



LAURA CANNAVACCIUOLO
Università di Napoli L'Orientale
lcannavacciuolo@unior.it

NAPOLI PIANETA FERROVIA ERMANNONE REA E IL SOGNO DI UNA «METROPOLI METICCIA»

Riassunto

In *Napoli Ferrovia* (2007) Ermanno Rea offre una riflessione sulla Napoli degli anni Zero, rappresentando una città che risplende nella sua veste multietnica e mediterranea, ma che non tarda ad esibire la sua anima tossica. Il narratore, alter-ego dello scrittore, riscopre la città lasciata nottetempo grazie alla guida di Caracas, un moderno Virgilio che lo accompagna tra le vie della Ferrovia e del centro storico di Napoli, quartieri nei quali si ambientano altre due storie, quelle di Luigi Incoronato e Rosa La Rosa, funzionali entrambe a riannodare i fili tra la Napoli degli anni Settanta-Ottanta e quella che si affaccia al nuovo Millennio. Richiamando la simbolica della *flânerie* e le categorie culturali di spazi rappresentativi e spazi rappresentazionali elaborate dal teorico francese H. Lefebvre, il saggio invita a esplorare la «topografia segreta» di *Napoli Ferrovia* e il rapporto tra paesaggio e personaggio, allargando la prospettiva anche alla visione di Caracas, un personaggio radicale, estremo, che arricchisce la visione di una Napoli patologicamente volta all'autodistruzione.

Parole chiave: Ermanno Rea, *Napoli Ferrovia*, Mediterraneo, romanzo, Anni Zero

Abstract

In *Napoli Ferrovia* (2007), Ermanno Rea offers a reflection on Naples in the 2000s. In this work, he depicts a city that shines in its multi-ethnic and Mediterranean guise, but also exhibits its violent and toxic soul. The narrator, the writer's alter-ego, rediscovers the city thanks to the guide of Caracas, a modern-day Virgil who accompanies him through the streets of the Ferrovia and the historic centre of Naples. Two other stories take place in these two neighbourhoods, those of Luigi Incoronato and Rosa La Rosa, both serving to bring together the Naples of the 1970s-1980s and the Naples of the new millennium. Recalling the symbolism of *flânerie* and the cultural categories of representative spaces and representational spaces as elaborated by French theorist H. Lefebvre, the present essay invites us to explore the "secret topography" of *Napoli Ferrovia* and the relationship between landscape and character, broadening the perspective also to the vision of Caracas, a radical, extreme character who enriches the vision of a Naples pathologically destined for self-destruction.

Keywords: Ermanno Rea, *Napoli Ferrovia*, Mediterranean, novel, 2000s

Pubblicato dall'editore Rizzoli nel 2007, *Napoli Ferrovia* chiude la trilogia partenopea di Ermanno Rea dopo *Mistero napoletano* (1995) e *La dismissione* (2002). In linea con le soluzioni adottate nei romanzi precedenti, la voce narrante coincide con quella dell'autore ma questa volta, messi da parte i collaudati ingranaggi del romanzo-inchiesta (la ricostruzione del suicidio di Francesca Spada in *Mistero napoletano*, l'analisi dei fatti che condussero alla chiusura dell'acciaieria di Bagnoli ne *La dismissione*), Rea fa convergere l'istanza di verità che abitualmente muove la sua narrativa nelle forme della *flânerie*¹, utilizzando il topos della passeggiata urbana quale motore di una rinnovata lettura della città². La trama principale del racconto, infatti, segue il vagabondare curioso dell'io narrante alla riscoperta dei luoghi dell'infanzia e della giovinezza. Un viaggio nel tempo attraverso lo spazio, restituito nella forma della «cronaca-diario»³, in cui le inevitabili sfumature nostalgiche legate all'esplorazione della città lasciata nottetempo si proiettano nel futuro, sollecitando lo scrittore a osservare i luoghi della sua «topografia proibita»⁴ con uno sguardo nuovo.

Ad accompagnare Rea in questo viaggio "di ritorno" è Caracas, un moderno Virgilio che lo guida tra le vie infernali della Stazione e del centro storico di Napoli, dalle quali si diramano le due storie secondarie del romanzo, quella di Luigi Incoronato e quella di Caracas. La sovrapposizione di più trame all'interno del racconto consente di rianodare i fili tra la Napoli degli anni Cinquanta e quella del nuovo Millennio: lo sviluppo del romanzo, infatti, procede secondo una tempora-

¹ La *flânerie* denota una particolare tipologia di osservazione della città nata intorno all'Ottocento: la passeggiata del *flâneur*, infatti, è un vagabondare curioso e senza meta che, in alcuni casi, finisce per influenzare anche lo stile del racconto. Roberta Alter, a questo proposito, indica nell'*Educazione sentimentale* di Flaubert il primo romanzo che, anticipando alcune soluzioni della narrativa modernista, riproduce formalmente l'andamento della passeggiata urbana. (Cfr. R. Alter, *Imagined Cities. Urban Experience and the Language of the Novel*, Yale University Press, New Haven 2005; G. Nuvolati, *L'interpretazione dei luoghi. Flânerie come esperienza di vita*, Firenze University Press, Firenze 2013)

² Sulla figura del *flâneur* cfr., in particolare, C. Beaudelaire, *Il pittore della vita moderna* [1863], in Id., *Scritti sull'arte*, a cura di E. Raimondi, Einaudi, Torino 2014, pp. 278-313; Id., *Lo Spleen di Parigi. Piccoli poemi in prosa* [1869], Feltrinelli, Milano 1992; W. Benjamin, *I "passages" di Parigi* [1927-1940], Einaudi, Torino 2002; C. Magris, *L'infinito viaggiare*, Mondadori, Milano 2005; V. Consolo, *La Sicilia passeggiata* [1991], Mimesis, Milano 2021.

³ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, Rizzoli, Milano 2007, p. 337.

⁴ *Ibid.*, p. 20.

lità binaria, laddove il tempo del racconto segue i fatti situabili intorno agli anni Zero, mentre il tempo della storia abbraccia un arco diacronico che va dai primi anni del dopoguerra agli anni Ottanta. Ne consegue un dialogo costante tra passato e presente che eleva l'itinerario urbano di Ermanno e Caracas a vero e proprio cronotopo conoscitivo: difatti la passeggiata da un lato sollecita il ricordo, e dunque il riconoscimento identitario dei personaggi grazie all'elaborazione del vissuto del protagonista, e dall'altro funge da 'ponte' tra il passato e il presente. In questo senso, è soprattutto il quartiere della Ferrovia a imporsi allo sguardo dell'io narrante quale spazio rivelatore: luogo di frontiera e crocevia multiculturale, esso incarna la possibilità per Napoli di riannodare i fili con la sua tradizione mediterranea, dunque di riposizionarsi all'interno dello scenario contemporaneo non già come luogo infernale in cui, come aveva già mostrato Raffaele La Capria nel celebre romanzo del 1961, da secoli si perpetua la "ferita" storica che vede contrapposte Natura e Storia⁵, bensì quale spazio di alterità e convivenza, caratterizzato dall'interrelazione di una pluralità di etnie e razze in dialogo fra loro.

La genesi del romanzo

Il progetto di *Napoli Ferrovia* risale al 2005, anno in cui Rea è spesso a Napoli per le attività legate al "Premio Napoli". Il romanzo, inizialmente ispirato alla figura dello scrittore Luigi Incoronato, prende una nuova direzione in seguito all'incontro con un fotoreporter napoletano, Mexico, la cui storia impressiona a tal punto Rea da spingerlo a modificare il progetto iniziale⁶.

La centralità concessa al personaggio di ispirato alla figura di Mexico – nel romanzo indicato col nome di Caracas – comporta, invero, la possibilità per il narratore di connettere l'immagine della città dell'infanzia (la città 'perduta') con quella attuale, e dunque di inserirsi in quel di-

⁵ Il riferimento è al romanzo *Ferito a morte* di Raffaele La Capria (Milano, 1961).

⁶ "È risaputo ormai che inizialmente questo libro doveva incentrarsi sul personaggio di Luigi Incoronato, una proiezione al maschile della Francesca Spada di "Mistero napoletano" ... Ma sempre nelle serate a piazza Dante con Tullio Pironti, un giorno a Ermanno presentammo il fotografo Ferdinando Ottaviano Quintavalle, in arte México. [...] E colui che doveva semplicemente rappresentare il Virgilio nella discesa agli inferi della città, divenne poi, nel giro di poco tempo, il Caracas protagonista principale di quelle pagine." (I. Urbani, *Marco Ottaviano ricorda Ermanno Rea*, «La Repubblica», 19 settembre 2016)

scorso su Napoli che proprio allora tornava sotto i riflettori grazie a due libri-inchiesta, usciti entrambi nel 2006, che denunciavano la drammatica condizione della città durante la crisi dei rifiuti. Quell'anno, infatti, la saturazione degli impianti di smaltimento avevano ridotto Napoli e la Campania in stato di emergenza, richiamando l'attenzione di media e forze politiche per la gestione fraudolenta e criminale del settore rifiuti da parte delle autorità locali. *Napoli siamo noi* (Milano, 2006) di Giorgio Bocca e *Gomorra* (Milano, 2006) di Roberto Saviano, seppure diversi nell'impostazione e nelle strategie adottate, si inserivano entrambi a gamba tesa nel dibattito in questione, animando un'accesa discussione alla quale lo stesso Rea prenderà parte con posizioni piuttosto decise⁷.

