

Nuestras distancias.

La difícil relación entre la costa y el ferrocarril en la zona este de Nápoles

Roberta Amirante

Università degli Studi di Napoli 'Federico II'

RESUMEN *

El presente artículo está dedicado a la historia de una investigación que viene desarrollándose desde hace veinte años: la relación entre el ferrocarril y la costa del Vesubio. Se trata de un trabajo todavía actual, al menos por dos razones: en primer lugar, por el escaso cambio geográfico y territorial de la zona objeto de estudio; y, en segundo, por los métodos y técnicas empleados, que han sido capaces de anticipar algunos de los problemas que aún perviven en la actualidad.

Palabras clave: Nápoles, Costa del Vesubio, mar, ferrocarril.

«Una costa è la linea limite del mare che si affronta con la terra. E, viceversa, è la linea di frontiera della terra che si inabissa sotto il mare. Due aspetti: dietro la costa c'è — a seconda che il punto di vista sia da una parte o dall'altra — il mare o la terra, e davanti ad essi, viceversa, la terra o il mare».

L. Febvre, *La terra e l'evoluzione umana. Introduzione geografica alla storia*, 1922.

1. A. M. Ortese, *Il mare non bagna Napoli*, Einaudi, Torino 1953.

2. Cfr. A. Buccaro, C. De Seta (a cura di), *Città mediterranee in trasformazione. Identità e immagine del paesaggio urbano tra Sette e Novecento*, Atti del VI Convegno Internazionale di Studi CIRICE, 2014.

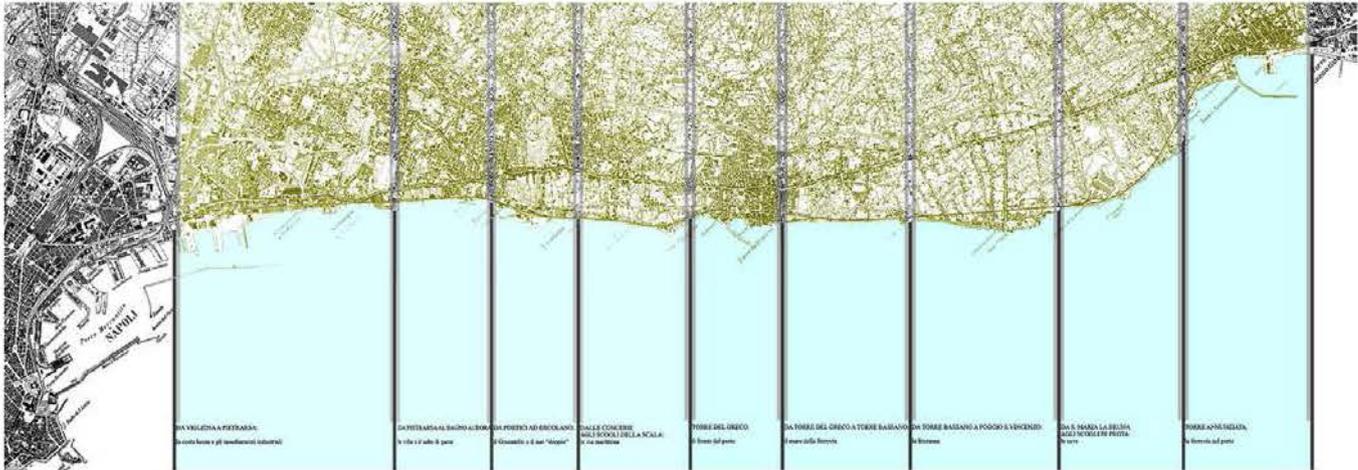
QUALCHE lettore interessato alla cultura napoletana conosce forse una famosa raccolta di racconti scritti da Anna Maria Ortese, dal titolo *Il mare non bagna Napoli*¹. La Ortese si riferiva al carattere di separatezza di larghe parti della città storica napoletana, che assumono la dimensione di *enclaves*, e sono *lontane* dal mare molto più di quanto direbbe la misura della loro *distanza* materiale. Ma la paradossale espressione della Ortese può essere molto utile a esprimere, questa volta in modo letterale, la condizione dell'area a oriente della città.

Nelle rappresentazioni settecentesche, il Vesuvio raggiunge la costa digradando dolcemente verso il mare. Il grigio della sua vetta si trasforma dolcemente nel verde delle pendici che raggiungono il piano, che presto assume il colore azzurro del mare. Nessuna soluzione di continuità, in origine: solo intorno alla metà del Settecento compare un segno insediativo importante, la "strada lunga un miglio" che Carlo III ha voluto venisse costruita per congiungere la regale residenza estiva, a Portici, con la città capitale².

Il "Miglio d'Oro" —così verrà chiamata la bellissima strada che in breve si arricchirà di ville nobiliari disposte ai suoi fianchi e tipologicamente "aperte" verso il mare o verso la montagna— presto si estenderà verso oriente, oltre Ercolano e Torre del Greco, verso il promontorio sorrentino.

Già allora la costa vesuviana comincerà ad assumere una diversa, e più definita *misura* trasversale. Ma il rapporto di continuità tra la costa

* Véanse los resúmenes en italiano e inglés en la página 62.



[1A-1B] LA SUDDIVISIONE DELLA COSTA VESUVIANA IN TRATTI.

e l'entroterra sarà ancora garantito dai tanti sentieri che dalle campagne fiorite raggiungevano il litorale sabbioso, spezzettato dai neri residui rocciosi delle colate laviche.

Alcuni decenni più tardi l'avanguardistico potenziamento infrastrutturale promosso dal re Ferdinando II di Borbone produrrà una trasformazione molto più radicale: il primo tronco ferroviario italiano, nel 1839, verrà disposto proprio nel tratto tra Napoli e Portici, e poi proseguirà verso sud, proprio *sulla costa*. Una scelta, quella della *ferrovia costiera*, legata a ovvie ragioni di facilità costruttiva, che si diffonderà presto ovunque e che nell'Italia *dei tanti litorali*, avrà conseguenze importanti sulla struttura insediativa dei territori disposti sul mare.

Ce ne saranno molte altre, di ferrovie così, sulle coste italiane³. Produrranno talvolta benefici sviluppi economici, faciliteranno l'uso collettivo della fascia costiera in funzione di un *loisir* sempre meno aristocratico, che in tempi più recenti assumerà connotazioni di massa. Al Sud saranno testimoni sempre più indifferenti (man mano che la loro autonoma logica insediativa verrà amplificata dalle questioni della "sicurezza") della incolta e aggressiva edificazione di quella che Rossi Doria chiamò la "polpa" del territorio meridionale, contrapponendola all'"osso" della sua spina montuosa⁴.

