

anno II, n. 1, gen.-giu. 2017

ISSN 2499-1422

e ikonocity

Storia e Iconografia delle Città e dei Siti Europei - History and Iconography of European Cities and Sites



Università degli Studi di Napoli Federico II

CIRICE - Centro Interdipartimentale
di Ricerca sull'Iconografia
della Città Europea

Associazione Eikonocity

Federico II University Press



fedOA Press

anno II, n. 1, gen.-giu. 2017
ISSN 2499-1422

eikonocity

Storia e Iconografia delle Città e dei Siti Europei - History and Iconography of European Cities and Sites

Federico II University Press



fedOA Press

Proposte di contributi vanno inviate a:

Alfredo Buccaro, CIRICE, via Monteoliveto 3 | 80134 Napoli | tel. 081.2538000/008/014 |
e-mail: buccaro@unina.it; cirice@unina.it; info@eikonocity.com

I contributi e i saggi pubblicati in questa rivista vengono valutati preventivamente secondo il criterio internazionale di double-blind peer review. Gli articoli sono scaricabili in open access da: www.serena.unina.it

La rivista Eikonocity è edita da:
CIRICE - Centro Interdipartimentale di Ricerca sull'Iconografia della Città Europea
Università degli Studi di Napoli Federico II
www.iconografacittaeuropea.unina.it



con l'Associazione Eikonocity - History and Iconography of European Cities and Sites
www.eikonocity.it

Rivista semestrale realizzata con Open Journal System e pubblicata da FeDOA Press - Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II

I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi. L'editore si dichiara a disposizione degli eventuali proprietari dei diritti di riproduzione delle immagini contenute in questa rivista non contattati.

Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 7416/15
Autorizzazione n. 2 del 14 gennaio 2016
ISSN 2499-1422

In copertina: *Istanbul*, particolare dell'elaborazione grafica curata da Livio Sacchi. Tavola completa a p. 19.

Direttore

Alfredo Buccaro, *Università di Napoli Federico II*

Condirettore

Annunziata Berrino, *Università di Napoli Federico II*

Comitato scientifico internazionale

Gilles Bertrand, *Université Pierre-Mendès-France (Grenoble II)*
Salvatore Di Liello, *Università di Napoli Federico II*
Antonella di Luggo, *Università di Napoli Federico II*
Michael Jakob, *École polytechnique fédérale de Lausanne*
Andrea Maglio, *Università di Napoli Federico II*
Fabio Mangone, *Università di Napoli Federico II*
Brigitte Marin, *Université d'Aix-Marseille*
Bianca Gioia Marino, *Università di Napoli Federico II*
Tanja Michalsky, *Max-Planck-Institut für Kunstgeschichte*
Juan Manuel Monterroso Montero, *Universidad de Santiago de Compostela*
Roberto Parisi, *Università del Molise*
Stefano Piazza, *Università degli Studi di Palermo*
Piotr Podemski, *Instytut Komunikacji Specjalistycznej Warszawa*
Valentina Russo, *Università di Napoli Federico II*
Anna Tylusińska-Kowalska, *Instytut Komunikacji Specjalistycznej Warszawa*
Carlo Tosco, *Politecnico di Torino*
Ornella Zerlenga, *Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli*
Guido Zucconi, *Università IUAV di Venezia*

Comitato di redazione

Émilie Beck, *Université Paris 13*
Gemma Belli, *Università di Napoli Federico II*
Gisela Bungarten, *Museumslandschaft Hessen Kassel*
Francesca Capano, *Università di Napoli Federico II*
Anna Ciotta, *Università di Torino*
Anda-Lucia Spânu, *Institutul de Cercetări Socio-Umane Sibiu*
Carla Fernández Martínez, *Universidad de Santiago de Compostela*
Daniela Palomba, *Università di Napoli Federico II*
Maria Ines Pascariello, *Università di Napoli Federico II*
Massimo Visone, *Università di Napoli Federico II*

Direttore responsabile

Alessandro Castagnaro, *Università di Napoli Federico II*

Direttore artistico

Maria Ines Pascariello, *Università di Napoli Federico II*

Segreteria amministrativa

Ilaria Bruno, *Università di Napoli Federico II*

Questo numero è stato curato da Antonella di Luggo e Ornella Zerlenga.

La redazione è stata curata da Francesca Capano, Maria Ines Pascariello, Massimo Visone.



Editoriale **7**
Tra visuale e visionario
Antonella di Luggo

9 Il disegno delle città

Livio Sacchi

23 Qualità visuali della città barocca salentina

Gabriele Rossi

35 Territorio e rappresentazione: lo "sguardo virtuale" dal treno

Fabio Colonnese

53 Il progetto della linea Napoli-Nocera: tra esigenze tecniche e risvolti sociali

Valeria Pagnini

69 Figurare la memoria, tra visione e rappresentazione

Daniela Palomba

85 Immagine e sviluppo della Napoli occidentale: case pubbliche e ricostruzione

Carolina De Falco

101 Riflessioni sul disegno e sulla visualizzazione della Fiera del 1738 a Napoli

Vincenzo Cirillo

119 Il volto della città: quando il ritratto è visto alla rovescia

Maria Ines Pascariello

Recensione **131**
Il Molise tra storia e cartografia. Alla scoperta di una regione sconosciuta
Francesca Castanò

Note a margine **135**
'Rappresentando' le città: ieri, oggi, domani
Ornella Zerlenga

Tra visuale e visionario

Editoriale

“Tra visuale e visionario” è il titolo che abbiamo scelto per connotare sinteticamente questo numero di *Eikonocity*, quasi un pretesto per raccogliere più sguardi, più punti di vista, provenienti da ambiti disciplinari diversi, che, proprio nella loro intersezione, possono generare una lettura dell’immagine della città senza limiti né di spazio né di tempo.

Una lettura che è, senza dubbio, suscettibile di modificazioni, ma che, nel suo svolgersi, delinea un tracciato visivo nel continuo rimando dalla città al paesaggio e viceversa. Mai prescindendo dalla storia e dall’iconografia delle città e dei siti europei, negli otto articoli qui raccolti, la città e il paesaggio vengono misurati all’interno del tema sempre urgente della contemporaneità e della percezione visiva; allo stesso tempo si stabilisce anche un equilibrato rapporto tra il valore della storia, il patrimonio di memorie e sedimentazioni di una o più vicende urbanistiche, architettoniche e artistiche; ci si inoltra, anzi, quasi ci si apre ad una modalità di creazione di nuove e visionarie immagini dell’esistente.

Il dibattito culturale che questo numero raccoglie non è che lo spunto iniziale per proporre una o più chiavi di lettura e di orientamento nella vastità del mondo delle immagini, un mondo non più astratto e rivolto ai soli studiosi del settore, ma aperto alla multidisciplinarietà e, anzi, arricchito da essa. L’immagine, che per sua natura è ambivalente e depistante, dimostra, ogni volta e in ognuno dei contributi, di dare vita ad una dimensione spaziale affatto nuova, tridimensionalmente estesa e colorata, che coinvolge, spesso confonde e, ancor più spesso, sorprende l’osservatore.

Agli articoli di questo numero di *Eikonocity* segue un’appendice costituita da due contributi: la recensione a firma di Francesca Castanò del volume di Roberto Parisi e Ilaria Zilli, *Stato e opere pubbliche. Fonti documentarie e iconografiche per la storia del Molise* (Palladino Editore, Campobasso 2015) e le “Note a margine” a firma di Ornella Zerlenga, testimonianza concreta di studi e ricerche che, in diverso modo, partecipano alla produzione di immagini di città che arricchiscono l’esperienza culturale e sensoriale, conferendole funzioni espressive e comunicative dai caratteri sempre nuovi e, proprio per questo, ogni volta affascinanti.

Napoli, giugno 2017

Antonella di Luggo

Il disegno delle città

Livio Sacchi

Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti- Pescara

Abstract

Il saggio presenta una ricerca condotta all'interno del Laboratorio di Disegno dell'Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti - Pescara dedicata al disegno delle città a partire da casi-studio selezionati dal CRESME. Da Amsterdam a Copenaghen, da Londra a Milano, da Rotterdam a Torino, il disegno non è solo strumento di conoscenza e analisi delle realtà urbane prese in esame, ma è, soprattutto, strumento della progettualità che tali città esprimono, ciò che le proietta verso il futuro.

Redesigning the city

The article presents research conducted within the Design Laboratory of the G. d'Annunzio University of Chieti - Pescara, about the design of the cities from case studies selected by CRESME. From Amsterdam to Copenhagen from London to Milan from Rotterdam to Turin, drawing is not only instrument of knowledge and analysis of urban areas considered, but it is, above all, the planning tool that these cities express, what projects into the future.

Keywords: Città, disegno, visione.

City, design, vision.

Livio Sacchi è Architetto, professore ordinario di Disegno presso il Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti-Pescara; consigliere CNAPPC; presidente European Italia; responsabile per l'architettura presso l'Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani; membro del CTS dell'UID e di Eurosolar.

Author: livio.sacchi@archiworld.it, livio.sacchi@unich.it

Received April 13, 2017; accepted May 23, 2017

1 | Introduzione

La ricerca che presentiamo, condotta a partire dal 2016 all'interno del Laboratorio di Disegno del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi G. d'Annunzio di Chieti - Pescara, è stata pubblicata da chi scrive nel volume *Metropoli. Il disegno delle città*. Il tema è il disegno delle città: di qui lo studio di una serie di casi selezionati dal Centro ricerche economiche e sociali del mercato dell'edilizia (CRESME), e, in particolare, analizzati seguendo le indicazioni fornite dal suo direttore, Lorenzo Bellicini. Alla ricerca ha partecipato un esteso gruppo di lavoro, coordinato da Daniele Calisi, che ha raccolto dati, documenti, progetti e immagini e, soprattutto, elaborato i grafici originali qui riprodotti. Protagonista della ricerca è il disegno, con la rappresentazione di dieci città europee: Amsterdam, Copenaghen, Berlino, Istanbul, Londra, Madrid, Milano, Parigi, Rotterdam e Torino. Disegno che è, in primo luogo, strumento di conoscenza e analisi delle realtà urbane esaminate, ma anche e soprattutto, strumento della progettualità che tali città sono in grado di esprimere, ciò che essenzialmente le proietta verso il futuro.

2 | La rappresentazione delle città

In questa ricerca le città vengono dunque rappresentate. Una rappresentazione che vale come rappresentazione, descrizione grafica, ma anche come messa in scena, interpretazione, ermeneusi del palinsesto urbano e, soprattutto, come espressione, esibizione, proposizione e, nel senso del tedesco *vorstellen*, quasi progettazione. Hans-Georg Gadamer scrive in proposito:

La rappresentazione resta dunque legata in senso essenziale all'originale che si presenta in essa. Ma è di più di una semplice copia di quello. Che la rappresentazione sia un'immagine, e non l'originale stesso, non significa nulla di negativo, non è una diminuzione di essere, ma indica piuttosto una realtà autonoma. Il rapporto dell'immagine all'originale si presenta quindi in modo fondamentalmente diverso da quello che si verifica nel caso della copia. Che l'immagine abbia una sua realtà significa, per l'originale, che proprio nella rappresentazione esso si presenta. Nell'immagine, l'originale presenta sé stesso. [...] Ogni rappresentazione di questo tipo è un evento ontologico, e entra a costituire lo stato ontologico del rappresentato. Nella rappresentazione, questo subisce un aumento d'essere. Il contenuto proprio dell'immagine è definito ontologicamente come emanazione dell'originale [Gadamer 1983, 174-175].

Il disegno è così, in primo luogo, strumento di conoscenza e analisi delle realtà urbane esaminate, ma è anche strumento della progettualità espressa da queste città, ciò che essenzialmente, le apre, le orienta e le proietta verso il futuro.

3 | L'espansione delle città

I primi due decenni del XXI secolo appaiono chiaramente segnati da alcuni aspetti significativi: l'espansione delle città e la grande quantità di edifici realizzati (che non ha precedenti storici, nemmeno nei periodi di ricostruzione post-bellica); il crescente ricorso a nuove tecnologie, nuove tecniche costruttive, nuovi materiali; la sempre più diffusa consapevolezza in tema di sostenibilità; l'ibridazione tipologica; la sensazione di crisi (economica, prima di tutto, ma anche culturale e di valori) e la speranza di uscirne. Ma è, soprattutto, la globalizzazione ad avere fortemente cambiato le regole del gioco, con il suo asservimento ai capitali internazionali e la sua progressiva evoluzione verso la complessità, ma anche con la crescente attenzione a culture diverse e la progressiva perdita delle certezze di carattere critico e metodologico.

L'idea di città racchiude, com'è noto, almeno due aspetti diversi: quello fisico - l'*urbs*, fatta di edifici, infrastrutture ecc. - e quello sociale - la *civitas*, formata dai cittadini che vi abitano. In tal senso, le città costituiscono anche la concreta sostanza dei programmi politici con cui sono amministrate, rispecchiando le società di cui fanno parte e le relative forme di governo. Il loro successo testimonia il successo di tali società come di tali forme di governo e viceversa. Le città sono anche i luoghi della contiguità fisica e delle alte densità; della libertà e mobilità sociale; dell'ideazione, dell'innovazione e della maggiore produttività, dove conflitti fra culture, religioni e visioni del mondo diverse sembrano concentrarsi, confrontarsi, talvolta scontrarsi. Le città sono fatte di architetture, anche se l'architettura delle città non può che prendere atto della sua impotenza di fronte alla complessità dei fenomeni urbani, sdoppiandosi in ruoli diversi: la produzione di edifici come risposta a necessità pratiche da una parte; la ricerca di idee e qualità estetica dall'altra.

L'espansione della città e le sfide che essa ci pone coincidono, in larga misura, con i problemi dell'uomo e del pianeta in generale: residenza, lavoro, vita sociale e spazio pubblico, globalizzazione, mobilità e flussi migratori, segregazione sociale, sostenibilità. Si tratta di questioni note e dibattute; meno chiare, invece, le possibili risposte che pure siamo chiamati a dare. Come in molti altri ambiti, il dibattito critico sulla città e sul suo futuro appare diviso fra chi prevede situazioni terrificanti e chi adotta toni fiduciosi. Ma a nessuno, nemmeno a chi opta per una più saggia posizione intermedia, può sfuggire come la condizione contemporanea sembri precludere alla fine della stessa nozione storica di città. Da una parte quest'ultima sembra inadeguata alle nuove forme; dall'altra, la nozione di progresso legata all'idea di espansione della città, un

tempo positiva, assume oggi connotazioni spesso negative. Renzo Piano osserva, in proposito, che «il nostro secolo ha fatto degenerare la città: questa grande invenzione dell'uomo. Ne ha inquinati i valori positivi, ha alterato la miscela delle funzioni che ne è alla base; la stessa socialità che ne è il carattere distintivo e poi, anche, la qualità architettonica. La qualità del costruito, eredità di un tempo che fu e che oggi sopravvive a stento, soffocata e snaturata nei nostri centri urbani». Parlando dei “nostri” centri urbani, della città occidentale in generale e di quella europea in particolare, Piano suggerisce una soluzione: «invece che continuare a farle esplodere, dovremmo completare il tessuto della città. E questa è già un'idea più interessante e accettabile del concetto di una ‘crescita’ senza fine: l'idea della crescita ‘sostenibile’, attraverso la quale le periferie possono trasformarsi in città. È questa la nostra vera, grande scommessa per i prossimi cinquant'anni [Piano 2007, 37-38].

In un mondo in cui il 90% della ricchezza è nelle mani dell'1% dei suoi abitanti, il problema dell'espansione delle aree urbanizzate non è separabile da quello della distribuzione del benessere economico. Tale disuguaglianza, com'è noto, è all'origine dei fenomeni migratori dalle parti povere del mondo verso quelle ricche: «l'unica industria che prospera nelle terre dei nuovi arrivati (equivocamente e spesso ingannevolmente soprannominate “paesi in via di sviluppo”) è la produzione in serie di profughi» [Bauman 2007, 36]. La separazione fra gli immigrati e gli abitanti dei campi profughi da una parte e i cittadini, i radicati, come sono stati definiti da Norbert Elias, dall'altra, è sempre più forte: nell'età della mobilità globale, il termine straniero è paradossalmente sempre più vicino al suo significato etimologico e arcaico: estraneo, strano, insolito, con una connotazione ostile. Spesso ancora oggi «Il profugo, come scrisse Bertolt Brecht nella poesia *Die Landschaft des Exils*, è *ein Bote des Unglücks*, un messaggero di sventura» [Bauman 2007, 54].

Il consenso è generale sulla necessità di limitare l'utilizzo delle aree verdi, cioè la progressiva crescita delle aree edificate ai danni di quelle agricole: pressoché tutti i fautori della densificazione, pur sostenendo la necessità di immettere sul mercato immobiliare delle zone centrali e semi-centrali quote consistenti di alloggi a basso costo, considerano tuttavia accettabili solo gli interventi sui cosiddetti *brownfields*, le aree dismesse nel passaggio dall'era industriale a quella post-industriale, e non sui *greenfields*, aree verdi comunque da preservare. L'espansione dell'edificato ai danni della campagna è un esito che, soprattutto nelle regioni segnate da densità particolarmente alte, non può non preoccupare, aggravato com'è dai costi necessari per dotare tali insediamenti suburbani di servizi e infrastrutture. Ma è anche provato che il consumo del suolo è imputabile all'edificato in misura molto inferiore a quanto comunemente si pensa. La necessità di andare verso insediamenti sostenibili e smart non è più procrastinabile. La città è il campo di battaglia in cui si stanno giocando le sorti del futuro dell'umanità. La sostenibilità urbana è un concetto concretamente valido rispetto ad alcuni parametri fondamentali quali la produzione di più energia di quanta se ne consumi, la raccolta e il trattamento dei rifiuti all'interno dei propri confini, la raccolta e il riciclaggio delle acque ecc. Naturalmente tali obiettivi devono coesistere con quelli, più tradizionali, di creare benessere economico e sociale e favorire la crescita culturale e tecnologica. Si tratta, dunque, di una grande sfida: senza una profonda rivoluzione di pensiero, sarà difficile modificare lo stato delle cose.

4 | I casi studio in Europa

La progettualità espressa dalle dieci città europee studiate è straordinaria. Si pensi, per esempio, a *Port of Amsterdam - Vision 2030*, un progetto messo a punto all'insegna della flessibilità e dell'a-

dattabilità ai cambiamenti, coinvolgendo attivamente tutti i diversi *stakeholders*. L'area portuale della capitale olandese - il cosiddetto Amsterdam Metropolitan Port - è vista come un vasto un ecosistema posto all'intersezione fra il mare del Nord e il Reno e declinato in sei settori strategici: energia; cibo; agricoltura, minerali e riciclo; cargo e logistica, crociere; servizi marittimi e immobiliare. Il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie e il coordinamento con le aree portuali della North Sea Canal Area (al cui insieme ci si riferisce con l'acronimo ARA: Anversa - Rotterdam - Amsterdam) da una parte e con i molti porti del delta dei fiumi Reno e Schelda dall'altra, renderà l'intero sistema sempre più efficiente, sicuro, competitivo e, soprattutto, integrato al suo territorio. La cosiddetta *Structural Vision Amsterdam 2040*, redatta nel 2011 e continuamente aggiornata, prevede, fra l'altro, un generale processo di densificazione dell'edificato; il rilancio del centro storico; un uso mirato degli spazi verdi e dell'acqua a fini sportivi e ricreativi; 70.000 nuove abitazioni e servizi da realizzare entro il 2040; l'efficiamento energetico del patrimonio residenziale esistente; la complessiva riqualificazione dello spazio pubblico. Assieme a Rotterdam, l'Aja, Delft, Dordrecht, Haarlem, Hilversum, Leida, Utrecht e altri centri minori, Amsterdam forma la cosiddetta Randstad Holland, straordinaria regione storica urbanizzata ad anello, organizzata su di una struttura policentrica che circonda un'estesa area verde agricola dove sorge, fra l'altro, l'aeroporto di Schiphol: caratterizzata da una densità abitativa fra le più alte del mondo, sfiora, nel suo insieme, gli 8 milioni di abitanti. Rotterdam, in particolare, è considerata una combinazione fra uno hub globale per container, carburanti ed energia e un cluster industriale, anche grazie alle reti infrastrutturali che la collegano alla sua provincia e ad Anversa in Belgio.

Il porto, il cosiddetto Europoort, è costituito da un gigantesco sistema lineare di corsi d'acqua diversi che dal mare del Nord penetrano all'interno del territorio olandese: è considerato il più grande d'Europa e fra i primi quattro del mondo. È stato oggetto di recente del progetto *Port Vision 2030*, che ne delinea il futuro in stretto collegamento con quello di Anversa, simmetricamente posta nella parte meridionale dell'articolato sistema del cosiddetto delta apparente del Reno. Il multiculturalismo è parte integrante della sua condizione contemporanea. Circa un terzo degli abitanti di Rotterdam è nato all'estero, tra i minorenni tale percentuale raggiunge i due terzi, con un'altissima prevalenza islamica. Ma, non diversamente da Amsterdam, è soprattutto il rapporto con l'acqua a caratterizzare molti progetti strategici contemporanei: piazze d'acqua, quartieri e parchi galleggianti, canali di collegamento. Grande sviluppo hanno anche avuto i tetti verdi: le superfici attualmente raggiunte superano i 150.000 mq.

Berlino si è anch'essa dotata di una serie di piani strategici che guardano lontano: nel 2013 è uscito l'*Urban Development Concept 2030*; del 2014 sono piani decennali quali l'*Urban Transportation Development Plan 2025*, dedicato alla mobilità pubblica, e l'*Urban Development Plan for Housing 2025*, rivolto all'edilizia residenziale sociale; nel 2015 è stata, infine, prodotta la *Smart City Strategy Berlin*. La crescita della città è inquadrata all'interno di un piano di sviluppo policentrico che si concretizza in 10 poli accomunati da tre obiettivi generali: stabilità economica, miglioramento della qualità della vita e della consapevolezza sociale. Forte appare la proiezione verso il futuro: un terzo delle imprese attive in città sono legate a settori ad alta innovazione, dall'energia alla mobilità e alla logistica, dalla sanità ai media alla creatività. I piani per l'edilizia residenziale puntano alla realizzazione di 50.000 nuovi alloggi in 25 grandi siti, ma anche a circa 70.000 nuove case in siti di medie e piccole dimensioni e 30.000 abitazioni diffuse nella città consolidata. L'85% delle case berlinesi è in affitto: ciò testimonia la propensione alla mobilità dei suoi abitanti. La mixité etnica e culturale è anch'essa evidentemente in crescita: Berlino prova ad acco-



AMSTERDAM Houthaven 2020_Pontsteiger Francesca Mazzocchi, Anton Giulio Romano, William Vergallo



● Area Centrale
 ● Area Residenziale
 ● Area Portuale
 ● Area verde
 ● Area Agricola

FONTE: OPEN STREET MAP / ROTTERDAMOPENDATA
 ROTTERDAM Area della città
Marl'oud Feddes, Pagina S'icis, Sanson Gerardo



BERLINO

VISIONE 2030 - 2050

Virgilio Candia, Natasha Kiyakya, Valerina Molfetta



COPENHAGEN

Waterfront

Pisierchio Federico, Tempesta Alessandro

SMART LONDON PLAN

Usare il potere creativo delle nuove tecnologie per servire Londra e migliorare la vita dei londinesi

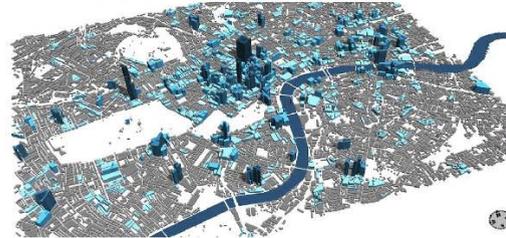
Premessa del piano: Boris Johnson, sindaco di Londra dal 2008 al 2016
L'obiettivo del piano è quello di supportare la crescita futura di Londra guardando a quelle innovazioni che la tecnologia digitale può portare. Questo Intelligent London Plan è per i londinesi, le imprese, i ricercatori, gli investitori e tutti coloro che hanno un interesse nel futuro della capitale.



