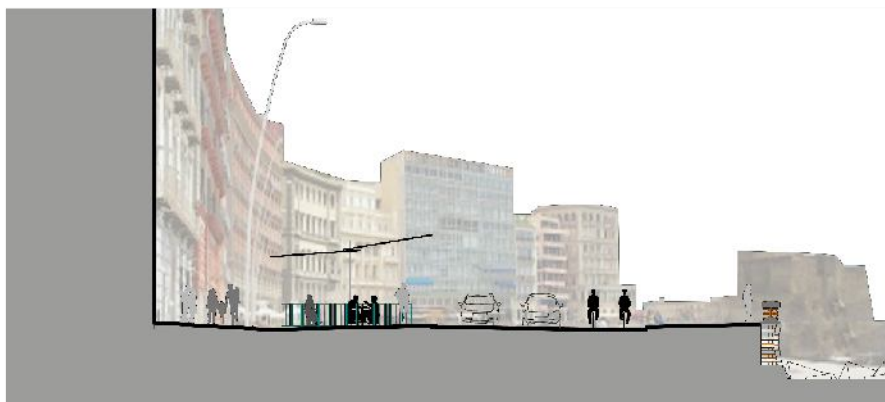




COMUNE DI NAPOLI
Direzione centrale Pianificazione e gestione del territorio - sito Unesco
Servizio Programma Unesco e valorizzazione della città storica

Riqualificazione lungomare

Tratto piazza Vittoria - Molosiglio



PROGETTO DEFINITIVO

Gruppo di progettazione

arch. Anna Rita Affortunato, arch. Daniela Buonanno, ing. Roberta Catapano, arch. Renata Ciannella, ing. Antonio d'Aniello, arch. Luca d'Angelo, ing. Marzia di Caprio (responsabile integrazione prestazioni specialistiche), geom. Luciano Marino, dott. Giuseppe Marzella, ing. Stefano Napolitano, geom. Italo Ricci.

Responsabile del procedimento

arch. Giovanni Lanzuise

Il Dirigente

arch. Massimo Santoro

Relazione storica e fotografica

ER STO 01

emissione luglio 2015

revisione aprile 2018

La costruzione del lungomare

Raccontare la nascita e la trasformazione del “lungomare napoletano” significa attraversare cinque secoli della storia napoletana. Cinque secoli nei quali alla struttura compatta della città antica, coronata dai suoi borghi, si sono aggiunti e sovrapposti pezzi e parti sempre più complessi e dimensionalmente consistenti con disegni e connessioni che solo talvolta si sono posti l’obiettivo di ri-assumere il preesistente in una forma organica.

La costruzione del lungomare, nella dimensione che oggi possiamo riconoscere - dall’estremo margine di Mergellina verso Posillipo fino allo snodo tra via Acton e via Cesareo Console - non sfugge a questa matrice di aggiunte e sovrapposizioni, benché la sua immagine finale – per molti versi “prepotente” – abbia assunto attraverso la sua edizione otto-novecentesca, una forma di spiccata unitarietà legata soprattutto al suo destino infrastrutturale: il lungomare di Napoli, come in molte altre realtà urbane, è l’invenzione di una *strada*.

Nei secoli precedenti non era stato così: l’immagine della veduta del Lafréry mostra una fascia costiera composta di tratti diversi e identificabili anche in relazione alle loro caratteristiche geografiche: tra questi la “scaglia” di Chiaia, una sorta di conca digradante dolcemente verso il mare a cui la terra si accostain forma di spiaggia.



Tommaso Ruiz , L'arenile. XVIII secolo

La conca ospita già il borgo omonimo, esposto verso il mare a sud, con una cortina di edifici piuttosto composta, che si allunga verso l’entroterra con piccoli corpi perpendicolari, orti e giardini e con molte abitazioni occupate da pescatori, nella parte più occidentale.

Il margine occidentale della conca, dove si affaccia il costone di Posillipo, (*margo, margellus*) è l’area di Mergellina, all’epoca segnata soprattutto dalla presenza del casino del Principe di Roccella; quello orientale è costituito dal

promontorio bastionato di Pizzofalcone con il suo “naturale” prolungamento marino costituito dal Castel dell'Ovo.

Come scrive Alisio¹, “la Riviera di Chiaia prendeva il nome dall’antica spiaggia al cui margine si svolgeva, terminando alla torre difensiva detta “la Torretta” innalzata nel 1564 contro i pirati turchi. Abbattuta la porta di Chiaia, il borgo, che prima si stendeva fuori le mura costruite da don Pedro de Toledo, venne a far parte della città; ciò segnò l’inizio di una più densa utilizzazione edilizia e l’avvio di una trasformazione che portò all’attuale conformazione urbana”. La costruzione dello spazio pubblico del borgo di Chiaia trova una prima significativa interpretazione con l’intervento di selciatura della strada che va dalla Vittoria a Piedigrotta, realizzato dal duca di Medina Coeli nel 1697 con l’utilizzo delle “vasole grandi” e la sistemazione, dal lato del mare, di una ringhiera ornata da salici e di alcune fontane d’acqua dolce. Ma nonostante questo tentativo di dare ordine e dignità allo spazio su cui prospetta la cortina edilizia, il luogo resta segnato da funzioni disparatissime, dal casotto della dogana a dieci lavatoi pubblici.



Mergellina e la Riviera di Chiaia



G.Carafa duca di Noja- Pianta di Napoli (1775). Particolare da palazzo Donn'Anna alla Darsena

La Villa Reale

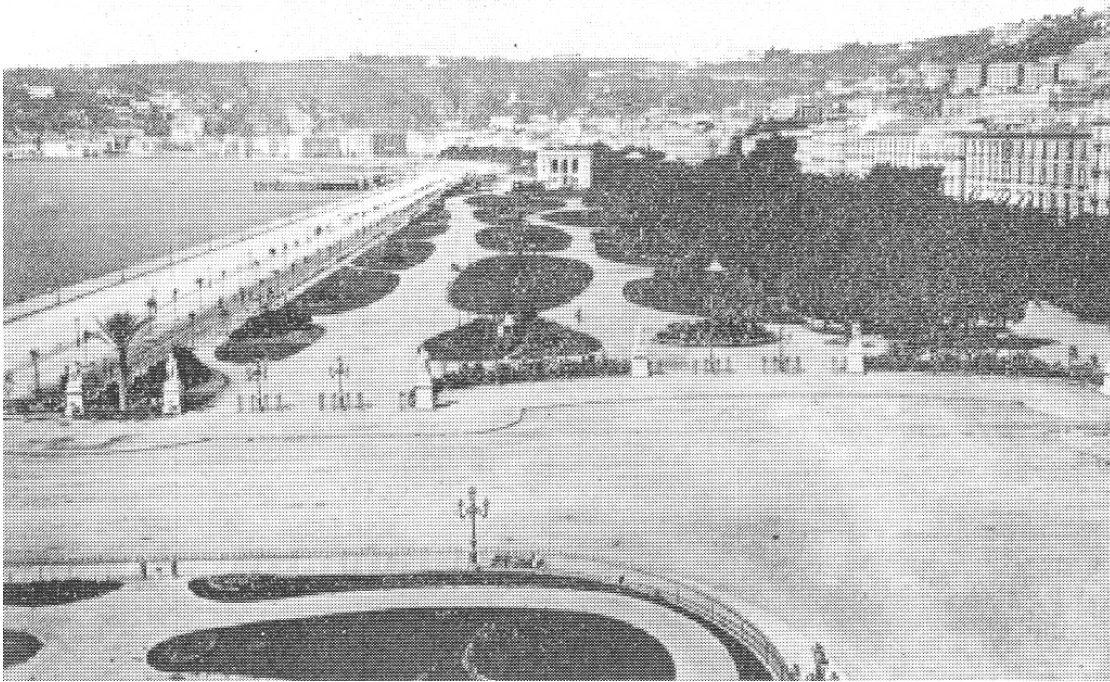
Dovrà passare quasi un secolo prima che Ferdinando IV di Borbone riconosca in questo spazio “esterno” rispetto alla già congestionata città centrale, un luogo appropriato per la costruzione di una “Villa Reale” e affidi a Carlo Vanvitelli il compito di disegnare un’“architettura del paesaggio”. Il re chiede la creazione di un “reale passeggio” e Vanvitelli, - tra il 1778 e il 1780, coadiuvato dal giardiniere Felice Abbate - ispirandosi ai più famosi giardini francesi, disegna cinque lunghi viali che si sviluppano parallelamente alla linea di costa con un percorso rettilineo, privo di conclusione prospettica, ricoperti da *grillage* di viti e ornati di statue. La struttura della Villa, fortemente longitudinale, era scandita nel progetto originale da una serie di tagli trasversali che stabilivano delle nuove connessioni ritmate tra la Riviera e il mare: nella parte realizzata il viale centrale viene diviso longitudinalmente in due parti da una fontana, costruita su modello del Sammartino, con le raffigurazioni della Sirena Partenope e del fiume Sebeto, sostituita poi nel 1791 dal gruppo statuaria del Toro Farnese (che vi rimase sino al 1826, anno in cui fu trasferito al Museo Borbonico). L'insieme risultava apparentemente simmetrico secondo l'asse longitudinale, a meno di pochi particolari: il viale centrale, più ampio degli altri, era scoperto: ai due lati, come racconta Benedetto Croce in “Napoli Nobilissima”, “altri due viali coperti, piantati di tigli che formano archi: e, intrecciati ad essi, tralci di vite appoggianti ad un pergolato ... ciascun arco è lungo 16 palmi, e si contano, di essi, trentasei, oltre di altri sei, tre nel principio e tre alla fine che stanno soltanto nel viale di sinistra, senza riscontro nell'altro”. I vialoni alberati, inoltre, nel fungere da filtro spaziale tra natura e architettura, rafforzavano la carica simbolica del mare come elemento dominante della morfologia urbana. E a tal proposito è interessante notare che la struttura unitaria dell'architettura del verde vanvitelliana denuncia le diverse condizioni dei suoi bordi attraverso il trattamento delle recinzioni longitudinali: quella verso la Riviera è costituita da pilastri e griglie in ferro, quella verso il mare da una doppia fila di gradini adibiti a sedili da cui si poteva godere la vista del golfo e della spiaggia.



