

# El mar no baña Nápoles<sup>1</sup>

Paola Scala

Università degli Studi di Napoli 'Federico II'

## RESUMEN \*

El artículo parte del famoso título del libro de Anna Maria Ortese para tratar de explicar las razones y las contradicciones de un divorcio, entre la ciudad y el mar, que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX. En poco más de cien años se construyen una serie de "filetes" a lo largo de la línea costera, que construirán "otra" geografía, cortando las relaciones antiguas y nuevas, aunque sin lograr construir otras. A partir de una exposición crítica de los eventos y transformaciones urbanas que se han producido a lo largo del tiempo, el artículo trata de relatar esta estructura de relaciones interrumpidas y cómo algunos de los proyectos más recientes en la línea de la costa napolitana intentan reconstruir esta fractura.

Palabras clave: Geografía, infraestructura, regeneración urbana.

1. "Il mare non bagna Napoli" è il titolo di un libro di Anna Maria Ortese del 1953.

QUALCHE tempo fa, il proprietario di uno delle più importanti strutture ricettive sul lungomare partenopeo ha raccontato, in un incontro dibattito sulla pedonalizzazione di un tratto della strada ottocentesca, la storiella di due turisti spagnoli che, scesi nella hall dell'albergo in costume e accappatoio, hanno chiesto al portiere dove era l'accesso alla spiaggia... l'uomo piuttosto sorpreso ha dovuto spiegare loro che, a Napoli, solo gli scugnizzi e le famiglie che non possono permettersi un "mare vero" usano il lungomare per fare il bagno e tra questi molti vanno oltre il piccolo lembo di sabbia davanti alla Rotonda Diaz, il cosiddetto "Mappatella beach", e preferiscono gli scogli delle barriere frangi flutto che rappresentano l'ultimo di una serie di ostacoli tra la città e il mare... Gli spagnoli erano di Barcellona... probabilmente stanno ancora cercando una spiegazione logica a questa "distanza".

Ormai da molti anni i napoletani si sono abituati alle conseguenze di un divorzio tra la città e il suo mare che si consuma dall'Unità d'Italia. È da questo momento che l'originaria linea di costa viene modificata con successive "colmate" a mare che interesseranno prima la zona orientale, con l'ampliamento dell'area portuale e la costruzione dei docks lungo la via Marina e la Marinella fino al Ponte della Maddalena, e poi quella occidentale dove una geografia artificiale ridisegnerà il profilo di Santa Lucia, della Riviera e di Mergellina [1].

## Le ragioni del divorzio: il progetto "forte" della città moderna.

Napoli è divisa in due dall'asse che va dalla collina di Capodimonte a Castel dell'Ovo; l'isolotto di Megaride, immerso nelle *acque azzurre cupo* di quello che è, ancora oggi, *il mare del popolo e per il popolo*, rappresenta una sorta di baricentro tra due poli chiaramente identificabili: a est la città industriale, con i quartieri operai e il mare *storico e cupo* del

\* Véanse los resúmenes en italiano e inglés en la página 76.



Carmine e *quello nero e uniforme* del "Molo"; a ovest la città borghese con i palazzi affacciati sulle *acque ridenti* di Mergellina e *il glauco mare che prende tutte le tinte, che si adorna di tutte le bellezze*, il mare di Posillipo, *quello dove finisce il dolore*<sup>2</sup> [2].

L'unica cosa che sembra accomunare questi due paesaggi profondamente diversi dal punto di vista fisico, sociale e culturale è proprio la perdita della relazione tra la città e il mare. La costa a est è profondamente segnata dal suo destino di "area produttiva" nella quale si concentrano numerose infrastrutture, non solo quelle direttamente connesse al Porto e alle sue funzioni, ma anche quelle che proiettano verso l'esterno la città, stretta a nord e a ovest nella corona delle sue colline. In quest'area, dove scorrono i corsi d'acqua che confluiscono nella foce del Sebeto, si localizzano dapprima i mulini e, in seguito, alcune concerie che andranno a costruire il primo nucleo "industriale" della piana. Il processo di infrastrutturazione, anticipato dal Miglio d'Oro con la sua doppia cortina di Ville, viene sancito dalla costruzione della Napoli-Portici, la prima ferrovia italiana, inaugurata nel 1839. Negli anni il sistema delle strade a scorrimento veloce, delle autostrade, dei gasdotti e del fascio binari, costruirà a est una vera e propria barriera che segna il limite tra il Porto e ciò che rimane di una linea di costa separata dal territorio da una serie di barriere trasversali, un sottile striscia sospesa tra la città e l'acqua che da San Giovanni arriva fino a Torre Annunziata.

Queste nuove "porte" che segnano l'ingresso alla "città" immettono nel "territorio" *in between* di Via Marina, stretta tra città e Porto. Una "terra di mezzo" sempre alla ricerca di una sintesi progettuale a partire da quella prospettata e mai attuata (o realizzata solo per frammenti) dal Piano di Luigi Cosenza che, nel 1946 disegna un nuovo lungomare, fatto di edifici bassi e torri. Il nuovo *Waterfront* avrebbe dovuto rappresentare la Napoli "moderna", cioè un nuovo quartiere igienico e ordinato destinato a sostituire la città medievale ormai privata

[1] LE MODIFICHE ALLA LINEA DI COSTA. FOTOMONTAGGIO DEL PROFILO COSTIERO ATTUALE SULLA MAPPA DEL DUCA DI NOJA, 1775.



[2] LE DUE COSTE DELLA CITTÀ. FOTOMONTAGGIO DELLE DUE VEDUTE DI ALFRED GUEDSON (A. ROUARGUE, LIT.) *NAPLES. VUE PRISE AU DESSUS DE L'ENTREE DU PORT MARCHAND E NAPLES. VUE PRISE AU DESSUS DE LA PLAGE DE CHIAJA*, 1843 CA. NAPOLI, UNIVERSITÀ DEGLI STUDI SUOR ORSOLA BENINCASA. FONTE: DE SETA C., BUCCARO A. (A CURA DI) (2006), *ICONOGRAFIA DELLE CITTÀ IN CAMPANIA. NAPOLI E I CENTRI DELLA PROVINCIA*, ELECTA, NAPOLI.

del suo rapporto diretto con il mare. La dimensione “estetica” della via Marina immaginata da Cosenza serve sostanzialmente a conciliare l’ipotesi di sviluppo industriale della città con la sua vocazione turistica. «In una città come Napoli, la cui bellezza dovrà essere utilizzata per un’altra fonte di lavoro costituita dal turismo, occorre attenuare gli inconvenienti derivanti dalla posizione del suo porto, dando alla litoranea che lo cinge un carattere estetico fortemente accentuato di centro commerciale e degli affari»<sup>3</sup> [3].