Fonte: data.london.gov.uk



Il termine "SMART" (intelligente) riferito alla capitale britannica riguarda la modalità di funzionamento nel suo complesso come conseguenza della interazione tra i suoi "sistemi": i mercati del lavoro locale, i mercati finanziari maggiori, l'istruzione, la sanità, il trasporto. Uno Smart London è dove i collegamenti tra questi diversi sistemi sono intensificati, dove la tecnologia viene utilizzata per meglio integrare il tutto. Londra diventa quindi un'immensa rete digitale che rende la città prima tra le capitali europee e mondiali, il tutto a beneficio dei londinesi e di tutte le persone che tra ricercatori, imprenditori, lavoratori, padolani ecc vivono e godono della "Londra intelligente".



Studenti: Martina Paoi, Giulia Ricci



Viste renderizzate:
Parco del retiro

Federica Vitturini, Valerio Senocore

gliere e integrare, cercando di garantire un'alta qualità della vita. I piani per la mobilità prevedono investimenti pari a circa 7,5 miliardi di euro fra il 2011 e il 2025, con una serie di ambiziosi obiettivi specifici, oltre a quello generale di una mobilità *city-friendly*.

A Copenaghen, il recente piano strategico per il futuro della città, disegnato all'insegna dello slogan *Coherent City*, prevede 45.000 nuove abitazioni per il 2027, di cui il 95% in prossimità di una stazione metropolitana o ferroviaria; una mobilità equamente distribuita in tre parti uguali fra biciclette, mezzi pubblici e auto private, con un deciso incremento del traffico verde (piedi, biciclette e mezzi pubblici) entro il 2025 e una copertura verde pari ad almeno il 50% per gli spostamenti verso scuole e posti di lavoro. Ma, soprattutto, punta alla densificazione dei poli insediativi già esistenti, seguendo il principio del minore disturbo per la popolazione oltre che di ottimizzazione dei finanziamenti: le infrastrutture cresceranno dunque soltanto in presenza di insediamenti di dimensione significativa. Non diversamente dalle altre città scandinave in particolare e nord-europee in generale, favorita dalle buone condizioni economiche e da un alto grado di coesione sociale nonostante la significativa presenza di immigrati, dagli anni novanta del secolo scorso Copenaghen ha poi gradualmente e intelligentemente consolidato una politica di investimenti volti alla tutela del paesaggio naturale e artificiale, operando attraverso sperimentazioni di rigenerazione urbana e strategie di riassetto territoriale. Di qui, anche, il riconoscimento di *European Green Capital* nel 2014. Ma è soprattutto il collegamento diretto con la Svezia, determinatosi nel 2000 con la costruzione del ponte di Øresund, ad averne cambiato radicalmente la percezione, trasformando l'area metropolitana danese in direzione transnazionale, legandola a Malmö e amplificandone, di conseguenza, le potenzialità di sviluppo. Esempio, in tal senso, è il nuovo insediamento di Ørestad, baricentrico fra la capitale e l'aeroporto di Kastrup oltre che fra i due Paesi scandinavi.

Londra si sta preparando al futuro con lo Smart London Plan del 2011; con i Piani per l'ambiente, redatti fra il 2010 e il 2015; con il Piano per lo sviluppo infrastrutturale 2050, all'insegna dello slogan *Bigger and Better*, in previsione di quasi 3 milioni di nuovi abitanti, frutto di un'ampia ricerca di consenso sociale e coinvolgimento delle imprese e di tutti gli *stakeholders* interessati. Di qui i progetti per la progressiva digitalizzazione di ogni aspetto della vita urbana; per il generale miglioramento della rete metropolitana; per nuove linee tranviarie ad alta capacità e una rinnovata rete di autobus meno inquinanti; per nuove autostrade ciclabili, nuove strade e per il nuovo Silvertown Tunnel sotto il Tamigi; per l'istituzione della ULEZ, Ultra Low Emission Zone, dove i veicoli più inquinanti saranno costretti a pagare; per grandi piani di rigenerazione di interi quartieri al fine di ospitare il milione e mezzo di abitanti che la città prevede di accogliere entro il 2030. Ancora più ambiziosi i piani per il 2050: sempre più multiculturale e aperta agli scenari globali, Londra avrà bisogno di 1,5 milioni di nuovi alloggi e 9000 ettari di aree verdi pubbliche e facilmente accessibili e di un nuovo piano della mobilità, prevalentemente ferroviaria, per attraversare rapidamente le aree centrali della città o, meglio, per evitarle, agevolandone la decongestione, con un complesso sistema di attraversamenti carrabili sotterranei e la progressiva diffusione di veicoli *driverless*.

Dal 2009 Madrid è stata duramente colpita dalla crisi che ha afflitto l'Europa in generale e i suoi Paesi meridionali in particolare e la produzione architettonica ha subito un brusco rallentamento. Un'analoga situazione si è determinata in ambito demografico: se nel periodo 2000-2014 la popolazione urbana ha fatto registrare costanti quanto sensibili aumenti (collocandosi al terzo posto in termini di crescita in Europa, dopo Tirana e Oslo), attualmente le proiezioni per il periodo 2015-2030 prevedono un calo preoccupante. Significativo rimane, tuttavia, il

grande progetto Madrid Centro, che delinea le nuove strategie per il 2030 e con il quale la città cerca di reagire progettualmente ai quasi dieci anni di difficoltà appena vissuti: oltre a una serie di condivisibili obiettivi generali legati alla sostenibilità, alla coesione sociale, alla complessiva ridefinizione dell'identità culturale e urbana e alla progressiva valorizzazione delle aree storiche centrali, il piano è soprattutto caratterizzato da un grande sistema formato da tre assi verdi che svolgeranno la funzione di naturalizzare la città, migliorandone al tempo stesso l'immagine e i livelli di qualità della vita.

Fra le città italiane, Milano è quella che ha di recente espresso maggiore capacità di rinnovamento, sia pur non sempre all'interno di una strategia coerente e partecipata. Seconda per popolazione dopo Roma, ma prima se si guarda alla città metropolitana, Milano appare anche la più attrattiva nei confronti di giovani, creativi e dei segmenti più attenti all'innovazione. Il rinnovamento architettonico a cui sono state sottoposte alcune sue parti, anche molto centrali, ha interessato in particolare due zone: Porta Nuova Garibaldi e City Life. Il tema dell'*housing* sociale ha poi trovato applicazione, per esempio, nelle case al Nuovo Portello di Cino Zucchi e nel comparto Campari di Mario Botta a Sesto San Giovanni. Molti i nuovi edifici voluti dalla committenza costituita dai grandi gruppi della moda: si pensi, per esempio al riuscito recupero disegnato da Rem Koolhaas per la Fondazione Prada. Si segnalano, infine, le nuove sedi dell'Università Bocconi di Grafton Architects e della Fondazione Feltrinelli a Porta Volta di Herzog & de Meuron. Seconda soltanto a Milano per capacità propositive e spinte innovative è stata poi, in questi ultimi anni, Torino. La riconversione dall'età industriale, periodo particolarmente significativo per la storia della città, a quella post-industriale può dirsi ampiamente riuscita. Ancora irrisolto resta tuttavia il collegamento ferroviario transfrontaliero ad alta velocità con Lione e, quindi, con l'Europa occidentale, un progetto, com'è noto, oggetto di gravi contestazioni. Preoccupanti restano anche i tassi d'inquinamento atmosferico. Altrettanto preoccupante appare, inoltre, la tendenza all'invecchiamento, fenomeno peraltro comune alla maggior parte dei centri urbani italiani. Nel 1974 la città contava 1.203.000 abitanti; da quell'anno, il decremento demografico - dovuto all'esodo verso la provincia e al calo delle nascite - ha fatto perdere a Torino circa 300.000 abitanti, nonostante il sensibile aumento degli stranieri: romeni, in primo luogo, ma anche marocchini, peruviani, cinesi e albanesi.

A Parigi sono soprattutto i progetti alla scala urbana a promettere un radicale rinnovamento della città. Si pensi ai 10 scenari per il *Grand Paris*, in mostra nel 2007 alla *Cité de l'Architecture e du Patrimoine*, a cui ha fatto seguito il progetto di sviluppo omonimo del 2014 che, rivolto all'intera area metropolitana parigina, punta a migliorare la qualità della vita per i residenti, correggere le disuguaglianze regionali e costruire una città sempre più equa e sostenibile. Il progetto parte dalla constatazione che nella regione sono concentrati 12 milioni di abitanti che rappresentano il 19% della popolazione francese; che vi si produce il 31% del GDP del Paese; che si tratta della prima economia europea sotto diversi punti di vista; del terzo distretto R&D, *Research and Design* del mondo; della città più richiesta per le mostre; del maggiore aeroporto d'Europa (nono al mondo, con 60 milioni di passeggeri l'anno); della terza città più turistica in assoluto. Un investimento senza precedenti, stimato in 26 miliardi di euro in 15 anni, sotto un'unica authority, la *Société du Grand Paris*, e un'unica governance, la *Métropole du Grand Paris*. All'interno del nuovo piano per la mobilità è prevista, fra l'altro, la realizzazione di quattro raccordi autostradali anulari, di collegamenti diretti fra i tre aeroporti internazionali, di 200 km di linee ferroviarie metropolitane completamente automatizzate (per il 90% sotterranee) con 68 nuove stazioni destinate a servire 2 milioni di passeggeri al giorno, oltre a 10 business hubs col-

Modello Tridimensionale
Milano



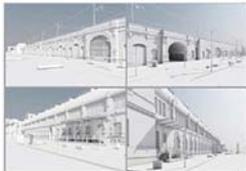
1_Vista Milano



4_Planimetria cartacea



5_Vista Veduta



2_Area Stazioni Centrali



3_Area Stazioni Centrali



6_3D Milano

 MILANO

Marco De Luca



 TORINO

Vista urbana

Grimoldi C., Sordone V., Tataro F.

APPROFONDIMENTO DEL PROGETTO "MORLAND". DAVID CHIPPERFIELD ARCHITECTS, 2016-2020



PARIGI

Civili Nicolò, Di Muzio Flaminio, Portanza Francesco



ISTANBUL

Andrea Passarelli, Lorenza Notaro

locati in altrettante posizioni strategiche e a 250.000 alloggi. Ma si pensi anche a *Réinventer Paris*, la mostra tenuta nel 2016 al *Pavillon de l'Arse*nal che ha esposto 358 progetti prodotti da altrettanti gruppi interdisciplinari chiamati a interrogarsi sul futuro della capitale francese. Con 74 finalisti e 23 vincitori, ne emerge uno scenario urbano ad alta sostenibilità, destinato a cambiare le modalità dell'abitare, con il superamento della obsoleta dicotomia fra città e campagna, aree edificate e aree rurali, e con l'inserzione di una elevata percentuale di verde (sia pubblico sia privato, con funzioni ricreative ma anche agricole) all'interno della città consolidata.

Unica per posizione geografica e stratificazione storica, è, infine, Istanbul. La più grande città d'Europa - con una popolazione che sfiora i 15 milioni di abitanti, due terzi dei quali nel nostro continente e un terzo in Asia - è anche la maggiore del Medio Oriente. Nonostante la recente tendenza all'islamizzazione e i problemi politici interni, la sua impetuosa crescita, insieme alla valorizzazione del patrimonio architettonico e al rinnovamento culturale della sua classe creativa l'hanno posta all'attenzione internazionale in diversi settori, dal design alla moda all'arte contemporanea. Un nuovo aeroporto è in costruzione sulla costa europea del Mar Nero, 35 km a nord del centro: dotato di sei piste, sarà in grado di ospitare 150 milioni di passeggeri l'anno. I collegamenti fra Europa e Asia sono com'è noto assicurati da due ponti: il Bosphorus Bridge e il Fatih Sultan Mehmet Bridge. Non senza polemiche, in costruzione sotto il Bosforo è l'Eurasia Tunnel, galleria a due livelli lunga 14,6 km. La realizzazione di un terzo ponte, lo Yavuz Sultan Selim Bridge, è iniziata nel 2013 non senza proteste ambientaliste. La struttura, lunga 2164 m, con una campata sospesa di 1408 m, ospiterà quattro carreggiate e una linea ferroviaria. Le metropolitane in funzione sono tre, due in Europa e una in Asia; altre linee sono in costruzione. Nel 2013 è stata inaugurata la galleria Marmaray, primo collegamento ferroviario diretto fra Tracia e Anatolia: un tubo in cemento armato adagiato sul fondale a profondità che raggiungono i 50 m. Una volta completo, il sistema determinerà un aumento del traffico su rotaia dal 4 al 28%.

5 | Conclusioni

A cavallo tra I e il II secolo d.C., Tertulliano usa il verbo mortificare per significare “mettere a morte”, “far morire”. Dall'assenza di *vision*, di strategia progettuale, di prospettiva, in una parola di disegno per il futuro, le città escono mortificate nel senso etimologico del termine. L'assenza di disegno per il futuro costituisce una condanna a morte per le città.

Bibliografia

- BAUMAN, Z. (2007). *Modus vivendi, inferno e utopia del mondo liquido*. Roma-Bari, Laterza.
- BURDETT, R. - SUDJIC, D. (2006). *Città. Architettura e società, la Biennale di Venezia, 10. Mostra Internazionale di Architettura*. Venezia, Marsilio.
- BURDETT, R. - SUDJIC, D. (2007). *The Endless City. The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society*. London-New York, Phaidon.
- BURDETT, R. - SUDJIC, D. (2011). *Living in the endless city*. London, Phaidon Press.
- DROEGE, P. (2006). *The Renewable City: a comprehensive guide to an urban revolution*. Wiley, Chichester.
- GADAMER, H.G. (1983). *Verità e metodo*. Milano, Bompiani.
- GLAESER, E. (2011). *Triumph of the City*. London, Macmillan.
- PIANO, R. (2007). *La responsabilità dell'architetto, Conversazione con Renzo Casigoli*. Bagno a Ripoli, Passigli Editore.
- ROMANO, M. (2008). *La città come opera d'arte*. Torino, Einaudi.
- RYKWERT, J. (2000). *The Seduction of Place: The City in the Twenty-First Century*. New York, Pantheon Books.
- SACCHI, L. (2010). *L'espansione delle città*. In «XXI secolo», *Gli spazi e le arti*. Istituto della Enciclopedia Italiana fondato da G. Treccani, Roma, IV volume.
- SACCHI L. (2010). *I sistemi urbani nordamericani*. In «XXI secolo», *Gli spazi e le arti*. Istituto della Enciclopedia Italiana fondato da G. Treccani, Roma, IV volume.
- SACCHI L. (2017). *Metropoli. Il disegno delle città*. Roma, Gangemi.
- SASSEN S. (2006). *Cities in a world economy*. Thousand Oaks, Calif., Pine Forge Press.

Qualità visuali della città barocca salentina

Gabriele Rossi

Politecnico di Bari – DICAR Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e Architettura

Abstract

I numerosi interventi urbani sei-settecenteschi nei centri di Terra d'Otranto hanno determinato originali e sorprendenti scene urbane: conformazioni spaziali e soluzioni visuali alla base dell'immagine assunta dalla città "barocca" salentina. Tale immagine non è semplicemente risultato della capillare diffusione di interventi di matrice barocca, ma è la percezione urbana che ne scaturisce nella quale gli apparati barocchi assumono una strutturata concatenazione quasi che alla base della scena urbana barocca fosse possibile riconoscere una regia ordinatrice, una strategia visuale.

Visual qualities of the baroque town in Salento

Lots of urban transformation in the XVI-XVII centuries led to original and surprising urban scenes in some centers of Terra d'Otranto: spatial conformations and visual solutions marked in fact in Salento the image of the Baroque city. This image is not simply the result of a wide spread of baroque interventions, but the urban perception that comes out where the baroque elements have a precise concatenation that leads to recognize in the urban baroque scene a visual strategy

Keywords: Barocco, Salento, visualità urbana, città.

Baroque, Salento, urban visuality, city.

Gabriele Rossi è Ricercatore universitario del SSD ICAR/17, insegna Rilievo dell'architettura nel corso di Laurea in Architettura e Rilievo urbano e ambientale nella Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio del Politecnico di Bari. Ha curato mostre e pubblicato saggi ed articoli su riviste specializzate nazionali ed internazionali.

Author: gabriele.rossi@poliba.it

Received April 13, 2017; accepted May 29, 2017

1 | Introduzione

Gli elementi che concorrono a definire l'immagine di una città sono molteplici e tra loro diversi, oltretutto cambiano e si differenziano in relazione all'approccio disciplinare che si stabilisce. Il contributo che qui segue tenta di identificare gli elementi che contribuiscono a definire l'immagine della città intesa come spazialità urbana e le modalità con cui i diversi segni concorrono a determinare la percezione dello spazio urbano.

L'immagine della città barocca infatti non è semplicemente risultato della diffusione capillare di interventi di matrice barocca, tantomeno la sommatoria dei numerosi allestimenti di chiese, cappelle, palazzi, singole abitazioni, elementi di arredo urbano e di ogni singolo elemento decorativo; è piuttosto la percezione della spazialità urbana che ne scaturisce nella quale i singoli allestimenti assumono un ruolo proprio, una precisa collocazione, una scandita successione, una concatenazione strutturata. Gli allestimenti barocchi nello spazio della città disegnano la scena urbana, costituiscono una quinta teatrale pubblica che definisce l'immagine della città di quegli anni e che, nella maggior parte dei casi, si è conservata sino a noi perpetuandola.

2 | L'immagine della città barocca in festa

L'immagine della città barocca è strettamente connessa al tema effimero della festa; è proprio in queste occasioni che si sperimentano i nuovi allestimenti e la città ne è il luogo. Citando Maurizio Fagiolo dell'Arco «si può arrivare a dire che la festa è addirittura un raffinato diaframma (elaborato ad arte) che permette di vedere in nuova luce lo stesso corpo della città e che per la città

progetta (non sempre in modo utopico) nuove forme e luoghi» [Fagiolo dell'Arco 1997, 13]. L'evento effimero è infatti occasione per la sperimentazione di future realizzazioni che anche molti anni dopo assumono connotati stabili. Negli allestimenti della festa sono coinvolte personalità di primo piano che utilizzano, in maniera consapevole o meno, l'allestimento temporaneo come modello di simulazione, come prototipo a scala reale, come *maquette* per future trasformazioni della scena della città e quindi della sua immagine.

Citando ancora Maurizio Fagiolo dell'Arco possiamo sostenere che «nata per la città, la festa effimera lascia tracce permanenti nello spazio della città» [Fagiolo dell'Arco 1997, 13]. Tra le personalità dell'architettura barocca romana Gian Lorenzo Bernini, Pietro da Cortona, Carlo Fontana sono anche autori di numerosi allestimenti effimeri a Roma come in ambiente napoletano, Cosimo Fanzago, Bartolomeo e F. Antonio Picchiatti, D. Antonio Vaccaro e Ferdinando Sanfelice operano in prima persona nell'attività di produzione effimera. Si pensi al simbolo della cristianità, il Baldacchino di San Pietro, per il quale il Bernini - in un primo tempo per il Giubileo - elabora una serie di sperimentazioni effimere ricorrendo ad angeli di stucco, a strutture di finto marmo e a stoffe drappeggiate.

Della scuola napoletana - presente anche nel territorio salentino - Ferdinando Sanfelice è forse il più attivo nella produzione di apparati effimeri a Napoli, significativo è quello realizzato nel 1740 per la Reale Infanta Maria Elisabetta nel largo di Palazzo Reale. Ed è il Sanfelice, nella cui produzione architettonica è maggiormente riscontrabile una puntuale corrispondenza tra progetti di apparati e progetti di architetture, l'autore dei disegni e dei modelli della chiesa della Purità a Nardò dove il fratello Antonio è Vescovo. La chiesa, ed in particolare la facciata - sebbene rimandi a modelli romani - costituisce un modello innovativo per la suddivisione del fronte in tre parti con tre timpani distinti ed anche per l'articolazione dello spazio interno che rimanda al tipo architettonico dei catafalchi effimeri [Cantone 2007, 294].

La ricerca dell'effetto, della sorpresa, dello stupore si concretizza nelle feste con allestimenti architettonici temporanei quali baldacchini, quinte sceniche, fondali, catafalchi ed è supportata da musiche, giochi d'acqua, fuochi d'artificio, rappresentazioni teatrali con il coinvolgimento di «un esercito di capomastri e stuccatori, argentieri e ingegneri, 'fuocaroli' e idraulici, inventori di 'imprese' e allegoristi, maestri d'armi e pasticciere, ebanisti e fabbri, sarti e ricamatori» [Fagiolo dell'Arco 1997, 13]. Una spettacolare messa in scena dell'immagine della città per una durata estremamente limitata nel tempo ma che trova nelle cronache e soprattutto nelle vedute la sua consacrazione e diffusione.

Un ruolo determinante ha quindi per la definizione dell'immagine della città l'iconografia delle feste: i disegni e le incisioni esaltano infatti l'immagine dei luoghi anticipando le trasformazioni architettoniche che solo più tardi si realizzeranno in modo permanente. Gli slarghi e le piazze prima di essere ammodernati, sono trasformati con apparati provvisori ripetuti negli anni con lievi modifiche; anche gli apparati esterni davanti alle chiese finiscono nel tempo ad incidere sui tipi e sulle forme delle facciate stesse. Parimenti gli apparati temporanei interni incidono sui rifacimenti di rivestimenti marmorei o in stucco e i catafalchi influenzano l'ammodernamento degli spazi presbiteriali. I numerosi progetti di catafalchi, conservati soprattutto in ambienti romani e napoletani, attestano infatti quanto la loro produzione abbia inciso in maniera determinante e soprattutto nella ricerca progettuale delle chiese a pianta centrale [Cantone 2007, 300].

Nel territorio salentino poi, a Lecce in particolare - sebbene l'Infantino nella sua *Lecce Sacra* edita a Lecce nel 1634 faccia riferimento a «suntuosissime processioni e feste», a «bellissimi apparati», ad «apparati di lumi, con perfettissime e soavissime musiche» [Infantino 1634] - non rimangono

testimonianze, se non in alcune cronache, di allestimenti effimeri o di catafalchi, tantomeno ne rimangono nell'iconografia. Unica eccezione è il catafalco nella Cattedrale di Cavallino eretto per le esequie di Beatrice Acquaviva d'Aragona nel 1637; a questo si può associare l'ipotesi ricostruttiva proposta da Vincenzo Cazzato del catafalco ligneo eretto per la morte di Filippo IV nella Cattedrale di Lecce ed attribuito al più celebre architetto salentino dell'epoca, lo Zimbalo [Cazzato 1985, 274].

Nella città barocca in fieri le parole di Graziano, dottore bolognese, personaggio della commedia del Bernini, «L'insegn, el desegn, è l'Arte Mazica per mezz dei quali s'arriva a ingannar la vista in modo da fere stupier» evidenziano l'obiettivo della festa. La ricerca dello stupore trova nell'accenno all'infinito e nell'allusione al dinamismo il riflesso della nuova concezione dello spazio galileiano; la plastica e la decorazione poi acquisiscono connotati L'effetto "festa" è espresso in maniera efficace nella *Lettera di Paolo Mattia Doria ad un'amico di Genova* in occasione del matrimonio di Carlo Re di Napoli e di Sicilia con la principessa Maria Amalia Walburga di Sassonia nel *Breve Ragguaglio della Rinomata Fiera* del 1738. Si fa qui un vero e proprio elogio dell'opera del Sanfelice:

Avea quel magnifico Teatro (per teatro si intende il luogo della festa) la proprietà, che hanno in loro tutte le cose con alta idea pensate, e con perfetta proporzione fabbricate, cioè la proprietà di ingombrare l'immaginazione per tale modo, che la mente non può tutte insieme unite immaginare, e discernere le particolari bellezze, che in si fatti Edificij, o Teatri a parte a parte si contengono. Ed in vero quando in quel Teatro si entrava, la grandezza del luogo, l'immenso splendore de'lumi, e la vastità, e l'unione delle preziose cose in quello con mirabile ordine allegate, e disposte, l'immaginazione rapita dal piacere, e dallo stupore non dava luogo alla mente di ben discernere li Preggi dell'Arte, con la quale erano in quel Teatro tutte le cose ben'ordinate e disposte.

