascimentale. Infatti l'aspetto degli edifici lungo il tracciato viario del 'risanamento' avrà un aspetto artistico molto più aderente alle istanze tardo-eclettiche, per quello che viene definito come stile 'umbertino'.

In Italia la professione tecnico-costruttiva sarà concentrata pertanto anche sul tema igienico-sanitario, con una naturale inclinazione alle forme di sventramento e ai piani di risanamento che, proprio in occasione del caso napoletano avevano trovato sponda nella Legge n. 2892 del 15 gennaio 1885 che istituiva, in condizioni eccezionali, in modo efficace e definitivo l'esproprio per "pubblica utilità"; una legge che diventerà di supporto per altri interventi di ricostruzione di luoghi rappresentativi nei centri storici di tante città italiane³¹. E tra aprile e ottobre del 1900, a testimonianza dell'importanza del tema che associava la le ipotesi di trasformazione urbana agli aspetti sanitari e di "pubblica igiene", si ricorda che a Napoli fu inaugurata l'«Esposizione Nazionale di Igiene» alla presenza del re Umberto I.

Nella Villa Comunale furono allestiti sette grandi padiglioni in stile tardo-eclettico e una cinquantina di gazebo per informare e documentare quanto avveniva riguardo a l'"igiene": «nella vita domestica»; «della persona, della casa, dell'alimentazione, del lavoro, ecc.» (fig. 8). Ed è quanto emerge da un manifesto pubblicitario della Esposizione di cui si ritrovano ampi riscontri nella produzione di cartoline realizzate per l'evento; una conferma sulla diffusione e promozione dell'informazione attraverso immagini

³¹ Guido Zucconi, *La città contesa*, cit., pp. 49-68. In particolare l'art. 18, della *Legge per Risanamento della Città di Napoli* del 1885, estendeva il provvedimento a tutti i comuni dove «le condizioni di salubrità delle abitazioni ne facessero manifesto bisogno» determinando in pratica una efficace possibilità operativa che sino a quel momento era mancata.



Fig. 8. Cartoline promozionali per l'Esposizione Nazionale di Igiene di Napoli (aprile-ottobre 1900).

storiche che oggi rappresentano straordinarie testimonianze e che, in questo caso particolare, documentano anche l'allestimento della rassegna³². L'Esposizione purtroppo fu interrotta il 29 luglio dello stesso anno per il noto e tragico assassinio di re Umberto I.

3. *Attrezzature, spazi pubblici e sviluppo industriale*

Per quanto descritto sinora – sia in premessa sia a proposito delle dinamiche di trasformazione urbana – il rinnovamento della città ottocentesca viaggia su un sistema binario rappresentato da progetti per la residenza e piani per l'industria. La necessaria pianificazione dell'incremento edilizio e lo sviluppo della rendita fondiaria determinano pertanto ipotesi di nuove trame viarie che sostituiscono la cosiddetta “città vecchia”. Ma importante è anche il processo di localizzazione delle industrie e la conseguente creazione di infrastrutture (strade, ferrovie, porti) connesse al tema della residenza per la classe operaia.

Ma nella seconda metà dell'Ottocento altro tema determinante risulta quello delle attrezzature pubbliche per la città borghese (caffè, teatri, biblioteche, parchi pubblici e luoghi per lo spettacolo circense). Un aspetto che si ritrova anche nel piano di Parigi, basti citare a titolo esemplificativo alcune realizzazioni, all'interno di isolati o con soluzioni di rinnovamento di testata, concepite nel “piano di risanamento” parigino. Tra queste sono: la costruzione del Teatro dell'Opéra, monumentale architettura di stile tardo-ecclettico realizzata, per volere di Napoleone III, da Charles Garnier, a partire dal 1858; la ristrutturazione della Biblioteca di Sainte Geneviève realizzata sui resti di un'antica abbazia nei pressi del Pantheon, con l'utilizzo di strutture di ghisa sia per il monumentale salone di lettura che per i depositi; i padiglioni di mercato dell'area

³² Cfr. *Expo: quella di Napoli nel 1900* di Rosario Rusciano (con una straordinaria collezione privata di immagini), pubblicata su: http://napoli.repubblica.it/cronaca/2015/10/26/news/quando_napoli_ebbe_expo_1900_cosi_l_italia_scopri_l_igiene_per_tutti-125946110/

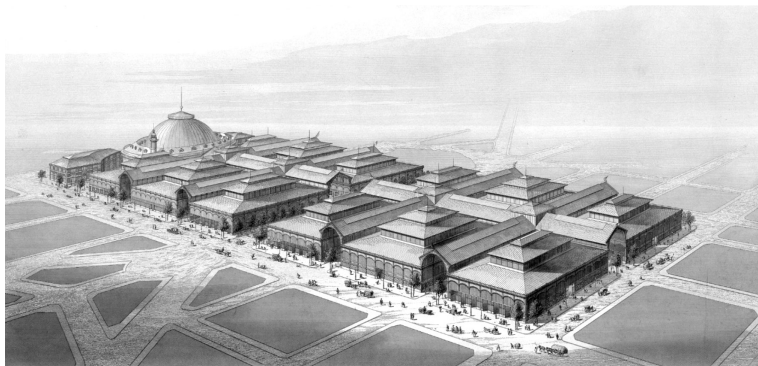


Fig. 9. A. Morel, Illustration in *"Monographie des Halles centrales de Paris, construites sous le règne de Napoléon III et sous l'administration de M. le B[ar]on Haussmann, sénateur, préfet du département de la Seine"* by Victor Baltard and Félix Callet, Paris 1863. Pubblico dominio: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3017905>.

di Les Halles, progettati dall'architetto Victor Baltard dopo la metà del secolo (fig. 9); i parchi pubblici Bois de Vincennes e Bois de Boulogne.