Durante la gestazione di *Napoli ferrovia*, dunque, sono anche le circostanze esterne a spingere Rea a misurarsi con l'attualità al fine di rielaborarla all'interno di una concezione di più ampio respiro storico e culturale. Riguardo alla contingenza in cui matura il progetto del romanzo, la crisi dei rifiuti, egli compie uno sforzo di approfondimento e di storicizzazione ulteriore rispetto, ad esempio, alle prove di Bocca e Saviano. Rea inquadra il fenomeno all'interno di quella più ampia tesi relativa alle origini storiche del mancato sviluppo di Napoli già discussa in *Mistero napoletano* (1999) e nella *Dismissione*,⁸ anche se, nel riagganciarsi alle considerazioni riguardanti «il furto del mare»⁹ e alla riduzione della città a pedana militare dello scacchiere atlantista, non si limita a denunciare i fatti ma rilancia il piano della discussione individuando quale possibile via di "salvezza" per la città la riappropriazio-

⁷ In un pungente articolo pubblicato sul «Mattino», Ermanno Rea aveva definito la Napoli di Giorgio Bocca «l'invenzione di una vecchia scarpa litorale carica di nostalgia.» (Cfr. G. Bocca, *Napoli siamo noi. Il dramma di una città nell'indifferenza dell'Italia*, Feltrinelli, Milano 2006, pp. 115-116).

⁸ In *Mistero napoletano* e ne *La dismissione*, Rea insiste sulle circostanze storiche e politiche che negli anni dell'immediato dopoguerra avevano ostacolato lo sviluppo economico della città. Secondo lo scrittore, dal momento in cui Napoli diventa base logistica della NATO essa rinuncia, di fatto, alla sua identità marittima e commerciale compromettendo l'unica sua possibile occasione di rilancio economico e sociale. Viceversa, Napoli diventa «una specie di "caput mundi" della guerra fredda, uno dei principali terminali del sistema difensivo dell'intero Occidente, il luogo dove venivano annodati una quantità incalcolabile di fili che partivano dai siti più disperati di un'area geografica vastissima, confinante in più punti direttamente con l'Urss.» (E. Rea, *Mistero napoletano*, Einaudi, Torino 1995, pp. 68-69).

⁹ E. Rea, *Napoli ferrovia*, p. 301.

ne di quella dimensione mediterranea che le appartiene per geografia e cultura. Napoli, secondo Rea, può guardare a un futuro di rinascita solo se saprà riconfigurarsi come «porto di pace e di commercio aperto a tutto il Mediterraneo»,¹⁰ ovvero come modello di una società multietnica e accogliente:

Un sogno. Napoli metropoli meticcia che cuce insieme tutta l'umanità, altro che centodiciannove idiomi soltanto. Un'infinità di idiomi [...]¹¹.

Il «pianeta Ferrovia»

La scoperta del quartiere Ferrovia da parte dell'io narrante avviene grazie a Caracas, fotoreporter cinquantenne di origine venezuelana, ex naziskin da poco convertito all'Islam, il quale conduce Rea nel dedalo di vie che si diramano intorno alla Stazione Centrale di Napoli:

Ognuno ha le amicizie che merita. Si chiama Caracas e io sono felice che a un certo punto le nostre strade si siano incrociate. È un uomo piuttosto imprevedibile, a essere sincero. Di sicuro non è una persona dozzinale, di quelle che passano e non lasciano alcun segno. Il suo regno è il pianeta Ferrovia: la sera è sempre lì, ai piedi di quella specie di rampa di lancio che è la statua di Garibaldi, un po' soprappensiero come si addice a chiunque stia per intraprendere un viaggio verso l'ignoto. La Ferrovia è una sconfinata ragnatela siderale e Caracas assomiglia un astronauta perennemente impaziente di scoprire nuovi mondi¹².

Rea, che in quelle strade è nato, si fa guidare all'interno del perimetro della sua «topografia segreta»¹³ confrontandosi con una Napoli in cui solo i toponimi sembrano aver resistito allo scorrere del tempo¹⁴.

¹⁰ *Ibid.*, p. 309.

¹¹ *Ibid.*, p. 346.

¹² *Ibid.*, p. 9.

¹³ «Ognuno di noi ha una sua topografia segreta, una sorta di stradario intimo, la mappa che segnala gli spazi più significativi del proprio vissuto, della propria storia» (cfr. E. Rea, *La comunista*, Giunti, Firenze 2012, p. 17).

¹⁴ L'ossessione per il dettaglio topografico è resa esplicita già nell'articolazione dei capitoli, ciascuno "situato" in un determinato quartiere della città. In due casi, poi, sono i titoli stessi a indicare luoghi specifici della città: *Scala a San Potito* e *Via Luigia Sanfelice*. Nelle versioni antecedenti la pubblicazione, inoltre, la scelta di utilizzare un toponimo a mo' di titolo riguardava anche il capitolo VI (*Lo inseguo come fosse una preda*) in origine intitolato *Via Cristallini*; il capitolo XXII (*Colori e vernici*) intitolato *Piazza Mercato*, il capitolo XXIII (*Ebreo per finta*) intitolato *Molo Carmine*.