3 | L'immagine della città barocca salentina

La ricerca di stupore, meraviglia e sorpresa negli apparati effimeri della festa si concretizza nella scena urbana che diviene nel tempo reale e stabile [Caselli 1995, 35]; Morini nel suo Atlante di storia dell'urbanistica sottolinea come l'intervento urbano barocco si distingua per «da convergenza delle visuali [...] l'esaltazione del monumento, l'architettura da fondale, la dilatazione nel semicerchio o nell'ellisse dello spazio inteso dinamicamente, la compenetrazione dello spazio esterno nel gioco plastico delle facciate, l'illusionistica scenografica degli ambienti, l'esaltazione del dinamismo» [Morini 1963, 243].

Un desiderio di spazio sempre più ampio si manifesta in lunghe fughe prospettiche che terminano in sorprendenti sistemazioni di piazze in cui convergono più strade divenendo così le piazze centro focale o fulcro di una struttura urbana policentrica e complessa. L'elemento focale, spesso un obelisco, non racchiude lo spazio della piazza al suo interno ma lo dilata aprendola anche verso il paesaggio. La continua variazione di rapporti di grandezza, il ricorso a scale diverse, il passaggio repentino dalla prospettiva ristretta della strada a quella aperta della piazza accentuano il dinamismo proprio della scena teatrale e della festa.

Lo spazio della città barocca salentina si connota di elementi diversi rispetto a quelli sopramenzionati degli ambienti romani e napoletani con effetti tuttavia altrettanto significativi e scenografici. Mancano nei contesti minori locali le lunghe fughe prospettiche dei nuovi tracciati rettilinei romani che conducono a sorprendenti sistemazioni di piazze e monumenti, la stessa piazza – se si esclude Piazza Duomo a Lecce – non si apre dilatandosi verso altre prospettive e verso altri spazi ma è nella maggior parte dei casi uno spazio di risulta raramente di progetto. Spetta agli elementi di arredo organizzare lo spazio pubblico: in Piazza dei Mercanti a Lecce

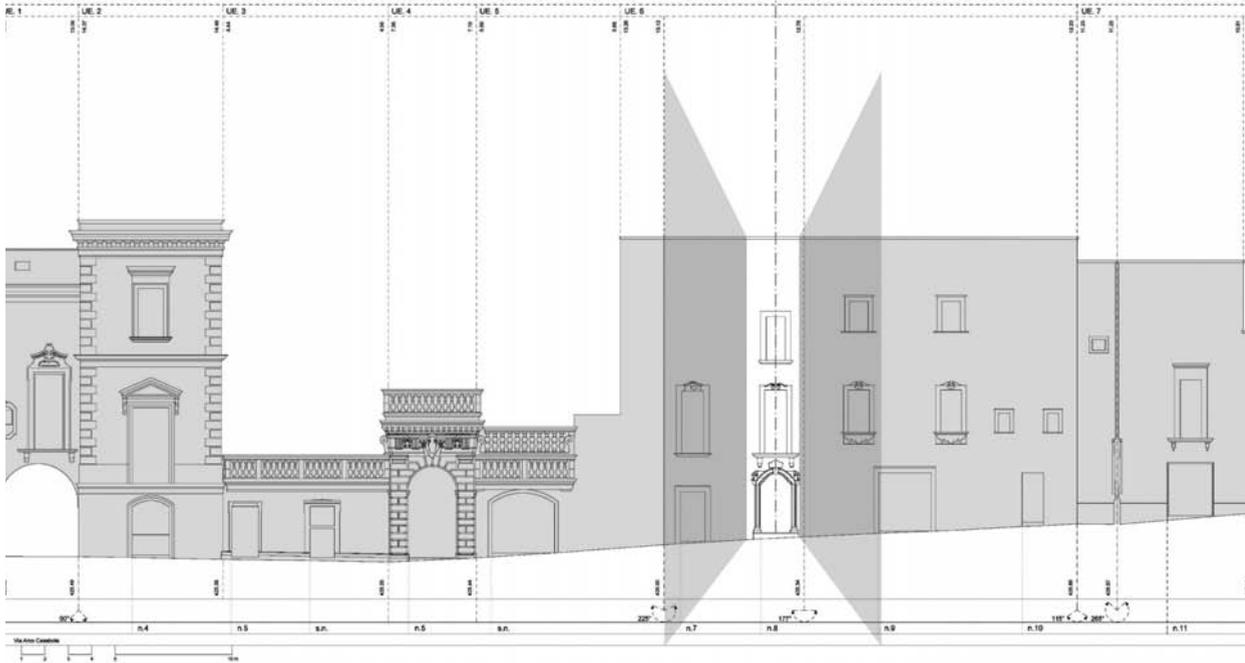
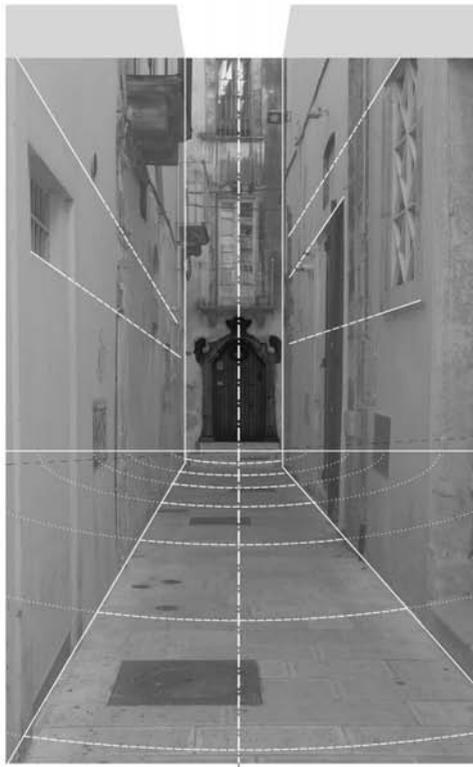




Fig. 1 (pagina precedente): Martina Franca, via Adolfo Ancora, già via Plebiscito e Strettola del Capitano. Portoncino barocco su via Arco Casavola, esempio di collocazione di elemento barocco quale fulcro prospettico della scena urbana. Individuazione della scena urbana sul rilievo del fronte dell'isolato n. 61, mostra l'assenza di ulteriori elementi significativi catalizzatori nella cortina dell'unità edilizia.

Fig. 2: Martina Franca, via Adolfo Ancora, già via Plebiscito e Strettola del Capitano. Spaccato assonometrico urbano con individuazione del ruolo del portoncino barocco su via Arco Casavola ed individuazione della scena urbana sul rilievo del fronte dell'isolato n. 61.

trova collocazione la fontana con l'emblema della lupa e del leccio sostituita poi nel 1678 con la statua equestre di Carlo II, la colonna di Sant'Oronzo, la statua equestre di Carlo V poi spostata su un nuovo piedistallo per inserire quella di Ferdinando IV nel 1797 [Cazzato 1985, 276].

Nel contesto locale quindi – contrariamente a quanto accade in ambiti nazionali, romani e napoletani soprattutto, dove lo spazio della città penetra all'interno degli androni, dei cortili, degli scaloni dei palazzi e la facciata stessa perde il suo connotato di barriera con l'alternarsi di corpi plastici emergenti e con la flessione della superficie divenendo una sorte di diaframma – le facciate di chiese e palazzi raramente si flettono, conservano ancora la rigidità rinascimentale, per lo più si arricchiscono di elementi plastici in aggetto quali colonne e lesene o ricavati all'interno dello spessore murario quali rientranze o nicchie ma soprattutto si impreziosiscono di un articolato e sovrabbondante apparato decorativo immagine di un'abbondanza fittizia, realizzabile con facilità grazie alla duttilità della pietra locale.

Il dinamismo della aulica scena barocca romana è risolto nel contesto locale salentino con modalità diverse, senza dubbio meno appariscenti, ma con effetti complessivi egualmente sorprendenti e significativi.

Qui lo spazio urbano barocco è in molti casi risultato di una felice combinazione tra trame urbane preesistenti di origine medievale, matrice islamica e nuovi apparati barocchi che congiungendosi determinano suggestive scene urbane. La tortuosità delle percorrenze infatti, i continui cambi di direzione, la presenza di flessi, di elementi di interruzione visiva frammentano il tessuto, determinano un'assenza di prospettiva che genera tuttavia l'esigenza di andare a scoprire cosa

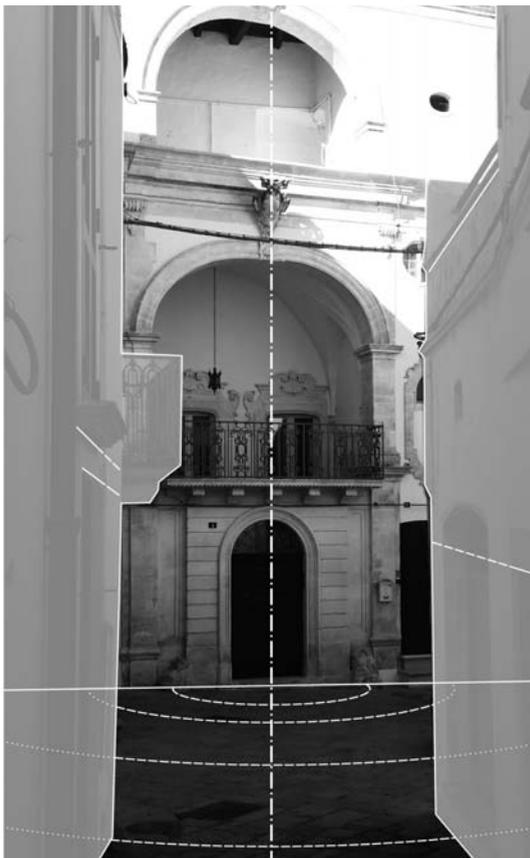
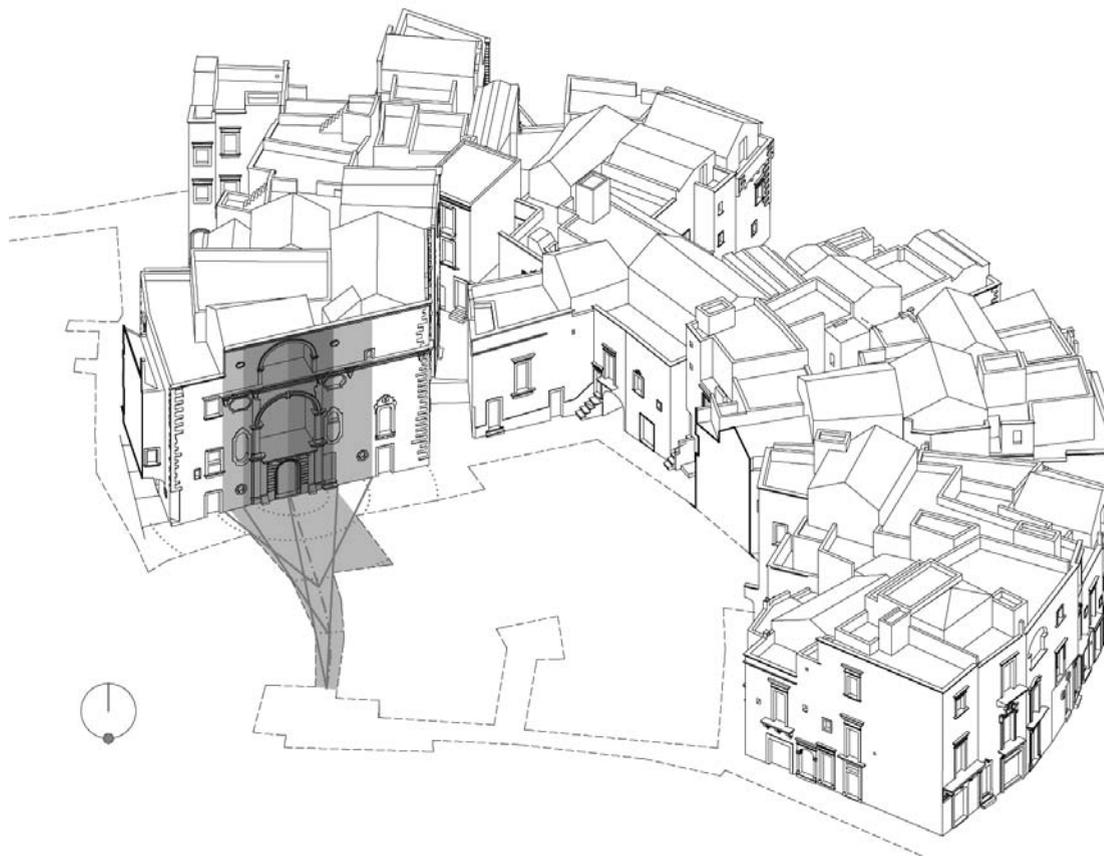


Fig. 3: Martina Franca, Palazzo Stabile. Sistema di logge di Palazzo Stabile visibili progressivamente percorrendo via Stabile.

Fig. 4: Martina Franca, Palazzo Stabile, via Stabile. Individuazione dei coni visivi. Spaccato assonometrico urbano con individuazione dei coni visivi che consentono una visione progressiva e dinamica della scena urbana in cui Palazzo Stabile occupa la quinta urbana principale.

Fig. 5 (pagina seguente): Martina Franca, Palazzo Giuliani, oggi Marinosci, via Cavour. Viste di Palazzo Giuliani percorrendo nelle due direzioni via Cavour con individuazione dell'asse di simmetria delle aperture.

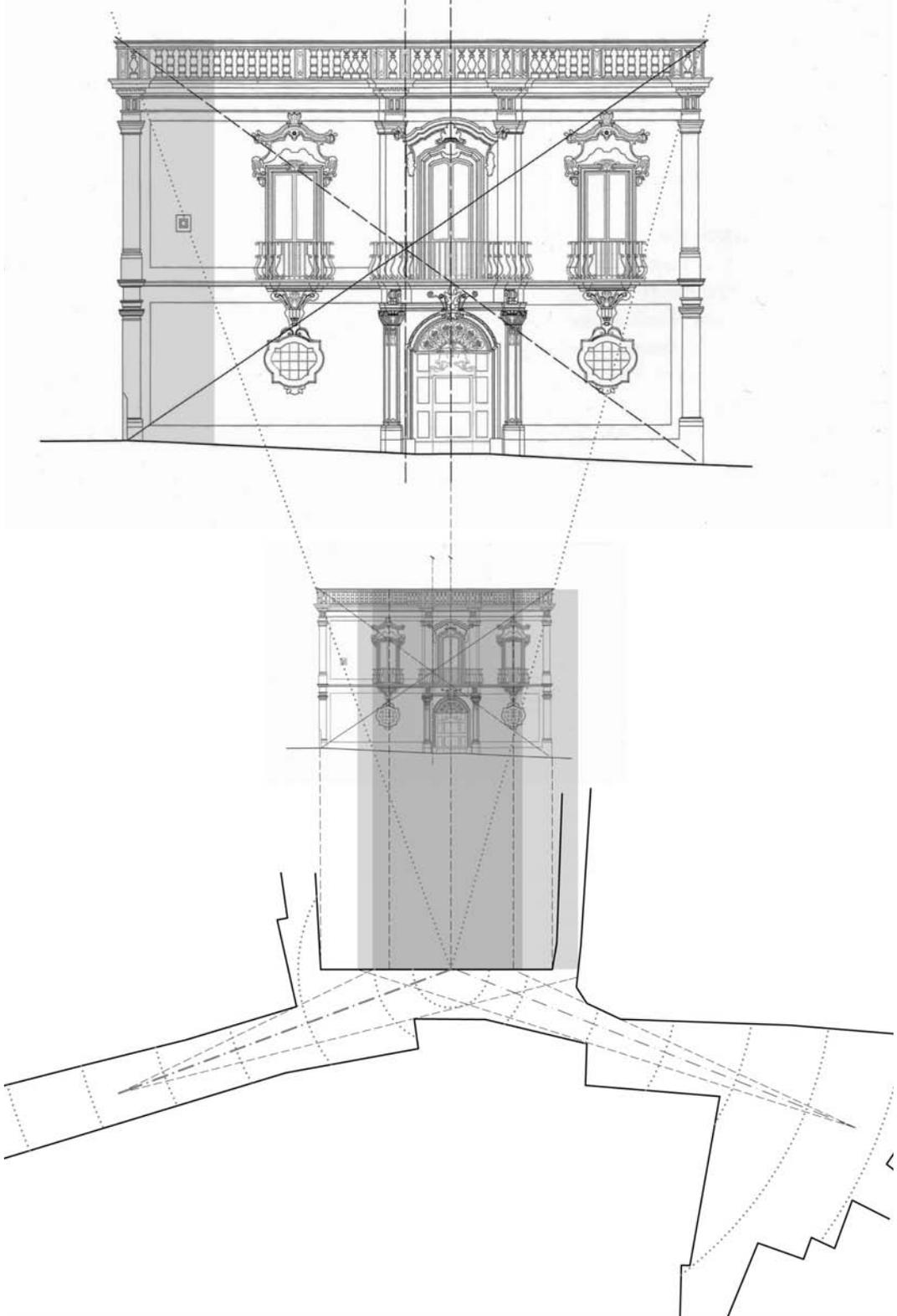
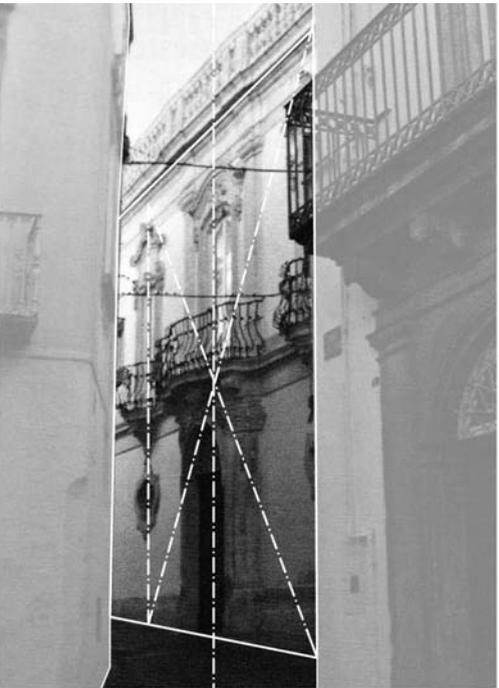
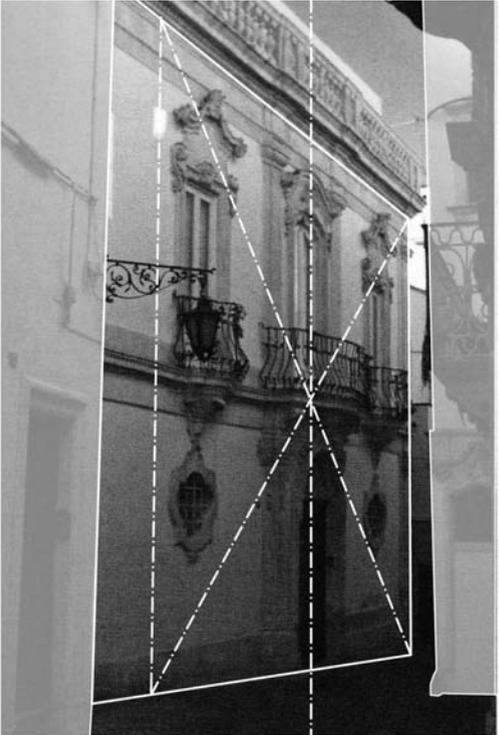
Fig. 6 (pagina seguente): Martina Franca, Palazzo Giuliani, oggi Marinosci, via Cavour. La particolare collocazione del fronte principale di Palazzo Giuliani non ne consente una visione d'insieme. L'individuazione dei coni visuali mostrano la porzione di fronte visibile percorrendo nelle due direzioni via Cavour. La visione parziale del fronte spiega il disassamento dell'asse di simmetria dell'intera facciata a favore di quello del sistema di aperture.



accade dietro una piega del tessuto, dietro un flesso, oltre un arco, al di là di un elemento che occlude la vista. Questa limitazione visiva della prospettiva del tessuto viario frammenta lo spazio urbano in ambiti spaziali minimi [Rossi 2012, 126] dotati di autonomia visiva ed estetica e risolti plasticamente con sovrastrutture barocche collocate con superba precisione quasi a garantire una relazione visuale/percettiva con l'ambito visuale contiguo. Questa efficace collocazione suggerisce da una parte una maniera corale di concepire lo spazio urbano e dota allo stesso tempo ogni ambito spaziale di una figuratività ed unicità [Linck 1960] utili anche all'orientamento in uno spazio che può risultare labirintico.

La collocazione degli elementi barocchi nella scena urbana - esito di consapevolezza nel controllare gli effetti visivo/percettivi che ne scaturiscono - non è opera quindi di una sola regia ordinatrice, di un solo artefice, ma risultato di una partecipazione collettiva. E' presumibile pertanto sostenere che gli stessi cittadini - con l'ausilio di abili scalpellini - ordinano, impreziosiscono, regolano visivamente le scene urbane su cui le loro abitazioni si affacciano, quasi pertinenze ed estensioni delle loro case.

L'affermazione di Gutkind relativamente al carattere del barocco italiano «is the style of aristocrats, but is not an aristocratic style» [Gutkind 1969, p.137] quale opera di aristocratici, principi e vescovi per il popolo che ne è destinatario e protagonista, funziona per molti centri anche salentini tra cui la stessa Lecce, non si addice tuttavia a Martina Franca dove questa partecipa-



zione collettiva alla scena urbana con apparati barocchi è più evidente e pertanto non opera solo di un élite ristretta. Qui la scena urbana antistante le abitazioni è un'estensione delle stesse, il fronte stradale è elemento di raccordo tra i due ambienti della stessa abitazione, quello semplice e modeste delle piccole dimore e quello pubblico che impreziosito dagli apparati barocchi si trasforma nello spazio più rappresentativo della casa, una sorta di salotto dove si collocano gli arredi più ricchi. Un salotto urbano in cui ogni singola abitazione espone gli elementi di maggiore rappresentatività in un processo di estroversione della casa e di partecipazione alla scena urbana collettiva, attestato anche dall'abitudine radicata sino ad alcuni anni fa di lavare una porzione di basolato antistante la propria abitazione ed al disporre le sedie su cui soggiornare nelle calde serate estive.

Impreziosire la quinta urbana antistante la propria abitazione con un elemento barocco nasce dalla volontà di partecipare al salotto urbano e la scelta dell'elemento di facciata da arricchire con un decoro dipende della posizione che questo occupa nella scena e della sua visibilità dai contigui ambiti visivi divenendo elemento catalizzatore visivo/percettivi per il fruitore dello spazio urbano.

Come nella festa lo spettatore è anche protagonista, così nella scena urbana barocca l'utilizzatore e fruitore della città è allo stesso tempo attore/artefice. Sono pertanto gli elementi dell'arredo urbano, quali portoni, finestre, balconi, logge, colonne angolari, stemmi, statue con la loro sapiente collocazione a definire l'immagine della città barocca salentina e se a Lecce avviene con il contributo del clero e della ricca aristocrazia in un rapporto di grande scala tra tessuto e volume edilizio nella realizzazione di chiese e palazzi nobiliari, a Martina Franca si attua grazie ai contributi minimi sulle proprie facciate dei singoli in un rapporto di piccola scala.

4 | Conclusioni

Nel tentativo di individuare modalità ricorrenti, soluzioni reiterate, modelli visuali, schemi usuali con cui si struttura la scena barocca salentina, si conduce una sistematica campagna di rilievo urbano nel centro storico di Martina Franca e di Lecce con un approccio cartesiano allo spazio che produce tradizionali rappresentazioni delle cortine edilizie dei fronti urbani. A queste si abbina un modello architettonico che restituisce le valenze spaziali della cortina edilizia e dell'isolato nel suo complesso, dal quale sono estratte - tra le infinite possibili - quattro rappresentazioni assometriche isometriche dai punti cardinali. I modelli di rappresentazione in proiezione ortogonale ed in assonometria - ponendoci come osservatori distaccati ed esterni - non consentono di incidere con la nostra posizione sulle caratteristiche morfologiche dello spazio. L'interesse invece per le valenze percettivo/visuali dello stesso ci induce ad abbinare a quello cartesiano un modello di rappresentazione più vicino a quello della percezione umana tanto da porci al centro dello spazio in cui si svolgono i fenomeni percettivi che si vogliono analizzare.