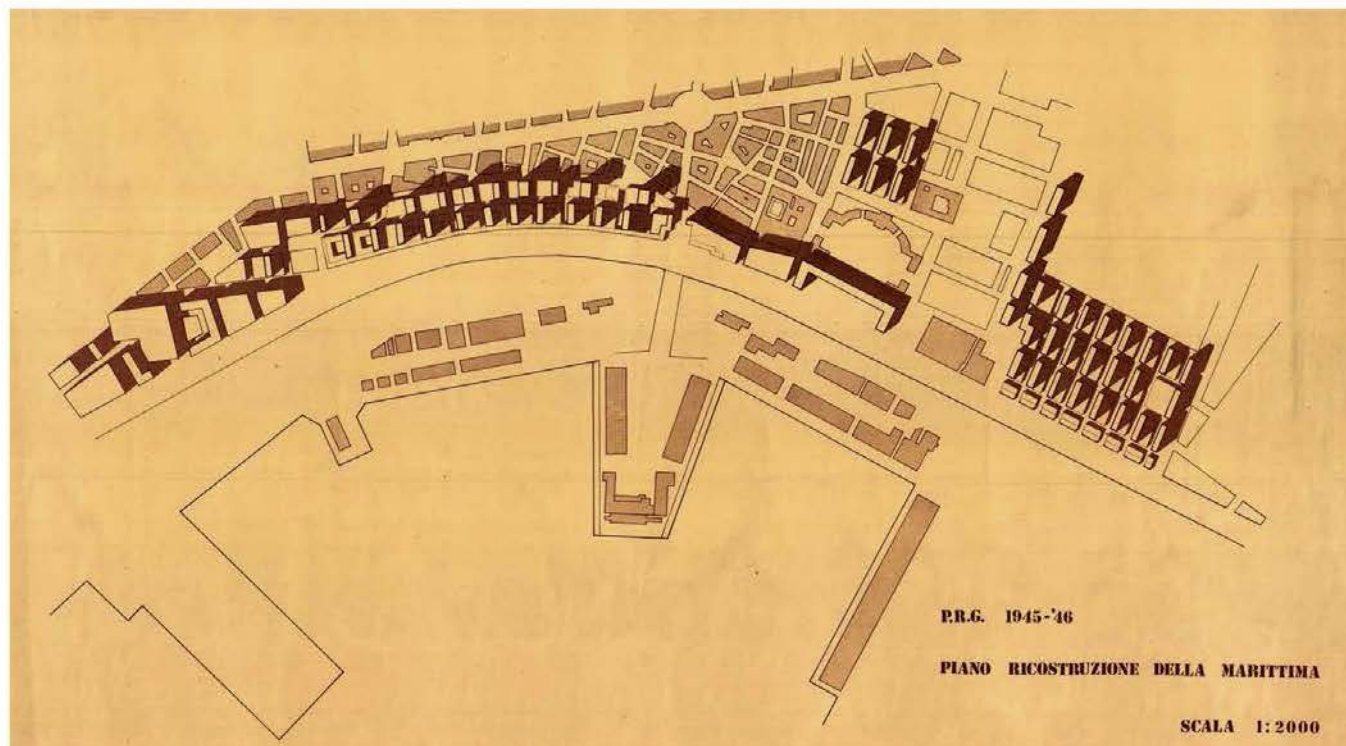
Il territorio “intermedio” di via Marina è dunque “stretto” tra due realtà che si danno le spalle. Da un lato la città che, perso il suo contatto con il mare, sembra rivolgersi verso l’interno, dall’altra il Porto costruito per successive colmate che ne allontanano sempre più il fronte. L’originale linea di costa giace nascosta “sotto” la città contemporanea, nel tratto compreso tra la Reggia, il Maschio Angioino e i Quartieri Bassi<sup>4</sup>. L’area portuale, così come la vediamo oggi, appartiene a una storia “breve” [4]. Fatta eccezione per la Darsena Militare e la radice del Molo San Vincenzo, ultime vestigia del porto borbonico, e per l’“Immacolatella”, già edificio della Deputazione di Salute, moli e banchine sono stati costruiti a partire dagli anni Ottanta del XIX secolo secondo una linea cronologica che è anche fisica, dal momento che il Porto di Napoli si allunga progressivamente verso est, a mano a mano che la sua importanza e le sue funzioni evolvono, e si “ispessisce” sottraendo spazio al mare. È così che, tra il 1833 e il 1896, si costruisce l’area tra l’Immacolatella e il molo del Carmine ampliata tra il 1899 e il 1911 con la realizzazione dei due bacini di carenaggio e dei due scali di alaggio. L’espansione verso est, continuerà poi con la costruzione dei nuovi Pontili, Vittorio Emanuele e Vigliena, Duchessa d’Aosta e Giovanni Bausan fino ad arrivare nel secondo dopoguerra a San Giovanni con la costruzione della Darsena Petroli. La macchina portuale, espandendosi verso oriente, cambia la propria struttura insediativa e si adegua sempre di più alla logica infrastrutturale, ma anche nell’area più connessa alla città e persino nella parte più monumentale, la barriera doganale costruita negli anni ‘30 rappresenterà una frattura difficilmente sanabile, anche quando la stessa barriera verrà demolita all’inizio del nuovo millennio.

Se a est, le ragioni della progressiva separazione tra la città e il mare, sono rintracciabili nella vocazione produttiva del territorio, molto

2. Cfr. M. Serao, *Il Mare in Leggende Napoletane*, Edizioni Bideri spa, Napoli, 1970.

3. Relazione al PRG del 1946, p. 14.

4. La posizione del primo approdo della città antica è stata a lungo oggetto di studio e di dibattito fino a quando nel 2004, durante gli scavi per lavori della Metropolitana e della Stazione Municipio progettata da Álvaro Siza, sono state rinvenute due barche d’epoca romana lunghe 11 metri e i resti del porto romano a 3 metri e mezzo sotto il livello del mare e a ben 13 sotto il livello attuale della piazza.



più difficile da spiegare appare invece questo distacco a ovest, dove si consuma un divorzio da “separati in casa”.