Ignoto, XIX secolo, Pianta di Napoli. Particolare da Palazzo Donn'Anna alla Darsena

Durante la prima metà dell'Ottocento, si ebbe una lenta ma vivace crescita di interessi, non più legati soltanto alla espansione edilizia ma volti al decoro urbano. Vero è che questi tentativi, iniziati durante il decennio francese e continuati fino al ritorno dei Borbone, muovevano sempre dall'ottica infrastrutturale e viaria. Bisognerà, infatti, attendere l'apertura di nuovi assi di collegamento per accorgersi della suggestiva panoramicità del nostro golfo. Vennero così avviati ampi programmi di miglioramento del tessuto urbano volti all'esaltazione delle "vedute" e alla valorizzazione dei "belvedere". Ciò trova riscontro nella promulgazione di norme relative alla difesa paesistica emanate sin dal decennio francese e successivamente riprese attraverso i Rescritti Borbonici², che avevano lo scopo di valorizzare il patrimonio paesistico.

Durante la Repubblica Partenopea la Villa fu adibita a poligono di tiro e ad acquartieramento delle truppe. Nel 1807 il re Giuseppe Bonaparte dispose una serie di lavori che comportarono la trasformazione dell'impianto arboreo e l'inserimento tra i viali di statue e fontane, per la maggior parte opera di Tommaso Solari e Andrea Violani, provenienti dal parco di Caserta. Nel 1834, dopo l'Unità d'Italia la Villa fu aperta al popolo e fu chiamata Nazionale. In questo periodo la Villa fu ampliata a più riprese da Stefano Gasse: nel 1807 secondo il gusto romantico all'inglese, con viali tortuosi, boschetti, grottoni, e nel 1834, quando il giardino fu esteso fino alla Torretta raggiungendo l'attuale dimensione, fu realizzata la recinzione verso la strada con un'inferriata e fu costruito per cavalcare il cosiddetto *trottoir*. Gasse sembra porre in maniera più articolata il rapporto della Villa con l'arenile e con il mare, rendendo meno significativa la direzione longitudinale non più inquadrata da una prospettiva rettilinea e soprattutto creando, al posto dell'abbattuta chiesetta di San Leonardo, la cosiddetta "loggetta a mare" che si protendeva sulla spiaggia con la forma di un arco schiacciato ai lati e allungato.



Piazza Vittoria- Villa Comunale – Napoli- Collezione E. Maiello

Negli stessi anni la Riviera si arricchì di palazzi nobiliari. Ancora Alisio³: “I palazzi lungo di essa erano improntati a una notevole ricercatezza formale, poiché dal primo ventennio del secolo accoglieva numerosi importanti episodi dell’edilizia neoclassica; ci riferiamo al palazzo Pignatelli di Strongoli (1820) di Antonio Niccolini, a quello del duca di S. Teodoro (1826) di Guglielmo Bechi, alla villa Acton(1830) oggi Museo Pignatelli, di Pietro Valente ed ancora il palazzo Alarçon de Mendoza restaurato nel 1815 e totalmente rifatto nel '38 e al palazzo, oggi completamente trasformato dei Carafa di Belvedere”.

Solo nel 1839, Ferdinando II auspicò un intervento globale di sistemazione urbana della Riviera: numerose furono le proposte presentate ma si dovrà arrivare alla seconda metà dell’800 per la definizione e realizzazione di un progetto definitivo.

Nella seconda metà dell’Ottocento le operazioni di carattere speculativo che anteponevano gli interessi economici a quelli “artistici”. ebbero il sopravvento. Lo stato di degrado in cui versava Napoli e la sua drammatica situazione igienica, sottolineata dagli stessi consiglieri comunali, lasciavano sempre meno spazio a problematiche ritenute superflue.

Negli anni immediatamente successivi vennero realizzati interventi limitati e parziali ed in tal senso si orientò l’architetto Vincenzo Greco di Cerisano che, nel 1847, propose di racchiudere la Villa Reale “in mezzo a due strade” e di realizzare una colmata a mare, con i materiali risultanti dai lavori in corso nella città, senza dare indicazioni sull’uso dei suoli. Nel 1858 Gaetano Genovese, affermato architetto del tempo, pubblicò uno studio a sostegno di un suo progetto di sistemazione dell’area ideato sin dal 1855. Nel progetto veniva proposto un nuovo quartiere di abitazioni di lusso, un ampliamento della Villa Comunale e la costruzione di una strada parallela alla Riviera che disegnava sedici grandi lotti edificabili costituiti da uno o più edifici collegati da un porticato continuo da Piazza Vittoria alla Torretta.

Lo studio analizzò dettagliatamente costi, materiali da utilizzare ed affrontò il problema delle fognature; tuttavia l'alto costo dell'opera e l'eccessiva semplicità del progetto ne decretarono l'insuccesso.

Dopo l'Unità d'Italia la Villa fu aperta al popolo e fu chiamata Nazionale. "Lungo la spiaggia, aggiunge Alisio⁴, vi erano degli stabilimenti balneari e, nei pressi di piazza Vittoria, un teatro in stile moresco costruito intorno al 1860, detto il giardino d'Inverno; nel 1874 fu costruita la Stazione Zoologica, allora la più importante istituzione del genere in Europa, voluta da Antonio Dohrn".



Riviera di Chiaia al suo innesto con piazza Principe di Napoli

Nel 1861 Giustino Fiocca pubblicò un volume contenente la proposta di un intervento di vaste proporzioni da attuare nella area della Riviera di Chiaia, idonea per amenità, bellezza e accessibilità alla realizzazione di un nuovo quartiere residenziale per ottantamila abitanti. Il disegno urbano è tipicamente ottocentesco con rettifili, piazze regolari, ragniere di strade, lotti squadrati, edifici a corte. Tutte le strade principali sono parallele alla linea di costa, le piazze rappresentano i punti focali posti all'incrocio di queste. Il Fiocca propose un lungomare articolato in tre lunghi rettifili che avrebbe collegato Santa Lucia con la Chiesa di Santa Maria del Parto a Mergellina. Secondo il progetto la Villa sarebbe stata ristretta al tratto compreso tra Piazza Vittoria e Via San Pasquale ed avanzata verso il nuovo lungomare in modo da conservare il suo peculiare rapporto con il mare; ai quattro angoli della Villa si prevedeva la costruzione di quattro grandi edifici destinati a un teatro notturno, un circo olimpico, una casina multifunzionale ed un albergo. Nel tratto centrale del lungomare era prevista la costruzione di una loggia protesa verso il mare, abbellita da piante e giardini, che doveva costituire il prolungamento della Villa verso il mare. Il progetto interessava anche la fascia collinare a monte della Riviera di Chiaia da Piedigrotta a Piazza dei Martiri; l'impianto urbano di quest'area

si fonda su tre strade principali e cinque secondarie tagliate da venti strade ad esse ortogonali, quattro piazze e numerosi slarghi minori si aprono nelle loro intersezioni.

Sulla base del progetto di Fiocca furono presentate, da diversi imprenditori, numerose proposte di intervento, alcune delle quali modificanti il disegno originario, al fine di realizzare le previsioni tenendo conto della fattibilità economica.

Una di queste proposte fu presentata dall'imprenditore Antonio Gabrielli nel 1866. L'importanza di tale proposta risiedeva nella volontà di collegare lo sviluppo dell'area costiera occidentale ed orientale della città e nel prefigurare un disegno successivamente realizzato dai DuMesnil. Il prolungarsi dei tempi burocratici nelle trattative tra Comune e imprenditore causarono la scadenza dei termini del capitolato, impedendo l'attuazione delle opere previste.



