

Sulle origini della città di Napoli molto si è scritto e raccontato nel corso dei secoli, anche da parte di studiosi e letterati e, ad ogni racconto, la storia si arricchiva di particolari e personaggi.

Ma protagonista di tutte le leggende sulla sua fondazione è sempre la mitica sirena Partenope che, caduta vittima dell'astuzia di Ulisse, abbandonò adirata il temibile scoglio delle sirene per giungere all'isolotto di Megaride, che accoglie l'attuale Borgo Marinaro, in via Partenope (immagine seguente).

Se dal fascino del mito ci soffermiamo sulla storiografia e sulla documentazione, frutto di attente ricerche storiche ci atteniamo ad alcune certezze sulle origini della città: la prima colonizzazione del Golfo di Napoli risale a circa 3000 anni fa, al IX secolo a.C., quando viaggiatori e mercanti provenienti dalla Grecia e dall'Anatolia, attratti dalle ricchezze minerarie dell'alto Tirreno, fondarono una prima colonia a Pithecusa (l'attuale isola di Ischia) e, successivamente, si spostarono sul litorale flegreo proprio di fronte alle coste ischitane, dove sorse Cuma. Secondo molte fonti Partenope in origine non era una vera polis greca ma un limitato agglomerato urbano in posizione strategica come avamposto commerciale di Cuma, tanto da rimanere coinvolta nella guerre di quest'ultima con gli Etruschi. E fu proprio per la sua felice posizione e conformazione geografica che i Cumani decisero di fondare una vera e propria città scegliendo una zona più interna e meglio protetta, ma sempre in vista del mare, quella che oggi rappresenta il nucleo più antico del centro storico della città. Essa trova le sue origini nel 475 a.C. e fu chiamata Neapolis per differenziarla dalla più antica Partenope che fu ribattezzata Paleopolis. Nel 438 a.C., nella decisiva battaglia che i Sanniti vinsero contro i Cumani, la città di Cuma fu occupata perdendo l'antico ruolo di potenza commerciale sul mare dell'Italia meridionale, che passò progressivamente a Neapolis.



Castel dell'Ovo sullo scoglio di Megaride. (© Roberto Fellicò)

Ancora oggi lungo la costa dell'ampio golfo di Napoli da Pozzuoli a Castellammare di Stabia sono presenti significative architetture che testimoniano questa articolata storia ricca di valori materiali e immateriali.

Le scoperte archeologiche, fra il 1719 e il '48, di Pompei, Stabia, Oplonti ed Ercolano città seppellite da una coltre di ceneri, lapilli e fango durante l'eruzione del Vesuvio del 79 d.C. lungo la costa orientale portarono a significative trasformazioni del gusto che diedero vita a quella che poi sarà l'affermazione del "neoclassico" nella versione archeologica. Da quel momento il grande Golfo di Napoli cominciò a diventare meta dei viaggiatori del Gran Tour, di studiosi e curiosi dall'Accademia di Francia e di ogni circolo e salotto culturale attratti dalle città di romane di Puteoli, Ercolano e Pompei, dalla città di Baia con il suo porto sommerso, dai porti naturali di Miseno e di Nisida e dalle molteplici architetture e

infrastrutture, dai Castelli alle Torri di avvistamento lungo le coste, e da tante significative opere testimonianza di quanto il mare abbia caratterizzato la vita attorno a questa città.

La visione dal mare, per punti o per letture panoramiche, è stata oggetto di attenzione, dall'età Moderna a quella a noi più contemporanea, di studiosi, cartografi, vedutisti, viaggiatori fotografi e ricercatori che con diversi mezzi espressivi hanno posto l'accento su tale patrimonio artistico e paesaggistico tracciandone una significativa storiografia (immagine seguente).