Nei decenni successivi altri fasci infrastrutturali (altre ferrovie, altre strade, altre autostrade), segneranno longitudinalmente la *fascia vesuviana*: ma la soluzione di continuità determinata dalla prima *storica* ferrovia italiana non avrà uguali nel destino insediativo di quel territorio.

Come è noto, sarà proprio per la presenza di un mezzo di trasporto veloce e relativamente democratico, che quello stesso territorio potrà valorizzare la sua vocazione balneare⁵; e sarà ancora questa presenza che —con una contraddizione che oggi ci appare violenta— favorirà la localizzazione di industrie sulla fascia costiera: di fatto, per circa un secolo la relativa permeabilità dell'infrastruttura consentirà alla costa disposta al di là della ferrovia di continuare ad *esistere*, non solo nell'immaginario ma anche nella vita collettiva.

Ma, si sa, le infrastrutture con il tempo si irrigidiscono, al crescere degli avanzamenti tecnologici, delle proprie velocità e delle relative norme di sicurezza: e così la costa vesuviana è scomparsa. Ed è rimasta *assente* per qualche tempo, prima che le popolazioni dei comuni costieri

3. Cfr. I. Briano, *Storia delle ferrovie in Italia*, Cavallotti, Milano 1977; N. Ostuni, *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie*, Giannini, Napoli 1980; G. G. Turchi, *A Napoli centocinquanta'anni fa, terza fu la Bayard*, in "I treni oggi", n.89, 1989; A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia tra '800 e '900*, Franco Angeli, Milano 2001; L. Militano, *Le ferrovie delle Due Sicilie*, Editoriale Il Giglio, Napoli 2013. A. Gamboni, *La prima strada ferrata d'Italia*, Scuderi Editrice, Avellino 2014.

4. M. Rossi Doria, *La polpa e l'osso. Scritti su agricoltura, risorse naturali e ambiente*, L'ancora del Mediterraneo, Napoli 2005.

5. Cfr. M. Sirago, *La scoperta del mare. La nascita e lo sviluppo della balneazione a Napoli e nel suo golfo tra '800 e '900*, Intramoena, Napoli 2013.



[2] LA LINEA FERROVIARIA E LA COSTA.

(che sono tra quelli con la più alta densità abitativa del mondo) cominciarono a rivendicare il loro mare, quello che un tempo bagnava il Vesuvio.

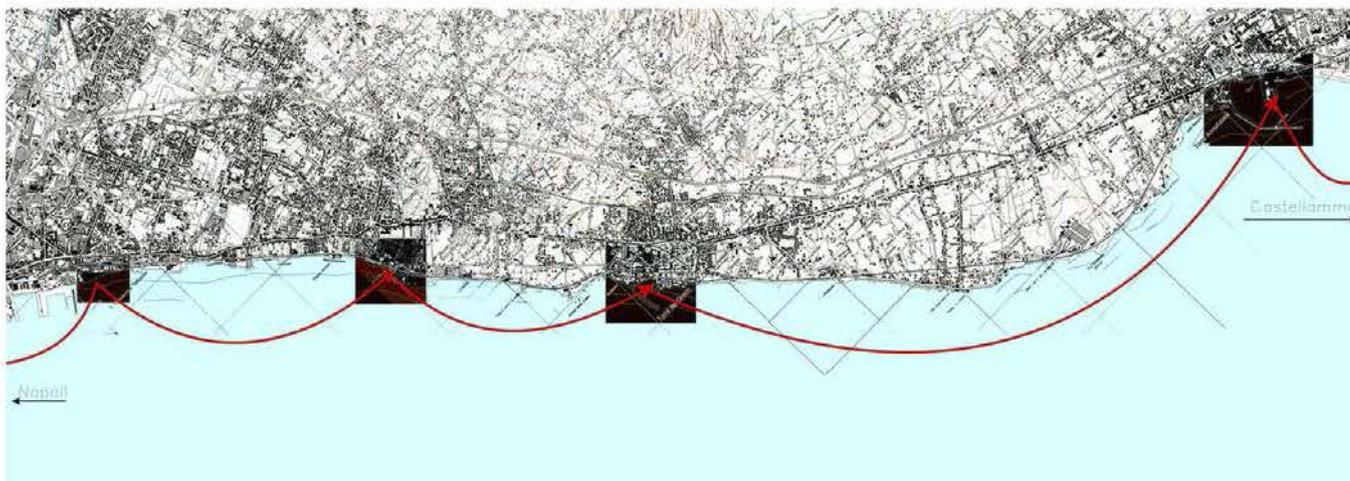
È anche in nome di questa rivendicazione che, ormai circa venti anni fa, all'interno di un importante programma europeo, un gruppo di ricercatori della Facoltà di Architettura di Napoli⁶ è stato chiamato a lavorare sull'arco costiero orientale del golfo.

A partire dagli anni Novanta il tema della riqualificazione delle aree costiere si sposa spesso con quello della "riconversione" delle linee ferroviarie; e questo è vero in particolare in Italia dove la riconversione è resa necessaria dalla selezione sempre più spinta delle "centralità" urbane da infrastrutturare in funzione di una rete sempre più selettiva.

Le mille ramificazioni del grande albero ferroviario italiano, che aveva accompagnato la stagione del boom economico, raggiungendo migliaia di comuni e infilandosi spesso fin dentro i piazzali delle strutture industriali, non avevano più linfa, perché la velocità dello scorrimento nei grandi tronchi centrali la risucchiava tutta. Diventavano secchi: meglio tagliarli. Si parlava, spesso a sproposito, di metterli sottoterra, questi binari: pochi ricordavano che i costi erano improponibili. Qualcuno, più avvertito, parlava di "riclassificazione": linee un tempo "nazionali" diventavano "locali", o cambiavano la loro natura trasportistica dicendosi "metropolitane".