Il modello di rappresentazione dello spazio è quello in coordinate polari affine al modo con cui si esplica naturalmente l'osservazione del mondo. L'osservatore riconosce in questo modo la sua posizione nello spazio della città e registra i dati spaziali come espressione dei modi di percepire l'ambiente, e muovendosi al suo interno produce alterazione dei dati spaziali con conseguente modificazione nel tempo e nello spazio dei valori percettivi [De Rubertis 1971, 57].

Una prima forma di lettura dei valori percettivi si conduce ora su immagini fotografiche digitali in cui si evidenziano gli elementi architettonici che assumono il ruolo di fulcro prospettico all'interno di ogni scena urbana e si cerca così di avviare un processo di classificazione delle diverse modalità percettivo/visuali che definiscono l'immagine della città barocca salentina.

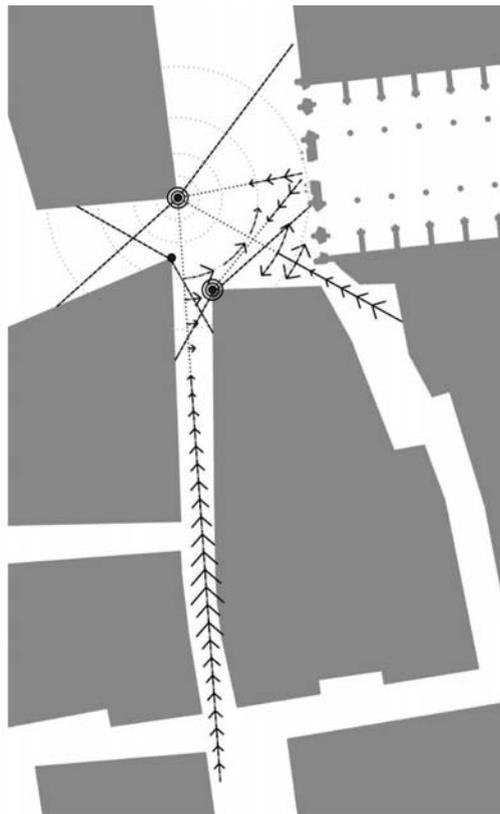


Fig. 7: Lecce, colonna angolare tra via Umberto I e piazzetta Gabriele Riccardi. Ruolo della colonna angolare quale elemento catalizzatore della prospettiva urbana suggeritore di senso dinamico delle percorrenze. La colonna in oggetto è posta nello slargo antistante la chiesa di Santa Croce ed è visibile uscendo dalla stessa chiesa quasi a suggerire un legame tra questi elementi di arredo urbano e gli edifici ed i percorsi religiosi. Visibile ancora dall'ultimo tratto di via Saponea sebbene messa in secondo piano dalla colonna inglobata posta sul fianco della chiesa, mentre domina la scena urbana percorrendo il tratto iniziale di via Umberto I provenendo dalla pubblica Piazza di Sant'Oronzo.

Fig. 8: Lecce, colonna angolare tra via Umberto I e piazzetta Gabriele Riccardi. Viste successive della colonna angolare percorrendo via Umberto I. Sembra suggerire un senso dinamico alla scena urbana, attratti dall'elemento catalizzatore che progressivamente perde il suo ruolo di polo visuale con il dilatarsi della scena dominata dalla facciata del convento dei Celestini e della chiesa di Santa Croce.



Bibliografia

- ARNHEIM R. (1962). *Arte e percezione visiva*. Trad. it. DORFLES G., Milano: Feltrinelli Editore
- CANTONE, G. (2007). *Napoli: la festa e la città*, in *Le capitali della festa. Italia Centrale e Meridionale*. A cura di FAGIOLO, M. Roma: De Luca Editore d'Arte.
- CASELLI, P. (1995). *La Città come luogo di scena*, in *Il disegno dell'illusione*. Palermo: La Rosa editore.
- CAZZATO, V. (1985). *Architettura ed effimero nel barocco leccese*, in *Barocco romano e barocco italiano. Il teatro, l'effimero, l'allegoria*. A cura di FAGIOLO, M. MADONNA, M.L. Roma: Gangemi Editore.
- DE RUBERTIS, R. (1971). *Progetto e percezione*, Roma: Officina Edizioni.
- DOCCI, M. (2010). *Disegno e analisi grafica*, Bari: Editori Laterza.
- FAGIOLO DELL'ARCO, M. (1997). *Corpus della festa a Roma. La festa barocca*. Roma: De Luca editori d'arte.
- GUTKIND, E.A. (1969). *Urban development in Southern Europe: Italy and Greece*. New York: Free Press.
- INFANTINO, G. C. (1634). *Lecce Sacra*. Rist. anast. Bologna: Forni Editore.
- LINCK, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge, MIT Press., (ed. It. Venezia, Marsilio, 2001)
- MORINI, M. (1963). *Atlante di storia dell'urbanistica*. Milano: Hoepli.
- ROSSI G., LESERRI, M. (2012). *Unicità visuale o visualità unica? Riflessioni sulla visualità urbana di Martina Franca*, in BRUNETTI, O. *Martina Franca nel Settecento. Strutture architettoniche e immagine urbana*, Firenze: Unifir.

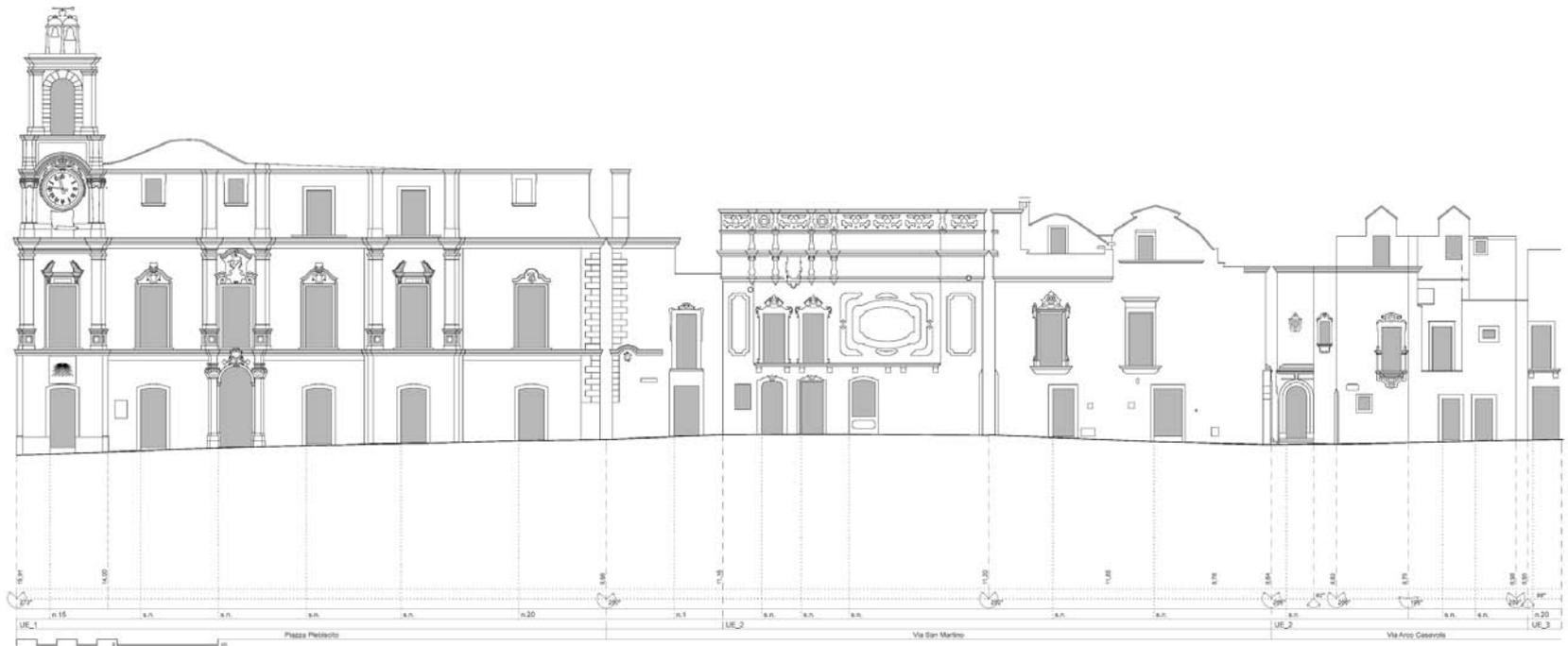
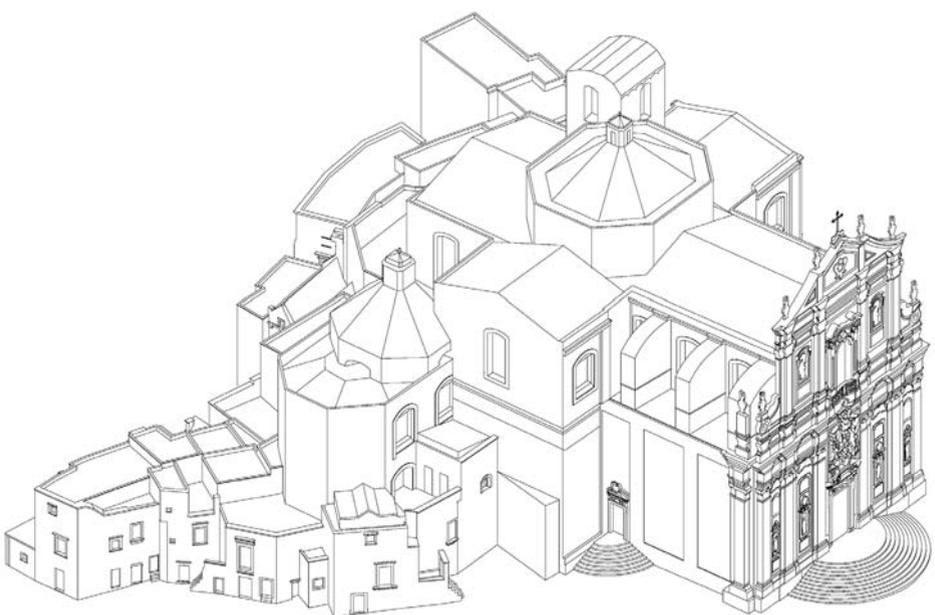


Fig. 9: Martina Franca, isolato n.2 Palazzo di Città. Rilievo del fronte urbana prospiciente Piazza San Martino. Supporto bidimensionale su cui evidenziare le diverse modalità percettivo/visuali che caratterizzano la scena barocca salentina.

Fig. 10 (pagina seguente): Martina Franca, isolato n.1 Basilica di San Martino. Vista assonometrica settentrionale. Supporto tridimensionale su cui evidenziare le diverse modalità percettivo/visuali che caratterizzano la scena barocca salentina.

Fig. 11 (pagina seguente): Lecce, colonna angolare tra via Umberto I e piazzetta Gabriele Riccardi. Rilievo della colonna angolare con schemi proporzionali a confronto, sulla sinistra ordine composito secondo la trattatistica, sulla destra un possibile "ordine angolare".



Territorio e rappresentazione: lo “sguardo virtuale” dal treno

Fabio Colonnese Sapienza Università di Roma- Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura

Abstract

Il territorio della città diffusa viene abitualmente attraversato e percepito da mezzi di trasporto rapidi come il treno. Ripercorrendo le caratteristiche formali della ferrovia e l'evoluzione percettiva favorita storicamente dall'esperienza del treno – sorta di “camera con vista” su ruote – e dalle sue interazioni con altri media visuali, questo articolo contestualizza le opportunità offerte da un ripensamento del territorio in chiave cinematografica e da nuove rappresentazioni spazio-temporali.

Reflections on design and visualization of the Fair in 1738 in Naples

The territory of the urban sprawl is daily crossed and perceived by fast means of transport like the train. By tracing back the formal characteristics of the railway and the perception historically fostered by the train experience – sort of a “room with a view” on wheels – and its interactions with other visual media, this article contextualizes the opportunities offered by both rethinking of the territory cinematically and new space-time representations.

Keywords: Analisi percettiva, esperienza del treno, sguardo virtuale in movimento.

Perceptual analysis, train experience, virtual gaze in movement.

Fabio Colonnese è architetto e dottore di ricerca in Disegno e rilievo del patrimonio edilizio con una tesi sul rapporto tra labirinto e architettura. Si occupa di ricostruzioni tridimensionali da progetti e testi letterari e della relazione tra la rappresentazione dell'architettura e l'esperienza spaziale.

Author: fabio.colonnese@uniroma1.it

Received April 5, 2017; accepted May 8, 2017

1 | Introduzione

L'urbanesimo in gran parte incontrollato nei decenni del secondo dopo guerra ha contribuito ad una crescita informale ed abnorme delle grandi città, in Italia e non solo, e ad una traccimazione di frange residenziali e produttive nel territorio circostante, al di fuori di qualsiasi rapporto organizzato di centro-periferia. In quanto aporia del modello oppositivo tra città e campagna, la città “diffusa” [Boeri e Lanzani 1992] in questa sorta di “terra di mezzo” [Colonnese 2003] appare sempre più omogenea nella sua estetica generica e anonima. È un territorio segnato dalle infrastrutture, che non presenta morfemi forti o ricorrenti e in cui la contrapposizione tra naturale ed antropico è venuta meno da tempo. I suoi limiti sono stabiliti dai tempi di percorrenza che i suoi abitanti sono disposti a sostenere per lavorare o consumare. Il suo valore identitario è così ad elementi diversi da quelli della città consolidata: dai grandi contenitori funzionali offerti da outlet e insediamenti produttivi a piccoli presidi apparentemente insignificanti, come il distributore di benzina, il casale o le strutture pubblicitarie.

La dicotomia tra lo sguardo “da lontano” del geografo e del cartografo e lo sguardo “da vicino” [Turri 1998] sembra incapace di rilevare l'irrilevante, il “rimosso” e il “resto”, l'“inclassificabile” che compongono questi territori. Anche la visione dall'alto, introdotta storicamente negli studi urbanistici e paesaggistici dai voli di Le Corbusier in Brasile [Asendorf 1996] appare inabile ad offrire una lettura analitica utile ad imbrigliare e orientare le forze di sviluppo di tale territorio verso una qualche forma di città. In primo luogo, occorre abbandonare i rassicuranti punti di vista fissi e provare ad indagare a fondo le traiettorie e le modalità percettive che oggi hanno luo-

go sul territorio, allo scopo di trovare elementi se non proprio nuovi, probabilmente trascurati, nel processo della sua costruzione fisica ed identitaria. In secondo luogo, bisogna tentare approcci fenomenologici e post-ideologici, come quello tentato da Peter Wilson di Bolles+Wilson per leggere il territorio della zona della Ruhr, tra i più urbanizzati al mondo, attraverso piccoli schizzi redatti mentre si spostava lungo le direttrici autostradali. Dai suoi fogli emerge una lunga congerie di artefatti in gran parte industriali che, come i tasselli di un myriorama ottocentesco, potrebbero essere liberamente combinati per dare vita a migliaia di sequenze possibili (tutt'altro che pittoresche). Ispirato dagli schizzi dell'architetto britannico, l'autore ha tentato di ripetere l'operazione durante alcuni viaggi in treno da Roma a Napoli. Quello compreso tra le due città è un territorio che decenni di abusivismo edilizio e industriale hanno parzialmente trasformato in quell'ibrida figura di città diffusa, per la quale è ben difficile evocare la categoria del paesaggio. Allo stesso tempo, la percezione di quel territorio dal finestrino di un treno in movimento, ha suggerito all'autore una riflessione sul potere che tale esperienza ha nello strutturare la visione e nel condizionarne la connotazione semantica, e sulla possibilità di utilizzarlo nell'orientare la conoscenza e la valorizzazione di un territorio.

2 | Spazio e tempo

Nell'Ottocento, e ancor più nel Novecento, la letteratura e il cinema si sovrapposero spesso alla cronaca – si pensi solo all'immortale *L'Arrivée d'un Train À la Ciotat* dei fratelli Lumière del 1895 – arricchendo l'immaginario collettivo di treni che precipitano da ponti crollati; treni piombati per trattenere il contagio o per spedire migliaia di vittime ai campi di concentramento; treni blindati e *train de vie*; treni senza controllo che minacciano di distruggere stazioni e centri abitati e treni a levitazione magnetica; treni fantasma e treni che volano fra pianeti nello spazio profondo. Sui treni sono state ambientate una quantità di trame spionistiche e sentimentali, in virtù dell'opportunità che offrono di avvicinare persone e luoghi distanti e, allo stesso tempo, di contenere personaggi ed eventi entro precisi margini spaziali e temporali.

Con Joseph Mallord Turner e Claude Monet, il treno divenne presto protagonista della pittura di paesaggio e con la sua velocità e il suo vapore contribuì ad aprire le porte alla smaterializzazione cromatica degli Impressionisti, assai prima che la pittura Futurista ne immortalasse la “bellezza meccanica e feroce” con sovraimpressioni e linee dinamiche importate dalle sperimentazioni crono-fotografiche di Muybridge e Marey [Pierantoni 1986].

Il treno trasformò drasticamente la percezione dello spazio e del tempo introducendo nuove “spazialità” e “temporalità” [Schivelbusch 1986, 10] nell'esperienza delle persone comuni. L'idea che il movimento umano non dipendesse più da cause naturali ma dalla potenza meccanica della locomotiva, instillò nell'uomo un rinnovato senso di potere e di dominio. In virtù del progressivo perfezionamento e diffusione delle vie ferrate, non solo le distanze iniziarono ad essere misurate cronometricamente ma si dovette affrettare il processo di unificazione dell'ora internazionale [Ward 1986], fino alla definizione dei fusi orari a partire dal Meridiano di Greenwich, con gran scorno dei Francesi, ovviamente. Negli stessi anni, Jules Verne scriveva il *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* (1872), ispirato da un evento reale, in cui l'impassibile Phileas Fogg si aggiudica la scommessa proprio in virtù di un'ora guadagnata girando il mondo in verso opposto a quello della rotazione terrestre.

Già all'inizio del XX secolo, questo processo aveva condotto se non proprio alla fine dei tradizionali concetti di spazio e tempo [Gillespie e Williams 1988], certamente ad un sovvertimento

Fig. 1 (pagina seguente): Appunti grafici del paesaggio visto dal treno da Roma a Caserta, 2003 (disegno dell'autore).

della loro comune percezione [Schloegel 2009] a cui Stephen Kern [1988] attribuisce perfino una buona dose di responsabilità per lo scoppio della Prima Guerra Mondiale. Per la smaterializzazione e la de-spazializzazione di processi e trasporti occorrerà aspettare la “velocità assoluta” delle onde elettromagnetiche del telegrafo [Virilio 1995], peraltro anch’esso sollecitato proprio dallo sviluppo del treno. Certamente alcuni effetti significativi sono percepibili nei criteri di visualizzazione che spesso anonimi grafici adottarono per rendere comprensibile gli orari e il tragitto nella rete ferroviaria al più ampio numero di persone. Si pensi alla complessità della tabella degli orari ferroviari ma anche all’ebbrezza che donava a chi poteva finalmente pianificare con grande precisione l’attraversamento dell’Europa come un sol territorio. Il timetable non era “solo un insieme di tragitti e orari, ma il risultato di un lungo processo di coordinamento, in un certo senso l’emanazione della ragione collettiva nell’organizzazione dei movimenti sociali, [...] l’unità spazio-temporale” [Schloegel 2009, 154-155].

Particolarmente interessante è il percorso, concettuale e grafico assieme, che condusse dal quadro al diagramma, ovvero dalle prime vedute cartografiche di singoli tracciati, che fondevano simboli tecnici e artifici pittorici, alla mappa della metropolitana di Londra del misconosciuto Harry Charles Beck [Degani 2013]. Questa sorta di icona della modernità metropolitana venne ricavata paradossalmente recuperando l’impostazione della Tavola Peutingeriana di romana memoria, ovvero rinunciando a rappresentare la vera forma del territorio per illustrare al meglio i collegamenti tra i suoi punti.

L’esperienza del territorio dai finestrini di un treno in corsa ebbe un risalto incredibile. “La visione dal treno [...] era un nuovo modo di vedere, parte umano e parte macchina – la visione della velocità. Gli effetti erano divertenti ma anche stridenti” [Schwarzer 2004, 32]. Non si trattava solo di una nuova opportunità di scoperta o della sensazione di vicinanza tra popoli e culture diverse, ma anche di uno spettacolo emotivo e cinematografico se non addirittura proto-cinematografico. Sui viaggi in treno si costruirono veri e propri show, in forma, ad esempio, di panorama o della loro versione ambulante, il cosiddetto moving panorama o panorama scorrevole. È il caso del celebre *From London to China* del 1860, che con l’ausilio di un lungo nastro dipinto, descriveva in sole due ore il lungo viaggio. All’Esposizione Universale di Parigi del 1900, gli spettatori potevano godere sia al panorama scorrevole *The Great Siberian Route: The Transiberian Railway Panorama*, sia al panorama Transsiberian, a cui assistevano direttamente seduti in vere carrozze ferroviarie fornite dalla *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, come allestimento pubblicitario per la ancora incompleta linea tra Mosca e Beijing [Huhtamo 2013, 307]. Altrettanto affascinante sarebbe approfondire l’influenza reciproca esercitata tra il viaggio in treno e le sue rappresentazioni tecniche e popolari, a partire proprio dalla natura mediatica stessa dei mezzi visuali come i panorama e il primo cinema [Huhtamo 2013; Beeton 2015]. Il racconto del 1850 di Charles Dickens *Some Account of an Extraordinary Traveller*, in cui il pigro protagonista “esplora” il mondo mediante panorama e diorama, è abitualmente citato come un capostipite della riflessione critica sul ruolo educativo e sociale dei media immersivi prima del cinema poiché sembra presentare una precoce quanto consapevole “sostituzione dell’esperienza con la rappresentazione, una realtà virtuale che anticipa la società dello spettacolo teorizzata da Debord” [Waters 2008, 74].

3 | Camera con vista

La ferrovia modificò il territorio e stravolse la forma di centri urbani cresciuti per secoli all’interno di perimetri chiusi. Città e altri luoghi attrattivi dovettero adattarsi all’idea di divenire nodi

Fig. 2 (pagina seguente): Il modello visuale del finestrino del treno al cinema. Da destra a sinistra: Stahl, J.M., *Love Her to Heaven*, 1945; Anderson, W., *The Darjeeling Limited*, 2007; Hitchcock, A., *Strangers on a Train*, 1951; Campbell, M., *Casino Royale*, 2006; Yates, D., *Harry Potter and the Deathly Hallows*, 2010; Henckel von Donnersmarck, F., *The Tourist*, 2010.