E si ritorna ancora al modello francese che sarà perseguito per il rinnovamento urbano, a Napoli e in Italia, fino alla fine del secolo, talvolta con il supporto di imprese e di progettisti stranieri. In tal senso, a conferma delle dinamiche di contaminazione intraprese in aderenza con la vitalità culturale dell'epoca, appare opportuno soffermarsi su due progetti napoletani: il «Gran Caffè e Bazzarro» su via Toledo, ipotizzato da Antonio Francesconi sulla struttura del convento di San Tommaso d'Aquino e i mercati in ferro e vetro costruiti in alcuni quartieri da Jules de Merindol.

Nel 1861 Antonio Francesconi propone al Municipio su incarico dell'imprenditore Pietro Cianelli un «grandioso progetto di stabilimento da caffè (...) da costruirsi nel sito più centrale di Napoli, occupandosi a tale scopo il Chiostro di S. Tommaso d'Aquino, l'atrio attiguo di forma ellittica, e le tre botteghe e dietro botteghe in sulla via Toledo»³³ (fig. 10). La proposta seguiva un'altra

³³ *Relazione e Capitolato della Commissione delle Opere Pubbliche sul progetto di un Grande Bazzarro e Caffè Nazionale. Da costruirsi nell'abolito Chiostro di S.*

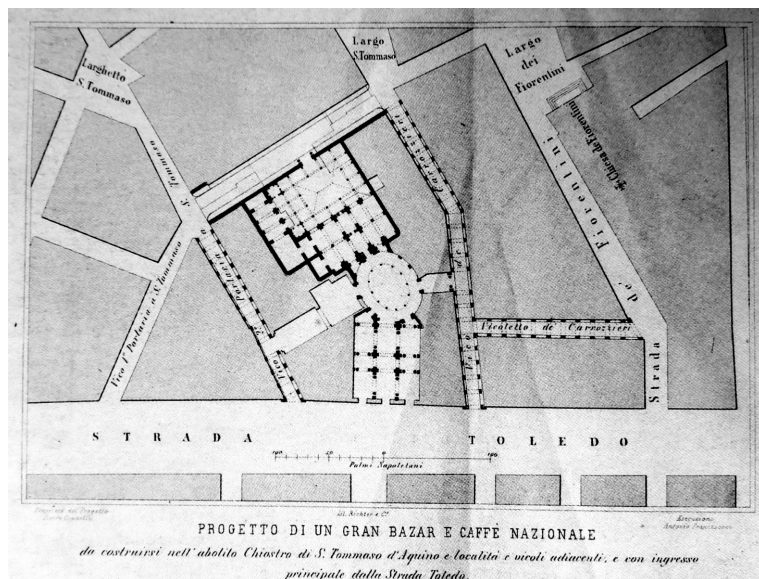


Fig. 10. Antonio Francesconi, *Progetto di un Gran Bazar e Caffè Nazionale da costruirsi nell'abolito Chiostro di S. Tommaso d'Aquino e località adiacenti, e con ingresso principale dalla Strada Toledo*, 1861.

iniziativa dell'appaltatore Cianelli che – sulla base di un “ampliamento” già previsto dal Municipio – intendeva realizzare la sistemazione di un tratto di strada di collegamento tra la via Toledo e il Teatro Fiorentini, contiguo al secentesco complesso di San Tommaso alla Corsea.

L'idea della realizzazione di un'opera polifunzionale (caffè con diverse sale di intrattenimento e locali di commercio nei passaggi coperti) nasce naturalmente dal confronto con altri luoghi: «chi ha poi veduto i caffè delle altre città, e non dirò già delle città capitali d'Europa, ma delle città di secondo o terzo ordine, come Torino,

Tommaso d'Aquino e località e vicoli adiacenti con ingresso principale dalla Strada Toledo, Tip. Priggiobba, Napoli 1862, p. 3. Si tratta di un fascicolo a stampa (con allegato planimetrico), dove sono riportati anche riferimenti alla seduta del Consiglio Comunale del 31 luglio 1862; anche in ACCN per l'anno 1862, Tip. P. Androsio Napoli, pp. 519-530.

Firenze, Milano, Genova, Livorno, Padova (basta per tutte Padova, che ha in questo genere uno stabilimento grandiosissimo) non può, fare a meno di deplorare la meschinissima condizione delle botteghe da caffè della città di Napoli; la quale per ampiezza e popolosità è pur tra le prime d'Europa, ed è poi forse unica al mondo per postura e benignità di cielo»³⁴. I 'caffè' vengono intesi sia come luogo di tempo libero e cultura, spazi per «occasioni di scambio e d'incontro, spesso centri di formazione di gruppi letterari o di affiliazioni politiche»³⁵.