Del resto molte delle strutture industriali che avevano colonizzato il litorale erano ormai dismesse; del resto la valorizzazione delle aree costiere in senso turistico insieme alla volontà di riconquista della costa da parte delle popolazioni relegate *dietro* la ferrovia accompagnavano questa volontà di riconversione; del resto, si parlava sempre più spesso di "vie del mare", di una nuova logica che mettesse la costa in primo piano dal punto di vista dell'accessibilità. Nel 1999, questi discorsi erano ancora assai acerbi tra gli amministratori e gli abitanti dei comuni vesuviani attraversati dalla ferrovia costiera: lo slogan era ancora: "siamo città costiere, riconquistiamo il mare, rimuoviamo la barriera ferro-

6. Nell'ambito del programma europeo "Posidonia", la parte del lavoro di ricerca da me coordinata è stata sviluppata con Francesca Bruni, Paola Catapano, Angela D'Agostino, Loredana De Nito, Marella Santangelo e Paola Scala. L'insieme dei materiali frutto della ricerca è raccolto in un volume a mia cura che usa come titolo quello di una canzone degli Avion Travel, *Dalle stazioni al mare*, edito da Liguori nel 2001. I materiali legati a una seconda ipotesi di ricerca sviluppata all'interno dello stesso programma sono stati pubblicati in V. Pezza, *La costa orientale di Napoli Il progetto e la costruzione del disegno urbano*, Electa Napoli, Napoli 2002, e in V. Pezza, *Città e metropolitana. Vesuvio, infrastrutture, territorio*, Clean, Napoli 2005. Tra gli autori del volume curato da me, compare Paola Scala che ha partecipato a tutte le fasi della ricerca contribuendo in modo qualificato anche alla individuazione delle aree di intervento, e che, alcuni anni dopo, ha pubblicato in un volume dal titolo: *Racconti in-disciplinati*, edito da Officina nel 2012, le ulteriori e originali evoluzioni della ricerca e i suoi incroci con l'attività didattica.



viaria!". La *rimozione* dei binari alludeva a una operazione materiale ma sottendeva una condizione psicologica molto diffusa.

Il gruppo di ricerca decise di misurarsi con questa condizione in termini oppositivi: solo una lettura un po' ideologica poteva immaginare che la rimozione dei binari significasse automaticamente riconquista del mare; così come solo a una percezione distratta il territorio lasciato verso il mare dalla ferrovia poteva sembrare *inesistente*; solo a un pensiero, forse visionario ma certamente irrealistico, il paesaggio della costa vesuviana poteva risalire senza discontinuità fino alle pendici verdi del nero vulcano. La ferrovia *non si poteva cancellare*, la sua presenza aveva determinato una nuova idea di costa e l'aveva materialmente realizzata. La costa vesuviana era "ritagliata" dalla linea ferroviaria e ridotta a una sequenza discontinua di luoghi diversi che avevano subito un processo di marginalizzazione passando, per dirla ancora con Febvre, da una condizione di "litoralismo" a una condizione di "insularizzazione"⁷.

In questa condizione, la costa, il mare, erano oggetti del desiderio ma erano anche trascurati o addirittura dimenticati: la linea della ferrovia, che talvolta ha soltanto accentuato discontinuità legate alle condizioni geomorfologiche del litorale, ha finito infatti con il determinare svariate condizioni di separatezza dei territori della costa, condizioni che ne hanno accentuato la marginalità e in qualche caso hanno dato luogo a un processo di nuova "identificazione" di questi luoghi.

Poco contava, in questa logica, dire se quello che era avvenuto fosse giusto o sbagliato, brutto o bello: più utile sembrava raccontarla, questa nuova costa invisibile e sconosciuta, dopo averne attestato l'esistenza. E verificare se *ciò che essa era e le cose che in essa erano* potessero rappresentare un nuovo e differente *valore* in termini di uso e di significato e potessero costruire un nuovo e differente *sistema di relazioni* con gli altri luoghi del territorio vesuviano: fino a proporsi (addirittura!), come elementi portanti del processo di riqualificazione della costa orientale del golfo di Napoli.

Il lavoro del gruppo di ricerca prese allora le forme di un atlante. Provammo a guardare a questo territorio "inesistente" con lo sguardo dell'*archeologo*⁸ che cerca frammenti di una perduta unità senza pretendere di ricomporli. Avemmo il coraggio (o forse l'improntitudine) di dare alla ferrovia il valore di un "elemento primario"⁹: leggendola come una di

[3] L'IPOTESI DI COLLEGAMENTO VIA MARE TRA I PICCOLI PORTI DELLA COSTA.

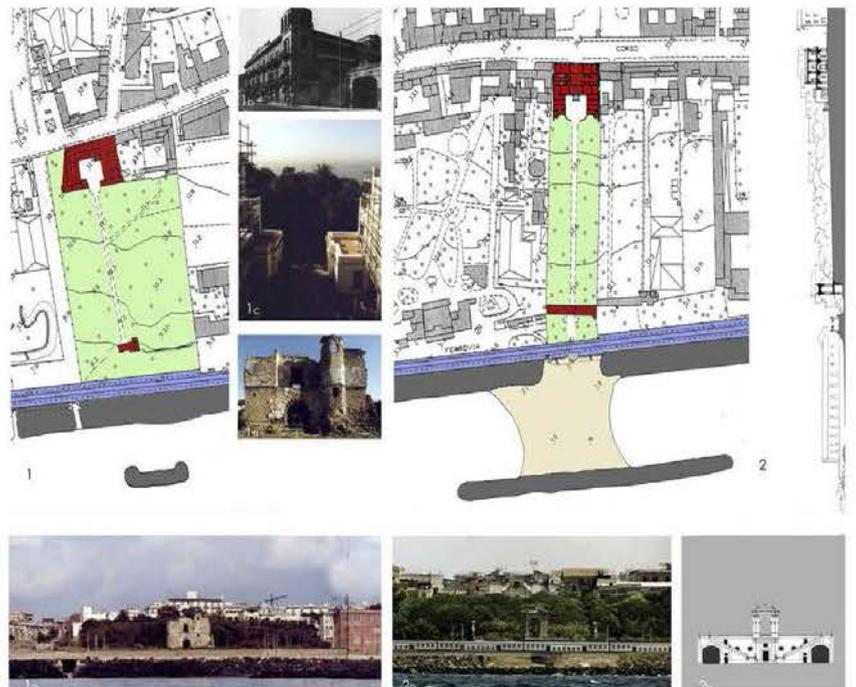
7. Cfr. L. Febvre, *La terra e l'evoluzione umana. Introduzione geografica alla storia*, Einaudi, Torino 1980.