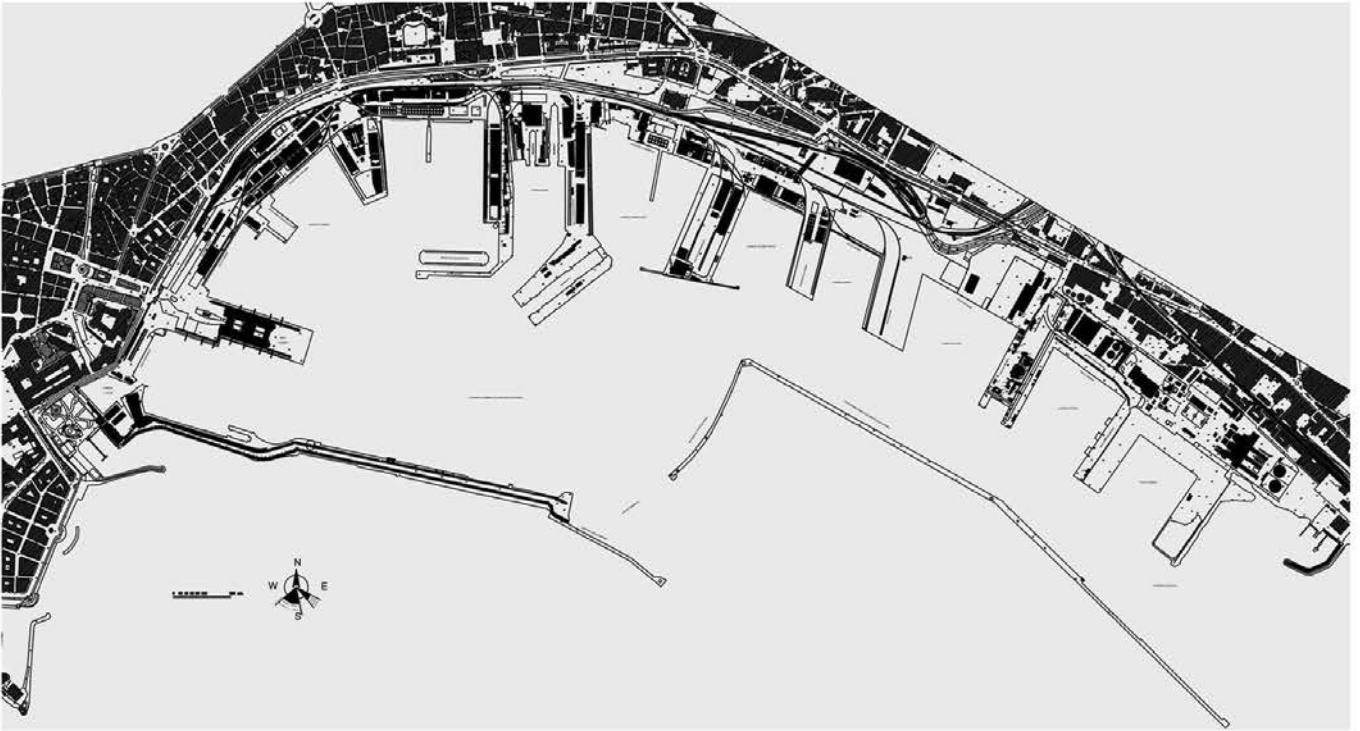
«Napoli, nonostante la deplorable sua condizione in fatto di edifizii e di case abitabili, è di una immobilità che sgomenta: dotata dalla natura di bellezze incantevoli, nulla ha fatto per aggiungervi le bellezze artificiali delle opere di civiltà: chiunque paragona questa città che è la prima d'Europa, per popolazione relativa, la terza per popolazione assoluta con tutte le città d'Europa, si sente stringere il cuore: primo ed urgente bisogno è di ampliare il suo caseggiato: limitata alle spalle dalle colline, non ha altri sbocchi espansivi che ad oriente verso le paludi, a mezzogiorno sul mare: ad oriente la mano dell'uomo ha fatto quanto poteva per arrivarci di sufficiente ampliamento, con la stazione delle ferrovie, col gasometro, con infiniti stabilimenti metallurgici: non le rimane che circoscritto spazio, disadattato e separato dal mare. Unico modo di ampliamento è conquistare aree sul mare: l'avvenire di Napoli è dunque Chiaia»<sup>5</sup>.

Le parole di Francesco Giordano, riportate negli atti del Consiglio Comunale di Napoli del 20 febbraio del 1865, sono foriere di questa separazione e sanciscono quella distanza tra la città e il mare che negli anni diventerà sempre più incolmabile.

La storia del lungomare di Napoli, così come lo conosciamo oggi, comincia il 5 marzo 1896 quando una apposita Commissione, composta da Rodolfo d'Afflitto, Federico Travaglini e Ettore Capecelatro, costituita per esaminare varie richieste di concessione in diverse aree della città, affronta anche la questione dell'ampliamento e della sistemazione della Riviera di Chiaia. La costruzione delle colmate, avviata a partire dal 1872, è il frutto di un equilibrio precario e instabile tra le decisioni prese, a diverse riprese, in Consiglio Comunale e delle rivendi-

[3] IL PIANO DI LUIGI COSENZA PER VIA MARINA. FONTE: *LUIGI COSENZA ON LINE*. ARCHIVIO DIGITALE. [HTTPS://WWW.ARCHIVIOLUIGICOSENZA.IT/IT/10/PROGETTI-IN-DIGITALE](https://www.archivioluigicosenza.it/it/10/progetti-in-digitale)

5. Francesco Giordano, *Atti del Consiglio Comunale di Napoli, tornata 20 febbraio 1865*, p. 185 cit. in G. Alisio, *Il Lungomare*, Electa Napoli, Napoli 2003, (prima edizione 1998) p. 11.



[4] PIANTA DEL PORTO DI NAPOLI.

cazioni economiche dei concessionari dell'appalto per la costruzione del lungomare.