Antonio Francesconi nell'area degradata della Corsea, caratterizzata da stretti vicoli e case fatiscanti, propone di utilizzare il chiostro ellittico del soppresso convento di San Tommaso d'Aquino come fulcro centrale di una ristrutturazione, confermando la politica del riuso di tante preesistenze ecclesiastiche che erano state alienate in seguito alla legge soppressione degli ordini religiosi, già decretata nel Decennio Francese³⁶. Ad accentuare l'interesse dell'architetto per una tale opera contribuisce senza dubbio il viaggio compiuto nell'estate del 1858, già citato in precedenza, per osservare lo stato dell'arte dei lavori intrapresi nella 'grande capitale' europea.

Il progetto di appalto, inizialmente relativo soltanto al tratto di strada tangente al chiostro cinquecentesco di San Tommaso d'Aquino³⁷, verrà esteso estende alla realizzazione del "Caffè Naziona-

³⁴ *Relazione e Capitolato*, cit. p. 5. Il riferimento è anche al Caffè Pedrocchi a Padova, opera neoclassica di Giuseppe Jappelli: cfr. Adalulfo Falconetti, *Il Caffè Pedrocchi, dagherrotipo artistico descrittivo*, Tip. Crescini, Padova 1847; Henry Russell Hitchcock, *L'architettura dell'Ottocento e del Novecento*, cit., p. 87.

³⁵ Paolo Sica, *Storia dell'Urbanistica*, cit., vol. 2, Laterza, Bari 1986, p. 1041. Sull'argomento cfr. Benedetto Gravagnuolo, *La progettazione urbana in Europa. 1750-1960*, Laterza, Bari 1991, pp. 19-31.

³⁶ Cfr. Pasquale Rossi, *Monasteri e conventi a Napoli nella seconda metà dell'Ottocento: analisi delle stratificazioni architettoniche, ipotesi di progetto e nuove funzioni*, in Adriana Valerio, *I luoghi della memoria. Istituti religiosi femminili a Napoli dal 1600 al 1861*, vol. II, Voyage Pittoresque, Napoli 2007, pp. 37-75.

³⁷ Cfr. Gennaro Aspreno Galante, *Guida Sacra della Città di Napoli*, Tip. Del Fibreno, Napoli 1872, pp. 349-350. La chiesa sorta per volere di Ferrante France-

le” e alla possibilità di «convertire in bazzarri tre vichi, il vico porteria S. Tommaso, il vico Carrozzeri, di modo che il caffè restando incentrato ai bazzarri ne addivenisse l’anima e l’ornamento»³⁸. Si passa quindi da una semplice sistemazione stradale alla progettazione di un impianto che riflette una tipologia con tre ingressi, di cui il principale su via Toledo; una sorta di ‘shopping-center’ *ante litteram*, un progetto “europeo”, un ennesimo tentativo di recupero di spazi ecclesiastici nel tessuto storico della città. In realtà la costruzione del ‘bazar’, spazio allestito per ospitare venditori ambulanti e per regolarizzare attività di commercio, era già stata compiuta tra varie difficoltà nel vico della Quercia (nei pressi di piazza Dante). Un intervento giudicato comunque insufficiente ad accogliere tutte le persone che generalmente esponevano le loro mercanzie lungo la via Toledo³⁹. E si tratta di governare aspetti di “decoro urbano” intrapresi con la sistemazione avviata nel 1848.

L’idea del Francesconi era quella di creare una grande struttura con «tre grandi sale a volta ampia», che al suo interno doveva essere suddivisa «in tante altre sale (da trattenimento, da lettura, da mangiare, da giuocare, da fumare e via scorrendo)», tante quante ne poteva consentire il complesso. Il centro della composizione era rappresentato dal chiostro ellittico che veniva riadattato con un colonnato probabilmente coperto da una volta a cupola secondo il gu-

sco d’Avalos d’Aquino Marchese di Pescara fu costruita in onore di San Tommaso e il relativo convento, su progetto e direzione di Giuseppe Donzelli, fu eretto nel 1567. Successivamente la fabbrica ecclesiastica fu rimodernata nel secolo XVII. Distrutta in seguito agli interventi di trasformazione di epoca fascista, nel contesto della distruzione dell’antico quartiere della Corsea insieme al complesso di San Tommaso d’Aquino saranno demoliti importanti preesistenze storiche tra le quali il palazzo del Marchese di Tappia, la chiesa di San Giovanni dei Fiorentini, il Teatro Fiorentini la chiesa di San Giuseppe. Queste architetture sono rappresentate nella Pianta del Comune di Napoli (1872-80).

³⁸ *Relazione e Capitolato*, cit. p. 6.

³⁹ Cfr. Alfredo Buccaro, *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell’Ottocento*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli 1985, pp. 103-193; Alfredo Buccaro *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Electa Napoli, Napoli 1992, pp. 256- 257.

sto eclettico del tempo e con un prospetto principale (su via Toledo) adattato «in marmo a vari colori», mentre quello delle aree destinate al commercio doveva essere in travertino; tutti gli anditi dei porticati dovevano essere attintati di un colore «gialletto». La proposta di concessione all'imprenditore Pietro Cianelli viene discussa in Consiglio Comunale (20 novembre 1861) sulla base di un capitolato d'appalto considerato piuttosto vantaggioso per il Municipio. L'impegno era di realizzare il progetto in cinque anni con la direzione dei lavori di Antonio Francesconi mentre l'imprenditore avrebbe dovuto far fronte a tutte le spese occorrenti per l'esecuzione dei lavori urbani. Tra questi: «il nuovo tratto di via a traverso il Chiostro di S. Tommaso d'Aquino, giusta il progetto approvato», per la realizzazione della struttura e per l'esproprio dei locali necessari (a piano terra e a primo piano se con ingresso unico dalla strada) per trasformare i vicoli – vico 2° Porteria San Tommaso, vico Carrozzeri a San Tommaso e vicoletto Carrozzeri – in 'bazzarri'.