8. Cfr. G. Celati, *Finzioni occidentali*, Einaudi, Torino 1975.

9. Cfr. A. Rossi, *L'architettura della città*, Marsilio, Padova 1966.



[4] MUOVENDOSI LUNGO LA COSTA LA FERROVIA CAMBIA LA SUA POSIZIONE ALTIMETRICA.

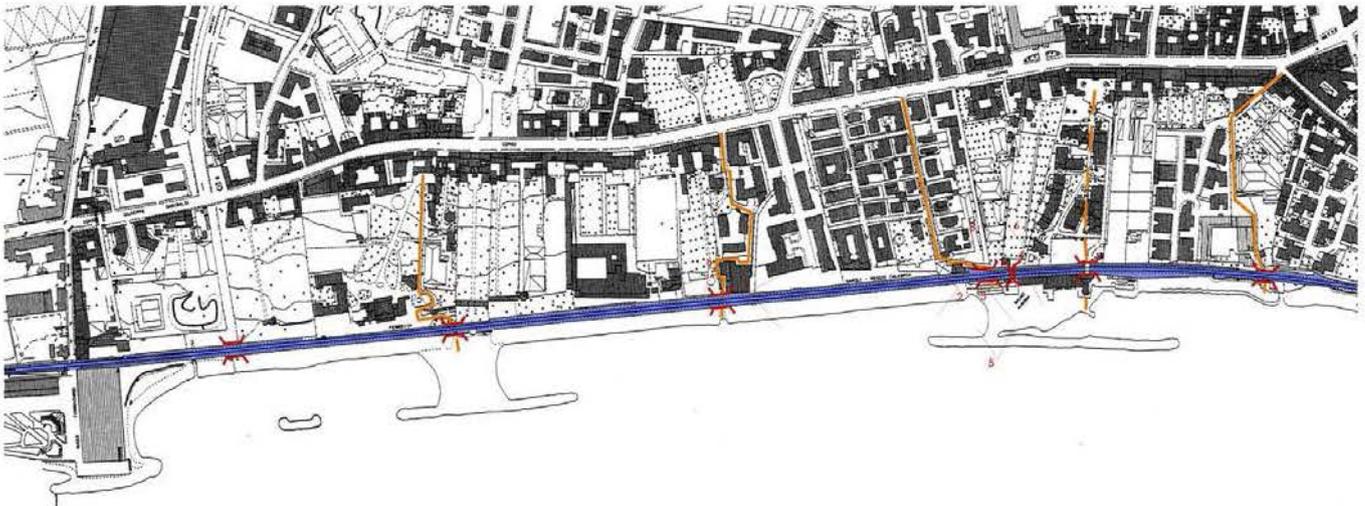


[5] IL RAPPORTO TRA LE VILLE VESUVIANE E LA FERROVIA.

quelle trasformazioni dopo le quali nulla sarà più uguale. Ci aiutava molto il fatto che anche la ferrovia fosse ormai considerata "in sé" come un elemento storicizzato, un *bene culturale* di una certa importanza, visto che aveva un diritto di primogenitura tra le strade ferrate italiane.

Questa attribuzione di significato ci consentiva di guardare alla ferrovia come un elemento primario che aveva, per più di un secolo e mezzo, determinato delle trasformazioni importanti. Aveva interrotto le tradizionali relazioni territoriali che facevano dell'area vesuviana un'area "costiera" nella sua complessità e aveva ritagliato un territorio costiero

Da Pietrarsa al Bagno Aurora



molto più esiguo in senso trasversale, costretto o invitato ad organizzarsi in modo nuovo, subendo o sfruttando la presenza della ferrovia. Giusto o sbagliato che fosse, per questo motivo, la ferrovia aveva prodotto delle conseguenze forti, importanti, che molti potevano considerare *guasti*, ma che erano ormai dei risultati di una trasformazione lunga e complessa: un dato di realtà, forte e consolidato.

E allora il gruppo di lavoro, più che andare alla ricerca di tracce di una relazione interrotta, che solo una visione romantica poteva provare a ricondurre all'immagine del paesaggio vesuviano settecentesco, scelse di mettere in primo piano la separazione, di guardare alla ferrovia come a un lunghissimo muro, di pensare la costa come un' *area di margine*, di accettare la sua insularizzazione e di provare a riscattarla anche guardandola dal mare. E così decidemmo che solo dopo aver studiato i materiali, solo apparentemente insignificanti, di cui queste *isole* erano fatte, e solo dopo aver provato a immaginare che cosa questi materiali potevano produrre *di nuovo*, ci saremmo posti il problema di guardare *oltre il muro* della ferrovia, per domandarci con quali altre parti del territorio vesuviano le *isole costiere* potevano stabilire delle relazioni.