La cassa Armonica in Villa Comunale di Errico Alvino (1877). Collezione E. Maiello

Il lungomare

Nel 1861, anche l'architetto e commissario dei quartieri di Chiaia e San Ferdinando, Errico Alvino presentò un progetto che prevedeva l'ampliamento dell'odierna Via Cesario Console, di Via Santa Lucia, del Chiatamone e del Lungomare fino a Mergellina. Il progetto disegnava il lungomare, sopraelevato rispetto al livello del mare, parallelo alla via Riviera di Chiaia con una rotonda in corrispondenza di Largo San Pasquale; il salto di quota veniva risolto con la localizzazione di strutture destinate alla vita di mare. Il fronte della Villa Comunale, prolungata fino alla Torretta, era costituito nell'idea di Alvino, da una struttura continua di colonne in ghisa con copertura in vetro; elementi in ferro e vetro erano previsti sia sull'apertura verso Piazza Vittoria sia all'interno del parco; l'unico elemento realizzato nel 1877 tra quelli previsti è la Cassa Armonica. L'imprenditore Gabrielli, già nel 1866 aveva stipulato col Municipio un accordo per la realizzazione in concessione di due opere: la costruzione del quartiere orientale e la sistemazione della spiaggia di Chiaia con l'apertura dell'attuale via Caracciolo. Secondo la concessione nel quartiere orientale, Gabrielli si obbligava a costruire tutte le strade e le piazze previste dal progetto di Luigi Giura e le cedeva al Municipio unitamente a quindicimila metri quadrati di suoli edificatori; si assumeva l'obbligo di costruire case che sarebbero state di sua esclusiva proprietà unitamente alla restante parte di suoli edificatori del quartiere.

Relativamente alla spiaggia di Chiaia, Gabrielli si impegnava a costruire una banchina lungo il lido, sulla base del progetto redatto da Errico Alvino, cominciando dal punto ove era giunta l'opera del Municipio, ossia dal Chiatamone, e proseguendola sin oltre la piazza del Leone a Mergellina. L'accordo tra il Comune e Gabrielli veniva successivamente a decadere per motivi finanziari e burocratici. Gabrielli nel chiedere la proroga al Municipio scriveva: «Le condizioni d'Europa in generale e quelle dell'Italia in particolare non potevano in certo tempo fargli rinvenire i capitali necessari per una colossale impresa»⁵.

Tre anni dopo, nel 1869 in Consiglio Comunale furono presentate quattro offerte di appalto: la prima, di Scognamiglio proponeva la distruzione e ricostruzione della Villa Comunale in posizione più avanzata verso il mare mediante la realizzazione di una colmata, la proposta fu scartata perché presentata in ritardo; la seconda offerta, di Martorelli, riguardava il solo tratto tra Santa Lucia e Piazza Vittoria, ma venne respinta perché poco vantaggiosa economicamente per il Municipio; la terza e la quarta, di Annibale Giletta - a cui subentrò il barone Du Mesnil - da realizzare in successione, furono le più interessanti e discusse a lungo in Consiglio.

La prima offerta, a cui si lavorò dal 1869 al 1872, riguardava il tratto da Santa Lucia a Piazza Vittoria e prevedeva la costruzione di una banchina, parallela a Via Chiatamone, per conto del Municipio; in cambio della realizzazione il Giletta chiedeva la concessione del Casino di Chiatamone con l'annesso giardino e dei suoli edificatori risultanti tra la nuova strada e la via Chiatamone. L'offerta apparve vantaggiosa perché costituiva una strada alternativa alla Via Chiatamone scoscesa, angusta e minacciata dalle frane del Monte Echia.



La realizzazione di via Partenope (1872)

Nel 1869 viene stipulato il contratto tra il sindaco Capitelli e i sigg. Giletta e Barone du Mesnil relativo all'esecuzione, in base al progetto approvato il 15 marzo del 1869, dei lavori di sistemazione della zona litoranea compresa tra S. Lucia e Mergellina. Dal verbale della seduta consiliare del 10 maggio del 1873, dove la Commissione, istituita dal Sindaco nel 1868 per la valutazione di diverse offerte di concessioni, esprime parere favorevole alla proposta presentata dal Giletta, vengono chiaramente descritti i sistemi di realizzazione dell'opera e i materiali previsti:

“Perché l'opera presenti le maggiori condizioni di solidità e sicurezza contro i flutti del mare, la Commissione ha stimato dover proporre parecchie aggiunzioni e modificazioni ai lavori da farsi e li ha formulati nei seguenti articoli: a) costruire una banchina...(…) che sarà eseguita con casse, del tutto conforme a quelle già iniziate dal Municipio nel medesimo sito sì per la forma o sagoma, come per qualità dei materiali e magistero. Sarà inoltre la medesima garantita da scogli di dimensioni da definirsi nel piano di dettaglio. B) Riempire tutto lo spazio compreso fra detta banchine e l'attuale strada del Chiatamone con materiali di sfratto o terre, elevandone il piano per il modo da formare una uniforme ed unica pendenza fra la via di S. Lucia e la Vittoria, giusta il profilo in piede della pianta. C) Costruire lungo il mare, e aderente alla banchina anzidetta, una strada che avrà la larghezza di metri 27, di cui metri 17 pel capo strada e metri 10 pei due marciapiedi laterali, oltre il parapetto verso il mare rivestito di pietra con passamani. Il Capostrada sarà di basoli, e i marciapiedi di pietra lavorata sullo stile di quelli generalmente usati nella città. Sarà la strada medesima fornita di corsetti per lo scolo delle acque nel corso principale e di n.50 candelabri per l'illuminazione a gas secondo un modello da approvarsi dalla Giunta”.

Il termine per il raddoppio della via del Chiatamone, da S. Lucia alla Vittoria era previsto di due anni, che furono prorogati fino a dicembre del 1872, data in cui effettivamente “era stato realizzato il primo tratto della “litoranea” (l'attuale via

Partenope) dalla Panatica di S. Lucia a Piazza Vittoria". La banchina, con altezza decrescente da quattro a due metri, fu realizzata, come descritto, con lo stesso sistema delle dighe foranee, per resistere alle mareggiate, ma gli eccezionali eventi atmosferici del dicembre del 1872 che colpirono la nuova banchina dimostrarono nell'immediatezza i danni derivanti dall'eliminazione della spiaggia quale frangiflutti naturale. Furono allora ulteriormente prorogati i termini per il compimento dei lavori, dapprima al 1 maggio 1877 (delibera consiliare del 15 giugno 1874) e poi al 4 settembre 1878 (con delibera consiliare del 15 giugno 1876), di fatto tutte le opere della litoranea, compresa via Partenope, vennero collaudate il 20 novembre 1883.

La carta dello Schiavoni, i cui fogli vennero realizzati tra il 1872 e il 1880, registra l'avvenuta trasformazione urbanistica e anche la realizzazione di alcuni edifici nei lotti formati tra l'antica via Chiatamone, venutasi a trovare poco più in alto e la nuova via Partenope, che era invece più in basso. In prossimità della Vittoria, verso occidente, le quote tra le due strade erano quasi pari e le univa, come oggi, via U. Foscolo; anche in questi nuovi lotti la carta dello Schiavoni registra costruzioni già realizzate la più consistente delle quali è conosciuta con il nome di palazzo Arlotta, che potrebbe - secondo Giancarlo Alisio - essere stata progettata per lo stesso Oscar Du Mesnil come sua dimora privata. L'hotel Vesuve, in angolo con via S. Lucia, risulta eretto nel 1882 e l'edificio dell'Hotel Continental, che incorporò lo stabilimento per l'acqua ferrata, fu eretto probabilmente subito dopo, poiché risulta coperto lo spazio tra l'Hotel del Etrangers e l'Hotel Vesuve già in una pianta redatta da Gaetano Bruno e datata 1885; anche nella successive piante Catastali, databile al 1895, risultano interamente coperti da edilizia i nuovi lotti tra via Chiatamone e via Partenope.

La seconda tratta, quella dalla Vittoria alla Fontana del Leone Mergellina, a cui si lavorò dal 1872 al 1879, ricalcava la proposta del Gabrielli, prevedendo nuovi edifici residenziali, l'ampliamento della Villa Comunale e la realizzazione di una strada tra Piazza Vittoria e Mergellina.

Contestualmente il Comune chiedeva la sistemazione delle fogne, la recinzione della Villa Comunale e la realizzazione di una banchina in basoli a piano inclinato da destinare ai pescatori che a causa della costruzione della colmata sarebbero stati privati per sempre della spiaggia e quindi del loro naturale luogo di lavoro. In cambio di tali interventi, Giletta chiedeva i suoli ricavati dalla realizzazione della colmata più un sussidio di due milioni di lire, ridotto dopo le trattative ad un milione e seicentomila lire. Le opere relative alla nuova strada sul mare dovevano essere, come descritto nel già citato verbale consiliare del 1869, alla Mac Adam cioè in pietrisco e materiale collante; Alisio dettaglia i materiali utilizzati per tale tecnica riconducibili a calcestruzzi costituiti da calce delle costa di Equa, pozzolana idraulica del Vesuvio e di Pozzuoli e pietrisco di scorie vulcaniche.



La riviera di Chiaia: al centro del golfo la diga del lungomare in costruzione (coll. E. Maiello)

La proposta di realizzare la nuova strada suscitò pareri contrastanti: alcuni, infatti, ritenevano che la spiaggia avesse perso la propria amenità visto che era divenuta luogo di sbocco delle fogne, di conseguenza la costruzione della strada non avrebbe comportato la perdita di valori paesaggistici, altri sostenevano che la Villa Comunale avrebbe perso il suo privilegiato rapporto diretto con il mare, trovandosi stretta fra due strade carrozzabili, la Riviera di Chiaia e la via Caracciolo. Come racconta Alisio⁶, “la perdita di tale felice soluzione ambientale, sarà messa in evidenza anche nel Consiglio comunale, quando si noterà:

”Oggi la Villa si presenta a due impressioni, perché chi ama godere del movimento turbinoso della città, passeggia verso la strada, chi invece desidera abbandonarsi alla meditazione va rasente alla riva. Chi può negare che un giardino, come oggi è la villa, sporgente immediatamente sul mare, e separata da quello mediante un lido sinuoso ed acclive sia molto più bello che non una diga in fabbrica con la severità delle linee architettoniche che ne formano il corredo?”.