La prima rappresentazione della città partenopea per immagini - quella che sicuramente costituisce un'opera paradigmatica in tale ambito - si deve a Francesco Rosselli ed è la cosiddetta Tavola Strozzi [1] (1472-73) dalla quale emergono capisaldi monumentali della città antica rappresentati dalle fortezze di Castel dell'Ovo - maniero di antiche origini emergente dal mare - di Castel Nuovo sul porto, di fondazione angioina e poi passato agli aragonesi - di Sant'Elmo edificato con una singolare pianta stellare a cinque punte e che, con la sua massa tufacea, troneggia sulla parte più alta della città dominando il grande golfo nella sua interezza. La tavola, che raffigura il rientro trionfale della flotta aragonese dalla battaglia di Ischia il 6 luglio 1465 contro il pretendente al trono Giovanni d'Angiò, è considerata una delle prime rappresentazioni attendibili della città di Napoli [2]. Come è stato notato: «La sua restituzione volumetrica, esaltando le stereometrie degli edifici, ci rende più semplice la lettura della complessità dell'impianto urbano. La veduta sembra proporre un'immagine della città secondo un punto di osservazione posto sul mare, verso il centro del golfo.» [3]. In essa emerge la struttura urbana del centro greco romano, la conformazione del porto con la Torre di San Vincenzo, demolita durante il Regno di Carlo di Borbone. Quel porto che rappresenta un significativo momento per le trasformazioni radicali che subirà nel corso dei secoli e anche quelle più recenti nel corso del XX e XXI.



Tavola Strozzi (1472 - 1473), olio su tavola - 82×245 cm - che rappresenta una veduta di Napoli del XV secolo. (Fonte: Museo Nazionale di San Martino di Napoli)

Le espansioni della città al 1566 vengono registrate nella incisione di E. Dupérac, edita a Roma da A. Lafrèry; anche qui il mare rappresenta una visione privilegiata estendendosi da San Giovanni a Teduccio alla spiaggia di Chiaia. A distanza di pochi anni, nel 1582, la veduta di Napoli dello Jan van Stinemolen la rappresenta nel confine più a monte, con il mare che assume uno sfondo prospettico con la chiusura del golfo da Stabia a Pozzuoli in una visione diametralmente opposta a quella che è la chiave di lettura, nostra e delle tavole precedentemente citate. Ma uno dei capisaldi rappresentativi di Napoli, un'incisione prospettica a volo d'uccello del 1628, è la veduta di Alessandro Baratta che spazia dal Ponte della Maddalena in adiacenza con la spiaggia del Carmine, fino all'estremità della costa di Posillipo traguardando i campi Flegrei e l'intero golfo di Pozzuoli fino a Capo Miseno. È tracciata da un ipotetico punto di vista alto nel cielo ma ha anch'essa in primo piano il golfo con una varietà di navi ed imbarcazioni di ogni tipo, ora tra i nuovi Arsenali, ora che lambiscono Castel dell'Ovo.