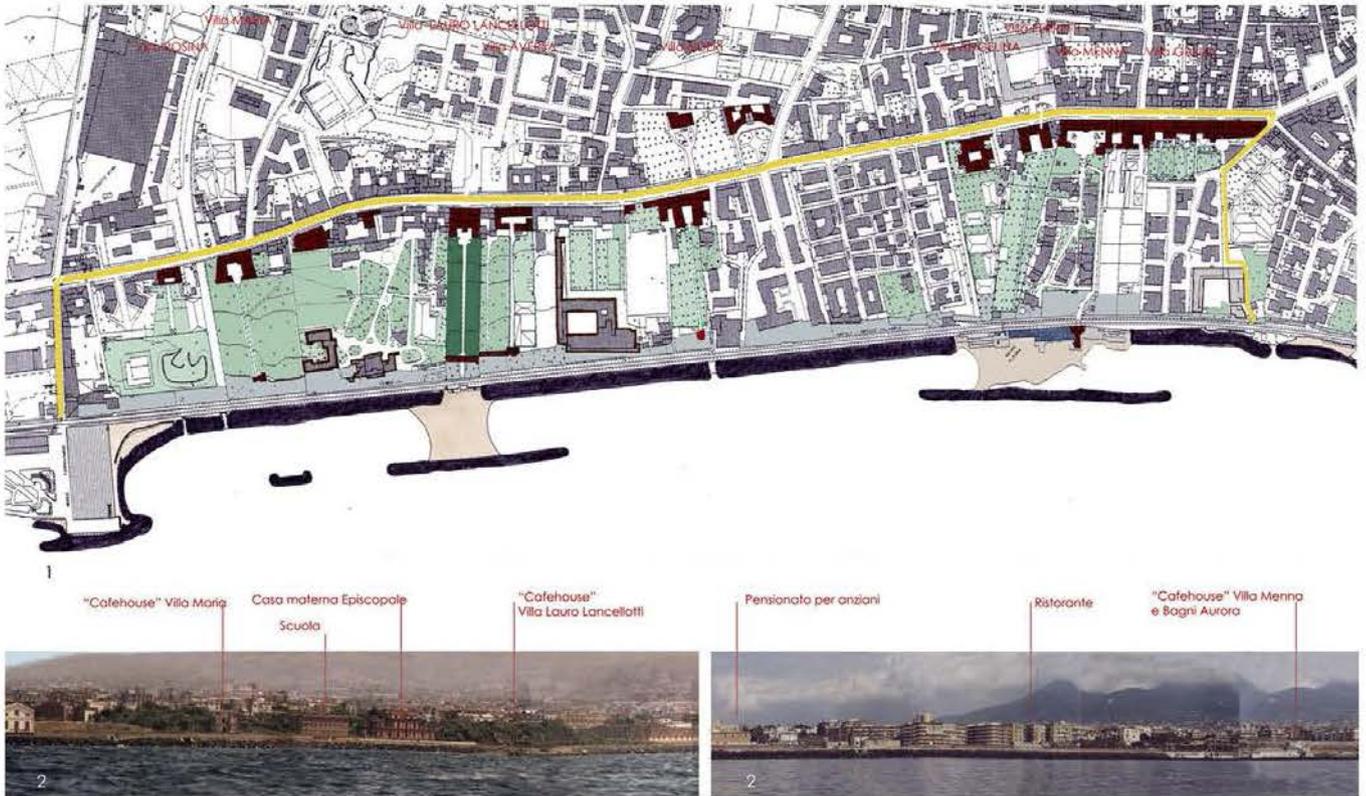
Ancora una volta le definizioni e le voci enciclopediche ci vennero in aiuto: non c'è bisogno di ricorrere a Mandelbrot¹⁰ —che, usando i suoi frattali, dimostra la dimensione *infinita* della costa— per convincersi che un luogo mutevole come la linea di battaglia va guardato da vicino. Solo con un' *osservazione diretta* si potevano ri-conoscere queste coste abbandonate.

[6] I SOTTOPASSAGGI E GLI ANTICHI PERCORSI TAGLIATI DALLA FERROVIA.

[7] IL CAFEHOUSE DI UNA DELLE VILLE VESUVIANE ISOLATO DALLA LINEA FERROVIARIA.



Da Pietrarsa al Bagno Aurora



[8] LA GRANDE STRADA DEL MIGLIO D'ORO (IN GIALLO), LE VILLE VESUVIANE E LA FERROVIA COSTIERA.

[9] LA FERROVIA PASSA DENTRO L'INSEDIAMENTO INDUSTRIALE DI PIETRARSA, OGGI MUSEO FERROVIARIO.

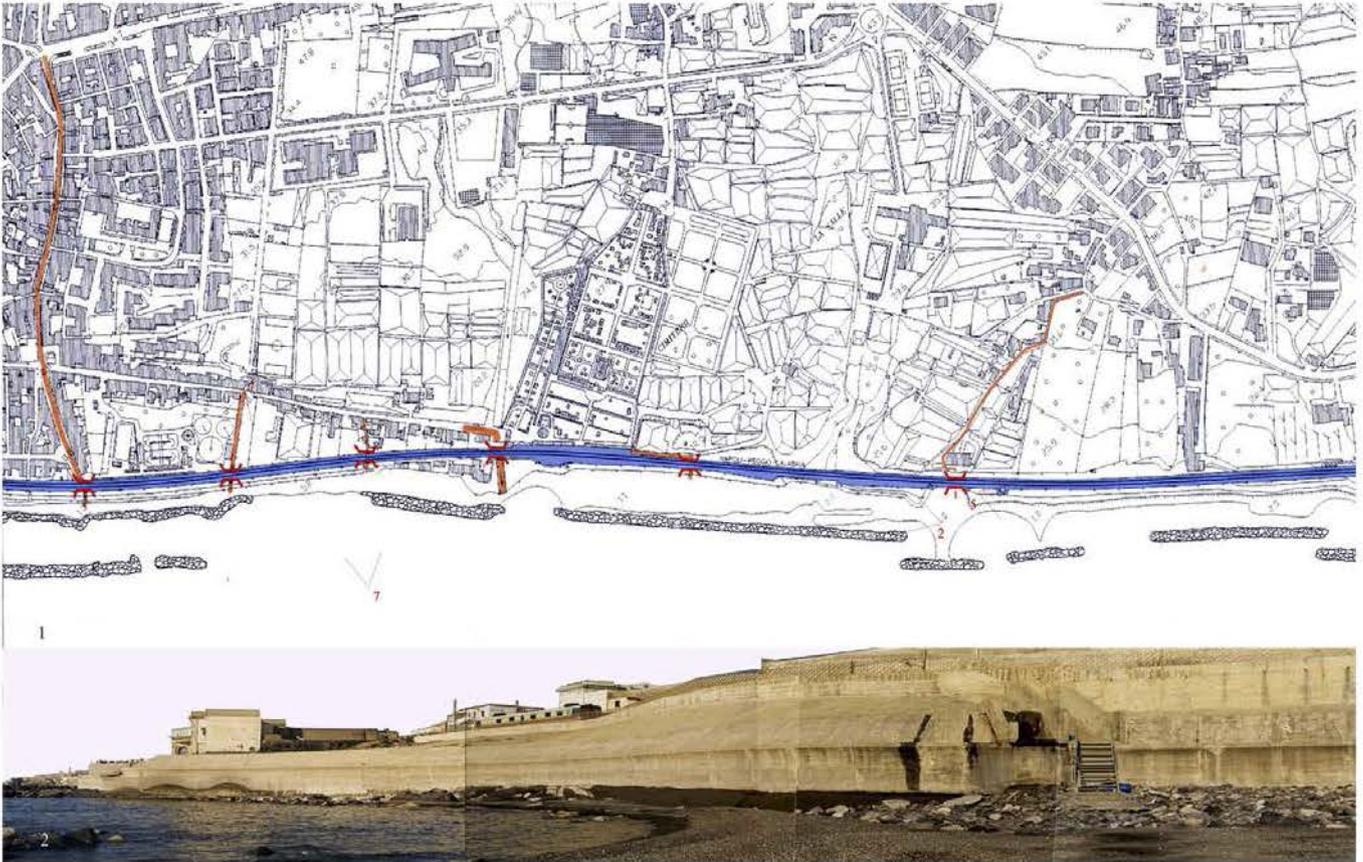


Il lavoro del gruppo di ricerca prese allora le forme di un atlante: la descrizione di questa area costiera di margine puntava a verificare gli effetti indotti dalla linea ferroviaria; a segnalare la presenza di strutture insediative autonome rispetto a quelle del territorio alle sue spalle; a sottolineare le relazioni di continuità che erano sopravvissute nonostante la "barriera" infrastrutturale; a cogliere la singolarità di alcune condizioni fisiche e la ripetitività di altre; a riconoscere gli elementi architettonici significativi e le loro interessanti distanze e posizioni; a identificare continuità e discontinuità di questo particolare, e solo apparentemente inconsistente, territorio costiero.