Il viaggio comincia da piazza Principe Umberto, il «poligono triste»¹⁵ prossimo alla Stazione Garibaldi. Lo snodo, incrocio di quattro strade principali – Via Firenze, Corso Garibaldi, Via Carriera Grande, Via Cesare Rossaroll – conduce in direzione ovest a Porta Capuana e alla Duchesca

La Duchesca, dedalo di vicoli degradati alle spalle di Piazza Garibaldi e a valle della leggendaria via Forcella, tra la fine degli anni Quaranta e la prima metà del decennio successivo visse una sorta di ribalda epopea mercantile di cui ebbe a stupirsi (e a indignarsi) il mondo intero. [...] Le merci provenivano in maggioranza da oltreoceano. Furono imboscati interi camion, dimezzati stive di navi, assaltati convogli in transito con azioni da commando soltanto blandamente contrastate dalle autorità alleate.¹⁶

ovvero, sul lato opposto, al borgo di Sant'Antonio Abate e nel Vasto. Attraverso questi luoghi, che nella toponomastica rievocano l'antica vocazione commerciale della zona¹⁷, Rea riscopre il volto di una "Napoli-spugna" – e qui il riferimento alla città 'porosa' di Benjamin mi pare piuttosto esplicito¹⁸ – che tutto assorbe e digerisce, fino a plasmare nel profondo ogni elemento ad essa estraneo:

Piazza Principe Umberto non è cambiata granché, anche se il bar non chiude mai i battenti, lato Cesare Rossaroll, è ormai presidiato giorno e notte da gente arrivata da lontano in cerca di una nuova patria. [...] No, non è affatto mutata. Questa è una città spugna, capace di apporre il proprio sigillo su ogni importazione, di ridurre alla propria misura chiunque la scelga per casa; questa è una città che inghiotte, metabolizza fingendo di farsi essa stessa straniera via via che integra lo straniero, e può accadere che il nigeriano gridi al nigeriano - «ma tu che cazzo vvuò?» - con un'inflessione di parlata, una voce, come provenisse diretta dalle viscere della città¹⁹.

¹⁵ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 20.

¹⁶ Id., *Le regine del contrabbando*, in Id., 1960 *Io Reporter*, Feltrinelli, Milano 2012, p. 81.

¹⁷ Le strade del quartiere Vasto, ad esempio, sono intitolate a tutte le principali città commerciali italiane.

¹⁸ W. Benjamin, *Napoli* [1925], in Id., *Immagini di città*, Einaudi, Torino 2007, pp. 6 e sgg.

¹⁹ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 23

In sintonia con questa identità opaca, metabolizzante della città, la rappresentazione del «Pianeta Ferrovia» in più di un'occasione è accostata all'immagine del labirinto, quel «budello»²⁰ che richiama alla mente la celebre metafora della città presente nell'*Amara scienza* di Luigi Compagnone²¹ e nel saggio *Le due Napoli* di Domenico Rea²², ma anche la «città-inferno»²³ di Malaparte²⁴ e Ortese²⁵, ipotesi della catabasi partenopea di Rea e Caracas:

Scendo con lui nell'inferno, e lui me lo spiega, mostrandomelo così come lo vede con i suoi occhi senza rancore per nessuno²⁶.

La dimensione infernale, d'altra parte, è accentuata dalla caratterizzazione sonora dei luoghi descritti, come nel caso di Porta Capuana:

Caracas mi racconta tutto questo garbuglio mentre passeggiamo nel «nostro» quartiere preferito, nei pressi di Porta Capuana. Dal bar si vede la Pretura e una fetta del quadrilatero dove la città raggiunge forse il suo più elevato livello di polifonica sonorità. Il sole fa da amplificatore: non c'è rumore che non si espanda. A me pare come se tra il racconto di Caracas e questa città polmonare, promiscua, infida, ci sia un'obiettivo simmetria²⁷.

I suoni della piazza sono anch'essi echi una memoria letteraria legata alla rappresentazione del «ventre» di Napoli. Mi riferisco, ad esempio, alla «città-conchiglia» evocata da Prisco nel finale della *Dama di piazza* (1961) quando la protagonista, guardando la città dall'alto del Belvedere di San Martino, avverte un «ronzio che rassomiglia alla voce

²⁰ Cfr. *ibid.*, pp. 32, 211.

²¹ L. Compagnone, *L'amara scienza*, Vallecchi, Firenze 1965.

²² «I quartieri di vicoli rassomigliano a un intricato apparato intestinale, una città che si deve conoscere a memoria, perché è priva di ogni logica edilizia. Ma il napoletano vi sta come in se stesso, e la sua anima deve rassomigliare a codesto intrico plastico, che si traduce in un intrico di istinti e sentimenti.» (D. Rea, *Le due Napoli* [1951], in *Id.*, *Opere*, a cura di F. Durante, Mondadori, Milano 2005, p. 1341)

²³ Cfr. E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., pp. 44, 92, 253.

²⁴ Cfr. C. Malaparte, *La pelle*, Aria d'Italia, Roma – Milano 1949.

²⁵ Cfr. A. M. Ortese, *La città involontaria*, in *Ead.*, *Il mare non bagna Napoli*, Einaudi, Torino 1953.

²⁶ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 92.

²⁷ *Ibid.*, p. 102.

d'una *conchiglia* e riassume i colori, gli odori, i richiami, i tumulti, i desideri e i silenzi della città»²⁸. Ma fa pensare nuovamente anche all'altro Rea, Domenico, che nel suo ultimo romanzo, *Ninfa plebea*, insiste sulla percezione del "vocio" della città, elevandolo a cifra identitaria della Napoli popolare²⁹.