In cambio il Municipio avrebbe approntato la demolizione degli archi e di una parte di edifici che sovrastava il chiostro di San Tommaso d'Aquino, e compiuto «a sue spese le opere di riduzione de' locali lateralmente rimasti». Infine si concedeva all'appaltatore «la rendita di tutti gl'immobili e di tutte le opere che avrà fatte». Allo scadere dei cinquant'anni il Municipio, così come descritto nel Capitolato, tornava ad essere proprietario della struttura: «Spirato il termine stabilito per la concessione, tutti gl'immobili espropriati, e tutte le opere e trasformazioni fatte su di essi cederanno a beneficio del Municipio, franchi e liberi da qualsivoglia ipoteca, la quale eccedesse la somma che il Municipio dovrà pagare al termine della concessione (...)»⁴⁰. L'unico grande intoppo era costituito dal fatto che il Municipio per tale concessione doveva chiedere al «Governo la dichiarazione di pubblica utilità per la espropriazione di tutt'i locali bisognevoli»⁴¹. Un aspetto insormontabile, poiché la legge che prevedeva l'esproprio per “pubblica utilità” non poteva

⁴⁰ *Relazione e Capitolato*, cit., p. 14.

⁴¹ *Relazione e Capitolato* cit., p. 4.

essere applicata a vantaggio di privati. La proposta in una dibattuta seduta del Consiglio Comunale sarà respinta nettamente con l'abbandono definitivo del progetto⁴².

Altro esempio della presenza dell'imprenditoria d'oltralpe a Napoli viene anche dall'esperienza costruttiva di una serie di mercati rionali, realizzati in ferro e vetro, a Napoli verso la fine degli anni Settanta dell'Ottocento. Mercati di quartiere sorti sul modello delle *halles* parigine, probabilmente in ritardo e in controtendenza rispetto alle esigenze della città. Il progetto e la realizzazione saranno opera dell'ingegnere Jules de Merindol (1814-1891).

I mercati si ritrovano nella pianta Schiavoni, così come nella pianta dell'ottina parrocchiale di Santa Caterina in Foro Magno disegnata da Antonio Sorrentino e custodita nell'Archivio Storico Diocesano di Napoli⁴³. Strutture realizzate su progetto di Jules de Merindol (1814-1891). Allievo dell'École des Beaux Arts e uno dei primi collaboratori di Eugène Viollet le Duc (1814-1879), architetto dei "Monuments historiques" nel 1845, realizza a Parigi, tra il 1863 e il 1867, numerose strutture in ferro e vetro tra cui i mercati "du Temple" e il mattatoio "de la Villette"⁴⁴. L'architetto con la costituzione della Società de Merindol & C. che sostituirà in appalto, nel 1869, altro consorzio straniero (Emmerson & Murgatroyd), realizza questi mercati collocati al Largo Carità, alla Sanità, a piazza Mercato e largo San Pasquale a Chiaia. Di queste strutture, attive per una breve stagione, rimane testimonianza soltanto nella cartografia storica di fine Ottocento (fig. 11).

In questo contesto occorre notare che dopo l'Unità d'Italia a Napoli proseguono i tentativi di riuso di storiche strutture ecclesiastiche già dismesse e stavolta di proprietà comunale. Infatti nel

⁴² Cfr. ACCN, tornata del dì 20 agosto, pp. 582-588. La proposta sarà bocciata con 33 voti negativi contro 1.

⁴³ Pasquale Rossi, *Fonti e cartografia diocesana per la storia della città*, Guida Editore, Napoli 2012, pp. 36-37.

⁴⁴ Cfr. Paul Bernard, Chemetov Marrey, *Architectures à Paris 1848-1914*, Dunod., Paris 1980, pp. 44-46. La vicenda dei mercati in ferro e vetro e dei bazar per il commercio è riportata da Alfredo Buccaro, *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Electa Napoli, Napoli 1992, pp. 258-261.