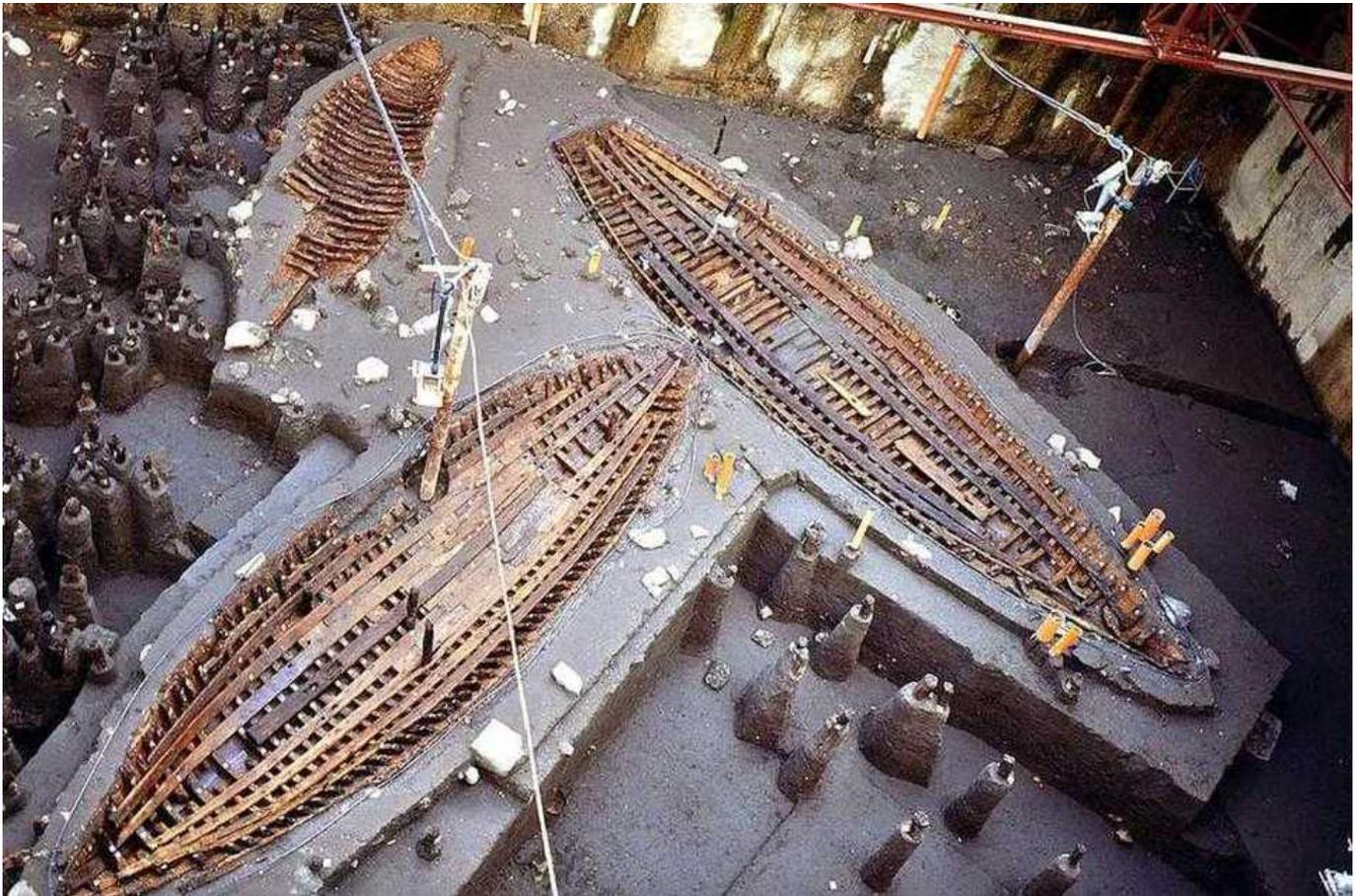
Guardando ad Est

Nell'area orientale, naturale prolungamento della costa partenopea, dopo le scoperte del secolo XVIII inizia il momento di massimo sviluppo del cosiddetto Miglio d'Oro il lungo rettilineo costiero dove vengono edificate - su modello della prestigiosa reggia di Portici,

iniziata nel 1738 su progetto di Antonio Canevari, in un contesto paesaggistico di altissimo pregio tra il mare del golfo e le pendici del Vesuvio - circa 130 ville che, nell'insieme, rappresentano complessi monumentali in forte connubio tra artificio e natura, che hanno richiesto la partecipazione di molti architetti [4].

Riguardo la storia più antica del porto di Napoli, un'importante tassello lo dobbiamo al cantiere della Stazione della Metropolitana di Piazza Municipio, un progetto attivato agli inizi degli anni 2000, di Alvaro Siza ed Eduardo Souto de Mura che interessa la piazza dal Palazzo San Giacomo al porto e che «convive in tutta la sua estensione con le rovine dell'antica murazione di epoca vicereale di Castel Nuovo e con le altre costruzioni di epoca più antica su livelli storici successivi, fino all'epoca romana. Un progetto per un'infrastruttura moderna che segna la contemporaneità, valorizza le preesistenze e si coniuga con un processo di archeologia urbana» [5].