Il tutto, muovendo dalla convinzione che proprio su questo territorio era possibile agire per consentire una valorizzazione del retroterra, una volta praticata un'inversione dello sguardo, quella di cui parla Febvre: "a partire dal mare" era possibile portare in primo piano il sistema di queste aree marginali insularizzate e provare magari a riconnetterle *puntualmente* con il territorio alle loro spalle.

Utilizzando materiali diversi, cartografici, iconografici e soprattutto fotografici, l'"atlante" tendeva a segnalare le caratteristiche specifiche dei territori analizzati, frutto di una scansione in parti della fascia costiera: mostrava le caratteristiche fisiche della linea di costa, la qualità dei suoi diversi *suoli* e delle strutture architettoniche che vi si erano talvolta insediate; classificava le modalità di rapporto con la ferrovia e in particolari tutti gli elementi di connessione (sovra e sottopassaggi); identificava gli elementi che, al di qua e al di là dei binari, potevano

Da Torre del Greco a Torre Bassano

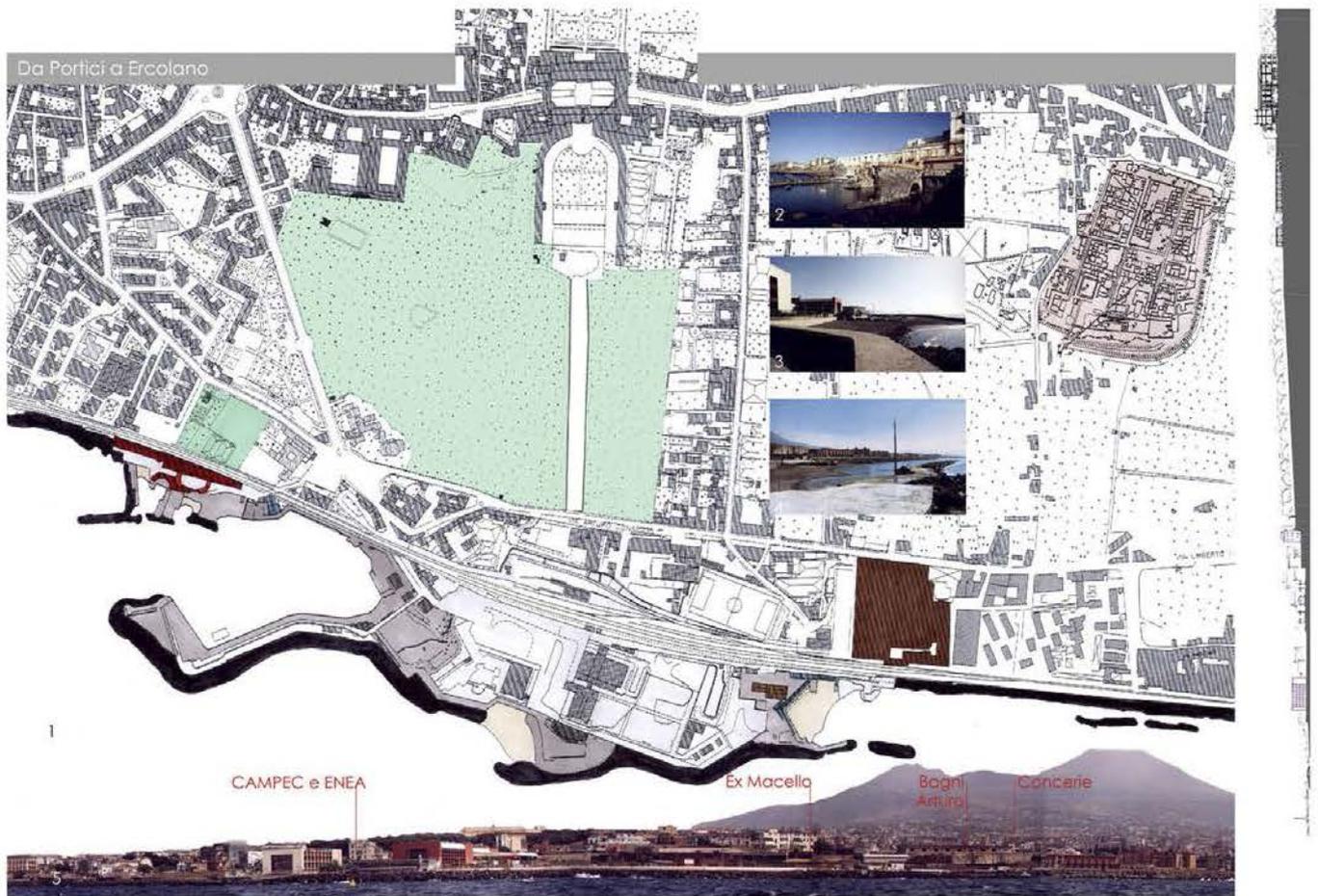


essere coinvolti in un processo di ricucitura materiale e funzionale tra terra e mare.

La descrizione puntuale di questi *tratti di costa* tendeva a qualificare la legittima ma talvolta astratta richiesta dell'eliminazione della condizione di "marginalità" indotta dalla presenza della ferrovia e tendeva a specificare le richieste e le offerte che questi luoghi allora (e in gran parte ancora oggi) marginali potevano indirizzare all'insieme del territorio vesuviano.