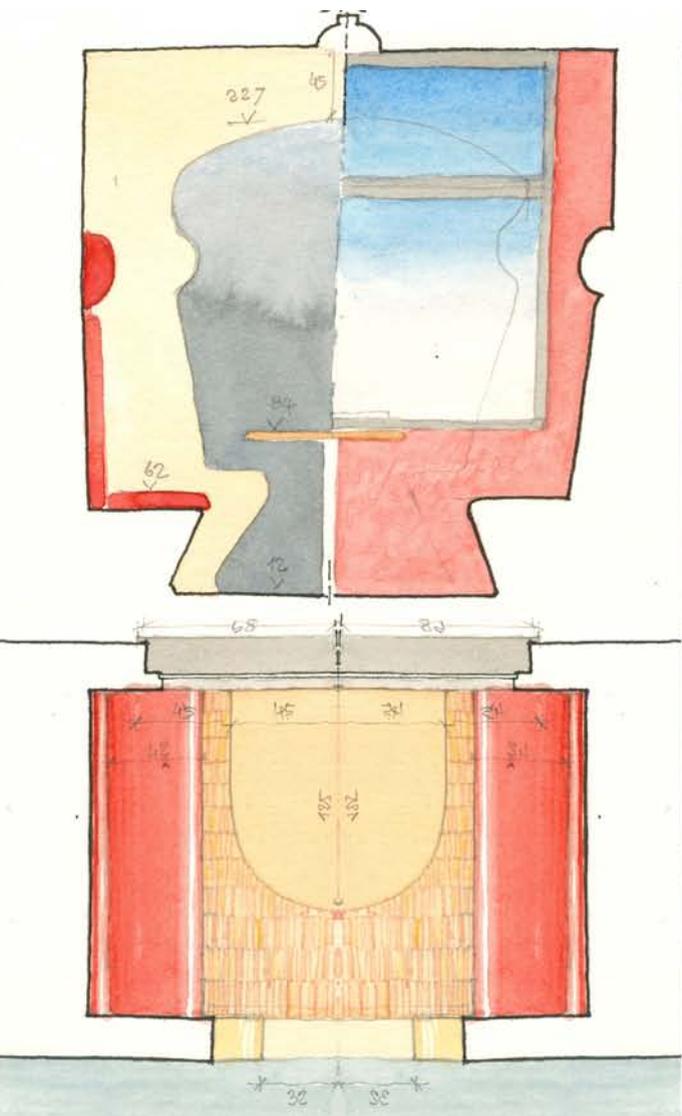


Fig. 3: Neutelings e Riedijk, Facoltà di Geologia "Minnaert" a Utrecht, 1997. Vista della Hall e rilievo a vista di uno "scompartimento" (fotografia e disegno dell'autore).

maggiori e minori di un'unica rete ferroviaria, che condannò le secolari fortificazioni urbane e diede vita ad un ampio repertorio di strutture e modalità di incontro e di scambio di persone, beni tangibili e intangibili. La questione dell'attraversamento urbano e dei punti di conflitto con gli altri flussi veicolari suggerì possibili sviluppi urbani su livelli di traffico diversificati e specializzati. In *Paris au XXe siècle* (1863), il solito Verne aveva già immaginato un lunghissimo tubo sottovuoto con un "binario, sospeso all'altezza degli ammezzati [che] non creava alcun ostacolo alla circolazione" nel quale "treni sfavillanti che sembravano solcare l'aria con fantastica rapidità" [18-20]. Dalla letteratura di fantascienza si passò alle proposte di urbanisti come Eugène Hénard per Parigi e Harvey Wiley Corbett per New York, che diedero vita a fantasmagoriche metropoli di carta ma che solo occasionalmente si concretizzarono in reti e tracciati sotterranei e sopraelevati.

Nel frattempo, gli insediamenti puntiformi lungo la ferrovia iniziarono ad essere percepiti in funzione del tracciato e poi a svilupparsi lungo di esso, fino a produrre frange e saldature tra centri abitati distinti, come la "Grande Berlino" che attorno al 1920 risultò dalla fusione di 7 città e 85 borghi rurali. I rapidi spostamenti lungo le aste di questa rete produssero non solo "nuove forme di mobilità personale, ma definendo i contorni, i parametri e le possibilità di questa esperienza, hanno contribuito a plasmare il modo con cui pensiamo a noi stessi come individui e società urbanizzate" [Reville 2012].

Forse sull'onda di analoghe suggestioni, Marc Augé [1993] ha interpretato il sistema treno come un "non-luogo", una sorta di "limbo spaziale" in movimento tra luoghi differenti e specifici. D'altro canto, lo sconcerto sollevato dai primi vagoni, realizzati in una avanguardistica architettura di ferro e vetro per garantire resistenza e luminosità, venne combattuto da ingegneri e arredatori facendo ricorso a familiari scenografie domestiche, come dei veri e propri *intérieur* [Teyssot 2000] su ruote. Mentre i treni americani si ispirarono alla disposizione dei viaggiatori nei battelli, in quelli europei si seguì il modello a salone o, più pedissequamente, la disposizione a sedili contrapposti delle carrozze [Schivelbusch 1988], spesso trasformabili in cuccette per la notte. Nacque così lo scompartimento, teatro di infinite scene, faticosamente misurato dai corpi dei passeggeri in cerca di un amore passeggero, di un nascondiglio o solo di un posto per i bagagli, come nel celeberrimo sketch di Totò a colori.

Assai prima che nell'immaginario collettivo lo scompartimento col finestrino divenisse una figura della nostalgia, come nell'architettura e nei disegni di James Stirling [Dal Co e Muirhead 1990] o gli interni del Minnaert di Neutelings e Riedijk a Utrecht, esso fu soprattutto un luogo per connettere visivamente cose distanti o per osservarle attraverso una straniante cornice architettonica in movimento. Non a caso, Francine Houben lo ha definito "a room with a view" attraverso cui "ogni giorno, viaggiando su strade e binari, milioni di persone esperiscono i cambiamenti della città e della campagna" [Houben e Calabrese 2003]. Sarebbe interessante misurare quanto l'esperienza dei manufatti architettonici urbani dal finestrino di un treno in corsa abbia potuto stimolare una loro progressiva semplificazione e dinamizzazione formale in funzione dei nuovi mezzi di trasporto, secondo un registro critico espresso da Otto Wagner alle soglie del XX secolo ma che si potrebbe far risalire fino all'architettura di Fischer Von Erlach [Dotson e Ashton 2012, 153].

Nel 1934, in viaggio verso Roma, Le Corbusier attraversò sul treno la città di Pisa già visitata anni addietro. La visione sequenziale a distanza del centro monumentale fu rivelatoria ed egli annotò nel suo libretto il principio di giustapposizione degli edifici come forme elementari, risalendo alla matrice concettuale del progetto per i Soviet a Mosca fatto tre anni prima [Boesiger 1995,

132]. D'altro canto l'isolamento forzato nel treno favoriva sia il lavoro mentale che grafico, visto che è sempre in treno che il maestro svizzero probabilmente schizzò il progetto per la residenza Brewer per un campus presso Chicago [Bacon, 2001, 108] e chissà quanti altri appunti. Ma ad un artista così attento alle questioni mediatiche, i mezzi di trasporto fornirono anche elementi per sviluppare il proprio linguaggio architettonico, come la fenètre-en-longueur. Oltre ad esprimere il principio della facciata libera, la finestra a nastro appare soprattutto un dispositivo panoramico: una sommatoria di riquadri che corrispondono ad altrettante viste o fotografie del territorio [Reichlin 1984]. Da un punto di vista percettivo, però, la questione resta ambigua.

Nel film *L'Architecture d'Aujourd'hui* (1931) di Pierre Cheval, in cui è lo stesso Le Corbusier a mostrare allo spettatore come muoversi nei suoi edifici, dopo un cartello che spiega come “la fenètre en longueur réalise l'éclairément et l'aération parfaite”, una lenta panoramica da sinistra a destra rivela l'orizzonte esterno e le potenzialità panoramiche della lunga finestra a nastro nel soggiorno al primo piano di Villa Stein De Monzie. Altrove invece non esiste la possibilità di allontanarsi abbastanza dalla finestra. Nella *Petit Maison* sul lago di Lemano, la finestra è collocata lungo un corridoio.

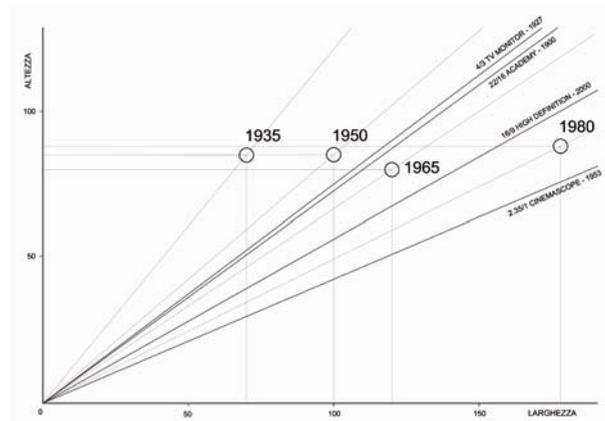
È quindi il soggetto che deve spostarsi lungo la finestra e vedere l'esterno mutare impercettibilmente passando da una cornice all'altra, imitando il modello percettivo del treno, quello operativo della carrellata laterale (lateral tracking shot) al cinema e quello grafico-narrativo del racconto a fumetti, tanto amato in gioventù [Colomnese 2011]. È questo solo un piccolo esempio delle interazioni mediatiche intercorse tra l'esperienza del treno e il modo di vedere e progettare il territorio e la città.

4 | Movimento e percezione

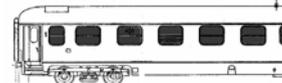
Il treno si sposta ad una velocità variabile ma tendenzialmente alta e costante per lunghi tratti, fermandosi solo nelle stazioni, in prossimità dei centri abitati. Viaggia su binari dritti e lisci che riducono ogni attrito, realizzando con buona approssimazione il sogno del “moto rettilineo uniforme”, o con raggi di curvatura molto ampi, che saltuariamente consentono a chi sta dentro di vedere gli ultimi vagoni del treno in curva. Altrimenti il volume esterno del treno è invisibile e ciò che conta è solo il suo interno.

Rispetto ai primi incerti tracciati ferroviari, che in Inghilterra spesso costeggiavano le stesse strade carrabili, le ferrovie moderne seguono invariabilmente traiettorie orizzontali o scarsamente inclinate. La strada ferrata “liscia, piana, dura e diritta” ha sempre costretto gli ingegneri ad adottare trincee, terrapieni, gallerie e viadotti per adattarne il passaggio alla morfologia naturale. Così mentre il sistema treno-binari diviene un filtro tra il viaggiatore e il paesaggio, che ne altera la sua relazione col suolo naturale, il suo percorso lineare individua una sorta di “geometrle”, per usare un termine della Geometria Descrittiva: un astratto piano riferimento orizzontale immutabile rispetto al variare della morfologia del terreno, che ha la conseguenza percettiva di accentuarne il movimento apparente relativo.

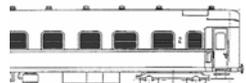
La forma e l'organizzazione del vagone condizionano fortemente l'esperienza del viaggio e la percezione del territorio. Il punto di vista del viaggiatore è più alto di quello che può sperimentare in mezzi di trasporto come l'automobile o la motocicletta, sia per il rilevato che ospita i binari, sia per l'altezza del piano di calpestio del vagone. La posizione dei sedili paralleli al finestrino, induce una percezione del territorio compresa tra la direzione trasversale al senso di marcia e quella orientata di $\frac{3}{4}$, a 45° rispetto al piano del finestrino. Ad ogni modo, la visione dei binari e della meta verso cui si tende è generalmente preclusa ai viaggiatori. Il campo visivo può essere



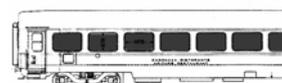
Carrozza ABz 1935



1965 Carrozza ABz



Carrozza ABz 1950



1980 Carrozza WRz

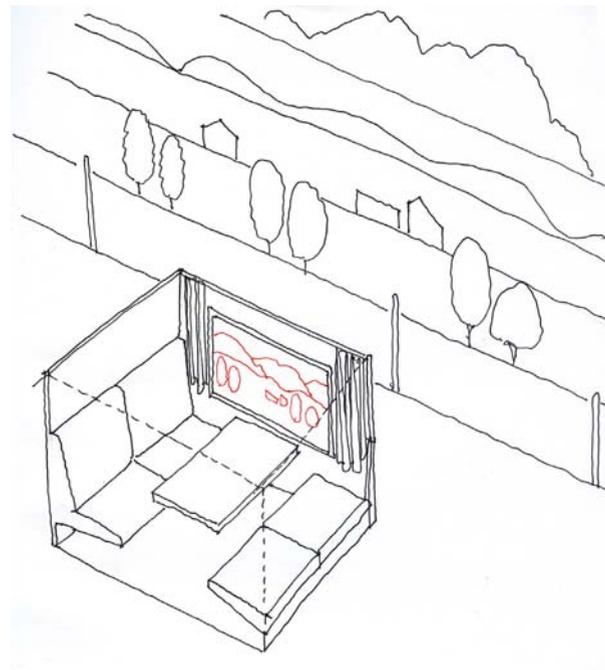


Fig. 4: Confronto tra le proporzioni dei finestrini delle carrozze dei treni delle Ferrovie dello Stato e i più diffusi rapporti di aspetto televisivi e cinematografici (diagramma dell'autore).

Fig. 5: L'evoluzione formale e proporzionale dei finestrini in alcune carrozze adottate dalle Ferrovie dello Stato (elaborazione dell'autore).

Fig. 6: Lo scompartimento come "camera con vista" e la visione del territorio come quinte scorrevoli in un teatro (schizzo dell'autore).



Fig. 7: Vista dal treno del lago di Zurigo (fotografia dell'autore).

assai profondo ma è generalmente limitato in ampiezza dalla cornice del finestrino e parzialmente disturbato dagli effetti di riflessione del vetro rinforzato.

Nel XX secolo, i finestrini passarono negli anni da un formato rettangolare ad asse verticale (70x85 cm della carrozza ABz degli anni trenta), ad un formato pseudo-quadrato (100x85 cm del carrozza ABz degli anni cinquanta), fino a raggiungere un formato “panoramico” (148x88 cm del vagone ristorante dei primi ETR in uso negli anni ottanta). Certamente, la “visione panoramica” consentita da tali finestrini, peraltro apprezzabile solo in particolari condizioni di affollamento e illuminazione, è molto diversa da quella concessa dai finestrini ad asola.

Tale visione avviene comunque dietro ad un vetro generalmente sigillato, che riduce quasi completamente le emissioni acustiche esterne, mentre sospensioni, sistemi di isolamento acustico, arredi con strutture imbottite e materiali di rivestimento attenuano suoni, urti e vibrazioni. Tutti questi espedienti, pensati per agevolare le condizioni di benessere del viaggio, smorzano l'esperienza della velocità. Se nel viaggio in carrozza, “l'esperienza viva dei nostri sensi non lasciava adito a dubbi circa la nostra velocità”, come scriveva Thomas de Quincey [1897, XIII, 283], oggi in treno perfino l'aria filtrata esce impercettibilmente da bocchette invisibili, mentre la sua temperatura viene regolata all'occorrenza. Il viaggiatore non percepisce il terreno ma sembra scivolare sul suolo.

Il flusso di immagini in movimento oltre il finestrino appare composto da elementi del territorio che scorrono con velocità differenti sul vetro come quinte teatrali, peraltro una volta incorniciate da tendine che sembravano suggerire un sipario. Nel gioco instaurato dalla loro profondità relativa, gli elementi più vicini al treno letteralmente si dissolvono. In un primo tempo, i pali del telegrafo, circa trenta per miglio, erano le mete che scandivano otticamente la velocità. Con l'aumentare della velocità, i pali scorrono ad una velocità che non ne permette una percezione distinta, a meno di non seguirli deliberatamente con la testa, perdendo di vista tutto il resto, naturalmente [Pierantoni 1986, 508-515]. Viceversa, le “quinte” più distanti appaiono ferme o quasi, fornendo uno sfondo stabile sul quale lo sguardo tende spesso a focalizzarsi, quasi per “riposarsi”. Lungo le quinte intermedie si assiste invece al rapido susseguirsi di elementi, i soli che indicano l'effettivo movimento del treno e offrono indizi sulla sua velocità di marcia. Su di loro si posa con più frequenza lo sguardo, alla istintiva ricerca di un centro intorno al quale strutturare gli elementi più sfuggenti o anonimi.

Ovviamente, l'immersione nel paesaggio esterno può essere disturbata dall'arrivo repentino di una galleria o da improvvisi cambi di luminosità che trasformando il finestrino in uno specchio, restituiscono una indesiderata consapevolezza all'osservatore, che si vede ritratto insieme ai suoi compagni di viaggio, nella prospettiva di una piccola stanza con finestra.

In queste situazioni, seppure solo per pochi istanti, il corpo e le sue esigenze prendono un immediato sopravvento nella coscienza, come quando ci si trova davanti ad uno specchio osservati da altre persone. Questa occasionale supremazia del corpo riaffiora anche quando il viaggiatore, alzandosi, è costretto a rincorrere un precario equilibrio appoggiandosi alle poltrone. D'altro canto, anche queste interruzioni e pause entrano a far parte dello spettacolo esterno, scandendolo ritmicamente, insieme ad altri elementi strutturali o contingenti. È il caso delle stazioni, che fissano i tempi o gli “atti” della visione, all'interno del quale si possono distinguere le pause dettate dai passaggi in galleria e gli “acuti” offerti dalle emergenze territoriali. Il tutto viene ulteriormente influenzato da ciò che accade all'interno della carrozza: il passaggio del controllore, le pagine sfogliate, i messaggi che giungono sul telefono, le risate dei vicini.

5 | Considerazioni

Per le condizioni sopra descritte, già sul finire del XIX secolo, la visione del territorio dal treno induceva nel viaggiatore/osservatore un certo senso di passiva attesa e di statica sospensione dalla realtà. La comoda immobilità offerta al suo corpo dalle poltrone gli consentiva di perdersi nel flusso delle immagini “proiettate” sullo schermo del finestrino o in quelle della propria coscienza. Affrancato dal lavoro corporeo per spostarsi e dal pensiero di controllare il percorso e isolato da tutti gli stimoli fisici del moto meccanico in corso, il viaggiatore dimenticava di trovarsi su un treno ed interpretava inconsciamente il mondo esterno al finestrino come in movimento. Era così per Verlaine, che nel 1870 scriveva: “Il paesaggio inquadrato dai finestrini/Corre furiosamente, e pianure intere/Con acqua, grano, alberi e cielo/Sprofondano nel turbine crudele/Ove cadono gli esili pali del telegrafo” [1986]. Era così per Mallarmè nel 1875, che accomunava il viaggio in treno a uno spettacolo a teatro o una visita in biblioteca, anche in virtù della crescente caratterizzazione architettonica dei suoi interni. “Il paesaggio di cui si entra così in possesso si trasforma in spettacolo. Esso fa parte della linea ferroviaria come il palcoscenico fa parte del teatro” [Schivelbusch1988, 42].

La crescente velocità di crociera aveva fatto sparire il primo piano che ancora legava prospetticamente l'osservatore al campo profondo della sua percezione, introducendo un nuovo modo di guardare, che Wolfgang Schivelbusch ha definito “panoramatico”. “Il paesaggio che viene visto in questo modo non è più vissuto in maniera intensa, in quanto aura (...) ma in modo fuggevole, impressionistico, panoramico appunto” [Schivelbusch1988, 201] o quanto meno “distratto”. Col tempo questa condizione alimentò una certa indifferenza nei confronti del paesaggio esterno, che divenne un insignificante e noioso intermezzo tra partenza e destinazione, da dimenticare possibilmente dietro libri e giornali, che in qualche caso venivano stampati direttamente in stazione. Già nel 1856 Carlo “Collodi” Lorenzini aveva pubblicato un volumetto che associava brevi racconti per passare il tempo ad una guida alle attrazioni da vedere lungo le ferrovie toscane.

Il vetro generalmente piatto del finestrino ripropone il modello operativo e metaforico assieme della finestra albertiana, esplicitamente citato da Leon Battista Alberti e ulteriormente perfezionato da studiosi del XV e XVI secolo. È infatti sul quadro, un piano trasparente come il vetro, che si vengono a formare i punti immagine in corrispondenza delle intersezioni con la piramide visiva. Ed è la struttura dell'immagine entro la cornice ad attivare lo “sguardo virtuale” [Friedberg 2006], ovvero l'eventualità ontologica di una discontinuità spaziale, temporale o solo narrativa, tra una parte e l'altra del vetro. Ma mentre la costruzione prospettiva che ne deriva si occupava in primo luogo di misurare e rappresentare illusoriamente la profondità dell'invaso spaziale a beneficio di un osservatore monocolo e immobile, il flusso di immagini trasversali al quadro e la mobilità effettiva del soggetto disattendevano tale aspettativa e la declinavano in qualcosa di differente. L'esperienza dello sguardo in movimento e dello sguardo virtuale appaiono fusi nella percezione del territorio dal treno. “Lo spettatore (cinematico) non si muove realmente – la testa e il corpo rimangono relativamente immobili (...): mentre lo sguardo mobilitato diviene più virtuale, gradualmente coinvolge sempre meno la mobilità fisica, fino a localizzarsi all'interno dei confini di una cornice” [Friedberg 2006, 12]. La deprivazione sensoriale accentua il carattere ottico e mentale dell'esperienza e favorisce associazioni con immagini e suggestioni provenienti dall'immaginazione o dagli eventi che si svolgono all'interno del vagone. Parallelamente, lo sguardo “virtuale” dei viaggiatori è andato alimentandosi di nuovi media visuali che forniscono sempre nuove chiavi di lettura coscienti e incoscienti per connotare le im-

magini sul finestrino oltre il modello della finestra albertiana. Esperienze e spettacoli come “il dipinto panoramico, i panorami teatrali scorrevoli e la (stereo) fotografia, trasportano il pubblico/spettatore in una dimensione virtuale. L’immagine in movimento del cinema, della televisione e dei video, ma in seguito anche dei dispositivi tecnologici più interattivi come la realtà virtuale, possono essere considerati come sviluppi in cui lo sguardo virtuale – già noto dalla pittura e dalla fotografia – si rimette in movimento” [Verhoeff 2007]. Mentre gli schermi di cinema, televisori e computer andavano a sostituire l’esperienza della finestra architettonica in funzione dell’implicita virtualità di ogni immagine, la finestra stessa diveniva metafora dello schermo, orientando il significato stesso della visione con i modelli visuali presi in prestito – andando a ritroso – da videogiochi, televisione, cinema e tutti i suoi arcaici antenati.

Senza dover scomodare la Rhythmanalysis di Lefebvre [Walken 2012], è evidente che anche il ritmo del viaggio contribuisce a evocare media non più solo visivi ma anche sonori. Questo vale sia per i tempi in cui appaiono gli elementi dal finestrino, diversi a seconda della loro distanza dal vetro, sia ai tempi e al ritmo dell’intero viaggio. Se un tempo un viaggio in treno richiedeva un impegno psico-fisico e prevedeva tempi e ritmi degni di un’opera lirica o di un romanzo russo, oggi la sua rapidità, semplicità e frammentazione fanno pensare più ai quotidiani, ai video musicali, ai videogiochi e alle chat, che infatti sono i principali passatempi dei viaggiatori più annoiati.

6 | Conclusioni

Da queste riflessioni sono emerse le specificità della visione del territorio dal treno legate, in primo luogo, alla qualità mediatica e virtuale dello sguardo dal treno in corsa e, in secondo luogo, ai punti di vista che occupa lungo la sua traiettoria sul territorio stesso.

La percezione visiva attraverso il finestrino del treno in movimento riduce il territorio attraversato ad un fuggevole teatro di quinte che scorrono in modo differenziato in funzione della profondità di campo. Il finestrino, sempre più “panoramico”, funziona come uno schermo che, in virtù della deprivazione sensoriale e del ritmo indotto da pause ed accelerazioni, attiva uno “sguardo virtuale” alimentato inconsciamente dall’abitudine a rappresentazioni e media simili e distanti al tempo stesso. Mentre il corpo immobile evoca l’esperienza fisica di uno spettacolo a teatro o al cinema, la visione del territorio dal treno si connota di esperienze legate a media differenti, il cui potenziale narrativo risiede tanto nella coscienza dell’individuo che nella sequenza di eventi. L’aspetto interessante è che “la scena suggerisce che tutto quello che accade nella cornice è legato, che forma una unità” [Verhoeff, 2007] e già George Simmel [2004] aveva individuato in questo principio di delimitazione una chiave fondamentale per la costituzione formale di un paesaggio. Il territorio diviene potenzialmente uno spettacolo messo in scena dall’azione connotativa dell’osservatore, che sostituendosi all’artista, getta le basi per la sua trasformazione in paesaggio. Qui esso appare ancor più significativo perché è la inconsapevole consuetudine a modelli visuali collettivi a sostituirsi all’atto ancestrale del pittore che produceva – concettualmente e materialmente – il paesaggio attraverso il suo farne opera d’arte. E in virtù della cultura di massa visiva largamente condivisa dai viaggiatori, è plausibile pensare a questo fenomeno come ad un possibile punto di partenza per una “ri-semantizzazione” condivisa del territorio.