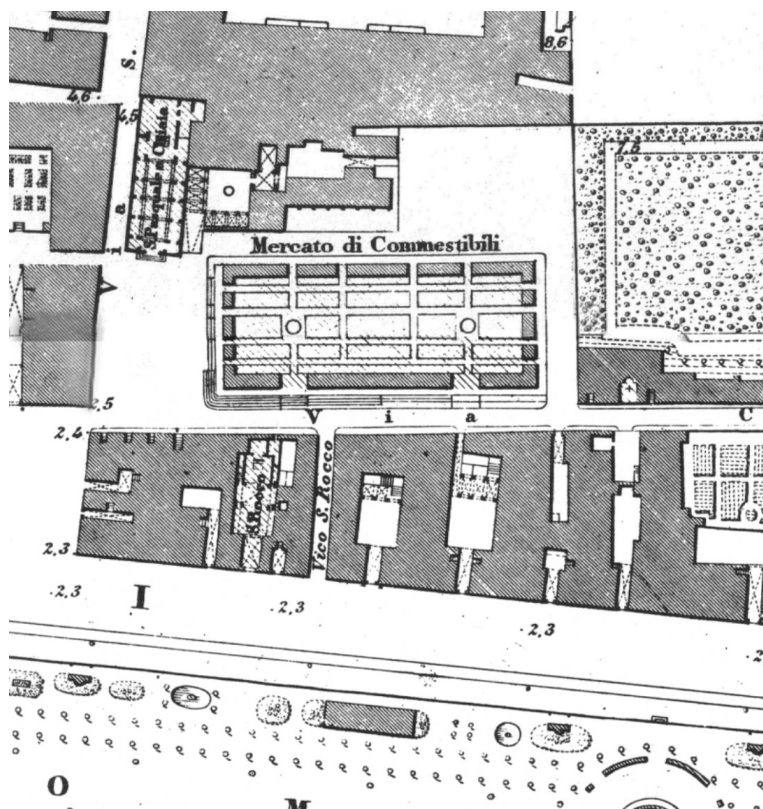


Fig. 11. Il Mercato di Commestibili nel quartiere Chiaia, in piazza San Pasquale, costruito dalla Società de Merindol & C. intorno al 1870; dettaglio dalla Pianta del Comune di Napoli (1872-80).

1866 il convento di Sant'Arcangelo a Baiano è tema di progetto per un mercato di commestibili da allestire nel quartiere Pendino. Piuttosto suggestiva, ma non realizzata, è l'ipotesi di Pasquale Francesconi e Alessandro Ponticelli, tecnici municipali, che propongono di usare i tre cortili quadrati e porticati del convento per funzioni commerciali, ipotizzando elementi di regolarità con caratteri artistici dell'epoca, allestendo la parte centrale degli spazi quadrangolari con ulteriori ambienti per singole botteghe e fontane centrali di pubblico servizio (fig. 12).

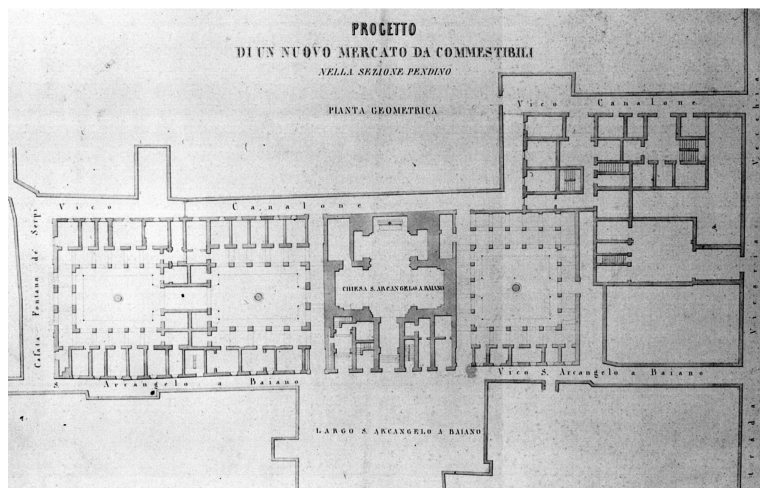


Fig. 12. Pasquale Francesconi, Alessandro Capocelli, *Progetto di un nuovo mercato da commestibili nella sezione Pendino*; Napoli, gennaio 1866.

Nello stesso periodo invece per il quartiere residenziale di Chiaia occorre ricordare uno straordinario interesse di tecnici e progettisti, dopo il 1861, nel proporre soluzioni residenziali ma anche di “abbellimento” sia per la presenza della Villa Comunale, a ridosso del lungomare, che per le aree verdi delle preesistenze nobiliari a valle del corso Vittorio Emanuele. Ne sono testimonianza i progetti di Giustino Fiocca (un nuovo quartiere per 80.000 abitanti con destinazione turistica e fieristica dell’area del lungomare) e di Federico Rendina⁴⁵ che proponeva la costruzione di uno straordinario “Palazzo di Cristallo” che trova efficace rappresentazione in stampe d’epoca di edizione francese (figg. 13-14). Ma tutte queste idee non trovavano adeguato supporto economico e imprenditoriale e neanche una facilità di esecuzione per la cronica mancanza di fondi pubblici che caratterizza il periodo postunitario nella città napoletana.

⁴⁵ Cfr. G. Alisio, *Lamont Young*, cit.; Benedetto Gravagnuolo, Giuseppe Gravagnuolo, *Chiaia*, Electa Napoli, Napoli 1990.