Nel corso degli scavi, infatti, sono emersi straordinari reperti legati all'attività portuale della città fra i quali ben cinque navi d'epoca imperiale (datate tra il I ed il III secolo d.c.) (immagine seguente). Questi brevi cenni storici non hanno la pretesa di tracciare una storia dell'evoluzione urbana della città ma mirano solo a porre in risalto il determinante ruolo assunto dal mare nella sua stratificazione storica.



I relitti di tre delle navi dell'antico porto romano, recuperate nello scavo della metropolitana di piazza Municipio a Napoli. (Fonte: Rassegna ANIAI 1-2/2012)

Oggi, citando Anna Maria Ortese, il mare non bagna Napoli, anche se in essa è ben marcato il modello di cultura Mediterranea, che ha avuto sempre notevole influenza sulla nostra civiltà, cultura e architettura, nel rapporto con la natura circostante, l'orografia del luogo nello sky-line paesaggistico. Modello che consta di molteplici elementi che dimostrano indiscutibilmente come il nostro golfo sia espressione della pluralità del Mediterraneo che, come scrive Braudel, è fatta di «mille cose insieme. Non un paesaggio, ma innumerevoli paesaggi. Non un mare, ma un susseguirsi di mari» [6]. Ma, dalla seconda metà del secolo scorso il mare non mantiene più quel ruolo centrale e caratterizzante né viene più vissuto come risorsa da valorizzare. Intere aree costiere sono inibite alla balneazione o anche alla fruizione - un caso eclatante è quello della piana di Bagnoli (immagine seguente) che, dalla dismissione industriale del 1992, resta priva di una destinazione presente o futura

nonostante concorsi e progetti che si sono succeduti.



La piana di Bagnoli e l'hinterland circostante. (© Florian Castiglione)

Il molo San Vincenzo, un lembo di terra che si sviluppa nel mare dal centro della città per circa due chilometri, è inibito alla cittadinanza per carenza di accordi tra differenti istituzioni, eppure potrebbe dare ai cittadini e turisti una immagine della città contemporanea e dell'intero golfo con una visuale simile a quella della Tavola Strozzi (immagine seguente).



Il Molo San Vincenzo, Porto di Napoli. (© Paolo Lattuada)

L'area metropolitana prevista dalle vigenti normative, pur se approvata, di fatto non è mai decollata e l'assenza di collegamenti marittimi tra i diversi porti che costellano da sempre l'intero golfo [7], penalizza fortemente la città sia dal punto di vista trasportistico, che turistico con una visione privilegiata della città dal mare. Il rapporto con il mare a diverse scale ed i suoi valori sono apparentemente dimenticati o almeno non valorizzati e l'auspicio è che sia questa la strada da percorrere per portare la città ad una ridefinizione del suo rapporto con esso, in chiave contemporanea, con interventi ecosostenibili e rispettosi della storia e di una natura che lo ha privilegiato (immagine seguente).



La Stazione Marittima di Cesare Bazzani, Molo Angioino, Porto di Napoli. (© Paolo

Lattuada)

Note

[1] Cfr. G. Pane, *La tavola Strozzi tra Napoli e Firenze*, Grimaldi & C., 2008, Napoli; G. Pane, V. Valerio, *La città di Napoli: tra vedutismo e cartografia*, Grimaldi, Napoli 1988; C. de Seta, *Napoli fra Rinascimento e illuminismo*, Electa, Napoli 1991.

[2] La vittoria pose fine alla lunga guerra aperta all'indomani della morte di Alfonso il Magnanimo (1458) dai potenti feudatari del Regno che non riconoscevano in Ferrante come un legittimo successore al trono, contrapponendogli Giovanni d'Angiò figlio di re Renato.

[3] C. de Seta, *Napoli fra Rinascimento e illuminismo*, Electa, Napoli 1991.pag 18.