Nel 1869 la Commissione, che si trova davanti a tre offerte, giudica più conveniente quella presentata da Annibale Giletta, che articola l'ampliamento in due *tranches*, sottraendo al mare una superficie complessiva di circa trecentomila metri quadri. Nel primo tratto l'appaltatore propone la realizzazione di una nuova strada, che diventerà "il Lungomare", chiedendo in cambio la cessione del Casino del Chiatamone con l'annesso giardino, entrambi di proprietà del Comune, e dei suoli edificabili che si verranno a creare nella "striscia" compresa tra l'antico e il nuovo percorso. Il Consiglio Comunale approva l'offerta proponendo una serie di emendamenti finalizzati soprattutto a conservare il carattere di Santa Lucia<sup>6</sup>. Direttamente connessa a questo primo tratto, che arriva fino a Piazza Vittoria, è la costruzione di un nuovo quartiere residenziale caratterizzato da strade ariose e "moderne" sul mare che allontanano il traffico dalla strettoia di piazza San Ferdinando (oggi Plebiscito) [5-6].

La realizzazione del nuovo quartiere viene affrontata nel Consiglio Comunale del 15 dicembre del 1885 chiamato a valutare la proposta presentata dall'ing. Luigi Lops. In realtà l'idea di realizzare una nuova area residenziale, sottraendo "spazio al Mare", era già stata avanzata in un precedente progetto del 1853, a firma di Pasquale Janni. Comunque l'ipotesi avanzata da Lops viene approvata nell'ambito del più ampio programma di interventi di bonifica e riqualificazione dell'area connessi alla legge 15 gennaio 1885 conseguente all'epidemia di colera del 1884. Il progetto prevede la realizzazione di un'ampia colmata davanti al vecchio attracco con la creazione di due piccoli porticcioli, uno vicino al Castel dell'Ovo e l'altro verso il Molosiglio. Il tracciato stradale viene completato all'inizio del XX secolo mentre sui lotti edificabili,

6. A.C.C.N. per l'anno 1869, tornata 15 marzo, cit. in Alisio G. p. 56.



[6] IL PORTICCIOLO DI SANTA LUCIA E I LAVORI PER LA COLMATA. FONTE: ALISIO G. (2003), *IL LUNGOMARE*, ELECTA NAPOLI.

alienati nell'arco del primo ventennio, sorgeranno edifici ancora ottocenteschi sia dal punto di vista tipologico e che da quello delle decorazioni.

Il secondo tratto del progetto Giletta per il Lungomare, ha una storia più complessa e subirà numerosi ritardi e rallentamenti legati ora ai danni apportati dalle mareggiate, ora alle dispute di carattere economico tra il Consiglio Comunale e i costruttori che alla fine, nell'impossibilità di pagare i mutui contratti, saranno costretti a cedere al Banco di Napoli i suoli di Mergellina ancora invenduti.

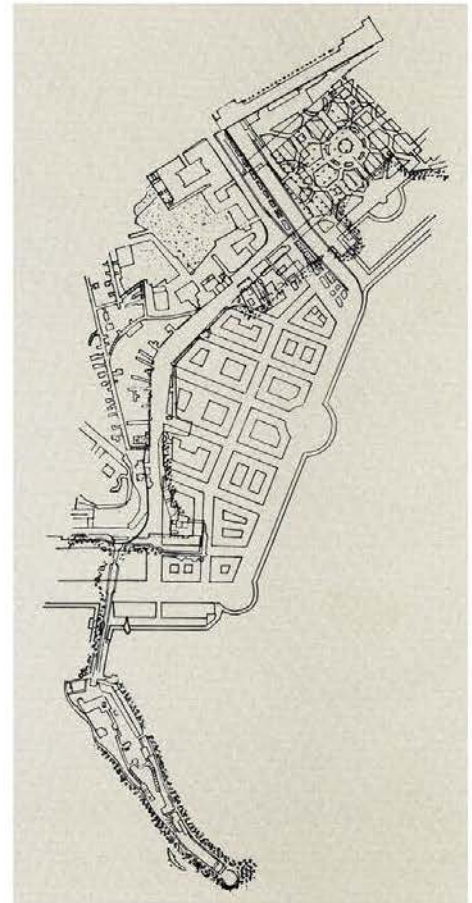
I due punti "nevralgici" di questo secondo tratto sono la Villa comunale e l'area di Mergellina che confluiscono nell'ipotesi ottocentesca a valle di una storia lunga e complessa nella quale si sono confrontate ipotesi diverse [7].

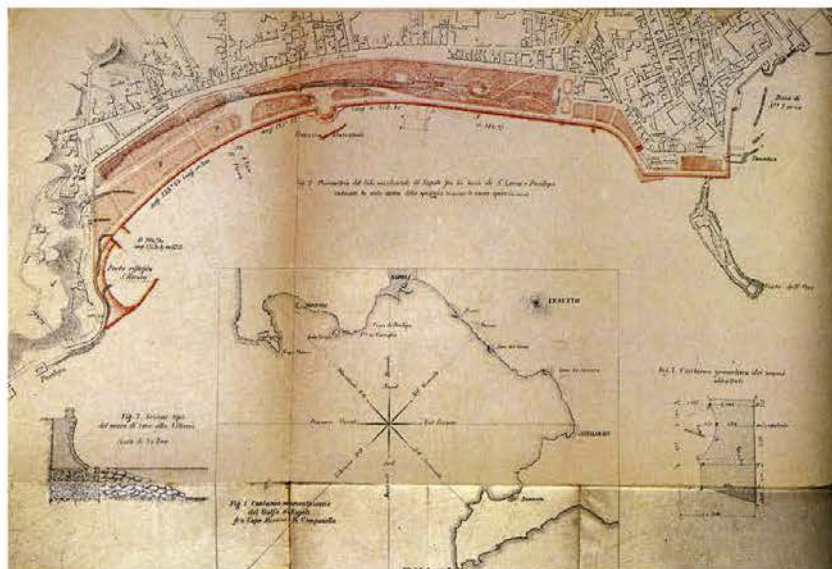
L'esigenza di conquistare nuovi terreni edificabili a occidente, sottraendoli alle acque, pone in primo piano il rapporto della Villa con il mare. Durante tutto l'Ottocento si susseguono progetti diversi, da quelli più attenti alle relazioni paesaggistiche, come quello di Gaetano Genovese del 1858, a quelli più fortemente orientati a un uso intensivo del suolo in termini di nuova edificazione tra i quali quello di Giustino Fiocca.