Luigi, Caracas e la voce degli ultimi

In effetti, grazie soprattutto alle voci di Caracas e Incoronato, *Napoli ferrovia* si contraddistingue per l'ampio spazio concesso all'osservazione di una Napoli dal basso, «dal pozzo» direbbe Domenico Rea³⁰. Nel romanzo prevale la rappresentazione di luoghi malfamati e oscuri dove trovano rifugio gli invisibili – i pianerottoli della scala a San Potito, il piazzale della Stazione centrale.

Nel caso della scala a San Potito, teatro dell'omonimo romanzo di Luigi Incoronato pubblicato nel 1950, l'autore immagina addirittura di recitare ad alta voce le pagine di Incoronato dopo aver risalito lentamente i piani della scala:

Ci siamo. Ecco il portone della Scala, ed ecco le rampe, i pianerottoli e il lerciume che sembra pietrificato, oltre la balaustra a ringhiera, nel canaletto che corre alla sua base. Non c'è nessuno al di là della soglia; la città, spazzata da un vento caldo, appare improvvisamente rilassata, nascosta. Mi metto a contare i gradini della prima rampa: sono diciotto, bassi, in pietra lavica e perciò di colore scuro, quasi neri. La diresti una scalinata comune di un comune palazzo. Invece no. È una scala che connette due diversi piani stradali, un "su" e un "giù" costituiti da via Salvatore Tom-

²⁸ M. Prisco, *La dama di piazza* [1961], Rizzoli, Milano 1980, p. 550.

²⁹ Sulla dimensione polifonica connessa alla rappresentazione della città nell'opera di Domenico Rea, cfr. R. Morosini, *I cieli naviganti. Domenico Rea, Boccaccio e Napoli*, Dante&-Descartes, Napoli 2021, pp. 58-71. Ermanno Rea, proseguendo un dialogo implicito con l'autore di *Ninfa Plebea*, si riaggancia al paradigma delle 'due Napoli' quando, ricordando il momento in cui Caracas, rientrato a Napoli dal Venezuela, sarà presto disilluso dalla «città-vera»: «Per molto tempo non fece altro che percorrere Napoli in lungo e in largo con estenuanti passeggiate senza meta. Davanti ai suoi occhi scorrevano contemporaneamente due metropoli: la città sogno nella quale era stato indotto a credere e quella vera, così diversa dall'altra perfino negli odori e nei colori». (E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 48)

³⁰ Sulla metafora del «pozzo» cfr. D. Rea in *Le due Napoli*: «Anche il napoletano se ne andrebbe a vivere in riva al mare, dove l'aria sveltisce il cuore, o sulla collina del Vomero o ai Camaldoli, dove c'è odore di campagna e di cielo fresco. Egli invece è costretto a restare nel pozzo.» (D. Rea, *Le due Napoli* [1951], cit., p. 1349)

masi, già via San Potito, e via Pessina, che da piazza Dante comincia a scalare la collina di Capodimonte. Il dislivello è di circa una ventina di metri, quattro piani.

È avvolta da una penombra grigia che pare una crosta appiccicata stabilmente ai muri e alle cose, una pelle malinconica che sa di antico, anzi di passato, e mette addosso una gran voglia di ricordi (visitai per la prima volta la Scala poco dopo l'uscita del libro, in compagnia dello stesso Luigi)³¹.

La descrizione della scala, seppur realistica, è oggetto di un processo di sovradeterminazione simbolica che interviene a connotare quello stesso spazio di significati metaforici e soggettivi. Si tratta, per dirla con Lefebvre, di uno «spazio di rappresentazione»³², al quale lo scrittore affida il malinconico ricordo degli anni appassionati della militanza nel Partito Comunista³³. Allo spazio della *rêverie* segue poi la riflessione sul presente:

Raggiungiamo il quarto pianerottolo. Non piove più: le nuvole si sono allargate formando una specie di grande occhio azzurro; hanno un'aria sconfitta, rassegnata. Davanti all'ingresso della scala, in via Tomasi una volta San Potito, c'è un modesto cumulo di rifiuti e in cima un crocifisso metallico come quelli che si vedono appesi nelle aule scolastiche³⁴.

L'immagine della città coperta di rifiuti rappresenta il fallimento di una classe dirigente ma anche l'effetto di uno Progresso cieco, omologante, che ha soppresso l'anima antica (*genius loci*) della città. Il ragionamento intorno alla decadenza e al disfacimento identitario della città,

³¹ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 189. (Corsivo mio)

³² Cfr. la distinzione tra «rappresentazioni dello spazio» e «spazi di rappresentazione» di Henri Lefebvre: «Le rappresentazioni dello spazio, cioè lo spazio pensato, quello degli esperti, dei pianificatori, degli urbanisti, dei tecnocrati specializzati, di certi artisti dall'atteggiamento più o meno scientifico, che identificano il vissuto con il percepito e con il concepito [...]. Gli spazi di rappresentazione, cioè lo spazio vissuto attraverso le immagini e i simboli che l'accompagnano, spazio degli «abitanti» e degli «utenti», ma anche di certi artisti e forse anche di coloro che descrivono e sono convinti di descrivere soltanto: gli scrittori, i filosofi. È lo spazio dominato, dunque subito, che l'immaginazione tenta di modificare e di occupare. Esso ricopre lo spazio fisico utilizzando simbolicamente i suoi oggetti. Gli spazi di rappresentazione tendono dunque (con le stesse riserve precedenti) verso sistemi più o meno coerenti di simboli e segni non verbali. (Id., *La produzione dello spazio* [1974], PiGreco, Milano 2018, p. 59)

³³ E. Rea, *Napoli ferrovia*, cit., p. 188.