L'osservazione diretta del territorio costiero consentiva di riconoscere in quali punti la ferrovia aveva prodotto l'interruzione di rapporti fisici consolidati, determinando una sorta di paralisi del tronco rimasto a valle: un pezzo di strada, di giardino, il *coffee-house* di una villa settecentesca¹¹; e dove invece il territorio costiero si era riorganizzato, quasi sempre con una logica di *enclaves* fisiche e funzionali. Esempi specifici di questo funzionamento autonomo erano, per un verso, le strutture industriali, che proprio nella doppia connessione infrastrutturale (via ferro e via mare) avevano trovato il fondamento della loro logica insediativa; per un altro, i luoghi della balneazione che, quasi sempre conquistati a fatica, avevano trasformato in risorsa la separatezza dai "centri", affaticati da una congestione senza sviluppo. Molto diversa appariva la condizione dei piccoli porti che scandiscono la costa: significativi per definizione, per la loro posizione e per la loro accessibilità

[10] LA FERROVIA DISEGNA LA COSTA CON UN GRANDE MURO DI CEMENTO E ISOLA UNA PICCOLA SPIAGGIA.



[11] LA FERROVIA SEPARA LA REGGIA DI PORTICI DAL SUO PICCOLO PORTO.

dal mare, benché anche in quel caso la ferrovia avesse inciso sulla loro materiale connessione con l'entroterra, rendendola più complicata.

L'individuazione delle questioni progettuali era fondata sul minuzioso procedimento descrittivo che consentiva di riconoscere dentro le *rovine* dei tratti della costa alcuni dei *materiali* del progetto. La individuazione delle potenzialità trasformative dell'esistente misconosciuto tendeva a porsi come ulteriore momento conoscitivo, come sintesi tra le opportunità o le necessità prevedibili e la disponibilità alla modificazione che i diversi territori dimostravano: le caratteristiche dei diversi tratti della fascia costiera erano dunque considerate "misura" e "limite" delle trasformazioni ipotizzabili. Che a loro volta dovevano però confrontarsi con le *misure*, trasversali e longitudinali, della linea ferroviaria. Questa veniva considerata il bordo interno dell'intera fascia costiera, quella che ne segnava la nuova dimensione trasversale: un elemento di discontinuità con l'entroterra, sempre presente seppure altimetricamente variabile con le sue mutevoli tratte a raso, in trincea, in sopraelevata. Sulle misure longitudinali era possibile intervenire: la trasformazione della linea statale in tratta metropolitana consentiva di incrementare il numero delle stazioni ma al tempo stesso obbligava a eliminare tutti i passaggi a raso; restavano invece a disposizione del progetto i sottopassi e i sovrappassi esistenti, interessanti testimoni della variabilità delle relazioni tra costa ed entroterra.

10. B. Mandelbrot, *Nel mondo dei frattali*, Di Renzo Editore, Roma 2001.

11. Per approfondimenti sul rapporto tra la costa e le ville vesuviane, cfr. C. De Seta, *Ville vesuviane*, Rusconi, Milano 1980; V. Pezza, *La costa orientale di Napoli*, cit.



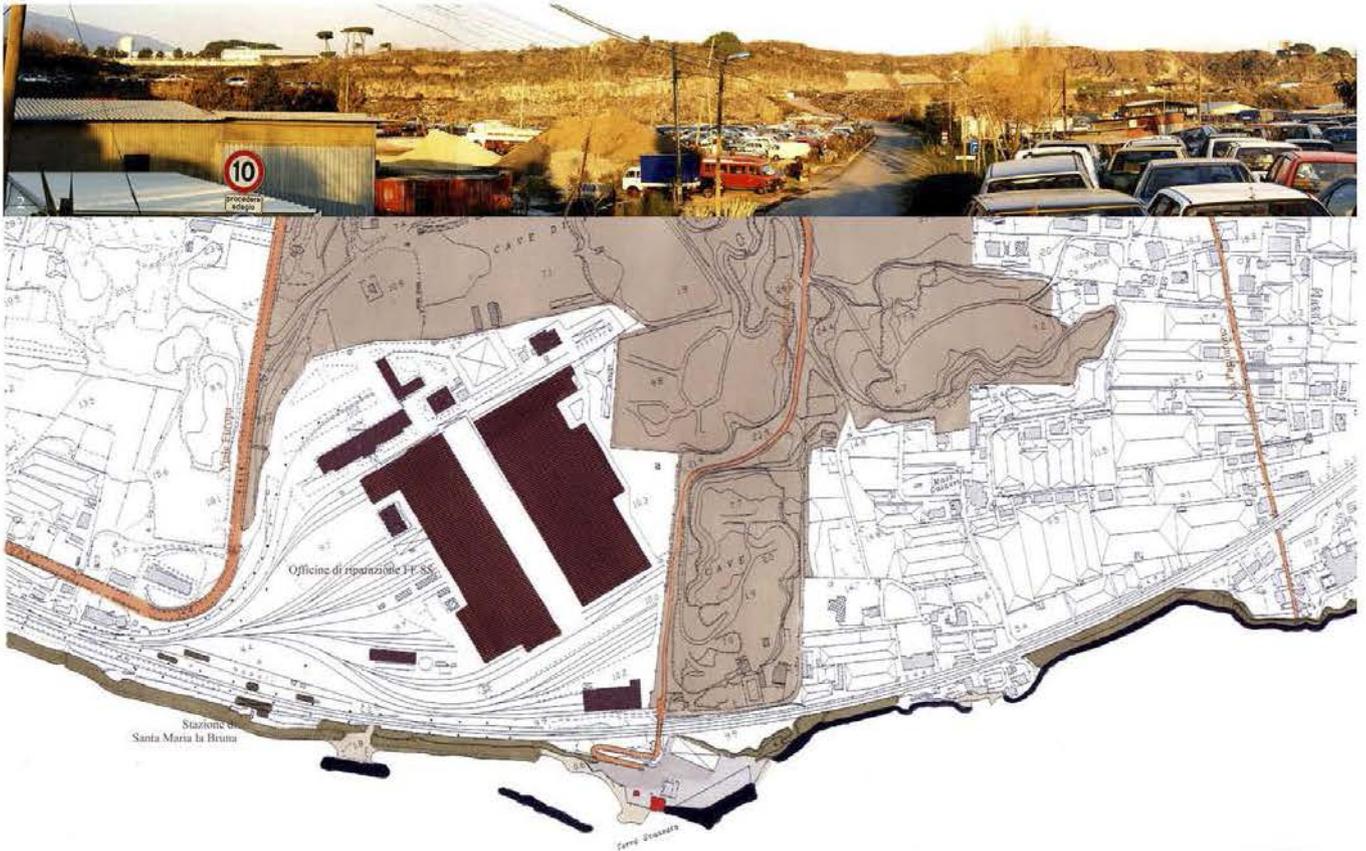
La suddivisione in tratti era fondata su una lettura morfologica che lavorava agilmente sull'intreccio tra i caratteri della costa e quelli della linea ferroviaria, tenendo però come invariante il ruolo della linea come limite materiale della costa verso l'entroterra. Per definire la natura dei diversi tratti, nove quelli individuati, il gruppo di ricerca faceva proprio lo *sguardo archeologico* di cui parlava Calvino¹²; così come faceva spesso ricorso a un *paradigma indiziario* per recuperare tracce disperse: non si trattava di un compiacimento per la logica del residuale, né di un cedimento allo strapotere dell'esistente, ma solo del tentativo di cogliere le possibili prove di *esistenza in vita* di una serie di luoghi stretti e lunghi, schiacciati tra la ferrovia e il mare e spesso dimenticati. Nello studiarne la variata consistenza —parti di suolo impermeabilizzato, terra, sabbia, rocce— e nel segnalare gli oggetti architettonici spesso isolati e irriconoscibili che li occupavano, e le loro spesso improbabili funzioni, la ricerca puntava anche a intercettare le possibili resistenze alla trasformazione delle cose (e di quelli) che questa costa marginale continuavano ad abitarla e a usarla e soprattutto a riconoscere, tra le *rovine* di questi spazi, i possibili materiali di un progetto di trasformazione.