Tra le diverse ipotesi quella redatta da Enrico Alvino è quella che realmente fa "da sfondo" alle trasformazioni poi attuate. Il progetto prevede l'ampliamento della Salita del Gigante, di via Santa Lucia, del Chiatamone e della strada sino a Mergellina e la realizzazione di un Lungomare, notevolmente sopraelevato rispetto al livello dell'acqua. La Villa Comunale viene prolungata fino alla Torretta, cinta verso il mare da una struttura continua di colonnette in ghisa e copertura in vetro e adornata da numerosi padiglioni sparsi nel verde. Di questo *progetto interessante e organico* verrà realizzata soltanto la Cassa Armonica, eseguita nel 1877 a distanza di quindici anni dalla sua progettazione.

Altro nodo problematico è rappresentato dall'area di Mergellina il cui processo di infrastrutturazione comincia all'inizio dell'Ottocento, con l'apertura dei grandi assi viari che proiettano quest'area oltre il perimetro della collina di Posillipo. In quest'area l'ipotesi di sovrapporre alla natura dei luoghi una nuova geografia artificiale era già stata

[5] PROGETTO DEL QUARTIERE DI SANTA LUCIA (DA G. RUSSO). FONTE: ALISIO G. (2003), *IL LUNGOMARE*, ELECTA NAPOLI.





[7] GAETANO BRUNO, LA COLMATA DELLA SPIAGGIA DI CHIAIA ED IL MURO DI CONTENIMENTO DEL LUNGOMARE (1885), NAPOLI BIBLIOTECA NAZIONALE. FONTE: ALISIO G. (2003), *IL LUNGOMARE*, ELECTA NAPOLI.

avanzata in epoca borbonica traducendosi in un ampliamento della strada di Mergellina eseguito per volontà di Ferdinando IV, una prima volta nel 1780 e una seconda nel 1840. Lo sviluppo della seconda tranche del progetto Giletta, dunque, ha un iter problematico legato a difficoltà burocratiche ed economiche; al Giletta subentra come concessionario d'appalto il Barone Ermanno Du Mesnil ma, alla fine, i costruttori, impossibilitati a pagare i mutui contratti, saranno costretti, come si è detto, a cedere al Banco di Napoli i suoli di Mergellina ancora invenduti. Quale ne sia stata la causa, l'Ottocento a Napoli si "rivela" comunque "imperfetto" e finisce con il cancellare l'antica immagine dei luoghi senza peraltro riuscire a costruirne un'alternativa. È il caso di Piazza Sannazaro, realizzata nel 1882 riconoscendo la sconvenienza di *far terminare in un'osteria un viale largo 40 metri, che comincia con due sontuosi palazzi*<sup>8</sup>. La piazza, che rappresenta la testata del viale ottocentesco sui cui si imposta la struttura urbana del nuovo quartiere residenziale, non risolve il rapporto con il costone roccioso alle spalle che da sempre segna tra la spiaggia di Chiaia e la zona di Mergellina [8-9]. Proprio su questa parete rocciosa verrà aperta nel 1925 la seconda galleria di collegamento con Fuorigrotta. Ancora una volta la logica dell'infrastruttura interviene sull'immagine dei luoghi, cancellandone l'identità; infatti l'apertura della seconda galleria e la costruzione degli edifici della colmata davanti a piazzetta del Leone, spezzano la relazione tra l'area occupata da piazza Sannazaro e la spiaggia di Mergellina.

#### Speranze di riconciliazione: l'ipotesi di un progetto "debole".

La storia recente della linea di costa napoletana, certamente non raccontata in maniera esaustiva, spiega le ragioni del suo essere un luogo di conflitti, di distanze, di spazi *in between*. Soprattutto è la storia di un insieme di progetti che non hanno tenuto conto della straordinaria "resistenza al cambiamento" della città, insita nella sua geografia oltre che, probabilmente, nel carattere dei suoi abitanti, nonché di una modernizzazione, mai pienamente attuata, che ha finto per separare Napoli dal mare.

7. G. Alisio, cit. p. 54.

8. A.C.C.N. per l'anno 1882, tornata 9 febbraio, p. 53.



È verso la fine del secolo scorso che, con l'amministrazione Bassolino e sulla scia di quanto sta accadendo in altre città come Barcellona, anche a Napoli si comincia a lavorare su progetti e ipotesi di trasformazione urbana che puntano non solo a una possibile riconnessione fisica tra la città e il mare, ma soprattutto a una "contaminazione" tra aree e funzioni tradizionalmente separate.

La linearità dettata dalla progressiva infrastrutturazione della costa, trasformata in strade, porti, banchine, ferrovie e la specializzazione delle nuove aree a vocazione produttiva o residenziale che la città moderna aveva imposto nella logica del rapporto forma-funzione, comincia a essere interrotta dall'ipotesi di nuovi flussi capaci di cambiare il punto di vista, passando dalla dimensione orizzontale a quella trasversale<sup>9</sup>. Se a partire dall'Ottocento la città si spinge sul mare per conquistare nuovi territori da destinare alle attività produttive o alla residenza, oltrepassando i limiti della propria geografia naturale, oggi si spinge sugli stessi alla ricerca di spazio pubblico non più inteso come luogo "monumentale" e spazio "rappresentativo", reinterpretazione di antichi archetipi come l'agorà, il foro o la Piazza, ma piuttosto, riprendendo una definizione di Manuel Gausa, come spazio "relazionale"<sup>10</sup> capace cioè di costruire relazioni tra le persone e quindi di prestarsi a molteplici interpretazioni e usi.

Nel caso della costa a est, la costruzione di questo spazio è l'ipotesi di fondo del progetto di Michel Euvé<sup>11</sup>, vincitore del concorso in due fasi bandito dall'Autorità portuale nel 2004, che propone la costruzione di una *Filtering line* [10], una sorta di grande infrastruttura a sezione variabile, che va dalla Marinella fino alla zona monumentale del

[8] ACHILLE GIGANTE - MERGELLINA VISTA DAL MARE (CON L'EMICICLO DELLA FONTANA DEL LEONE). MATITA E CHINA. IN FRANCESCO ALVINO, "LA COLLINA DI POSILLIPO", NAPOLI 1845, TAV. 10. FONTE: DE FUSCO R. (1988), *POSILLIPO*, NAPOLI, ELECTA NAPOLI.