³⁴ *Ibid.*, p. 188.

d'altra parte, viene narrativizzato con la storia di Rosa La Rosa, la cui tensione autodistruttiva rende manifesto il legame di doppia specularità che congiunge la donna e la città:

Che sta facendo di Napoli la città che "non si può più amare?" Penso a Rosa La Rosa, Caracas. A come, talvolta, certe situazioni possano rassomigliarsi, farsi *l'una specchio dell'altra*³⁵.

E più avanti:

Le mie certezze soggettive sono tutte presenti qui, stanotte, ai piedi della statua di Garibaldi, e tessono fili a non finire. Caracas, amico mio, ma come te lo devo che Rosa la Rosa è una specie di vittima di guerra? Rosa La Rosa è Napoli. Bella e dannata alla stessa maniera. Rassegnati. Non pensarci più³⁶.

Il vincolo di affinità tra la «donna ragno»³⁷ e la «città-ragnatela» induce a leggere nella storia di Rosa La Rosa il medesimo processo di rovina che affligge Napoli: l'inferno di Rosa, la sua tossicodipendenza normalizzata dall'uso controllato di eroina, è epifania di una città abituata a sopravvivere in uno stato di crisi perenne, sempre sul limite all'autodistruzione.

Napoli «emporio del Mediterraneo»

Eppure, nonostante la conclusione amara, l'autore sceglie di affidare alle pagine finali del libro un messaggio di speranza che ricava dall'«etica della salvezza» di Aldo Masullo³⁸. Secondo il filosofo, infatti, ciascun individuo, sottoposto ai cambiamenti irreversibili del Tempo, trova in sé stesso le risorse per sopravvivere ai traumi che caratterizzano il vissuto

³⁵ *Ibid.*, p. 144.

³⁶ *Ibid.*, p. 170.

³⁷ *Ibid.*, p. 192. Lo stesso appellativo è utilizzato anche per definire l'amante di Luigi Incoronato. (*Ibid.*, p. 196).

³⁸ Cfr. A. Masullo, *Il tempo e la grazia. Per un'etica attiva della salvezza*, Donzelli, Roma 1995. Riguardo al pensiero di Masullo, Rea scrive: «Il discorso di Masullo è questo: posto che il tempo è la misura del cambiamento, secondo la definizione aristotelica, l'etica della salvezza è connessa a questo cambiamento che crea rottura. La mia obiezione è: laddove non c'è cambiamento vuoi dire che non c'è neppure la possibilità di un'etica della salvezza». (F. Monteverchi, *Gesù fate luce, e fu illuminismo*, in «Alto Adige», 22 ottobre 1996)

personale grazie a un «bisogno esistenziale» di «salvarsi dal dolore»³⁹. La «salvezza», in questo senso, deriva dalla capacità individuale di assegnare al Tempo una funzione non esclusivamente privativa e, soprattutto, aperta al futuro. Rea, 'applicando' le riflessioni di Masullo al ragionamento su Napoli, una città prostrata dalla crisi dei rifiuti, arriva pertanto a formulare una ipotesi concreta di rinascita. Tale occasione gli si rivela attraversando Piazza Mercato, l'antico Foro Magno situato in prossimità del porto, il cuore commerciale della città:

Napoli emporio del Mediterraneo, città-mercato, città-capolinea di merci e di grandi e piccole transazioni (come non ricordare, al riguardo, la biografia di Giovanni Boccaccio che, figlio di un uomo d'affari toscano, viene spedito adolescente a Napoli a far pratica mercantile presso la compagnia dei Bardi, potenti banchieri della corte angioina?)⁴⁰

Tuttavia, prosegue Rea, con l'inizio della Guerra Fredda, la città partenopea viene di colpo «cancellata» dalla mappa commerciale d'Europa. L'insediamento della base NATO coincide con il ridimensionamento del suo porto a funzione di mero controllo militare e trasforma la città in una pedina del nuovo assetto geopolitico internazionale con ricadute irreversibili sul piano dello sviluppo socio - economico della città⁴¹. In

³⁹ Rea aveva già fatto riferimento al "teorema" di Masullo in *Mistero napoletano* dove, il suicidio di Francesca / Alcesti, speculare a quello della città, veniva inquadrato all'interno di una parabola di morte e rinascita. Si veda, in particolare, la conclusione del romanzo in cui si fa riferimento al tema della «resurrezione» sia per ciò che concerne l'interpretazione del suicidio di Francesca Spada, sia per quel che riguarda le speranze riposte nel primo mandato politico di Antonio Bassolino, neoletto sindaco di Napoli nel 1993. (E. Rea, *Mistero napoletano*, cit., p. 379).

⁴⁰ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 255.