Questo tipo di lettura “vicina” e “distante” al tempo stesso, strutturalmente unificata dal visual frame, dalla visione “panoramica” e dagli occasionali fuochi che appaiono lungo le quinte intermedie, offre l’opportunità di superare la visione della “terra di mezzo” per frammenti e componenti elencate e di restituire struttura e centralità, seppur occasionali, attorno a cui rifondare un luogo, anche in virtù delle libere e immaginifiche associazioni di cui è “vittima” lo spettatore

sul treno. Questa opportunità teatrale può essere letta sia in chiave prettamente analitica, studiando le condizioni che favoriscono e quelle indeboliscono questa lettura paesaggistica del territorio, sia in chiave progettuale, affidando agli architetti urbanisti o paesaggisti il ruolo di regista nel comporre le scene viste dal treno in funzione della sequenza con cui esse vengono percepite. Se, come suggerisce Peter Wilson, un territorio a misura di infrastruttura, eterogeneo e densamente abitato come “l’Eurolandshaftland può essere meglio compreso usando il linguaggio dei modi e dei menu del computer (cut-out – format – help – copy – pattern – transfer – shift – index, etc.)” [Richter 1997, 64] allora, riferendoci alla metafora elaborata da Lev Manovich [1999], lo si potrebbe definire come un “data base” che raccoglie e organizza in modo complesso e precipuamente funzionale gli strati e i materiali della città diffusa. In questa metafora, i tracciati stradali e ferroviari costituiscono invece l’“algoritmo”, la modalità narrativa principale con cui tali materiali vengono “navigati” ossia percepiti in sequenza e movimento.

Regolato dal principio della linea di minima distanza tra due stazioni, il tracciato ferrato taglia come un bisturi campi, strade e interi centri abitati, spesso in modo apparentemente arbitrario. Ogni volta che il sedime ferroviario è rimasto in superficie, alla quota stradale, ha finito per costituire una barriera, una sorta di ostacolo incompatibile con uno sviluppo lineare urbano, con la conseguenza che la città gli ha metaforicamente rivolto le spalle. Per questo motivo, la visione della città dal treno può offrire una visione inedita, imprevedibile, intima, spesso rivelatoria di fenomeni invisibili dalle vie della città. È il caso delle aree produttive dismesse, gli alloggi di fortuna e gli orti urbani che sorgono a ridosso dei binari che diventano la cornice e il primo piano di inconsuete immagini urbane.

Come in una rappresentazione territoriale in cui le quantità sulle ascisse vengano compresse rispetto a quelle lungo le ordinate, il passaggio del treno produce una sezione che non potremmo che definire “trasversale”. Indifferente ai tracciati secolari e alle gerarchie monumentali urbane, essa appare l’esito di un gioco di libere associazioni. Ha infatti la capacità di esaltare certi fenomeni, legare assieme elementi vicini e distanti e offrire relazioni e quadri di insieme sorprendenti. Per esempio, dal finestrino del treno si può scoprire che la città consolidata e quella diffusa non appaiono poi così differenti oppure che alcuni manufatti normalmente secondari assumono una connotazione strutturante se visti in movimento.

Allora, recuperando le intuizioni di Kevin Lynch [2004, 68-78], a proposito del potere strutturante dell’esperienza urbana lungo le direttrici percettive, i tracciati stradali e ferroviari ne costituirebbero in un certo senso l’algoritmo, la modalità principale con cui tali materiali vengono navigati ossia percepiti ed esperiti in movimento. Non è un caso che, sulla falsariga della interpretazione artistica dell’atto di camminare [Careri 2006], l’autostrada abbia cominciato ad essere studiata “come una entità estetica, un oggetto scultoreo o architettonico” [Pushkarev 1960-61, 8] in relazione alla visione in movimento che favorisce specifiche interpretazioni paesaggistiche del territorio. Sebbene l’estetica della mobilità sia divenuta, negli ultimi decenni, oggetto di documentari, corsi universitari e ponderosi saggi, ancora poca attenzione è stata dedicata non solo al paesaggio ferroviario ma anche al potenziale estetico dello sguardo dal treno, soprattutto in relazione ai contesti territoriali più ambigui.

In questo contesto critico e operativo, è fondamentale non solo il ruolo della lettura metaforica, come quella presa in prestito da Manovich e potenzialmente utile a immaginare nuovi criteri per ordinare il caos, ma anche quello della “figurazione”, nella accezione di dare visibilità anche a fenomeni invisibili [Di Napoli 2004, 338], allo scopo di registrare e interpretare un paesaggio di difficile connotazione attraversato da veicoli e generalmente percepito da punti in movimento.

Ad esempio, il fenomeno generalmente percepito e descritto come una “contrazione” temporale e geografica stimolato dai viaggi in treno ha suggerito un diverso modo di rappresentare la forma dei territori mediante mappe spazio-temporali, in cui si studiano i tempi di percorrenza e si confrontano con le distanze percorse. Negli anni settanta, procedure di trasformazione geometrica sono state applicate alla cartografia per ottenere mappe spazio-temporali [Ewing and Wolfe, 1977]. Shimizu [1992] e poi Spiekermann e Wegener [1994] hanno perfezionato la procedura producendo una interessante mappa europea in cui le distanze tra i nodi sono compresse in funzione dei tempi di percorrenza dei treni ad alta velocità. Simili operazioni hanno stimolato anche nuovi modi di concepire e presentare la pianificazione territoriale in chiave temporale. Nei visuals che Francine Houben e gli altri membri di Mecanoo hanno prodotto per presentare gli studi di fattibilità dell’urbanizzazione intorno ad Almere, al diagramma lineare con i nodi del tracciato ferroviario da Amsterdam a Groningen, hanno associato campioni fotografici di paesaggio rappresentativi dei vari tratti. In un secondo diagramma (Flevotime), i fotogrammi sono compressi e dilatati in funzione dei tempi di percorrenza, restituendo il loro effettivo peso percettivo durante il viaggio [Colonnese 2012, 408]. È anche attraverso tali costrutti visivi che è possibile tentare di negoziare le opportunità mediatiche dello sguardo virtuale in movimento con il secolare processo di narrazione e mitizzazione dei luoghi, fondamentale al senso profondo di una esistenza stanziale e proiettata nel futuro*.

* Le riflessioni contenute in questo articolo sono scaturite negli anni di collaborazione presso il corso di Cartografia tematica per l’Architettura e l’Urbanistica tenuto dal Prof. Biagio Roma all’Università Sapienza di Roma; sono state ampliate durante la redazione di alcuni articoli e di un libro dedicato alla rappresentazione del movimento; sono state approfondite e discusse in occasione del Convegno Internazionale di Studi “Delli Aspetti de Paesi. Vecchi e nuovi Media per l’Immagine del Paesaggio”: CIRICE 2016, tenutosi a Napoli, dal 27 al 29 ottobre 2016, nei cui atti è presente una sintesi.

Bibliografia

- ASENDORF, C. (1996). *Super-Constellation - Flugzeug und Raumrevolution: die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne. Ästhetik und Naturwissenschaften*, Vienna-New York, Springer.
- AUGÉ, M. (1993). *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera.
- BACON, M. (2001). *Le Corbusier in America: Travels in the Land of the Timid*, Cambridge, MIT Press.
- BANHAM, R. (1995). *Ambiente e tecnica dell'architettura moderna*. Traduzione di Giovanni Morabito e Cristian Stanesco, Bari-Roma, Laterza.
- BEETON, S. (2015). *Travel Tourism and the Moving Image*, Bristol-Buffalo, Channel View Publications.
- BOERI, S., LANZANI, A. (1992). *Gli orizzonti della città diffusa*, in «Casabella», n. 588, pp. 44–59.
- BOESIGER, W. (1995). *Le Corbusier. Oeuvre complète Volume 2: 1929-1934*, Basel, Birkhäuser.
- CARERI, F. (2006). *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Torino, Einaudi.
- COLONNESE, F. (2003). *Terra di mezzo: la rappresentazione del territorio intermedio*, in «Materia e Geometria», vol. 11, n. 2, pp. 889–893.
- COLONNESE, F. (2011). *Note su alcuni disegni "panoramici" di Le Corbusier*, in «Disegnare», n. 43, pp. 26-35.
- COLONNESE, F. (2012). *Movimento Percorso Rappresentazione*, Roma, Officina.
- DAL CO, F., MUIRHEAD, T. (1990). *I Musei di James Stirling Michael Wilford and Associates*, Milano, Electa.
- DE QUINCEY, T. (1897). *The Collected Writings*, London.
- DEGANI, A. (2013). *A Tale of Two Maps: An analysis of the London Underground "Diagram"*, in «Ergonomics in Design», vol. 21, n. 3, pp. 7-16.
- DI NAPOLI, G. (2004). *Disegnare e conoscere. La mano, l'occhio, il segno*, Torino, Einaudi.
- DOTSON, E.G., ASHTON, M.R. (2012). *J. B. Fischer von Erlach: Architecture as Theater in the Baroque Era*, New Haven, Yale University Press.
- EWING, G.O., WOLFE, R. (1977). *Surface feature interpolation on two-dimensional time-space maps*, in «Environment and Planning», n. 9, pp. 419-437.
- FRIEDBERG, A. (2006). *The Virtual Window: From Alberti to Microsoft*, Cambridge, MIT Press.
- HOUBEN, F., CALABRESE, L. M. (2003). *Mobility: A Room with a View*, Rotterdam, NAI Publishers.
- HUHTAMO, E. (2013). *Illusions in motion: media archaeology of the moving panorama and related spectacles*. Cambridge, MIT Press.
- KERN, S. (1988). *Il tempo e lo spazio: la percezione del mondo tra Otto e Novecento*. Bologna, Mulino.
- LYNCH, K. (2004). *L'immagine della città*, Padova, Marsilio.
- MANOVICH, L. (1999). *Database as Symbolic Form*, in «Millennium Film Journal», n. 34.
- PIERANTONI, R. (1986). *Forma fluens*, Torino, Bollati Boringhieri.
- PUSHKAREV, B. (1960-61). *The Esthetics of Freeway Design*, in «Landscape», n. 10, pp. 7-15.
- REICHLIN B. (1984). *The Pros and Cons of the Horizontal Window*, in «Daidalos», n.13, pp. 64-78.
- REVILL, G. (2012). *Railway*, London, Reaktion.
- RICHTERS, C. (1997). *Bolles + Wilson: neue Bauten und Projekte*, Basel, Birkhäuser.
- SCHIVELBUSCH, W. (1988). *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi.
- SCHLÖGEL, K. (2009). *Leggere il tempo nello spazio: saggi di storia e geopolitica*, Milano, Bruno Mondadori.

- SCHWARZER, M. (2004). *Zoomscape: Architecture in Motion and Media*, New York, Princeton Architectural Press.
- SHIMIZU, E. (1992). *Time-space mapping based on topological transformation of physical maps*, in *Land Use, Development and Globalisation, Sixième conférence mondiale sur la recherche dans les Transports*, vol.1, St-Just-la-Pendue, Presse de l'Imprimerie Chirat, pp. 219-230.
- SIMMEL, G. (2006). *Saggi sul paesaggio*. A cura di M. Sassatelli, Roma, Armando.
- SPIEKERMANN, K., WEGENER, M. (1994). *The shrinking continent: new time-space maps of Europe*, in «Environment and Planning B: Planning and Design», n. 21, pp. 653-673.
- TEYSSOT, G. (2000). *Soglie e pieghe. Sull'intérieur e l'interiorità*, in «Casabella», n. 681, pp. 26-35.
- TURRI, E. (1998). *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio.
- VERHOEFF, N. (2007). *Panorama Behind Glass: Framing the Spatial and Visual Design of Highways*. http://web.mit.edu/comm-forum/mit5/papers/Verhoeff_PanoramaBehindGlass_MiT5.pdf
- VERLAINE, P. (1986). *La buona canzone*. Traduzione di V. Magrelli, Treviso, Amadeus.
- VERNE, J. (1994). *Parigi nel XX secolo*. Traduzione di M. Grasso, Roma, Newton Compton.
- VIRILIO, P. (1995). *La velocità assoluta*, European IT Forum. <http://www.mediamente.rai.it/home/bibliote/intervis/v/virilio.htm>.
- WARD, J. (1986). *The Railroads and the Character of America, 1820-1887*, Knoxville, University of Tennessee.
- WATERS, C. (2008). *Commodity Culture in Dickens's Household Words: The Social Life of Goods*, Aldershot, Ashgate.
- WILKEN, R. (2012). *Seen from a Carriage: A Rhythmanalytic Study of Train travel and Mediation*. In *Trains, Culture, and Mobility: Riding the Rails*. A cura di B. Fraser e S. Spalding, Plymouth, Lexington Books, pp. 91-115.

Il progetto della linea Napoli-Nocera: tra esigenze tecniche e risvolti sociali

Valeria Pagnini

Università di Napoli Federico II- Dipartimento di Architettura

Abstract

Il lavoro ha per oggetto l'analisi storica delle vicende decisionali che accompagnarono la progettazione della linea ferroviaria borbonica. Nell'ambito di un più generale lavoro di ricognizione storica, la lettura critica di alcuni disegni inediti, da me reperiti presso l'archivio storico dell'*École des Ponts et Chaussées* di Parigi, offre un nuovo riscontro su base documentale alle precedenti teorie storiografiche sull'argomento.

The design of the railway Napoli-Nocera: between technical purposes and social implications

The subject matter of this work is the historical analysis of the events concerning the design of the Bourbonic railway. In the perspective of a more general work of historical recognition, the critical reading of some unpublished drawings, that I have discovered in the historical archive of the Parisian *École des Ponts et Chaussées*, offers a new verification, on a documentary basis, to previous historiographical theories.

Keywords: Ferrovia, XIX secolo, costa vesuviana.

Railway, 19th Century, Vesuvian coast.

Laureata con lode in Architettura nel 2014, Valeria Pagnini è dottoranda di ricerca presso l'Università Federico II e autrice di varie pubblicazioni. La tesi di laurea, di cui è stato relatore Fabio Mangone, è stata pubblicata con il titolo "Pietrarsa. Storia e destino delle antiche officine borboniche" (Napoli 2016).

Author: valeria.pagnini@unina.it

Received May 16, 2017; accepted June 21, 2017

1 | Introduzione

Questa analisi storica della linea ferroviaria Napoli-Nocera si inserisce in una prospettiva di ricerca che guarda ai molteplici aspetti della relazione tra l'infrastruttura e il territorio, inteso sia nelle sue componenti fisiche – il rapporto con la viabilità preesistente, il nuovo accesso alle città, l'interruzione di dinamiche consolidate – sia nelle ricadute sociali: l'adozione di nuovi punti di riferimento nel paesaggio, la nascita del turismo, l'interazione del mezzo di trasporto con la società nelle sue molteplici dimensioni, ivi compresa la sfera dei valori. È stata ampiamente analizzata l'incidenza della costruzione della nuova ferrovia sul territorio, ma la sua localizzazione, il disegno della sua traccia e delle sue strutture ci raccontano molto più di una scelta tecnica, poiché sono sempre supportate da una visione culturale, che intreccia tante e differenti questioni. Una nuova luce su queste problematiche ci viene offerta dal reperimento nel *Fonds ancien* dell'archivio dell'*École des Ponts et Chaussées* di Parigi di numerose tavole, databili forse al 1842, che illustrano, attraverso piante, prospetti e sezioni, le principali strutture della linea borbonica.

2 | Il progetto della linea

Con il decreto del 19 giugno 1836, Ferdinando II ordinò la costruzione della linea ferroviaria da Napoli a Nocera, con una diramazione per Castellammare, prolungabile, eventualmente, fino a Salerno. La concessione, affidata all'ingegnere francese Armando Bayard de la Vingtrie, fu in realtà l'esito di una gara tra le proposte elaborate da due gruppi determinati a tentare l'impresa, ciascuno dei quali sottopose alla sovrana approvazione un proprio tracciato tra l'8 e il 28 gennaio

1836. Il progetto alternativo a quello proposto da Bayard prevedeva la costruzione di una linea da Napoli a Bari, e il suo ideatore, Antonio Ducoté, sosteneva i vantaggi della sua proposta, dichiarando che ne sarebbero derivate importanti spinte ai traffici commerciali tra Mediterraneo e Adriatico e all'economia nel suo complesso. Nel suo *Progetto di Strada di Ferro*, scriveva che solo una linea ferroviaria progettata per collegare il Paese da costa a costa avrebbe prodotto reali benefici economici, unendo i due opposti litorali del regno e nello stesso tempo le due regioni più ricche, dando slancio e vitalità a tutte le zone attraversate, i cui terreni sarebbero stati di conseguenza rivalutati¹. Lo stesso Bayard, in effetti, in una *Memoria*² indirizzata al re, nella quale si presentava ed esponeva le ragioni del suo interesse nei confronti dell'impresa, scrisse di aver valutato l'ipotesi di un simile collegamento, ma, giudicandolo troppo impegnativo a causa del necessario attraversamento degli Appennini, propose la linea Napoli-Nocera, dichiarandosi tuttavia disponibile ad assumere l'incarico della costruzione del secondo tracciato, una volta acquisite le necessarie esperienze.

In ogni caso, il concessionario per dimostrare la convenienza del suo progetto puntò su due argomenti che risultavano all'epoca i più persuasivi: in primo luogo, fece leva sull'aspetto militare, mettendo in risalto la possibilità di spostare rapidamente reparti di fanteria, artiglieria e cavalleria da un capo all'altro della linea ferroviaria, e utilizzando come esempio il caso della ferrovia russa. Inoltre, il nuovo sistema di comunicazione avrebbe avuto l'effetto di rivalutare le produzioni locali rispetto a quelle estere e metterle in grado di competere sui mercati europei. Oltre a questi due aspetti – in seguito di fatto smentiti dalle osservazioni del Ministro dell'Interno Nicola Santangelo, chiamato a valutare il tracciato – Bayard puntò sul valore attrattivo dell'area vesuviana, fin dal Settecento oggetto di frequenti visite da parte di personalità provenienti da tutto il mondo. Al di là dei vantaggi elencati dall'ingegnere francese, la proposta di concessione risultò ben formulata e convincente, e dopo lunghe trattative che imponevano condizioni molto rigorose alla società concessionaria, finalizzate soprattutto alla tutela del tesoro pubblico, il progetto fu approvato e l'8 febbraio 1837 si costituì a Parigi la *Società della Strada di Ferro da Napoli a Nocera e Castellammare*.

3 | La questione del tracciato

La progettazione del tracciato della linea Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare diede avvio a importanti riflessioni e dibattiti: infatti, anche se la scelta della direttrice fondamentale era alla base della concessione della strada, la sua definizione non bastava a stabilire con precisione dove collocare i binari. Le questioni al riguardo erano complesse, e interessavano problematiche sia tecniche che gestionali, poiché si trattava di mediare tra due livelli di intervento, alla scala locale e a quella territoriale.

A livello locale, le principali considerazioni derivavano dalla necessità di applicare le regole generali dell'ingegneria ferroviaria alla costruzione della linea su un territorio che quasi mai possedeva caratteristiche ideali. In teoria, la ferrovia avrebbe dovuto presentare un tracciato quanto più possibile rettilineo e pianeggiante, garantendo il minimo attrito e tutte le condizioni perché lo spostamento si producesse secondo le leggi del movimento uniforme della fisica newtoniana. Lo stesso Bayard nel cosiddetto *Rapporto sulla traccia* riferisce di aver seguito questi criteri nell'elaborazione del suo progetto:

I tre principi generali che servono di norma nel tracciare le Strade di ferro sono di evitare per quanto possibile gli angoli, di descrivere le curve con un gran raggio, di fare dei pendii leggerissimi. Ciò è

¹ Napoli, Archivio di Stato, *Lavori Pubblici*, Fs. 252, f. lo 1.

² *Ivi*, Fs. 248, f. lo 3.

quanto ci siamo adoperati di praticare nello stabilire la traccia che presentiamo. [...] Da Napoli a Torre del Greco non vi sono che 6 angoli e tutti molto ottusi, le curve avranno più di 1000 (3780 palmi) di raggio, i pendii non arriveranno a 5 palmi su 1000. [...] Più linee rette lunghissime rendono abbastanza rimarchevole la traccia che si presenta, tal è per esempio quella che dal Forte di Viglieno si prolunga al Granatello, e quella che dal forte del Granatello va al di là della Favorita³.

Per soddisfare le norme generali, era necessario dare avvio a grandi lavori di sterramenti o colmate, che in molti casi assumevano la misura di trincee e viadotti. La realizzazione di queste opere si inscriveva nella tradizione dei progetti del Corpo di Ponti e Strade: tunnel e ponti, realizzati con un certo gusto per le opere monumentali, assunsero proporzioni colossali, e altrettanto considerevoli furono gli interventi sul suolo, soprattutto per la fondazione dei piloni dei viadotti e per la stabilizzazione dei terrapieni, di cui si temeva lo slittamento.

Quando non si poteva ottenere un binario rettilineo, il tracciato doveva piegarsi seguendo curve a grande raggio per evitare il più possibile il pericoloso effetto della forza centrifuga. Le difficoltà erano poi aggravate dal fatto che le soluzioni tecniche non potevano contare, evidentemente, su una teoria consolidata dalla prassi: c'erano molte incognite e molti fattori di rischio, come l'eventuale mancanza di potenza delle locomotive, o la possibilità di uno slittamento dei treni su pendenze troppo accentuate. Come rileva a questo proposito Marc Desportes, la corrispondenza tra treno e binario era, di conseguenza, oggetto di un approccio radicale: «tutto era finalizzato al funzionamento ottimale delle macchine, anche a prezzo di lavori colossali» [Desportes 2008, 97]. La stretta relazione tra il disegno della linea ferroviaria e le caratteristiche delle locomotive è evidenziata anche dalle lezioni di Minard, che nel 1840 scrisse:

forse potrebbe dirsi che la traccia di una strada a rotaje è un problema di meccanica. Ogni traccia di strada suppone la conoscenza del motore e dei veicoli che debbono esservi impiegati; che perciò le larghezze le pendenze e le curve delle strade hanno successivamente cambiato secondo che esse hanno dovuto essere percorse dalle bestie da soma delle carrette e dalle diligenze; anche oggi noi le modifichiamo sovente nell'interesse delle vetture di grandi velocità. Nello stato attuale delle nostre conoscenze sulle strade di ferro, la velocità dei veicoli è tutt'altro che stabilita; non si può dire quella è la velocità che meglio conviene, perché la manutenzione molto dispendiosa delle macchine e delle strade di grande velocità può elevare il prezzo del trasporto al di là dei sacrifici che il pubblico è disposto a fare per viaggiare più presto che con i cavalli. [...] La forza delle spranghe, dei cuscinetti e dei massi aumenta col peso e con la velocità delle locomotive [Minard 1840, 83-84].

Di particolare interesse documentario risultano i disegni, finora inediti, conservati presso l'archivio storico dell'*École Nationale des Ponts et Chaussées* di Parigi: le tavole mostrano i progetti di livellamento per la costruzione dei binari, i passaggi della ferrovia nei diversi fondi – rappresentati mediante piante, prospetti e sezioni – e i calcoli dell'andamento delle curve a raggio variabile, che garantivano un maggiore *comfort* per il treno durante i cambiamenti di direzione e, al contempo, impedivano il deragliamento.

L'andamento curvilineo veniva anche sfruttato per superare pendenze troppo forti del terreno, così che allungando la tratta si potesse mantenere la pendenza più comoda per le locomotive. Il disegno per l'ingegnere ferroviario non era, evidentemente, solo un mezzo di rappresentazione del dato tecnico, ma costituiva anche una metodologia d'indagine per le varie fasi del processo progettuale e costruttivo. Come nota C. Biagini, si trattava di un disegno per calcolare, misurare e costruire:

³ *Ivi*, Fs. 248, f. lo 3.

la cultura politecnica porta in seno al discorso geometrico la precisa correlazione tra leggi fisico-costruttive e configurazioni geometriche, sviluppando metodi di calcolo statico per la soluzione di strutture complesse. [...] Il disegno connota non solo la fase progettuale antecedente all'appalto, ma particolarmente la fase costruttiva, in cui frequentemente si rende necessario precisare ad una adeguata scala di rappresentazione le soluzioni tecniche proposte, integrandole con specifici elaborati grafici [Biagini 2004, 488-491].