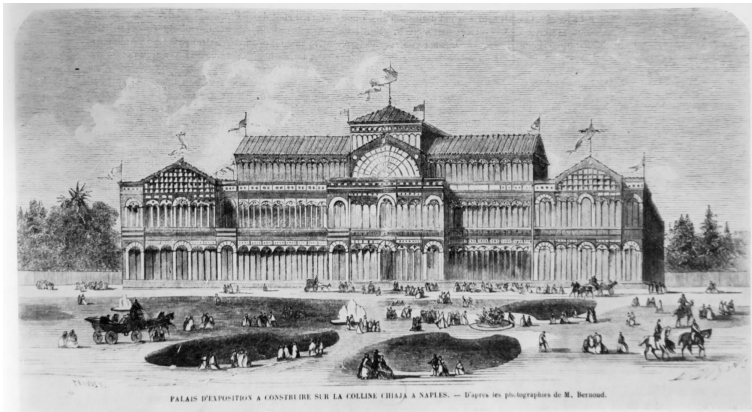


Fig. 13. Provost-Dymons, Palais d'Exposition a construire sur la colline Chiaja a Naples, 1865 ca. Tratta da *Immagine e città. Napoli nelle collezioni Alinari e nei fotografi napoletani fra Ottocento e Novecento*, Macchiaroli Editore, 1981.

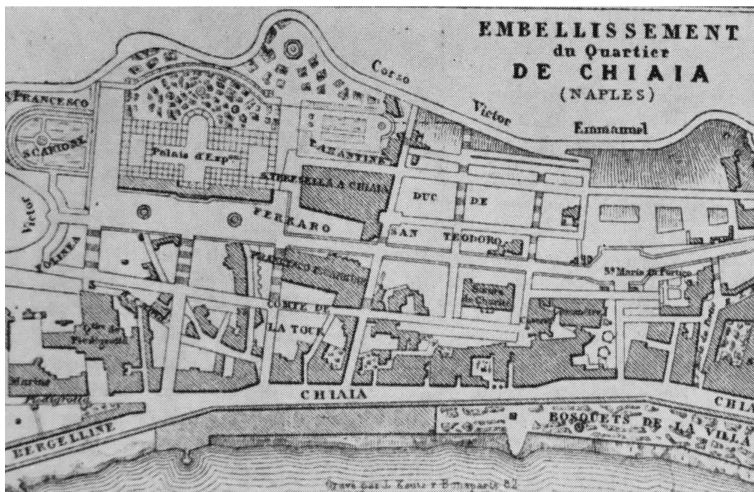


Fig. 14. Plan général d'un quartier nouveau et d'un palais d'exposition sur la colline de Chiaja; litografia 1865. Tratta da *Immagine e città. Napoli nelle collezioni Alinari e nei fotografi napoletani fra Ottocento e Novecento*, Macchiaroli Editore, 1981.

Durante il regno di Ferdinando II oltre alla stesura del “Piano di Abbellimento della Città di Napoli” si assiste anche allo stanziamento di poli industriali, sia nella capitale che nelle varie province del Mezzogiorno d’Italia. Tra i vari insediamenti si ricordano, a titolo dimostrativo, gli opifici del settore siderurgico dell’area orientale napoletana a supporto della Fabbrica di Pietrarsa (ora Museo Ferroviario Nazionale), sorta per la costruzione di locomotive lungo il tratto della Napoli-Portici (1839). Mentre il polo manifatturiero (alimentare e tessile) viene incrementato nelle province di Napoli e di Terra di Lavoro.

Ma la presenza produttiva, in questo periodo, era estesa a tutto il Mezzogiorno d’Italia, a dimostrazione di un discreto sviluppo industriale diffuso in tutte le province del regno. Rimandando comunque al catalogo di una mostra documentaria del 2004⁴⁶, si riporta all’attenzione un breve e sintetico elenco di questi insediamenti industriali. Per il settore tessile a Piedimonte Matese erano le fabbriche Egg e VanWiller, così come complessi a supporto della produzione militare erano: il Polverificio a Scafati, i Cantieri Navali a Castellammare di Stabia, le Reali Ferriere di Mongiana, in Calabria. Mentre in Sicilia le tonnare garantivano produzione e conservazione delle attività di pesca, e nell’isola erano anche importanti distillerie (Florio). Altre rilevanti attività produttive erano per vetrerie, concerie (in Puglia, Calabria e Sicilia), cartiere (Amalfi, Isola del Liri), cotonifici, filande nel territorio salernitano e nell’agro-nocerino (con la nota fabbrica Bouchy a Sarno), la fabbrica di liquirizia Amarelli a Rossano Calabro.

⁴⁶ Cfr. Gennaro Maticena, *Architettura industriale nel Regno tra primo e secondo periodo borbonico*, in *Architettura e urbanistica dell’età borbonica. Le opere dello stato, i luoghi dell’industria*, a cura di Alfredo Buccaro, Gennaro Maticena, Electa Napoli, Napoli 2004, pp. 175-206. Scrive l’autore: «I settori trainanti del periodo borbonico furono l’industria metalmeccanica, la cantieristica, la coltivazione del gelso e l’allevamento del baco per produrre la seta, la coltura dell’ulivo e la spremitura dell’olio, la raccolta e la trasformazione della radice di liquirizia, la coltivazione del lino, canapa e le conseguenti manifatture tessili; la pesca e la trasformazione del tonno, la coltura di bergamotto per essenze, le distillerie, la produzione di carta, l’estrazione dello zolfo e di altri minerali».

E si tratta solo di un elenco sintetico che aiuta a descrivere un panorama produttivo sparso per tutta l'Italia meridionale; una serie di insediamenti, collegata ai centri storici di riferimento, che tuttora ancora rappresenta una preziosa testimonianza, diffusa su un vasto territorio, di archeologia industriale.