Al fine di preservare e cercare di conservare il rapporto con il mare, tra il 1873 ed il 1875, vennero suggerite diverse proposte per la definizione del tracciato e della larghezza dei viali della Villa e del lungomare. Una delle proposte in discussione nel 1875 sembrava prevedere, oltre alle attuali Via Caracciolo e Via Riviera di Chiaia, una terza via - l'attuale Viale Dohrn - che da Piazza Vittoria arrivava fino alla Torretta, con una larghezza di diciassette metri totali suddivisi in sede carrozzabile e "passeggiatoio", fiancheggiato da un marciapiede di cinque metri. All'estremità occidentale della strada si apriva una piazza su cui la Giunta prevedeva l'affaccio di due nuovi edifici da realizzare con prospetti simmetrici e di aspetto monumentale abbelliti da giardini. Dei due edifici realizzati, il Grand Hotel fu sostituito nel secondo dopoguerra dal fabbricato del Consolato Americano.



Via Caracciolo dall'arenile di Mergellina

Le opere infrastrutturali: la colmata, il muro di “riva”

Errico Alvino, uno dei maggiori esponenti della cultura architettonica del tempo, si avalse per il progetto del lungomare della collaborazione dell'ing. Gaetano Bruno, già noto per essere ingegnere alle fognature al Comune di Napoli, che realizzò tutta la parte relativa alle infrastrutture propedeutiche; di particolare rilievo il muro di riva, dall'istmo di Castel dell'Ovo a Mergellina⁷. Esso doveva infrangere i marosi e contenere il riempimento necessario per la colmata a mare. I lavori iniziarono nell'estate del 1869 e si conclusero verso la fine del 1883, offrendo all'area di Chiaia il collegamento lungo il mare con quella che ancor oggi è una delle più significative e panoramiche strade della città⁸.

Gaetano Bruno ebbe modo di interessarsi all'ampliamento della città di Napoli verso mare sin dall'inizio della realizzazione delle opere avvenuto dal 1869, secondo il progetto di Alvino⁹.



L'arenile e via Chiatamone

Questo ampliamento, che consentì l'avanzamento della linea di costa sino a delimitare un'area di colmata pari a circa 300.000 mc., diede luogo anche alla costruzione del famoso lungomare denominato via Caracciolo. Gaetano Bruno, inizialmente come Ispettore municipale, progettò e seguì i lavori per la realizzazione dell'opera, fino alla loro completa ultimazione nel 1883. Inoltre ebbe la possibilità di studiare e monitorare per circa 15 anni le manifestazioni dei fenomeni e degli effetti determinati dal moto ondoso per le trasformazioni del sito¹⁰.

Il muro di riva, che chiude la colmata verso mare, e che è indubbiamente l'opera più significativa dell'ampliamento, rappresentando la difesa dalle azioni determinate dal moto ondoso, fu più volte, nel corso dei lavori ed anche a costruzione ultimata, danneggiato¹¹.

Al tempo della progettazione e della realizzazione dell'ampliamento tra le maggiori preoccupazioni sembra esserci la possibilità che "si riproduca la spiaggia a Chiaia": è un argomento che Gaetano Bruno affronta quasi in via preliminare. Egli studia innanzi tutto il gioco delle correnti nel golfo di Napoli, inserito nel più vasto fenomeno della corrente litorale del Tirreno; analizzando i più avanzati studi su tali complesse tematiche Bruno formula poi alcune osservazioni sulle azioni del moto ondoso e scrive nel suo lavoro: "...presso i lidi il movimento verticale di ondulazione si trasforma, a misura della diminuzione della profondità, in moto di traslazione orizzontale, dotato di velocità più o meno grande". Osserva ancora che per questa trasformazione le onde "si frangono violentemente contro gli ostacoli che incontrano e che tendono a rovinare ed a sconvolgere"¹².

L'autore infine discute sul profilo ottimale che un muro di riva deve offrire alle onde che lo investono ed osserva che la configurazione e la struttura dell'opera realizzata a Chiaia per l'ampliamento verso mare risponde alle caratteristiche individuate dalla bibliografia dell'epoca: il fronte a profilo curvo impedisce lo sviluppo dei flutti di fondo che rappresenta la causa principale del degrado delle strutture di difesa, attenua l'azione d'urto delle onde ed ottiene che i flutti ascendenti si riversino in mare senza invadere la strada che il muro sostiene e difende.

Tuttavia, egli rileva, il profilo concavo del muro di riva trova la sua migliore utilizzazione quando, in relazione alle caratteristiche dell'onda prevista, l'altezza dell'opera è sufficiente per lo spegnimento del flutto che si eleva su di essa; nel caso della difesa dell'ampliamento di Chiaia, verso la zona di Mergellina ove la profondità dei fondali è minore (e di conseguenza anche l'altezza del muro), si sarebbe dovuto adottare un profilo diritto per il muro di riva e dotare la difesa di una larga berma di scogli al suo piede. L'ultima parte della memoria di Bruno è dedicata ad un'analisi dei "...maggiori disastri prodotti dal mare" sulle opere di difesa da lui studiate. Viene citata una fortissima mareggiata del dicembre 1872, animata da venti fra scirocco e libeccio, che danneggiò gravemente il muro in corrispondenza del Chiatamone nell'angolo SW; questa tempesta provocò "rovine di gran conto" anche al molo S. Vincenzo, investito da onde che esercitarono pressioni elevatissime¹³.



Via Caracciolo dalla Rotonda del Lungomare



Via Caracciolo verso Oriente e il fumante Vesuvio

La colmata a mare a Santa Lucia ed il prolungamento del lungomare

Collegati alla trasformazione del lungomare, ebbero grande risalto i temi relativi al quartiere dei pescatori ed alla localizzazione di attività turistiche e ricettive (acquario e giardino). Per quanto riguarda il primo tema, già nel 1869 apparve manifesta la volontà del Consiglio Comunale di salvaguardare l'ambiente e il carattere identitario del quartiere dei pescatori di Santa Lucia, minacciato dalla scomparsa della spiaggia per realizzare la colmata. Nel 1870, in occasione dell'"Esposizione internazionale di Marina", fu avanzata la proposta di realizzare un quartiere per i marinai e le lavandaie sull'arenile presso il palazzo Donn'Anna. Altre proposte furono quelle di creare scivoli in pietra sul lungomare o ancora di costruire un porticciolo o una banchina a Mergellina; queste proposte furono valutate non attuabili poiché strutture di quel tipo sarebbero risultate pericolose per i pescherecci in caso di forti mareggiate.

Nel 1875 Errico Alvino fu incaricato di redigere il progetto del quartiere nei pressi del palazzo Donn'Anna; il progetto prevedeva la realizzazione di un piccolo porticciolo, di due edifici con servizi per ottanta famiglie, due scuole elementari, illuminazione notturna, depositi per le barche nelle grotte della collina e lavatoi e stenditoi coperti per l'inverno. La gara di appalto per il progetto di Alvino andò deserta e venne realizzato solamente un porto - rifugio a Mergellina nei pressi della Chiesa di Santa Maria del Parto e nelle vicinanze delle abitazioni dei pescatori, progettato dagli ingegneri municipali su commissione di DuMesnil, successivamente ricostruito in seguito ad una tempesta nel 1879. La questione non fu affrontata in altri modi, lasciando che i pescatori vivessero nelle loro precarie abitazioni.

Il secondo tema, relativo alla localizzazione di attività turistiche e ricettive sul lungomare, nacque dalla tendenza del barone Du Mesnil, a realizzare prioritariamente interventi che assicurassero un maggior profitto, costruendo alberghi di lusso sulle aree comprese tra Via Chiatamone e la nuova arteria. A partire dagli anni ottanta l'ex Casino Reale, ampliato e sopraelevato, divenne l'Hotel Hassler, nel cui cortile, in epoca fascista, fu edificata la Facoltà di Economia e Commercio; nel 1880 l'Hotel des Etrangers (oggi Hotel Royal); nel 1882 fu costruito l'Hotel Vesuve, più tardi il Continental. La struttura architettonica comune a tutti gli edifici consisteva in un blocco chiuso in stile neo-rinascimentale o eclettico, questi edifici sono stati tutti abbattuti e ricostruiti nel secondo dopoguerra. Altri palazzi di interesse architettonico furono edificati lungo Via Chiatamone fino a Piazza Vittoria, tra cui palazzo Arlotta e l'attuale sede dell'Ente Provinciale per il Turismo.