[4] Cfr. C.de Seta, L. Di Mauro, M. Perone, *Ville Vesuviane. Campania 1*, Rusconi Milano 1980, pag. 11 e pag 25; G. Amodio, *Ville vesuviane tra Ottocento e Novecento*, E.S.I., Napoli 2002.

[5] A. Siza - E. Souto de Mura, *Stazione di Piazza Municipio in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 1-2/2012. Per le metropolitane a Napoli Cfr. A. De Risi, *Questioni di ingegneria in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 1/2011; S. De Caro, *L'archeologia preventiva in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 1/2011.; A. Bonito Oliva, *Il museo obbligatorio in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 1/2011; G. D'Amato, *La stazione della metropolitana di Piazza Bovio in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 2/2011.; O. Tusquets Blanca, *La stazione Toledo-Montecalvario in Rassegna ANIAI 3/2011.*; R. Amirante, *Metropolitana Garibaldi. Come trasformare una piazza in tante piazze in Dossier. La Metropolitana di Napoli*, Rassegna ANIAI 4/2011.; B. Gravagnuolo, *Viaggio nelle stazioni della modernità in Giannini, Napoli, Electa, 2005*. B. Gravagnuolo, *Idee e cose. Bilancio sulla nuova architettura infrastruttura in Campania in Casabella n.737, 2005 (Supplemento)*; S. Paoli (a cura di), *Le Stazioni dell'Arte*, Giannini Editore, Napoli 2004; U. Carughi, *Valori storici, urbani e architettonici strettamente interconnessi, in Rassegna ANIAI 1-2/2012*.

[6] F. Braudel, *La Méditerranée*, 1985, trad. it. *Il Mediterraneo. Lo spazio e la storia, gli uomini e la tradizione*, Milano 1987, pp. 7-8.

[7] Le molteplici valenze del golfo di Napoli sono frutto di una vasta bibliografia si consiglia: A. Aveta, B. G. Marino, R. Amore, (a cura di) *La Baia di Napoli Strategie integrate per la conservazione e la fruizione del paesaggio culturale* Artstudiopaparo, Napoli 2017.

Referimenti

A. Aveta A. Castagnaro (a cura di), Rigenerazione e riqualificazione urbana, Artstudiopaparo, Napoli 2015.

A. Aveta, B. G. Marino, R. Amore, (a cura di), La Baia di Napoli Strategie integrate per la conservazione e la fruizione del paesaggio culturale, Artstudiopaparo, Napoli 2017.

C. de Seta, Napoli fra Rinascimento e illuminismo, Electa, Napoli 1991.

L. Pagano, Periferie di Napoli. La geografia, il quartiere, l'edilizia pubblica, Electa, Napoli 2001.

M. Visone, Paesaggi perduti. L'hinterland napoletano e la mutazione dell'identità urbana in C. de Seta, A. Buccaro (a cura di) I centri storici della provincia di Napoli, E.S.I., Napoli 2009, p. 111.

Pane Giulio, La tavola Strozzi tra Napoli e Firenze, Grimaldi & C., Napoli 2008

Pane Giulio, V. Valerio, La città di Napoli: tra vedutismo e cartografia, Grimaldi, Napoli 1988.

Pirovine Eugenio, Napoli e i suoi castelli tra storia e leggende, Edizioni Delfino, Napoli 1974.

Siza Alvaro - Souto de Mura Eduardo, Stazione di Piazza Municipio in Dossier. La Metropolitana di Napoli, Rassegna ANIAI 1-2/2012.

Head Image: Panoramica aerea del porto di Napoli. In primo piano la cupola della chiesa di S. Francesco di Paola a Piazza del Plebiscito e Palazzo Reale. Visibili il Maschio Angioino, la Stazione Marittima e a destra, la Galleria Umberto I a sinistra e lo sviluppo del Centro Storico fino alla periferia orientale. (© Paolo De Stefano)