A Napoli invece intorno alla metà dell'Ottocento, nell'area orientale risultano già insediati una serie di opifici, collocati a ridosso delle stazioni ferroviarie e destinati alla produzione siderurgica e meccanica, a testimonianza di un discreto sviluppo industriale. Una crescita del resto che, come già descritto, era stata favorita da un regime di concessioni fiscali e da privative che privilegiavano la presenza dell'imprenditoria straniera nella città partenopea e in tutto il Mezzogiorno d'Italia. Tale regime fiscale presenta analogie e similitudini, ancora una volta, con la politica di espansione periferica del piano di risanamento e ricostruzione urbana di Parigi del 1853.

Ma occorre ricordare anche un precedente significativo all'incentivazione dello sviluppo manifatturiero tentato da Ferdinando I che, intorno al 1820, favorì il commercio modificando le tariffe doganali e concedendo premi e incentivi «agli introduttori di nuove industrie».

La costruzione del primo tratto ferroviario della penisola – la linea Napoli-Portici inaugurata con solenne cerimonia da Ferdinando II il 3 ottobre del 1839 – determinò un nuovo assetto per la destinazione funzionale della zona provinciale costiera, e contestualmente avviò un processo irreversibile di trasformazione ambientale; successivamente, nel 1843, fu impiantata un'altra linea di collegamento ferroviario con Caserta. La presenza di questo importante polo di comunicazione, collegato all'insediamento delle industrie ed allo sviluppo dei commerci, comporterà una serie di problematiche generalmente peculiari dello sviluppo della città ottocentesca, proprio in merito all'ampliamento della città e alla costruzione di quartieri borghesi che del resto non erano state risolte dai tentativi di pianificazione e di progetto affrontati e irrisolti sino al concorso del Piano Regolatore del 1871.

Accanto alla produzione destinata al settore dei trasporti e alla creazione di elementi metallici per la costruzione di macchine;

gli opifici siderurgici napoletani sperimentano il possibile impiego del ferro anche in campo architettonico e in forme di arredo. Infatti proprio uno dei più importanti e prestigiosi opifici meccanici del Regno delle Due Sicilie – quello dell'ingegnere Thomas Richard Guppy, ubicato sulla strada Marina – l'unico gruppo 'italiano' a partecipare al concorso per la realizzazione del Palazzo di Cristallo all'Esposizione Universale di Londra del 1851.

Tra le fabbriche napoletane di grande rilievo nel settore, a conferma della particolare specializzazione funzionale dell'area, è da citare anche la «Fonderia di Ferro e Costruzione di Macchine» di proprietà Zino, sita in zona, nei pressi dei Granili, che nel 1856 produceva anche forniture diversificate come «divani e sediolini di ferro fuso» per le residenze nobiliari oppure pezzi disgiunti per la produzione di caldaie. Ma nell'area orientale da sempre caratterizzata dalla presenza di paludi e di corsi d'acqua, erano anche la Salnitriera e la Polveriera all'Arenaccia, le filande a Barra e a san Giovanni a Teduccio, conerie e opifici metalmeccanici a Sant'Erasmo, il Gasometro per l'illuminazione cittadina e poi ancora, a seguire, ci saranno insediamenti petrolchimici (al Pascone e allo Sperone), fabbriche di ceramica e di prodotti per l'edilizia⁴⁷.

In questo contesto ambientale viene proposto nel 1887 un «Piano Regolatore Industriale» nel tentativo di definire l'assetto della zona che risultava esclusa dal Piano di Risanamento (1885) approvato dal parlamento dello stato unitario. Un tentativo compiuto in un periodo di emergenza caratterizzato anche delle difficoltà economiche dalle regioni del Mezzogiorno d'Italia, le cui condizioni risultano piuttosto critiche tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del secolo successivo. Il tentativo, intorno agli anni Sessanta, di sistemare l'area orientale era stato già intrapreso con un piano residenziale operaio proposto da Luigi Giura e una contestuale proposta di realizzazione fatta dall'appaltatore Antonio Gabrielli, aggiornata poi in una seconda fase dai fratelli Francesconi;

⁴⁷ Cfr. Roberto Parisi, *Lo spazio della produzione. Napoli: la periferia orientale*, Athena, Napoli 1998.

si cercava così di legare le problematiche del quartiere orientale con progetti di interventi residenziali di tipo borghese (a occidente), secondo una logica di interessi che comunque privilegiava il capitale fondiario.

Si pensava allo stesso tempo di dare una sistemazione a un'area posta in diretta relazione con l'asse costiero cercando di regolamentare la crescita dell'impianto urbano in prossimità della linea di costa, dove erano già stanziati i vari stabilimenti produttivi.

Nel 1884, in seguito allo scoppio dell'epidemia di colera che investirà i quartieri bassi della città (Porto, Pendino, Mercato, Vicaria), si tenterà di risolvere organicamente il problema della formazione di una "zona industriale" posta in diretto rapporto con gli interventi di risanamento del centro cittadino. Il Municipio di Napoli deliberò in tal senso il 30 dicembre 1885, senza però ottenere l'approvazione governativa. Ma due anni dopo (12 ottobre 1887) il Consiglio Comunale di Napoli torna a discutere del «Piano regolatore del quartiere industriale», specificando le linee di intervento progettuali e ribadendo la necessità della realizzazione del piano per equiparare il progresso industriale e commerciale di Napoli a quello delle altre città d'Italia. La commissione consiliare incaricata di redigere il progetto propose anche la creazione di un canale navigabile che, attraversando in senso longitudinale il quartiere, permettesse facilmente il trasporto delle merci e allo stesso tempo risolvesse il problema della bonifica dell'area con sbocco a mare delle acque presenti nella zona.