[9] FOTO ATTUALE DI MERGELLINA.

Porto, nella quale si posizionano una serie di funzioni commerciali e di interscambio tra la città e l'area portuale. Uno dei punti di maggiore interesse del progetto è il modo in cui la *Filtering\_line* si "innesta" con la stazione della metropolitana progettata da Alvaro Siza, ricomponendo quella connessione trasversale tra il Piazzale Angioino e il vuoto di Piazza Municipio che ha da sempre rappresentato uno degli elementi fondativi della città, ovvero la relazione tra il mare, il vuoto della piazza e la collina di S.Elmo già fissati nella tavola Strozzi [11]. Sempre in questa logica di riconnessione, si inserisce il più recente progetto di *restyling* di via Marina, finanziato con fondi POR e incluso tra quelli del Grande Progetto "Riqualficazione Urbana Napoli Est". L'ipotesi ridisegna la sezione stradale con l'intento di creare *uno spazio urbano di qualità, fruibile dai pedoni e dai ciclisti, e non più, come oggi, solo un'arteria stradale*<sup>12</sup>. Resta da vedere se la porosità delle nuove infrastrutture, più o meno *green*, e la loro *mixité* funzionale, sarà sufficiente a indebolire l'idea di "barriere" insita nella dimensione lineare di entrambi i progetti rafforzata dal fatto che i due territori a confronto, area portuale e città, ricadono sotto due differenti autorità di competenza, Autorità Portuale e Amministrazione Comunale, non sempre allineate tra loro.

Ma al di là delle considerazioni sulla con-formazione fisica della nuova linea di costa il progetto della *Filtering\_line* e quello di Via Marina impongono una riflessione sul tipo di luoghi e di spazio pubblico che essi tentano di costruire. Nella libro-atlante *Mutation*, ormai datato 2001, il gruppo dell'"Harvard project on the city" presenta un interessante rapporto in base al quale si sostiene che la città della fine del XX secolo può essere decifrata e capita solo alla luce del fenomeno globale dello *shopping*, dal momento che anche le sue parti più "consolidate" e "rappresentative", le stazioni ferroviarie, gli aeroporti, ma anche chiese, musei e centri storici vengono rivitalizzati e "resi più attrattivi" attraverso l'introduzione di funzioni commerciali, al punto che l'idea stessa di spazio pubblico (qualsiasi tipo di spazio pubblico) finisce per coincidere con il *Mall*, lo spazio commerciale. Lo studio dell'"Harvard project on the city" parla di città fortemente regolate dal mercato che per alcuni versi tendono a omologarsi al modello della *Global City*, un concetto spaziale,

9. Cfr. M. Rigillo, M. Santangelo, *La natura del limite. La linea di costa tra artificio e natura*, in «TRIA» n. 2, 2014.

10. M. Gausa, *Rinaturalizzare la multi-città*, in M. Ricci, *Nuovi Paradigmi*, LISt, Trento, 2013.

11. Team leader: EBSG s.r.l. Michel Euvé, Architectural design: t-studio Guendalina Salimei e Francesca Contuzzi 3c+t Pierfrancesco Capolei e Fabrizio Capolei, Town-planning design: Rosario Pavia Matteo Di Venosa Raffaella Massacesi Danilo Romani, Harbour relationship design: Modimar s.r.l., Structure and port installations design: VIA Ingegneria s.r.l.

12. Da intervista rilasciata al «Corriere del Mezzogiorno», l'8 agosto 2015, dall'Assessore alla Mobilità e Infrastrutture del Comune di Napoli Mario Calabrese.



[10] LA FILTERING LINE.

culturale sociale ed economico non a caso raccontato proprio nello stesso libro da Saskia Sassen<sup>13</sup> che l'aveva teorizzato nel 1994 e che ha "informato" anche in Italia molte delle più recenti trasformazioni urbane. La *Filtering line*, rischia, a conti fatti, di restituire uno spazio in qualche modo ancora una volta monofunzionale, omologato e omologante, favorendo e forse accelerando un processo che riguarda molte delle città sul "mare" che, appunto, inseguono il modello "Barcellona" facendo finta di dimenticare, o forse semplicemente ignorando che il grande passaggio della città catalana da area "depressa" a meta turistica internazionale non si gioca soltanto sul "fronte del Porto". Barcellona comincia infatti il suo processo di rigenerazione ben prima del 1986, anno in cui ottiene di poter ospitare le Olimpiadi del 1992, ed è in grado perciò di far confluire la grande quantità di fondi destinata all'evento, in una strategia urbana di ampio respiro, che non investe solo in un'area specifica ma si attua per interventi a differenti scale distribuiti su tutto il territorio. Il risanamento del litorale con le modifiche al tracciato ferroviario, la costruzione della Ronda e del Parco Litoral, l'intervento del Moll de La Fusta e quello del Vila Olimpica, rappresentano solo la parte più "evidente" e "simbolica" di un processo, abilmente guidato da Boighas e Acebillo, che riguarda la riconquista dello spazio pubblico in tutte le diverse parti della città, dal centro alla periferia. Pure, a partire dalla fine degli anni '90, questo modello comincia a mostrare i segnali di una crisi, legati a uno sviluppo incontrollato di un turismo non sostenibile e un minore controllo degli investimenti privati conseguente alla diminuzione del flusso di risorse pubbliche legate ai grandi eventi.

Alla luce di queste considerazioni, oggi che la crisi economica sembra a maggior ragione far esplodere i conflitti sociali e le disuguaglianze insite nel modello barcellonese, la straordinaria resistenza al cambiamento di Napoli, quella che non ha mai consentito a nessun progetto di attuarsi pienamente e anzi spesso ne ha determinato un'attuazione parziale e poco incisiva, potrebbe rappresentare, se correttamente gestito, il vantaggio del "ritardo".