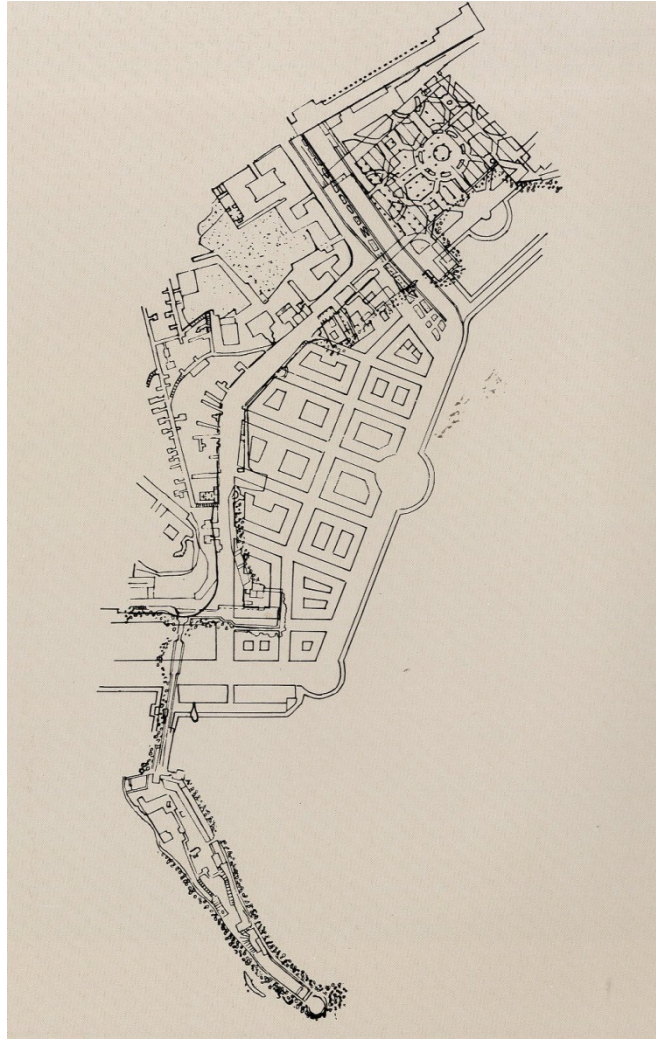
Al 1883 gran parte del parco abitativo era realizzato: alcune opere saranno invece realizzate nei primi venti anni del Novecento. L'insolvenza nei confronti del Banco di Napoli costrinse il barone Du Mesnil a cedere i lotti ancora invenduti.



Il lungomare era appena terminato e già i professionisti napoletani elaboravano nuovi progetti di ampliamenti, colmate a mare, quartieri di abitazione che potessero loro fornire occasioni di lauti guadagni. Ha un certo interesse, in proposito, la proposta Excelsior, del 1886, avanzata dagli ingegneri N. Despuro, G. Sommella e L. Lops, impegnato, quest'ultimo, negli stessi anni, nei lavori per il nuovo quartiere di S. Lucia.

Dopo una lunga premessa e una serie di considerazioni sull'esigenza di nuovi edifici, sull'opportunità di espandere la città ad occidente, sulle difficoltà connesse all'accidentata orografia del terreno, i tre autori propongono un'ulteriore colmata del litorale, dal Chiatamone a Donn'Anna, e lo sfettamento in trasversale della collina retrostante la chiesa di S. Maria di Piedigrotta, da ottenersi con una trincea che avrebbe fornito i materiali necessari alla colmata; il Chiatamone, «partendo dall'angolo che fa la via Partenope», sarebbe stato collegato a Bagnoli mediante un rettilo lungo sette chilometri.

Al di là degli utopici e innumerevoli progetti rimane fortemente sentito il problema del collegamento tra le diverse parti della città: poiché la realizzazione del lungomare, tra il Chiatamone e Mergellina, non risolveva completamente il problema di un organico collegamento con il centro della città, nella seduta del 15 dicembre 1885, in Consiglio Comunale si tornava a discutere sulla eventualità di una bonifica del vecchio borgo di S. Lucia, di un nuovo rione per i pescatori e del prolungamento del lungomare.



Il nuovo quartiere di Santa Lucia (da G.Russo)

Si sottolineava la necessità di risanare il borgo nel rispetto delle piccole attività e del modesto commercio, tipico della zona e indispensabile alla sopravvivenza dei suoi abitanti; in tale ottica, pur non presentando una proposta concreta, unitamente alla Giunta, aveva operato la Commissione che il Consiglio Comunale aveva delegato ad analizzare i provvedimenti più urgenti per S. Lucia, come del resto era già avvenuto per il quartiere S. Brigida con la realizzazione della Galleria Umberto I e la bonifica dell'area circostante, nell'ambito ed in esecuzione della legge speciale per Napoli del 15 gennaio 1885, emanata in seguito al colera del 1884.

Occorreva, nel caso di S. Lucia, discutere in Consiglio la domanda di concessione presentata, sin dal 1883, dall'ing. Luigi Lops, il cui progetto, già esaminato dal Consiglio Tecnico, era stato da questo ridotto nella sua estensione con l'eliminazione dell'intervento sul monte Echia e del prolungamento del lungomare oltre la Darsena e l'Arsenale Militare: «per unire come già era stato divisato nei precedenti studi sul piano regolatore, e come da lunga pezza è nei voti di tutti i cittadini napoletani, la strada Caracciolo a quella del Piliero; della quale congiunzione, oltreché bellissima per l'incantevole prospetto del nostro golfo, senza dubbio si gioverebbe grandemente il traffico della nostra città da oriente ad occidente, costretto ora ad affogarsi tutto nella piazza S. Ferdinando», Quest'ultimo intervento, per quanto giudicato interessante, fu stralciato per le difficoltà connesse al conseguimento dell'approvazione governativa per un ponte in ferro sull'Arsenale

Militare (attuale giardino del Molosiglio); per analoghe motivazioni si rinunciò al riassetto del monte Echia, dove il Ministero della Guerra possedeva numerosi immobili.



La Colmata

È qui il caso di ricordare che il quartiere di S. Lucia era stato interessato da una proposta di colmata a mare sin dal lontano 1853, nell'ambito di un più vasto piano di valorizzazione di S. Lucia e della Marinella, in un'ottica totalmente diversa rispetto alle proposte che saranno avanzate negli anni successivi, come ricorda il suo progettista, l'ingegnere Pasquale Janni, in uno scritto stampato nel 1885. Questi espone unicamente la proposta relativa alla Marinella, data l'attualità dell'argomento in relazione ai radicali lavori previsti in quella zona a seguito dell'epidemia di colera: nel disegno si nota che la colmata per S. Lucia era delimitata verso il mare da una strada in curva che andava ad innestarsi al Chiatamone ed alla Salita del Gigante; i nuovi suoli edificatori erano divisi in tre grandi lottialquanto indefiniti.

Nel 1883, oltre al Lops, altri gruppi - Cozzolino, Pisani e Cassitto, e Bruno e Frontera - avevano avanzato progetti e proposte di concessione; un vizio procedurale aveva condotto all'eliminazione di Bruno e Frontera, non essendo ad essi consentito, nella qualità di ingegneri municipali, di presentare una domanda di concessione. Il loro progetto prevedeva, oltre ad un quartiere per marinai presso Castel dell'Ovo, una strada che, svolgendosi in curva in prossimità della Salita del Gigante, raggiungeva in contro curva il Piliero.

Il progetto di Pisani e Cassitto non fu accettato perché la strada che vi si proponeva, ricollegandosi alla Salita del Gigante, precludeva un eventuale prolungamento del lungomare.

Il Cozzolino, infine, che in una prima soluzione prevedeva la realizzazione, nei pressi della Panatica, a livello del mare, di un rione per marinai attraversato da strade e canali, aveva successivamente ampliato la sua idea - della quale ci è giunto l'elaborato di progetto¹⁴ - proponendo un vasto quartiere di abitazioni tra il Castel dell'Ovo e la chiesa di S. Maria della Catena. Il progetto, che comprendeva anche la bonifica dell'area malsana tra via S. Lucia ed il Pallonetto, oltre che confuso nei percorsi stradali, appare irrisolto circa il prolungamento del lungomare. Questi inconvenienti, sottolineati nel confronto con il progetto di Lops, motivarono la mancata concessione.

Il progetto Lops, era preferito poiché in esso venivano rispettate le caratteristiche del luogo con demolizione di tutte le baracche e strutture fatiscenti. Si creava per colmata, al posto del vecchio attracco, un nuovo rione delimitato sul mare da una strada, in prolungamento di via Partenope, che andava ad innestarsi alla Salita del Gigante. Si ottenevano un nuovo porto e, nei pressi di Castel dell'Ovo e del Molosiglio, abitazioni per pescatori, da edificarsi prima di procedere alla demolizione di quelle esistenti. Esse, su espressa richiesta della Commissione, dovevano possedere una quadratura doppia rispetto alle precedenti ed adeguarsi alle modeste disponibilità economiche di coloro cui erano destinate. Particolare risalto era dato alle sorgenti di acque sulfuree la cui vendita doveva essere incrementata e regolamentata. Il progetto fu approvato nel novembre 1884, dal Consiglio Municipale¹⁵.

Carte e foto convalidano le date relativamente agli edifici presso il Castello, ma sono incerte le date per le scogliere a protezione del porticciolo; il 20 luglio del 1899 la Giunta comunale delibera la "costruzione della scogliera a protezione dello "sbarcatoio di Lissa" in via Partenope" ma la scogliera risulta realizzata in una foto precedente quella data e registrata nella tavola 11 del Catasto fabbricati di fine '800, anch'essa anteriore e datata 1895; è pertanto possibile che nel 1899 sia stato realizzato un completamento.