In particolare a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, si assisterà, infatti, al tramonto di quella concezione unitaria del disegno tra arte e tecnica – che a lungo aveva caratterizzato il disegno di architettura – per lasciare il posto alle tavole tecniche, che rispondono a precise norme di comunicazione e a un elevato livello di specializzazione. In questi disegni, anche l'uso dell'acquerello non avrà più finalità estetico-illustrative, ma verrà utilizzato per evidenziare i diversi materiali della costruzione e per migliorare l'identificazione di sagome e profili significativi.

Alla scala territoriale, i criteri alla base delle scelte sul tracciato espressi dai principali protagonisti dell'impresa ferroviaria riflettono i loro interessi: la compagnia responsabile della linea, oltre a elaborare soluzioni che risultassero convincenti sul piano della fruizione della strada ferrata, ne valutava gli aspetti economici e gestionali, lo Stato che dava la linea in concessione era particolarmente interessato agli effetti che questa avrebbe avuto sul territorio, soprattutto in relazione alle strade preesistenti che sarebbero state eventualmente attraversate, gli organi militari dovevano valutarne le caratteristiche sulla base della sicurezza, e la Commissione di Ponti e Strade aveva il compito di garantire che il progetto presentato rispettasse le condizioni espresse all'atto di istituzione della società, segnalando gli eventuali intralci alla viabilità ordinaria. Da questo punto di vista, l'indipendenza dell'infrastruttura ferroviaria rispetto ai tracciati preesistenti è un aspetto che riveste grande importanza: sul piano istituzionale, le leggi che disciplinano gli espropri diventano strumento essenziale per la fattibilità del progetto, e dimostrano le difficoltà legate al controllo delle proprietà private interessate dalla linea. Già nella prima lettera inviata da Bayard al Governo, che esponeva gli aspetti principali del progetto, un'importante sezione era dedicata all'elenco dei proprietari che avrebbero dovuto cedere i suoli necessari alla ferrovia: la questione, di primaria importanza, diede il via a numerosi dibattiti e riflessioni sui metodi di valutazione dei suoli da requisire.

Inoltre, «da un punto di vista intellettuale, la questione dei tracciati obbliga gli attori a sviluppare argomenti a favore di una data scelta, portandoli implicitamente a una presa di coscienza» [Desportes 2008, 97]. Di particolare interesse risulta, a questo proposito, la problematica emersa al momento di stabilire il punto di partenza del tracciato, dove si sarebbe collocata la stazione di Napoli. Bayard si dimostra ancora una volta profondamente consapevole delle problematiche di fruizione della linea, e valuta con grande attenzione gli aspetti di *comfort* per i viaggiatori. La stazione era stata collocata sulla via dei Fossi, oggi Corso Garibaldi, a metà strada tra la porta del Carmine e la porta Nolana: per meglio spiegare le scelte compiute, nel già citato *Rapporto sulla traccia*, Bayard aggiunge che si era avvicinato quanto più possibile il capolinea della ferrovia alla città per facilitarne l'accesso ai viaggiatori, e, a questo proposito, suggerisce di far lastricare i tratti di strada dalla Marina alla porta del Carmine e fuori la Porta Nolana a spese del Comune, mentre i concessionari avrebbero provveduto ai movimenti di terra per portare sullo stesso piano le strade adiacenti e la struttura della stazione. È interessante riportare in questa occasione le osservazioni in proposito della Commissione di Ponti e Strade, che si mostra più attenta alle

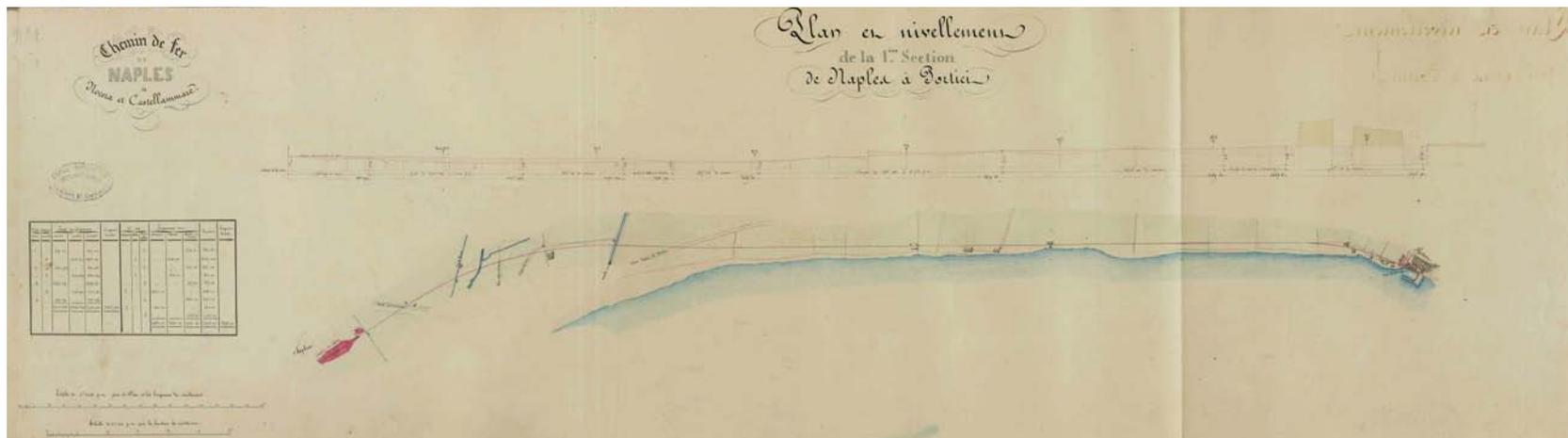


Fig. 1: *Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare. Plan et nivellement de la 1ere Section de Naples à Portici*, École nationale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/6-1.

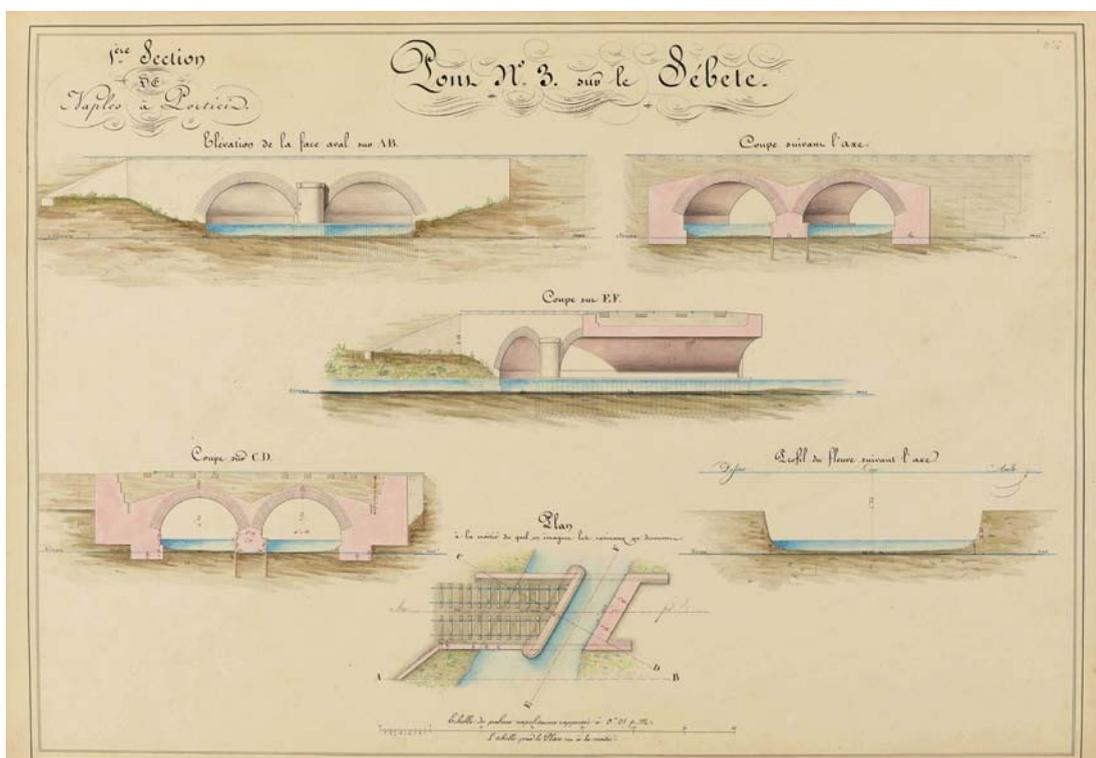


Fig. 2: *Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare. Dessins des ouvrages d'art de la 1ere Section de Naples à Portici. Pont n°3 sur le Sébete*, École nationale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/1.

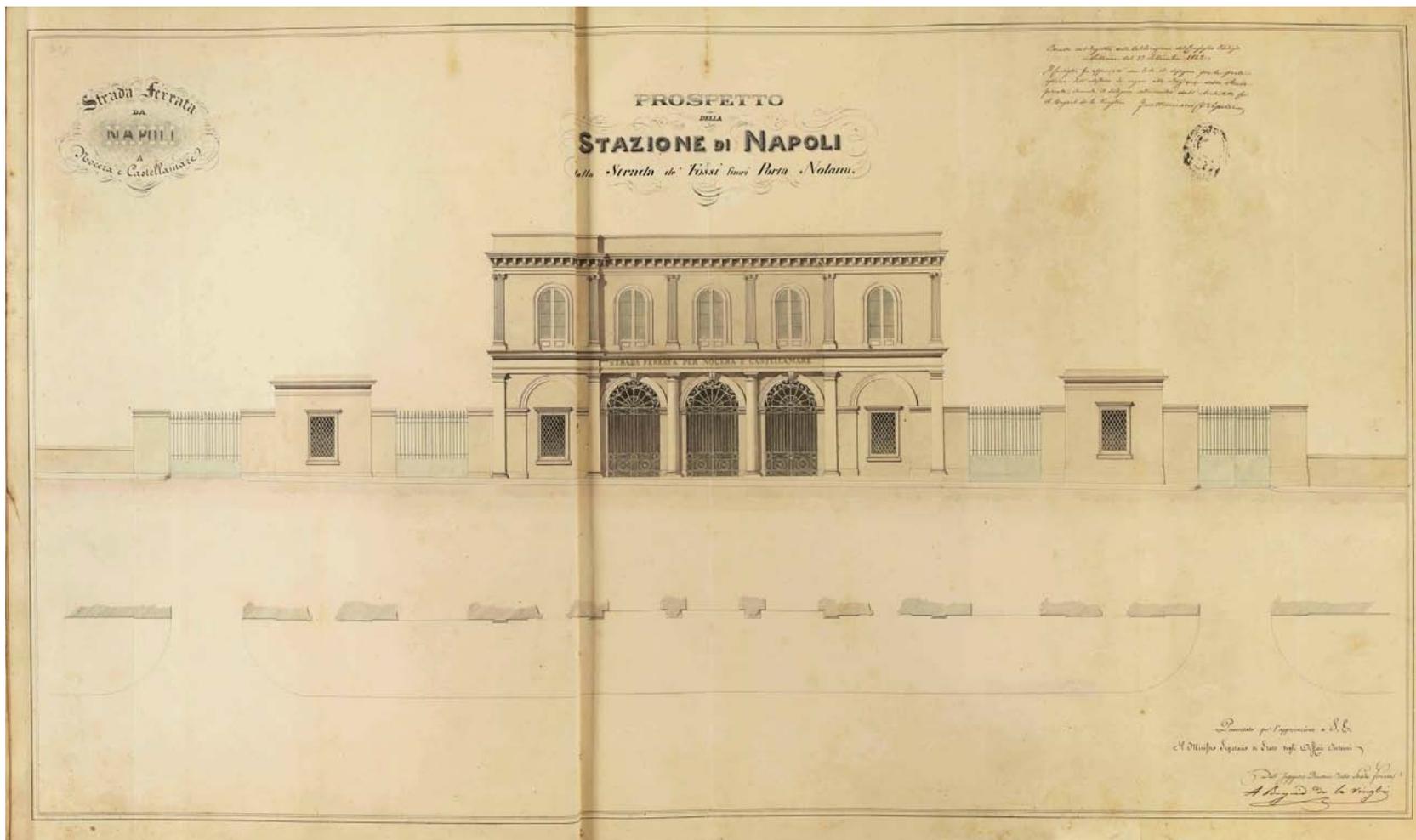


Fig. 4: *Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare*. Prospetto della Stazione di Napoli dalla Strada de' fossi fuori Porta Nolana, École nationale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2.

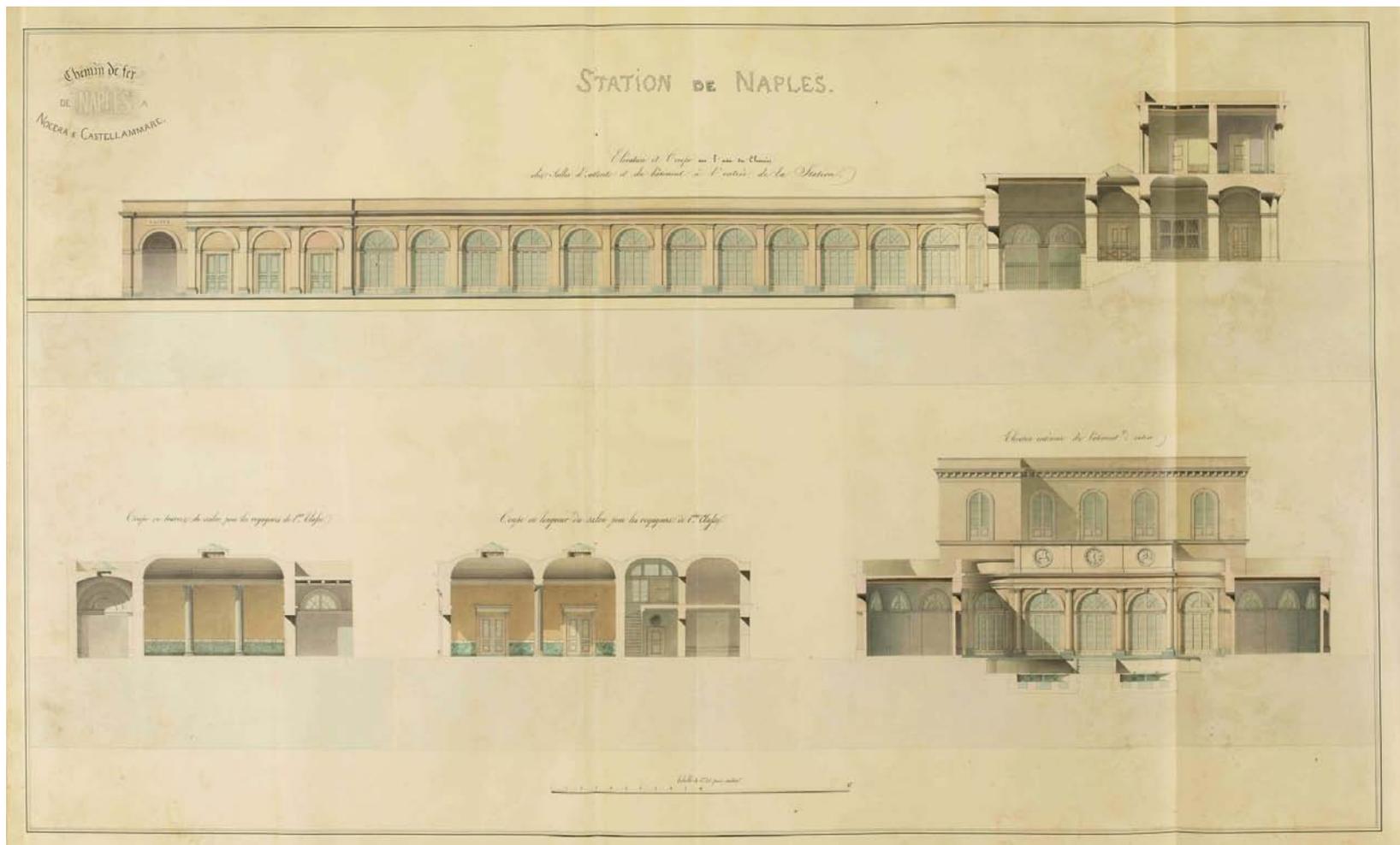


Fig. 5: *Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare, Station de Naples*, École nationale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2.

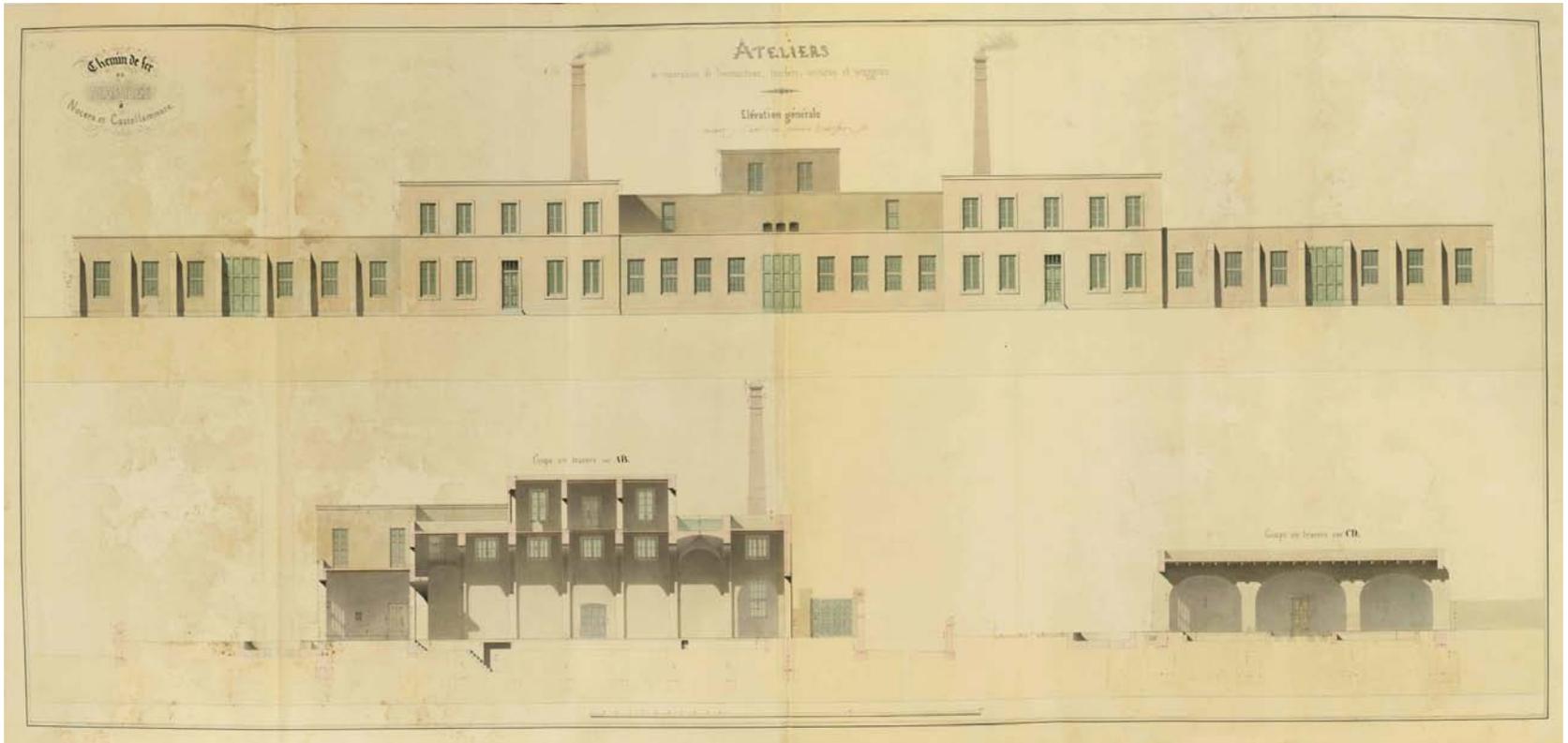


Fig. 6: *Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare. Ateliers de réparation de locomotives, tenders, voitures et waggons*, École nationale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2.

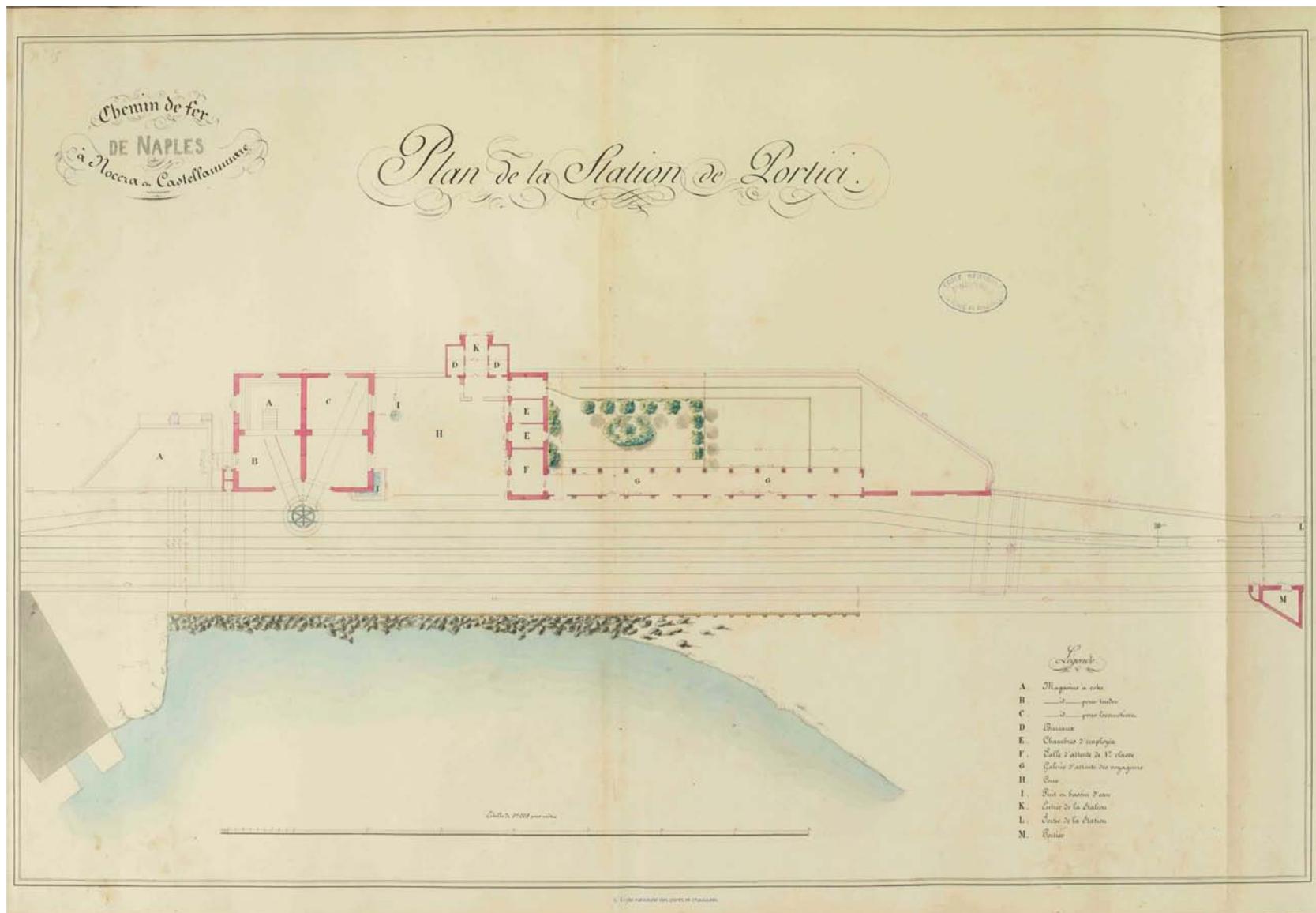


Fig. 7: *Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare. Plan de la Station de Portici*, École nationale des ponts et chaussées, Ms.Fol.3218/2.