La foce del canale navigabile – largo 20 metri e affiancato da due strade alzaie ampie rispettivamente 8 metri – era stabilita a ridosso della scogliera dei Granili, permettendo così il libero movimento delle acque e cercando di regolamentare un flusso di acque da sempre esistenti nel territorio paludoso a oriente della città. Si prevedevano anche una serie di sottopassaggi, di cui uno – posto nei pressi del gazometro e dell'opificio Guppy – era sormontato da un ponte girevole. Per realizzare il canale e risolvere le difficoltà tecniche derivanti dalle condizioni geomorfologiche del luogo fu stabilita una misura di 5 metri in media al di sotto del mare e fu predisposta una bonifica da predisporre col metodo della colmata.

Il progetto del «nuovo rione industriale» – così come è possibile leggere dagli Atti del Consiglio Comunale di Napoli – si divideva in tre parti: «la prima, obbligatoriamente limitata dal termine del rione Arenaccia orientale, verso sud ed est, estendersi al di là della ferrovia delle Puglie; la seconda è formata dalle aree limitrofe al canale navigabile con la relativa rete stradale, nonché dal canale stesso con le due cale per sbarco ed imbarco o stazione pei navigli; la terza è costituita da tutta quella estensione di terreno che trovasi tra la Stazione Centrale in via Arenaccia (tronco meridionale) e la via dei Granili»⁴⁸.

Nel piano, concentrato prevalentemente sulla razionalizzazione dei collegamenti tra gli opifici esistenti, viene dato ampio spazio al progetto della residenza operaia (fig. 15). Attraverso una rete stradale reticolare, che ricorda il piano di I. Cerdà per Barcellona, veniva definita un'ampia lottizzazione per risolvere il problema abitativo della classe operaia. Il piano regolatore del nuovo rione industriale, che avrebbe probabilmente diversificato le coordinate dello sviluppo economico cittadino, fu approvato all'unanimità con delibera del Consiglio Comunale (12/10/1887) e inserito come opera di risanamento nei fondi di spesa assegnati dalla legge speciale del 15 gennaio 1885.

Ma la deliberazione – che oltre tutto poteva sollevare un problema di inapplicabilità per lo sfruttamento di risorse della legge di risanamento nella costruzione di un rione industriale – venne successivamente respinta dal Ministero dell'Interno, poiché i fondi risultavano comunque tutti impegnati per le opere nel centro cittadino. Si trattava di una nuova occasione perduta per l'assetto dell'area orientale, concepito stavolta secondo un piano definito in modo piuttosto articolato e in maniera organica, e con presumibili future indicazioni di sviluppo per il periodo indicato.

Agli inizi del XX secolo il problema della crescita urbana e della definizione delle funzioni (industriali, terziarie, etc.) diventa estremamente critico. In tal senso uniche appaiono le proposte e i

⁴⁸ ACCN per l'anno 1887, p. 663.



Fig. 15. Il progetto del Piano Regolatore Industriale del 1887 riportato sulla base cartografica della *Pianta del Comune di Napoli (1872-80)*. Nell'area compresa tra piazza Nazionale (a nord) e il mare, sono riportate alcune indicazioni di progetto: zone di lottizzazione per le case operaie, infrastrutture (strade, ferrovie), il canale navigabile per il previsto collegamento con la zona portuale.

progetti di Lamont Young, impostati per lo sviluppo di una città a fruizione turistica e di un'offerta di servizi e strutture che tendeva soprattutto a sfruttare le bellezze paesaggistiche e ambientali del golfo, e in particolare del territorio a occidente della città, tra Bagnoli e i Campi Flegrei. Ma come è noto a tutti sarà privilegiata una linea di sviluppo industriale, sia a oriente che a occidente di Napoli. Una lunga stagione produttiva, durata oltre un secolo, per

zone della città che ora sono l'emblema della difficoltà di gestire la "dismissione". Aree abbandonate che attendono una definizione organica di piano o soluzioni politiche che purtroppo tardano a venire per immobilismo, carenza di fondi e contrapposizioni pre-costituite.

I problemi dell'area urbana napoletana e dei suoi immediati dintorni hanno radici antiche. L'analisi di progetti non realizzati (e si tratta di una minima campionatura), quella illustrata in questo contributo, a distanza di oltre un secolo, è indice di tante occasioni perdute.

Ancora oggi purtroppo il tema della riqualificazione delle aree dismesse è al centro del dibattito politico e della possibile rigenerazione delle zone degradate della città napoletana.

L'area orientale e la linea di costa della città, ma anche l'area occidentale (Bagnoli e dintorni), per non parlare delle periferie a nord della città, attendono oramai da troppo tempo un intervento organico che definisca funzioni e occasioni di sviluppo, un'auspicabile vivibilità adeguata ai bisogni di una città contemporanea e della sua comunità.