Per la via litoranea era prevista una larghezza di ventisette metri e altre dodici strade avrebbero individuato i nuovi lotti edificatori. I lavori - che condussero, attraverso la realizzazione del tracciato stradale, alla configurazione attuale del quartiere - si protrassero fino ai primi anni Venti quando "dopo una lunghissima gestazione, in cui si sono incrociati problemi economici e problemi tecnici, il quartiere Santa Lucia è finalmente in via di conclusione secondo l'ormai quarantennale piano Lops, solo però per la parte approvata che contempla i regolari grandi lotti a corte di Santa Lucia»¹⁶.

In seguito alla demolizione dell'Arsenale Militare, di alcuni fabbricati della Marina e della caserma del Corpo dei Reali Equipaggi, si effettuò, nel 1925, un più efficiente collegamento di S. Lucia con piazza Municipio e con la via Marittima.

Una ulteriore occasione di miglioramento delle comunicazioni tra la Riviera di Chiaia e la via Marittima fu il traforo della collina di Pizzofalcone con l'apertura, tra il 1927 e il 1929, della galleria della Vittoria, tracciata dall'ingegnere Michele Guadagno, mentre gli architetti Gennaro Madonna e Roberto Pane ne disegnavano i due prospetti rispettivamente su via Acton e su via Giorgio Arcoleo.

Nel dopoguerra molti degli edifici tra via Chiatamone e via Partenope vennero abbattuti e ricostruiti: il primo ad essere rifatto nel 1948, su progetto di M. Platania, fu quello dell'Hotel Vesuvio; seguì tra il 1953 ed il 1958 l'edificio cosiddetto "Curtain Wall" progettato da Renato Avolio de Martino; è invece Ferdinando Chiaromonte nel

1959 a progettare l'Hotel Royal costruito al posto dell'edificio dell'ottocentesco Hotel des Etrangers; l'Albergo Continental viene rifatto in un arco di tempo lungo, tra il 1970 e il 1992, su progetto di Alberto Izzo e Camillo Gubitosi; progettato da Filippo Alison nel 1972 viene realizzato negli anni successivi il piccolo edificio originariamente destinato ad albergo, ad ovest dei Gradini d'Aquino di Caramanico; un altro edificio è costruito negli anni '60 davanti a villa Ebe, nell'angolo di via Chiatamone con le rampe di Pizzofalcone.



La colmata del rione S. Lucia in costruzione

Note

¹ Aa.vv., *Una storia per immagini*, Macchiaroli, Napoli 1985, p. 304.

² 19 luglio 1841, 20 febbraio 1842, 31 maggio 1843.

³ Aa.vv., *Una storia per immagini*, cit., p. 304.

⁴ *Ibidem*.

⁵ R.De Fusco, *Errico Alvino, architetto e urbanista napoletano dell'800*, Napoli 1962.p. 41.

⁶ Aa.vv., *Una storia per immagini*, cit., p. 304.

⁷ Il primo studio monografico su Errico Alvino è di Giuseppe Bruno e Renato De Fusco, *Errico Alvino architetto e urbanista napoletano dell'800*, Napoli 1962 e rimane un importante contributo storiografico sul personaggio.

⁸ G.Alisio, *Il lungomare*, Electa Napoli, Napoli 1989.

⁹ Cfr. Scheda di F.Bruno e C.Greco, G.Bruno, *Considerazioni e note riguardanti gli effetti dovuti all'azione del mare sul litorale di Chiaia in rapporto alle opere della nuova riviera*, Torino 1885 in *Appendice. I libri antichi della Facoltà di Ingegneria di Napoli*, Cuzzolin Editore, Napoli 2013.

¹⁰ Egli ne riferisce nella lunga nota, pubblicata sulla rivista periodica "L'ingegneria Civile e le Arti Industriali" edita a Torino nel 1885.

¹¹ Bruno nella sua nota esamina i fenomeni verificatisi e li analizza in base alle teorie formulate sulla propagazione delle onde marine nelle più diverse caratteristiche dei fondali e delle opere investite.

¹² G.Bruno, *op.cit.*

¹³ Al testo è allegata una bella e interessante planimetria dell'area, dalla baia di S. Lucia al lido di Mergellina, cm. 42x31, raffigurante, con colori diversi, l'antico stato dei luoghi e la nuova colmata verso il mare che comprende la nuova strada litoranea (via Caracciolo), la villa comunale e le nuove aree edificabili. Un dettaglio grafico illustra in sezione il nuovo muro di riva a profilo concavo, studiato e progettato dall'Autore. In un riquadro l'intero golfo con la rosa dei venti. G.Bruno, *Del moto ondoso e del trasporto delle alluvioni sul litorale di Chiaia*, Torino, 1891; G.Bruno, *Due memorie di idraulica marittima*, Napoli, 1892; G.Bruno, *Sul moto ondoso e trasporto di alluvioni sul litorale di Chiaia. Storia della ricerca sulla genesi del moto ondoso ed i lavori dell'ing. P. Cornaglia*, Torino, 1892.

¹⁴ Cfr. G.Alisio, *op.cit.*, progetto pubblicato a pag.72.

¹⁵ Ulteriori dati tecnici ci sono forniti da un volumetto scritto dal Lops, preoccupato che nel 1886 i lavori non erano ancora iniziati. L.Lops, *Bonifica e ampliamento di S.Lucia in Napoli*, 1886.

¹⁶ F.Mangone, *Chjaia, Monte Echia e S.Lucia. La Napoli mancata in un secolo di progetti urbanistici 1860-1958*, Grimaldi & C. Editori, Napoli 2009 p.58.

Bibliografia essenziale

G.Bruno, *Considerazioni e note riguardanti gli effetti dovuti all'azione del mare sul litorale di Chiaia in rapporto alle opere della nuova riviera*, Torino 1885.

R. De Fusco, *Errico Alvino, architetto e urbanista napoletano dell'800*, Napoli 1962.

G.Sarnella Palmese, M.Sicoli, M.R. Torretti, Zehender (a cura di), *A.N.I.A.I., Infrastrutture a Napoli. Progetti dal 1860 al 1898*. Napoli 1978.

G. Alisio, *Il lungomare*, Electa Napoli, Napoli 1989.

B. e G. Gravagnuolo, *Chiaia*, Electa Napoli, Napoli 1990.

M.Rosi (a cura di), *Progetti per Chiaia*, Giannini, Napoli 1994.

P.Belfiore, B. Gravagnuolo, *Napoli: architettura e urbanistica del Novecento*, Grandi opere, Laterza, Bari 1994.

A. Castagnaro, *Architettura del '900 a Napoli. Il noto e l'inedito*, E.S.I., Napoli 1998.

B.Gravagnuolo (a cura di), *Carlo Vanvitelli*, Guida, Napoli 2008.

F.Mangone, *Chjaia, Monte Echia e S.Lucia. La Napoli mancata in un secolo di progetti urbanistici 1860-1958*, Grimaldi & C. Editori, Napoli 2009.

Storia fotografica¹

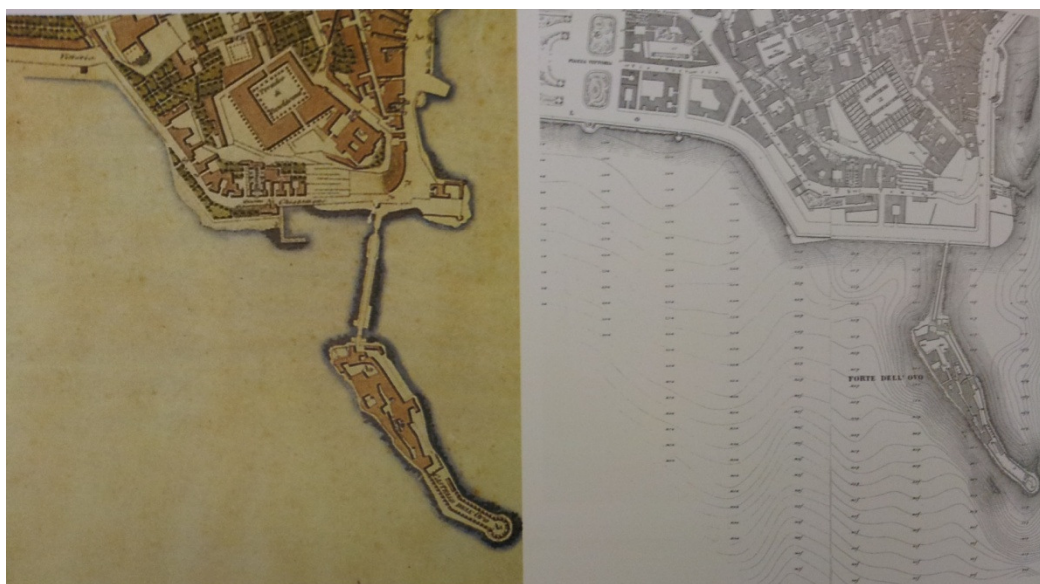
L'ipotesi di dotare la città di Napoli di una nuova *strada* sul mare attraverso la costruzione di una banchina realizzata per colmata ha caratterizzato quasi completamente tutto il dibattito urbanistico napoletano dalla fine del 1800 fino ai primi decenni del 1900.