⁴¹ Questa tesi viene già espressa in *Mistero napoletano*: «Il mio teorema è che la guerra fredda sia stata una frattura planetaria, però ha avuto costi diversi da città a città. Su Napoli ha avuto un effetto micidiale: la guerra aveva azzerato tutto. Si partiva tutti quanti da zero o da tre. C'era la possibilità di disegnare un proprio futuro. Le due grandi risorse che aveva Napoli erano il porto e le vecchie fabbriche che potevano essere riconvertite. Cosenza disegnò un piano stralcio di rilancio del porto che era il disegno del rilancio futuro di Napoli. Progetto che Lauro buttò via. A quel punto il porto diventa la base logistica della sesta flotta americana e si avvia quel processo che io chiamo di sequestro della storia e del tempo della città. Napoli diventa una città coloniale e senza tempo. È evidente che non si insedia un comando militare di questa portata senza che le teste d'uovo non si assicurino il controllo del territorio. Che avveniva attraverso il contrabbando e la democrazia cristiana, la quale si assume il ruolo di assicurare che le sinistre non andranno mai al potere. [...] Quindi tutto viene svenduto alla camorra. Con il 1989 la guerra fredda finisce». (E. Rea, *Mistero napoletano*, cit., p. 58)

Napoli ferrovia Rea ribadisce che per Napoli la Guerra Fredda ha coinciso con «la cancellazione di quel mare che aveva lambito per secoli piazza Mercato» ricordando che, già nel 1954, «l'intera area appariva chiusa come dentro a una prigione dalla famigerata palazzata Ottieri»⁴²:

Uno spaventoso *continuum* di cemento alto dieci piani simile a una diga sopra a un invaso. Un mostro che valeva un ammonimento: napoletani non c'è mare per i vostri sogni, non c'è porto, non c'è industria, non c'è commercio; la città non vi appartiene, è una necessità strategico - militare, è proprietà esclusiva della guerra fredda⁴³.

Le considerazioni riguardo alla riconfigurazione urbanistica attuata con l'edificazione del Palazzo Ottieri in *Napoli ferrovia* si accompagnano alla riflessione riguardo ai meccanismi di "produzione dello spazio"⁴⁴ da parte del Potere politico che, nel nuovo assetto architettonico, ha privato la città della sua forza motrice – il porto commerciale – condannandola a un mortale immobilismo, un «tempo pietrificato» in cui «continua ad andare in scena ogni mattina la stessa replica, lo stesso spettacolo, la stessa agonia»⁴⁵.

Eppure, scrive Rea richiamando le parole di Masullo, è proprio dalla consapevolezza della "perdita" che può trarre origine l'occasione

⁴² E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 255.

⁴³ *Ibid.*, pp. 255-256.

⁴⁴ Ragionando sul carattere sociale dello spazio, Lefebvre afferma: «Questi spazi sono prodotti. Prodotti a partire da una «materia prima» la natura. Sono i prodotti di un'attività che implica l'economia, la tecnica, ma va oltre: sono prodotti politici, spazi strategici; "strategia" che comprende progetti e azioni molto diversi, che utilizzano insieme la pace e la guerra, il commercio delle armi e le forze deterrenti in caso di crisi, l'impiego delle risorse proprie agli spazi periferici e di quelle provenienti dai centri (industrializzati, urbanizzati, statalizzati). [...] Prodotto che si utilizza e si consuma, è anche mezzo di produzione. [...] Questo mezzo di produzione, prodotto in quanto tale, non può separarsi né dalle forze produttive, dalle tecniche e dal sapere, né dalla divisione del lavoro sociale, che lo modella, né dalla natura, né dallo Stato e dalle superstrutture.» (Id., *La produzione dello spazio*, cit., p. 101-102)

⁴⁵ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., p. 309. «Il furto del mare» di cui parla Ermanno Rea era stato denunciato in tempi non lontanissimi già da Domenico Rea che, seppure con toni meno inquisitori, nel *Mare diffamato* individuava proprio nel porto, e quindi nell'apertura della città al Mediterraneo, la sua vera possibilità di sviluppo: «Napoli ha bisogno di altro: per esempio di un porto efficiente, pieno di navi, "per passeggeri e merci", come fu un tempo in cui Napoli fu uno dei più importanti porti del Mediterraneo. Allora sì che la popolazione godrebbe di buone entrate. Un porto ci vuole, non un mare di sogni dorati!» (D. Rea, *Il mare diffamato*, in Id., *Il re e il lustrascarpe*, Mondadori, Milano 1961, pp. 218-219).

di “rinascita”: lo spazio della trasformazione, pertanto, non può che essere il crocevia interculturale della metropoli, il «Pianeta Ferrovia»:

Un sogno. Napoli, metropoli meticcica che cuce insieme tutta l'umanità, altro che centodiciannove idiomi soltanto. Un'infinità di idiomi... [...] Quando dico che Napoli dovrebbe scegliere la strategia dell'accoglienza illimitata non intendo affatto invocare il caos. Il punto è tutto qui. Accoglienza illimitata, ma in un regime di controllo rigoroso del fenomeno migratorio. Insomma, porte aperte a tutti, ma a precise condizioni, sottostando a regole capaci di mettere la comunità al riparo da abusi, prepotenze, sfruttamenti. Capisci, Caracas, di che cosa sto parlando? La città di Carlo d'Angiò che si fa padrona di se stessa e del suo mare⁴⁶.