[12] LA FERROVIA PASSA IN TRINCEA ALL'INTERNO DI UN CENTRO ABITATO.

[13] LA FERROVIA PASSA IN SOPRAELEVATA SU UNO DEI PICCOLI PORTI DELLA COSTA.



Da Santa Maria la Bruna agli Scogli di Prota



[14] INDIVIDUAZIONE DI UNA DELLE AREE-PROGETTO. LA GRANDE CAVA ALLE SPALLE DELLA FERROVIA, UTILIZZATA COME DISCARICA.

Diversi, per ampiezza dei territori investiti, per dimensione delle modificazioni ipotizzate, per tipologia degli interventi previsti, per qualità e quantità dei soggetti chiamati in causa, erano dunque i temi di progetto: era evidente la portata strategica di alcuni di essi e la relativa "marginalità" di altri. Solo alcune delle parti dell'area studiata erano considerati luoghi potenzialmente "centrali" di un nuovo sistema costiero: a queste veniva attribuita anche la funzione di "mettere in rete" le diverse tipologie di trasporto via mare con le infrastrutture su ferro; alle altre il compito di intrattenere rapporti più discreti e continui con il territorio alle spalle.

Frutto materiale della ricerca, insieme all'Atlante che ne rappresentava il risultato più significativo in termini conoscitivi, erano infine della planimetrie dei diversi tratti della costa, ritagliati e segmentati come "aree-progetto" di cui venivano segnalati gli elementi caratterizzanti e raccontate, solo con le parole, le possibilità di trasformazione.

Perché ha senso parlarne a tanti anni di distanza? La risposta più immediata, e più triste, è: perché poco è cambiato. È vero, ci sono state delle trasformazioni, provocate spesso dalle spinte delle popolazioni che volevano riguadagnare un qualche rapporto con il mare e che le hanno portato a conquistare in un paio di punti dei "lungomare" evidentemente "marginali". E ci sono state anche delle perdite: alcuni di quegli elementi residuali interessanti sono stati manomessi o modificati fino a diventare irriconoscibili.

12. Cfr. I. Calvino, *Una pietra sopra*, Einaudi, Torino 1980.

Ma la sensazione complessiva è che non sia cambiato molto. Quella costa è ancora inesistente.

E allora, forse, con inguaribile ottimismo possiamo pensare che i risultati di quella ricerca potrebbero ancora essere utili. Anche perché, in parte senza rendercene conto, ci siamo occupati di quella costa utilizzando sguardi, tecniche e metodi che (vent'anni dopo) sembrano all'ordine del giorno: ci siamo occupati di *drosscapes*, di *wastelands*, abbiamo immaginato operazione di *recycle* e perfino di *upcycle* di *objéts trouvés* che solo uno sguardo attento poteva individuare. Abbiamo disegnato strategie leggere, *personalizzate*, per luoghi a cui riconoscevamo un'identità fragile. Abbiamo guardato alla costa come a un *arcipelago*. Abbiamo pensato a percorrenze pedonali, a *usi* nuovi che non potevano essere ricondotti a funzioni prestabilite. E il nostro lavoro sottintendeva la presenza di comunità disposte a riconoscere questi luoghi e a prendersene cura. Abbiamo riconosciuto *paesaggi mutevoli* incardinati in un'immagine che solo nella sua dimensione geografica, la costa vesuviana, poteva ritrovare una frammentata forma di unità: in queste nuove condizioni, forse, la ferrovia costiera più antica d'Italia può svolgere una funzione nuova, strappando a un destino di marginalità *l'arcipelago* di cui è fatta la costa vesuviana, ricca di storia e di futuro. ■

Le *nostre* distanze.

Il difficile rapporto tra la costa e la ferrovia nell'area a oriente di Napoli

L'articolo ripercorre le vicende significative di una ricerca, sviluppata circa vent'anni fa, che indagava il difficile rapporto tra la costa e la ferrovia nell'area a oriente di Napoli. Questo lavoro può essere considerato ancora di attualità per almeno due ragioni: la prima risiede nella constatazione che le condizioni del territorio di cui stiamo parlando sono poco mutate da allora. La seconda è riconoscibile nel fatto che i metodi e le tecniche utilizzate nell'elaborazione della ricerca sembrano anticipare alcune delle questioni oggi all'ordine del giorno.

Parole chiave: Napoli, costa vesuviana, mare, ferrovia.

Our distances.

The difficult relationship between the coast and the railway in the East area of Naples

The article is dedicated to the story of a research developed twenty years ago. The theme of the research was the relationship between the railway and the Vesuvian coast. This is still a current work for at least two reasons: the first is that the territory we are talking about has changed little. The second is that the methods and techniques used, anticipated some of the issues that seem to be on the agenda today.

Keywords: Naples, Vesuvian coast, sea, railway.



Roberta Amirante

Professore Ordinario in Composizione Architettonica e Urbana presso il Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale dell'Università degli Studi di Napoli 'Federico II'.