La dimensione che oggi definiamo continua e unitaria del tratto che va dall'estremo margine di Mergellina verso Posillipo fino allo snodo tra via Acton e via Cesareo Console è in realtà - come è stato anche evidenziato nella relazione storica- il risultato della sovrapposizione di pezzi e parti sempre più consistenti e dimensionalmente e strutturalmente diversi, che solo talvolta si sono posti l'obiettivo di riassumere il preesistente in una forma organica unitaria.

È infatti possibile evidenziare, attraverso il supporto di fotografie e immagini d'epoca, come la costruzione del lungomare sia - da un punto di vista non soltanto cronologico ma anche materico - sostanzialmente distinguibile in tre tratti distinti: quello che va dalla fine di S. Lucia alla Vittoria (tratto1), quello dalla Vittoria a Mergellina (tratto 2), e in ultimo, quello del nuovo rione di Santa Lucia fino all'attuale via Cesario Console (tratto 3).

La realizzazione di via Partenope

Il primo intervento, realizzato e concluso nel giro di soli due anni, dal 1870 al 1872, fu quello relativo all'attuale via Partenope, che si sviluppa dalla fine di via S. Lucia fino a piazza della Vittoria.



Il verbale della Commissione, istituita dal Sindaco Guglielmo Capitelli, per la valutazione dell'offerta *Martorelli, Giletta per la nuova banchina del Chiatamone*, risalente al 15 marzo del 1869, nell'esprimere parere positivo al progetto, descrive in maniera dettagliata gli interventi da realizzarsi.

In particolare si prescrive:

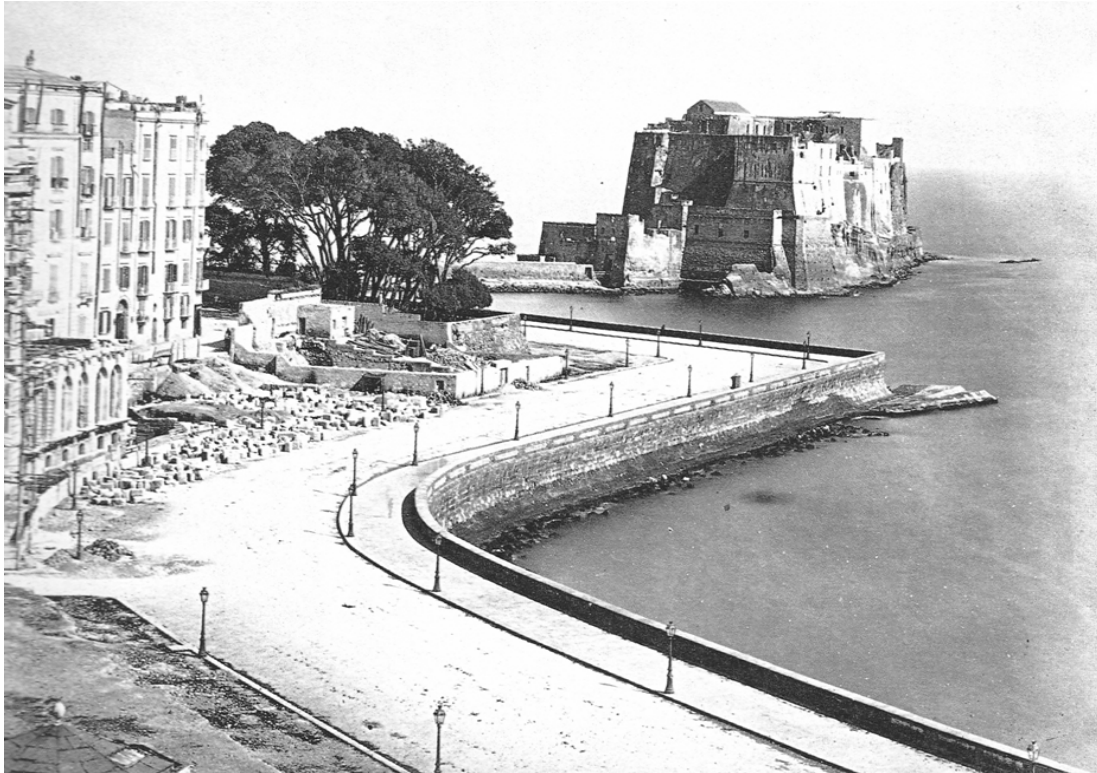
¹ La *storia fotografica* e la ricostruzione, attraverso ricerche bibliografiche, delle fasi di *realizzazione* del lungomare sono stati studiati e redatti dall'arch. Daniela Buonanno.

- di riempire tutto lo spazio compreso fra la nuova banchina, eseguita con casse e del tutto conforme a quella già iniziata dal Municipio con materiali di sfratto o terra;

- di costruire lungo il mare una strada che avrà la larghezza di metri 27, di cui 17 per capostrada, e metri 10 pei due marciapiedi laterali, oltre il parapetto verso il mare rivestito di pietrarsa con passamani. Il capo strada sarà di basoli e i marciapiedi di pietra lavorata sullo stile di quelli generalmente usati nella città.



1870- 1871 via Partenope



1872 via Partenope a lavori ultimati

Dalla fotografie di quegli anni, 1870-1872, si evidenziano le fasi di realizzazione della banchina e della strada che viene costruita, come da indicazioni, con due marciapiedi per lato e un sistema di illuminazione a gas bilaterale, disposto su entrambi i lati della carreggiata, a bordo marciapiede, frontalmente gli uni agli altri.

La presenza di una pavimentazione in basoli è invece documentata da una serie di immagini successive, nelle quali sono presenti anche gli alberghi che, nel frattempo, furono realizzati lungo la strada: l'Hotel des Etrangers (oggi Hotel Royal) del 1880, l'Hotel Vesuve del 1882 e, più tardi il Continental.

Come è noto, tutti questi edifici furono abbattuti e ricostruiti nel secondo dopoguerra. Dalle foto emerge che il parapetto verso il mare, che dalle indicazioni della commissione doveva essere di *pietrarsa con passamani*, è in realtà continuo lungo tutto il tratto.

Dall'immagine del 1872 è difficile stabilire se i passamani fossero stati effettivamente realizzati, come indicato nel verbale del 1869, certo è che in quell'anno una *tempesta straordinaria* (così come riportato nel verbale del Consiglio Comunale del 10 maggio 1873) *abbattè circa 45 metri di parapetto, slanciandone i massi sulla strada, svellendo la gittata di scoglio che garantiva l'angolo rientrante esposto principalmente alla potente azione del Libeccio e accumulandola altrove.*

Il parapetto continuo delle immagini che seguono è quindi certamente quello che fu ricostruito dopo questo *evento eccezionale*.



1886 via Partenope Hotel Continental – Hotel Vesuvio



1895 via Partenope



1895 via Partenope - Hotel Vesuvio e Hotel Continental



1901 via Partenope - Hotel Vittoria



1907 via Partenope – Grand Hotel Vesuvio

Quasi in concomitanza con la fine dei lavori su via Partenope, tra il 1872 e il 1876, fu realizzato anche il tratto successivo quello dalla Vittoria a Mergellina.

Dal sopra citato verbale della Commissione edilizia del 1869, sembra importante sottolineare come sin da subito le indicazioni relative ai materiali di questo secondo tratto fossero pensati diversamente dal primo.

Nel testo, infatti, si legge: *la Commissione ha proposto altri emendamenti e rettifiche e li ha formulati nei seguenti undici articoli: - Costruire una banchina innestandosi a quella esistente al largo Vittoria che vada a raggiungere l'attuale strada di Mergellina poco dopo il Leone. – Riempire tutto lo spazio compreso fra la nuova banchina e la villa attuale, e quello risultante verso Mergellina, con materiali di sfratto o terra, fino al piano di detta villa, ad eccezione di uno spazio limitato da stabilirsi per un leghetto... - Costruire lungo il mare e aderente alla banchina una strada che avrà la larghezza di metri 30, di cui 5 metri di passeggiatoi o marciapiedi verso il mare, costruiti con pietre lavorate sullo stile di quelli generalmente usati nella città, metri 17 di capo strada alla Mac Adam con piccole gavete laterali, e metri 8 per un tratto con cordoni di pietra risaltata, oltre il parapetto rivestito di pietrarsa con passamani. Sarà inoltra fornita di 220 candelabri per la illuminazione secondo un modello da approvarsi dalla Giunta.*

Anche in questo caso, le immagini confermano che furono rispettate tutte le indicazioni dettate dal Municipio, soprattutto quelle riguardanti la pavimentazione stradale, costituita da pietrisco e materiale collante compresso (tecnica detta alla *McAdam*, dal nome dell'ingegnere che la inventò). Alisio dettaglia i materiali utilizzati per tale tecnica riconducibili a calcestruzzi costituiti da calce delle costa di Equa, pozzolana idraulica del Vesuvio e di Pozzuoli e pietrisco di scorie vulcaniche.