Rea sogna una Napoli mediterranea e «meticcica» in grado di riscattare l'attuale «capolinea della nettezza urbana nazionale». ⁴⁷ L'immagine di una metropoli che «cuce insieme» l'umanità e che si riconosce in una identità «meticcica» rinvia a un modello di civiltà che solo in parte si mostra affine al progetto cosmopolita angioino. La visione reana del Pianeta Ferrovia, difatti, mette in risalto, aspetti e problemi affini alla più recente nozione di *métissage*⁴⁸ – sebbene all'interno del romanzo non vi siano espliciti riferimenti al dibattito teorico nato intorno a tale fenomeno.

Distinto dai processi di «assimilazione»⁴⁹ e «multiculturalismo»⁵⁰, il *métissage* si caratterizza per una specifica attenzione ai concetti di alterità e ibridazione, nella quale la relazione fra le culture è alla base di un progetto comunitario in continua ridefinizione⁵¹. In *Napoli ferrovia*, la declinazione di tali temi investe due luoghi specifici della città, la Stazione e il ristorante Aladin, ed emerge soprattutto nella dialettica tra Rea e Caracas; ad esempio durante le conversazioni che riguardano lo scenario politico internazionale – la guerra in Iraq, lo scandalo Abu

⁴⁶ E. Rea, *Napoli Ferrovia*, cit., pp. 346-347.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 348.

⁴⁸ Utilizzo il termine francese *métissage* e non l'italiano «meticcicato» per ricollegarmi agli studi d'area francofona che si sono sviluppati a partire dalle riflessioni di Nouss e Laplantine. (Cfr. F. Laplantine, A. Nouss, *Il pensiero meticcio* [1997], Elèuthera, Milano 2006)

⁴⁹ Per «assimilazione» si intende il processo di assoggettamento delle culture “minoritarie” alla cultura nazionale dominante. Un'ideologia, dunque, che tende ad annullare le differenze culturali.

⁵⁰ Il «multiculturalismo» indica situazioni di compresenza di culture diverse che, pur avendo il medesimo ‘peso’ culturale, non entrano in dialogo tra loro.

⁵¹ Cfr., F. Laplantine, A. Nouss, *Le métissage*, Flammarion, Paris 1997, p. 83.

Ghraib –, ovvero il dibattito sull'ebraismo e sulla condizione dello straniero, dell'esule. A questo si aggiungono i brevi quadri pittoreschi sulla vocazione multietnica della città: il menù "napoletano" del ristorante algerino "Aladin", il mercato domenicale della Ferrovia affollato di donne provenienti dai paesi più disparati. L'attenzione al dialogo tra le culture viene infine problematizzata attraverso il sistema dei personaggi, tutti portavoce di immaginari, religioni, visioni del mondo diverse e in ascolto reciproco (cfr. Caracas, Djamel, Cesare Zorzoli, Mario Rizzo, Yasin). Il discorso di Rea riguardo alla visione di una Napoli "meticcica" non si esaurisce, dunque, in una suggestiva ipotesi di salvezza per la città. La riflessione sulle dinamiche interculturali, articolata su più livelli all'interno del romanzo, avalla la possibilità di leggere il romanzo alla luce di alcuni paradigmi critici sviluppatisi nell'ambito degli studi culturali e rende manifesta la posizione dello scrittore-narratore che, all'interno di una modalità narrativa ibrida come la passeggiata letteraria, finisce per rinsaldare il valore civico del suo progetto letterario. Pertanto, la riflessione sull'identità mediterranea della città, ricollegandosi in prima istanza all'utopia visionaria di Carlo d'Angiò, si offre al lettore quale ulteriore strumento di interrogazione sul presente invitandolo a ripensare sotto una diversa prospettiva l'idea della città – e della società – futura.

Ma tutto si tiene, senza però concludersi, all'interno di una cornice letteraria che corteggia la realtà per alimentare il sogno: «siamo una serie di sogni di me di qualcuno fuori di me?», si chiede Alvaro de Campos nella poesia posta in esergo al romanzo; cui fa eco, nel finale, la dichiarazione dell'io narrante che rivela: «era come se Caracas mi avesse defraudato di ogni concretezza, ridotto a pura macchina di sogni: proprio me, che per tutta la vita ho cercato di rincorrere la realtà, di starle addosso, di essere soltanto – ostinatamente – l'uomo delle "cose vere"». In questo progressivo scivolare dalla realtà alla verità, Rea riafferma lo sguardo della soggettività del narratore-*flâneur* proiettando *Napoli ferrovia* – e con esso l'intera *Trilogia* – oltre i confini della «cronaca-diario», dunque in una dimensione fortemente letteraria dove la costruzione simbolica che sorregge l'esplorazione esistenziale dell'io narrante prende definitivamente il sopravvento rispetto ai propositi di una narrazione interessata, almeno nei propositi iniziali, a una rappresentazione referenziale della realtà.