In questa ottica lo spazio pubblico non può essere una rigida costruzione geometrica, formalmente definita, ma neanche l'emblema di

13. S. Sassen, *The Global City: Introducing a Concept and its History*, in *Mutation*, Actar, 2001.



[11] TAVOLA STROZZI, OLIO SU TAVOLA (82X245 CM), 1472. MUSEO NAZIONALE DI SAN MARTINO DI NAPOLI.

una "surmodernità" che mostra i segni della propria crisi. Per uno strano paradosso temporale le trasformazioni urbane della città partenopea sembrerebbero star seguendo un cammino inverso a quello della capitale della Catalogna. Si è partiti con i grandi progetti che avrebbero dovuto, nel segno dell'architettura spettacolare, proiettare Napoli nel circuito delle grandi metropoli globali e si è arrivati, sull'onda delle difficoltà economiche e burocratiche che hanno rallentato queste ipotesi "magnifiche e progressive" a delle ipotesi più "deboli" che più che puntare a cambiare l'immagine dei luoghi tentano di trasformarne il "senso" e di costruire diversi livelli di spazi "relazionali" legati a differenti comunità.

In particolare nella costa orientale, quella da Santa Lucia a Mergellina, ridisegnata nella loro geografia artificiale dalla città ottocentesca e da quella di inizio novecento, l'interpretazione "imperfetta", di queste logiche europee di trasformazione urbana lascia maglie allargate nel tessuto della città oramai sempre meno consolidata, punti di discontinuità dai quali riaffiorano la storia e la geografia passata che possono rappresentare i punti di partenza di una nuova configurazione urbana meno rigida e più disponibile ad accogliere usi differenziati e imprevisi.

In quest'area l'attuale amministrazione comunale ha avviato un'ipotesi di rigenerazione orientata verso un progetto "strategico" fatto di azioni minime in grado di innescare processi molto più che produrre esiti formali. L'ipotesi nasce a seguito di uno dei primi atti della giunta De Magistris che, nell'ambito di una più generale ipotesi, ha chiuso al traffico veicolare il lungomare. Inizialmente estesa da Piazza della Repubblica a Santa Lucia la pedonalizzazione è stata successivamente ridotta al solo tratto di via Partenope dopo il crollo di uno dei Palazzi della Riviera, Palazzo Guevara, che ha avuto forti ripercussioni sul traffico cittadino. La pedonalizzazione ha sicuramente consentito il recupero di una diversa relazione tra la città e il mare, non solo per quello che riguarda i ristoratori, inizialmente contrari all'ipotesi e oggi assolutamente convinti, ma più in generale per i napoletani che affollano l'area pedonale al minimo accenno di sole suscitando i malumori dei residenti. L'"azione" dell'amministrazione ha, di fatto, restituito "al popolo e per il popolo" il mare di Santa Lucia, creando non pochi conflitti con la città borghese. Questo passo indietro dell'architettura riporta il discorso su una dimensione diversa da quella proposta dagli interventi d'autore, più



[12] IL PROGETTO DI RESTYLING DEL LUNGOMARE.



[13] FESTIVAL DELLA PIZZA. 1-10 GIUGNO 2018-09-05.

attenta alla lettura e all'interpretazione dei caratteri, materiali e immateriali, dei luoghi, meno autoreferenziale e più orientata a cogliere e gestire i conflitti sociali, economici e culturali tra i diversi "attori" coinvolti. Tra questi in primo luogo ci sono i residenti, da una parte la borghesia che abita i palazzi costruiti sui terreni sottratti alle acque nell'Ottocento, che avrebbe preferito il frastuono delle macchine a quella del "popolo" che affolla i locali del lungomare di giorno e di notte, dall'altra quello che rimane dei "Luciani", il popolo di pescatori che ha perso il mare con la costruzione delle colmate. Ci sono poi le esigenze dei gestori delle attività di ristoro e degli albergatori che hanno visto crescere il proprio volume di affari con la pedonalizzazione; c'è il flusso dei turisti, attratto da uno dei panorami più famosi del mondo e, infine, ci sono i napoletani che considerano quello del Lungomare "liberato" uno dei pochi spazi pubblici in una città che ne è avara.

Dal punto di vista architettonico il progetto ha perso progressivamente vigore e forza a causa dei continui "depotenziamenti" conseguenti all'aspro dibattito cittadino e alle richieste della Soprintendenza [12]. Stessa sorte toccherà probabilmente agli interventi previsti



[14] INSIDE OUT, JR, NAPOLI, LUNGOMARE, 5-7 MAGGIO 2017.

per Mergellina dove lo studio Pica Ciamarra ha, nel 2005, avanzato un'ipotesi di riconfigurazione del tratto a ridosso del porticciolo turistico, ma soprattutto dove il Comune di Napoli ha sviluppato nel 2004 con fondi Europei un PIAU, Programma Innovativo in Ambito Urbano, che aveva come obiettivo la riconnessione tra la costa e la città. Il gruppo di ricerca<sup>14</sup>, composto da alcuni docenti e ricercatori della Federico II che hanno collaborato con dirigenti, funzionari e tecnici del Comune, ha elaborato un ampio studio provando a mettere a punto un progetto che non vuole semplicemente interpretare in maniera asettica l'esito storico di un processo governato da "dinamiche insediative", quanto, piuttosto, costruire un paesaggio che tiene insieme, entro differenti livelli d'uso (locale, metropolitano, internazionale), differenti città (la città preottocentesca, la città ottocentesca e la città contemporanea).

In tale reticolo di relazioni, lo spazio pubblico, principale erede della memoria dei luoghi, deve dunque essere investito di compiti strategici, fondati su una diversa attenzione ai modi e alla qualità del cambiamento, ai differenti processi evolutivi e insediativi che hanno connotato, nel suo sviluppo, l'area. Inteso in questo senso, lo spazio pubblico acquisisce ruolo e centralità all'interno di una più ampia strategia di riconnessione di aree e parti di città entro, dunque, un nuovo e più articolato sistema di "infrastrutturazione" di aree da rendere disponibili al passaggio e all'attraversamento.

Qualsiasi tipo di trasformazione urbana nel capoluogo partenopeo, viene investita e impoverita dalla preoccupazione, vera o strumentale, che l'architettura contemporanea sovrapponga segni impropri a immagini oramai consolidate che rappresentano la memoria storica della città. E' probabile perciò che anche le ipotesi per Mergellina si ridurranno, in maniera analoga a quanto accaduto per il Lungomare, a una sequenza di azioni come la sostituzione dell'asfalto con grandi lastroni in pietra lavica, l'ampliamento del marciapiede per meglio regolamentare l'attività di bar e ristoranti, la riprogettazione dell'arredo urbano "controllata" dalla Soprintendenza, l'ampliamento della pista ciclabile, l'adeguamento dei sottoservizi, l'integrazione dell'impianto di pubblica illuminazione

14. Coordinatore dipartimento pianificazione urbanistica Roberto Gianni Responsabile unico del procedimento (Rup) Enzo Mendicino.