1883-1896 via Caracciolo



1883-1896 via Caracciolo - Panorama dal Grand Hotel

Per quanto riguarda il parapetto, notiamo invece che il tratto di fronte la Villa fino all'attuale piazza della Repubblica fu realizzato così come lo vediamo attualmente, mentre il successivo tratto quello dal Grand Hotel (dove oggi sorge il consolato americano) fino a Mergellina fu invece realizzato su modello di via Partenope in maniera continua. Il perché di questa differenza non chiara, è presumibile che la tempesta del 1872 avesse maggiormente posto il problema della difesa dei tratti di mare più esposti alla mareggiate, ma è anche possibile che il sistema alternato di muro-passamano in ferro fosse stato realizzato per consentire ai pescatori di continuare ad avere una diretta relazione con il mare.



1889 – 1907 via Caracciolo



1883 – 1895 via Caracciolo. In corrispondenza del Grand Hotel il parapetto risulta continuo

Ritornando al tratto di via Partenope, fino ai primi dieci anni del 1900, come testimoniano le fotografie riportate, la strada conservò intatti i propri caratteri; intorno agli anni '20-'30 del 1900 ci fu una prima trasformazione del sistema di illuminazione stradale, con l'installazione di pali di 12 metri per l'illuminazione a sospensione delle lampade elettriche. Al 1938, forse in occasione della visita nella città partenopea di Adolf Hitler, risalgono invece alcuni importanti opere di trasformazione stradale come testimoniano le immagini che seguono, tratte dalla rivista Municipale del Comune di Napoli.





1938 via Partenope in corso di rifacimento



1938- Via Nazario Sauro in corso di rifacimento

Da queste immagini è presumibile che la modifica della pavimentazione in asfalto di via Partenope, di via Cesario Console, e quindi di tutto il tratto di lungomare fino a Mergellina, risalga al 1938.

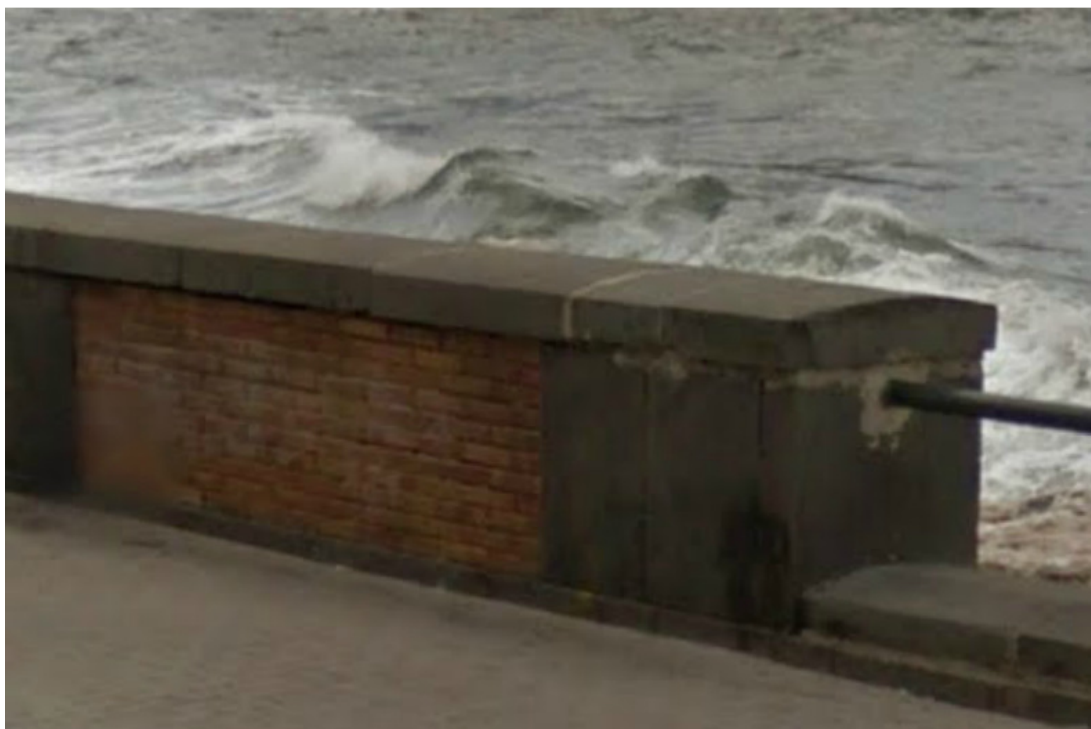
Le immagini mostrano interventi relativi anche al rifacimento del marciapiede lato mare, che mantiene la pietra che viene però sostituita da un'altra di dimensioni più piccole. La differenza è ancora oggi presente in alcuni tratti.



Via Nazario Sauro. Foto di oggi

Per quanto riguarda il parapetto, l'immagine del 1938 lungo via Partenope mostra un muro non più continuo, lungo il quale si vedono lavorare alcuni muratori.

Tra i materiali di costruzione, in basso a destra della fotografia, si scorgono alcuni lastroni di pietra squadrata, utilizzati per rifinire la parte esterna del parapetto, (come ancora oggi si vede dalle fotografie). Si tratta forse di quelli eliminati dal parapetto precedente e che saranno poi ricollocati a terra sotto la ringhiera in ferro?



È ipotizzabile quindi che la dimensione di *asse stradale* del lungomare, (di *autostrada* come è stata definita nella relazione storica), che ci è stata tramandata, rappresenti solo una piccolissima parte della storia costruttiva di questo pezzo di città, oltre ad essere stata frutto di una visione urbanistica, quella degli anni del fascismo, basata sul gigantismo e sull'ordine.

Le immagini del dopoguerra ci mostrano allora la città sostanzialmente invariata rispetto a come la conosciamo oggi.

Gli unici interventi di un certo rilievo furono quelli relativi alla ricostruzione tra via Chiatamone e via Partenope degli alberghi, fortemente danneggiati dai bombardamenti, che vennero abbattuti e poi ricostruiti. Il primo ad essere rifatto nel 1948, su progetto di M. Platania, fu quello dell'Hotel Vesuvio; seguì tra il 1953 ed il 1958 l'edificio cosiddetto "Curtain Wall" progettato da Renato Avolio de Martino; è invece Ferdinando Chiaromonte nel 1959 a progettare l'Hotel Royal costruito al posto dell'edificio dell'ottocentesco Hotel des Etrangers; l'Albergo Continental viene rifatto in un arco di tempo lungo, tra il 1970 e il 1992, su progetto di Alberto Izzo e Camillo Gubitosi; progettato da Filippo Alison nel 1972 viene realizzato negli anni successivi il piccolo edificio originariamente destinato ad albergo, ad ovest dei Gradini d'Aquino di Caramanico; un altro edificio è costruito negli anni '60 davanti a villa Ebe, nell'angolo di via Chiatamone con le rampe di Pizzofalcone.



1946 via Partenope – anche oggi lungo tratto continuo di parapetto è quello in corrispondenza del Castel dell'Ovo (Immagini tratte dal Museo di fotografia contemporanea).



1946 via Partenope subito dopo il Castel dell'Ovo, il parapetto è alternato come accade oggi.

Terzo tratto Rione Santa Lucia 1883 - 1900

L'ultimo tratto, in ordine cronologico, ad essere realizzato fu quello del Rione Santa Lucia, le cui complesse fasi di realizzazione, attraverso diversi progetti e scontri tra i progettisti e il Municipio, sono state già descritte nella relazione storica allegata. In questo percorso fotografico, ciò che si vuole invece mettere in evidenza sono, ancora una volta, le caratteristiche costruttive e morfologiche del tratto.



1890 Colmata in corso di esecuzione per il Rione S. Lucia; si individua al centro l'edificio della "Panatica di terra", divenuto "Maison Meublè Galiètti"



1890 Colmata in corso di esecuzione per il Rione S. Lucia

A differenza della strada di Santa Lucia storicamente in basoli di pietra, come si vede dalla fotografie, il nuovo rione venne pensato, come via Caracciolo, con una pavimentazione in pietrisco e materiale collante, poi trasformato in asfalto, come chiaramente visibile dalle foto del 1938. La grande differenza con gli altri tratti è relativa al sistema di illuminazione, realizzato con candelabri a tre bracci (di cui si conservano solo alcuni esempi), che vengono posti, da subito, sul parapetto lato mare, realizzato con il sistema alternato muro-ringhiera, come accadeva a via Caracciolo fronte Villa. La motivazione di questa scelta, che ancora oggi caratterizza il tratto, si può forse rintracciare nella realizzazione nel 1903 di una linea ferroviaria, che da via Nazario Sauro, attraverso via Acton arrivava al Porto, utilizzando un sistema elettrico disposto su pali, collocati a bordo del marciapiede.



Inizi del 1900 via Nazario Sauro (1903 linea ferroviaria Porto)



1928 via Acton



1956 via Nazario Sauro

La continuità della pavimentazione d'asfalto in via Nazario Sauro si interrompe solo all'altezza dell'incrocio con via Cesario Console, dove i sanpietrini originali sono disposti lungo la strada fino al marciapiede lato mare. Tale netta separazione si ritrova in fotografie della metà del '900 e sono visibili ancora oggi, seppur con una distinzione meno netta di pavimentazione rispetto al passato.





Via Nazario Sauro- Situazione attuale- punto di contatto tra le diverse pavimentazioni (sanpietrini e asfalto)