Hanno partecipato all'elaborazione del Pua: Francesco Ceci, Alessandro De Cicco, Maria Grazia Cesaria (per il provvedimento amministrativo), in collaborazione con Luigi Speranza, Paolo Petracca, Giuseppe Sepe, Enzo Esposito. Hanno partecipato all'elaborazione del Pua in qualità di consulenti Gilda Berruti, Enrico Formato e, per gli studi preliminari, Daniele Corona.

Gli aspetti amministrativi sono stati curati da: Mariagrazia Cesarea (responsabile), Antonio Falanga, Gianni Palumbo, in collaborazione con Paola Amato.

Hanno partecipato all'elaborazione degli studi preliminari in qualità di consulenti: Roberta Amirante, Isotta Forni, Carmine Piscopo, Luigi Stendardo, Paola Scala.

15. W. Benjamin con A. Lacis, *Napoli*, in Id., *Immagini di Città*, Einaudi, Torino 2007. Titolo originale *Städtebilder*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, 1963.

con sistemi a risparmio energetico. Questo depotenziamento del progetto probabilmente non accontenterà i fautori della conservazione e farà infuriare gli “architetti militanti” che vedranno in questa ipotesi una semplice operazione di “manutenzione” al massimo “straordinaria” e non un vero e proprio processo di *restyling*. A queste polemiche è inutile provare a rispondere, le azioni messe in campo dal punto di vista dell’architettura, tradizionalmente intesa, sono oggettivamente “deboli”. La storia della costa napoletana, tuttavia insegna che anche i progetti forti in questa città possono fallire o attuarsi in “maniera imperfetta”, come il Lungomare ottocentesco ma anche il Waterfront di Cosenza del ’46. Quello che è certo che il lungomare “liberato” sembra aver riavvicinato la città al mare attraverso la “costruzione” di un tipo di spazio capace di ospitare “eventi” commerciali e globali -il Festival della Pizza o dello Street Food aborriti e condannati dalla borghesia- ma anche di intercettare momenti più “culturali” —la Street art di JR o le serate di tango— e più “locali” —la passeggiata della domenica, il footing serale— [13-14]. Questa ipotesi che l’architettura, o quello che dell’architettura rimane, possa intervenire “dopo” quasi a rafforzare o a consolidare un processo che già si è avviato, cominciata con Lungomare, sembra star interessando anche altre aree più “interne” alla città, da Via Toledo al Centro storico e finanche al quartiere Sanità. Certo a quest’azione di adozione dei luoghi da parte dei cittadini non sempre corrisponde un adeguato livello di controllo e di sicurezza degli spazi da parte delle forze dell’ordine, tuttavia Napoli, proprio a partire dal suo Lungomare e non dal progetto del Porto, sembra aver avviato una trasformazione più strategica, più simile al modello Barcelonese nel suo significato più autentico molto più che nei suoi esiti formali, provando a reinventarsi in epoca postmoderna uno spazio “fuzzy” o forse solo quella “porosità” che l’ha sempre caratterizzata, quello *spazio idoneo a diventare teatro di nuove impreviste circostanze*<sup>15</sup>, che la città moderna non è riuscita a cancellare. ■

## Il mare non bagna Napoli

L’articolo riparte dal famoso titolo del libro di Anna Maria Ortese per provare a spiegare le ragioni e le contraddizioni di un divorzio, quello tra la città e il mare, che si è consumato a partire dalla seconda metà del XIX secolo. In poco più di cento anni vengono realizzate lungo la linea di costa una serie di “colmate” che costruiranno un’“altra” geografia recidendo antiche e nuove relazioni senza, peraltro, riuscire a costruirne delle nuove. Partendo da una ricostruzione critica degli avvenimenti e delle trasformazioni urbane che si sono succedute nel tempo, l’articolo prova a raccontare questa struttura di relazioni interrotte e come alcuni dei progetti più recenti della linea di costa napoletana tentano di ricucire questa frattura.

Parole chiave: geografia, infrastrutture, rigenerazione urbana

## Sea does not flow through Naples

Starting from the title of a famous book by Anna Maria Ortese, the paper aims to explain reasons and contradictions of the divorce, between the sea and the city, that has been took place since the second half of the nineteenth century. During no more than one hundred years, a series of “fillings” are built along the coast line, which will build “other” geography. This action to the coast line severs old and new relationships without succeeding in constructing new ones. Starting from a critical reconstruction of history of urban transformation the paper aims to narrate these “interrupted relationships” and how some latest projects on the Neapolitan coast tries to reconnect this rift.

Keywords: geography, infrastructure, urban regeneration

## Bibliografia

- AA.VV. *Il mare e la città metropolitana di Napoli*, TRIA, Rivista Internazionale semestrale di Cultura Urbanistica, vol. 7 n. 2, Università di Napoli Federico II.
- R. Amirante, *Il porto di Napoli. Studi per la redazione del piano regolatore*, Liguori, Napoli, 2001.
- R. Amirante, F. Bruni, M. Santangelo, *Il Porto*, Electa Napoli, Napoli, 1993.
- W. Benjamin. *Immagini di Città* (1963), Einaudi, Torino, 2007. Titolo originale *Städtebilder*, Suhrkamp Verlag, Frankfurter am Main, 1963.
- G. Alisio, *Il lungomare*, Electa Napoli, Napoli, 2003.
- R. De Fusco, *Posillipo*, Napoli, Electa Napoli, Napoli, 1988.
- M. Gausa, “Rinaturalizzare la multi-città” in M. Ricci, *Nuovi Paradigmi*, L’IS, Trento, 2013.
- B. Gravagnuolo (a cura di) (1994), *Napoli. Il Porto e la città. Storia e Progetti*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1994.
- R. Koolhaas, S. Boeri, Harvad project on the city et al., *Mutations*, Actar, Barcelona, 2001.
- M. Serao, *Leggende Napoletane*, Edizioni Bideri, Napoli, 1970.



**Paola Scala**

Professore Associato in Composizione Architettonica e Urbana presso il Dipartimento di Architettura dell’Università degli Studi di Napoli ‘Federico II’.