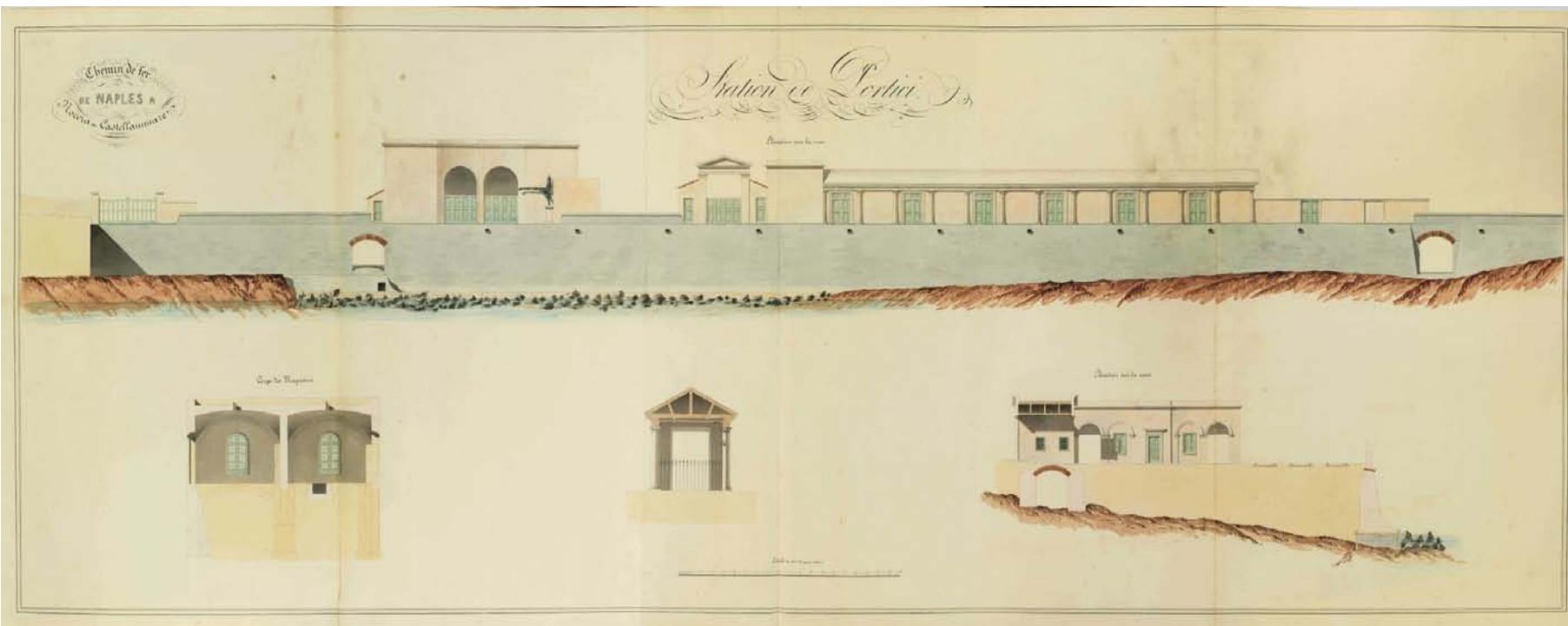


Fig. 8: Chemin de fer de Naples à Nocera et Castellammare.
Station de Portici, École nationale des ponts et chaussées,
Ms.Fol.3218/2.

problematiche del territorio e della viabilità preesistente che non a quelle che riguardano la nuova strada ferrata: la Commissione, infatti, trovò imprevedibile la scelta di costruire la stazione del capolinea vicino alla porta del Carmine, poiché la linea avrebbe tagliato fertili campi e attraversato molte vie, tra le quali l'importante strada dell'Arenaccia. Suggeriva, quindi, di arretrare la stazione alle spalle dell'edificio dei Granili. A queste riflessioni, Bayard oppose l'interessante considerazione per cui collocando la stazione nei pressi dei Granili – operazione tra l'altro più vantaggiosa, a suo dire, dal punto di vista economico – la linea ferroviaria avrebbe attraversato una zona dove sorgevano un macello e una conceria, le cui esalazioni avrebbero infastidito i passeggeri, che, ricordiamo, viaggiavano su carrozze scoperte.

4 | Le stazioni

Come è noto, le stazioni ferroviarie ottocentesche erano suddivise in prima e seconda classe, a seconda dell'importanza delle città che le avrebbero ospitate. *L'Atto di Società per la Strada di Ferro da Napoli a Nocera, e Castellammare* riporta, all'articolo 14, la previsione delle stazioni da costruire: di *prima classe* nelle città di Napoli, Torre Annunziata, Castellammare e Nocera; *secondarie* a Portici, Torre del Greco, Pompei e Pagani.

Per incrementare gli utili da conseguirsi con l'esercizio della linea che a mano a mano andava completandosi, Bayard ritenne opportuno istituire alcune fermate supplementari a San Giovanni a Teduccio, Santo Jorio (oggi Pietrarsa-San Giorgio a Cremano), a Scafati e Angri – per raccogliere un traffico passeggeri proveniente da queste zone, già allora densamente popolate – e alla Favorita e Calastro, sia per il trasporto di materiali da costruzione provenienti dalle cave di pietra, sia per quello del vino prodotto dai vigneti che si estendevano alle falde del Vesuvio [Gamboni, Neri 1987, 56].

È importante rilevare che la disposizione all'interno delle stazioni delle funzioni e degli spazi ad esse preposti fu il frutto di un complesso sistema di scelte, ancora una volta di natura sia tecnica che sociale, e, da questo punto di vista, l'analisi delle stazioni si rivela di estremo interesse, nella misura in cui riflette pienamente i traguardi delle tecniche, i modi di percepire la nuova ferrovia e, in generale, i costumi della società di quel tempo. Le funzioni che si svolgevano all'interno delle stazioni e a cui erano dedicati appositi spazi erano l'accoglienza dei passeggeri, il carico e lo scarico delle merci, la riparazione e il rimessaggio delle vetture. Le strutture più piccole, come quelle di Pompei e Pagani, erano costituite dalle sole aree di attesa, ma non era necessario che una stazione fosse di prima categoria perché vi si trovassero collocati altri importanti spazi. Ad esempio, nelle stazioni di Torre del Greco, Angri e Scafati erano presenti magazzini per le merci e rimesse per le vetture a vapore: i depositi per le locomotive non erano, infatti, realizzati solo in prossimità di importanti stazioni e di grandi scali merci, ma anche in punti particolari della linea ferroviaria o lungo tratte sulle quali il servizio di trazione era molto gravoso. Questi impianti rivestivano un ruolo fondamentale nella linea, poiché ai tempi della trazione a vapore, dopo poche ore di servizio, era necessario il rientro delle macchine al deposito per una serie di operazioni di pulizia, ispezione e manutenzione.

Nelle stazioni di testa, come quella di Napoli, la rimessa era costituita generalmente da un edificio di pianta rettangolare, con un corpo principale che accoglieva i due binari tronchi destinati ad ospitare le locomotive in sosta, e corpi secondari che ospitavano vari locali di servizio: l'officina per interventi di manutenzione, magazzini per i pezzi di ricambio necessari alle riparazioni, dormitori per il personale, sale dei modelli, ecc. In tutte le sale, i binari erano provvisti di fosse

di visita per consentire al personale di macchina l'accesso alla parte inferiore delle locomotive, a scopo di ispezione o piccola manutenzione. Completata la messa a punto delle macchine, si procedeva con il rifornimento dell'acqua, del carbone e della sabbia, che era impiegata su binari umidi o unti per ripristinare l'aderenza tra le ruote motrici e le rotaie; infine, le locomotive passavano su una piattaforma girevole che permetteva di riorientarle nel verso conveniente per il servizio previsto. La stazione di Portici, oltre a ospitare magazzini per il carbone e una rimessa per le locomotive, era dotata di una vasca per il rifornimento idrico delle macchine:

poiché il fluido motore era vapor d'acqua, che al termine della espansione nei cilindri veniva avviato alla camera a fumo della locomotiva per attivare il tiraggio che assicurava il moto, e siccome dall'altro lato non si volevano aumentare le dimensioni ed il peso delle casse d'acqua e quindi del tender, era necessario prevedere frequenti rifornimenti d'acqua (all'incirca ogni 50 km). Perciò in tutte le stazioni di partenza e di arrivo, o nelle quali era comunque disponibile acqua (preferibilmente *leggera*, ovvero povera di minerali disciolti) venivano realizzati impianti per il rifornimento d'acqua delle locomotive [Roccati 2004, 468-469].

La stazione di Napoli riuniva in sé tutte le funzioni, rispetto alle quali era divisa in tre aree principali: la zona di ingresso si trovava a una quota superiore rispetto al piano di posa dei binari, dove avveniva l'inversione del senso di marcia delle locomotive per mezzo di due piattaforme girevoli, necessarie poiché la grande maggioranza delle locomotive erano atte a marciare in un solo senso, con il fumaiolo avanti; la parte centrale era occupata dal fabbricato viaggiatori, composto da due corpi a un solo piano che immettevano nelle sale d'aspetto per i viaggiatori delle diverse classi; infine, l'ultima zona era dedicata alle funzioni della dogana e ai magazzini per il deposito delle merci. Le stazioni, però, non erano solo spazi funzionali attraversati per prendere il treno, ma anche porte di accesso alla città, ambienti collettivi connotati da un trasparente simbolismo ideologico. Il loro assetto non era determinato, infatti, solo da esigenze tecniche, poiché il viaggio in ferrovia doveva, specialmente all'origine di questa innovazione, risultare accattivante per i suoi fruitori: a questo scopo, il principio del *comfort* per i viaggiatori assunse una posizione fondamentale sul piano delle scelte progettuali, perché contribuì a determinare la suddivisione in classi delle sale d'aspetto e delle carrozze del treno. Questo sistema rispondeva al principio – enunciato dall'ingegnere dell'*École* Jules Dupuit – per cui l'utilità sociale di un bene era costituita dalla somma di tutte le utilità che i membri della società vi trovavano, ed era quindi necessario far pagare agli utenti il prezzo che loro stessi attribuivano al servizio reso. Si trattava di considerazioni che erano ben note allo stesso ingegnere Bayard, il quale, nella risposta del 7 aprile 1836 alle osservazioni del Ministro dell'Interno Santangelo, scrive a proposito delle motivazioni che lo avevano portato a valutare le tariffe per i passeggeri di prima classe: «le prix de 5 grains est maintenu pour la première classe afin que la bonne société puisse faire usage du chemin de fer, le seul moyen d'y parvenir étant de mettre une différence notable entre le prix des 1ères places et celui des 2ème et 3ème»⁴. Fra gli elementi che disturbavano di più i primi viaggiatori figurava, infatti, l'aspetto collettivo del viaggio, come testimonia l'amareggiato commento di un viaggiatore ottocentesco: «sono arrabbiato all'idea di essere considerato un semplice pacco di prima classe, ma in realtà è proprio quello che sono. Cammino in mezzo agli altri pacchi di seconda e di terza nella sala d'attesa» [Delvau 1866, 5-6]. In questo senso, l'uguaglianza dei viaggiatori di fronte alla nuova tecnica ferroviaria poteva essere ridimensionata attraverso l'imposizione della gerarchia delle classi, come un vero e proprio strumento di segmentazione sociale: Emmanuele Bidera, descrivendo la sua attesa nella stazione di Napoli rileva lucidamente questo aspetto:

⁴ Napoli, Archivio di Stato, *Lavori Pubblici*, Fs. 248, f.lo 1.

io mi diedi ad osservare quel luogo che chiamasi stazione. La prima classe, con tutta l'eleganza con la quale è messa, era quasi deserta: tre o quattro signori, l'uno discosto dall'altro, e tutti taciturni... Offriva la seconda un miscuglio di allegria e serietà: artisti, commessi, letterati, negozianti, che affratellavansi conversando, e si davano bel tempo; e fra questi non era io il secondo. La terza era zeppa di artigiani, contadini, marinari, servi, i quali facevano un vero baccano [Bidera 1844, 280-281].

Nelle stazioni principali, laddove si trovava una distinzione tra saloni delle diverse categorie, si ha notizia anche di differenti soluzioni d'arredo per le sale d'attesa dei viaggiatori: in quelle di Napoli, Castellammare e Nocera, i saloni erano arredati con sedie e divani ricoperti con stoffe di lana o di cuoio rispettivamente per la prima e seconda classe, mentre per la terza erano in legno dipinto ad olio. Le sale d'attesa di prima classe erano generalmente quelle più vicine ai binari, erano connotate da ricchi elementi decorativi – come le porte incorniciate da coppie di paraste corinzie della stazione di Napoli – e si trovavano al termine di percorsi differenziati, così da limitare il più possibile il contatto con le altre classi.

5 | Conclusioni

Mezzo di trasporto ottocentesco per eccellenza, la ferrovia rappresenta un efficace specchio delle dinamiche tecniche, sociali e culturali del suo tempo, soprattutto se pensiamo che si trattò del primo esperimento italiano nel ramo ferroviario: se, da un lato, il disegno del tracciato fu condizionato dalle necessità tecniche dell'infrastruttura, che ai primordi della trazione a vapore era fortemente vincolata dai limiti del suo funzionamento – la bassa potenza delle locomotive, la necessità di interrompere con più soste il viaggio dei treni –, dall'altro la scarsa fiducia nella fattibilità stessa dell'impresa e nelle possibilità della ferrovia di porsi come valida alternativa alle strade rotabili fece sì che l'impegno a non alterare la viabilità ordinaria diventasse il principale criterio di valutazione del tracciato da parte della Commissione di Ponti e Strade. La stessa collocazione e organizzazione interna delle stazioni ferroviarie rispose, a sua volta, a più criteri decisionali, legati sia a ragioni commerciali e gestionali che a valutazioni di ordine socio-culturale. Bayard si rivela, in questo senso, un attento osservatore delle dinamiche del suo tempo, capace di trasferire un modello tecnologico già messo a punto e sperimentato in Francia, adattandolo con intelligenza e duttilità alla sensibilità culturale e alle scelte valoriali ai quali si ispirava la società napoletana nella prima metà dell'Ottocento.

Storicizzare questa vicenda ci aiuta a capire e a collocare in un'adeguata riflessione metodologica il rapporto biunivoco che si instaurò fra l'infrastruttura e il territorio⁵, inteso nelle sue componenti materiali e sociali, che comportarono implicazioni anche immateriali causate dalla costruzione della linea borbonica sul territorio vesuviano.

⁵ Chi scrive sta completando lo studio di queste dinamiche, tema di ricerca della sua tesi di dottorato presso il Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli Federico II, XXX ciclo.

Bibliografia

- BIAGINI, C. (2004). *Il disegno degli ingegneri ferroviari*. In *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*. A cura di GODOLI, E., COZZI, M. Palermo: Dario Flaccovio Editore.
- BIDERA, E. (1844). *Passeggiata per Napoli e contorni*. Napoli: A. Manuzio.
- DELVAU, A. (1866). *Du pont des Arts au pont de Kehl (Reseibilder d'un Parisien)*. Parigi: C. Marpon et E. Flammarion Éditeurs.
- DESPORTES, M. (2008). *Paesaggi in movimento*. Milano: Libri Scheiwiller.
- GAMBONI, A. – NERI, P. (1987). *Napoli - Portici. La prima ferrovia d'Italia*. Napoli: Fausto Fiorentino Editrice.
- MINARD, M. (1840). *Lezione sulle strade di ferro*. Napoli: Stamperia e Cartiera del Fibreno.
- ROCCATI, G. (2004). *I fabbricati tecnici: rotonde, rimesse, officine*. In *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*. A cura di GODOLI, E., COZZI, M. Palermo: Dario Flaccovio Editore.

Fonti archivistiche

Napoli. Archivio di Stato. *Ministero dei Lavori Pubblici*.

Napoli. Archivio di Stato. *Ferrovie*.

Parigi. École des Ponts ParisTech. Fonds ancien. *Documents imprimés et manuscrits*.

Figurare la memoria, tra visione e rappresentazione

Daniela Palomba

Università degli Studi di Napoli Federico II- Dipartimento di Architettura

Abstract

Il saggio propone riflessioni su figurazioni di ambiti più o meno estesi, che vanno dal *vico* alle più ampie vedute della città partenopea. Un processo di conoscenza che attinge da immagini riferite a un tempo lontano poco più di un secolo, per giungere alla lettura della complessità del *paesaggio culturale* che le figurazioni interpretano. Attraverso considerazioni di natura percettiva e comunicativa, piuttosto che riconfigurativa dei luoghi rappresentati, si sottolineano le permanenze architettoniche e ambientali e/o le permutazioni che hanno interessato i luoghi analizzati.

Imaging memory, between vision and representation

The final aim is to vehicle, thanks to the study of ambits' depictions more or less extended and ranging from the alley to broader views of the city of Naples, a process of knowledge which draws from representations belonging to a century far away, finally arriving to a reading of cultural landscape's complexity that the figurations interpret. The conducted analysis is about considerations of perceptual and comunicative nature, instead of, once known the documentary value of the pictures, underlining the architectural, enviromental permanences and/or permutations which have interested the settings.

Keywords: Riconfigurazione di luoghi, Risanamento a Napoli, Raffaele D'Ambra.

Configuration of places, reconditioning in Naples, Raffaele D'Ambra.

Daniela Palomba è Ricercatore a tempo determinato presso il Dipartimento di Architettura dell'Università Federico II di Napoli per il SSD ICAR/17. Svolge attività di ricerca nell'ambito del disegno e della rappresentazione dell'architettura, del rilievo e dei fondamenti della geometria descrittiva e sue applicazioni.

Author: daniela.palomba@unina.it

Received May 23, 2017; accepted June 21, 2017

1 | Introduzione

La conoscenza di un *luogo* non può considerarsi mai pienamente avverata e completa. Molteplici sono i fattori che influiscono sui processi e i meccanismi conoscitivi che si attuano. Un luogo può essere raccontato e descritto attraverso differenti linguaggi capaci di rappresentarne i valori, i caratteri e le plurime tipicità. Il tempo è un fattore che significativamente può condizionare le modalità di conoscenza, sia in relazione ai mutamenti e alle metamorfosi che possono interessare l'ambito descritto ma anche se riferito ai sistemi descrittivi che si adoperano.

La conoscenza di realtà fortemente consolidate, ricche di storia, frutto di linguaggi e scelte di civiltà, che nei secoli si sono avvicendate, si prestano alle diverse letture che cambiano a seconda della finalità, della modalità rappresentativa prescelta, nonché della soggettività interpretativa dell'osservatore che individua possibili e ideali sue percezioni, ricerche visive e interpretative. Le descrizioni di un luogo si manifestano nelle più differenti figurazioni, declinate in tutte le possibili forme espressive, ma anche attraverso "rappresentazioni altre", visualizzazioni di luoghi mediante testi descrittivi. Una fonte di conoscenza incommensurabile è infatti rappresentata dalle guide storiche, dagli itinerari e dalle cronache delle più importanti città. Queste, diffuse sin dal Cinquecento, hanno rappresentato per secoli una lettura e una testimonianza privilegiata dei luoghi, consentendo anche di individuare le originarie e primigenie fattezze dei siti. La cospicua letteratura "manoscritta" e a stampa piuttosto che gli affascinanti documenti d'archivio rappresentano un ricco bacino da cui si è attinto, per secoli, a descrizioni di luoghi, di architetture, di città per le quali hanno proliferato narrazioni che vanno dalle descrizioni dei monumenti e del patrimonio storico artistico e architettonico, ai racconti dei costumi e delle tradizioni, dalle no-

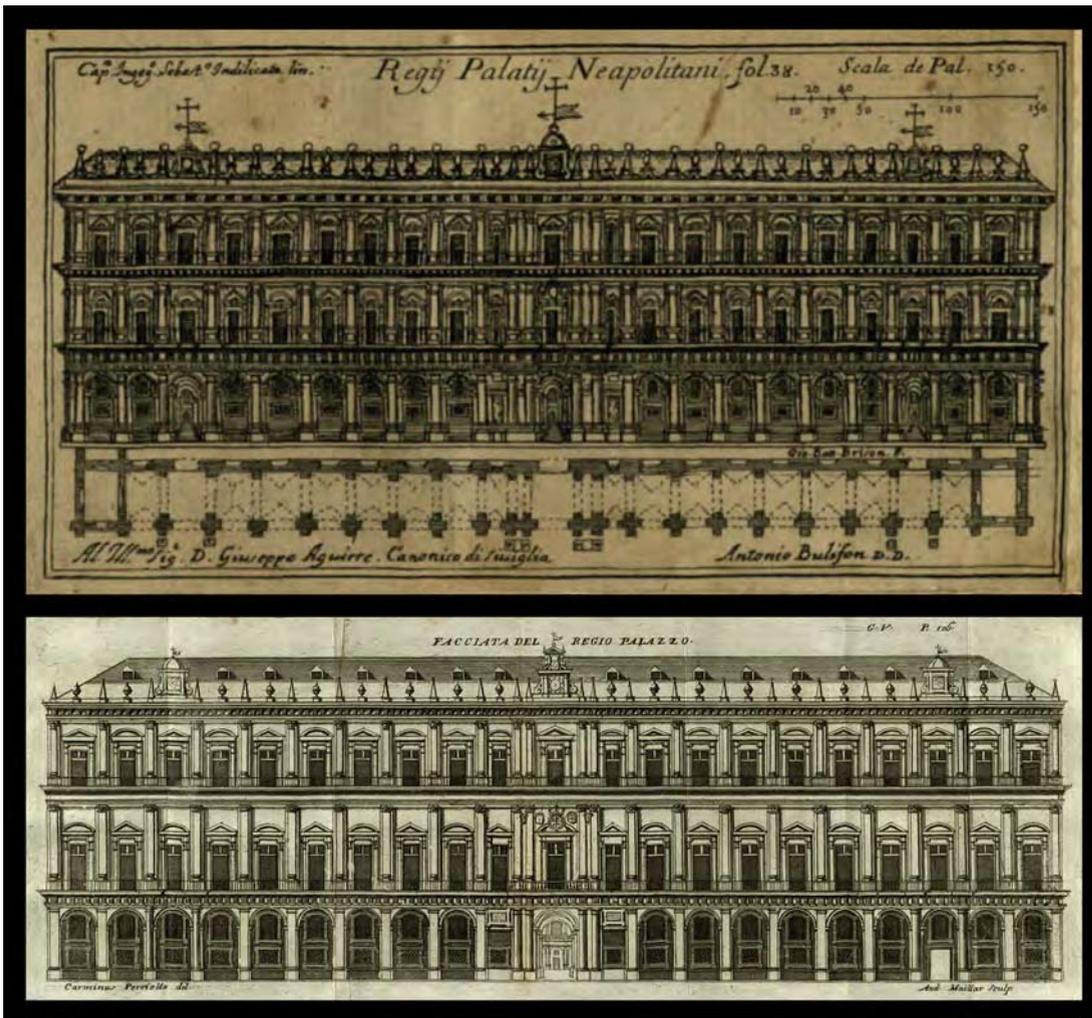


Fig. 1: *Regio Palazzo Napoletano*, fol.38, incisione di Sebastiano Indilicato per la guida di Pompeo Sarnelli, 1685.

Fig. 2: *Facciata del Regio Palazzo*, su disegno di C. Perriello e incisa da A. Magliar, inserita nella guida di Carlo Celano del 1725.

no, *Napoli città nobilissima, antica e fedelissima*, a quella di Giuseppe Maria Galanti, *Breve Descrizione della città di Napoli e del suo contorno*.

E se tali guide offrono una “lettura” trasversale tra i modi e i lessici della cultura partenopea, analogamente è possibile osservare l’evoluzione dei “linguaggi” e dei codici adottati per le rappresentazioni. L’attenzione degli autori e degli incisori è rivolta ai principali monumenti e alle architetture rappresentative della città.

Il confronto tra di esse denuncia che spesso le figurazioni erano, verosimilmente, interpretazioni e/o frutto di ispirazioni da incisioni realizzate quale corredo iconografico per opere già compiute. I monumenti vengono infatti raffigurati in *viste convenzionali*. Attraverso l’individuazione di alcune figurazioni si propongono riflessioni sulle tecniche di rappresentazione e sull’attendibilità e esaustività delle stesse.

Tra i molteplici esempi si ricorda la rappresentazione del Palazzo Reale di Napoli, che si realizza

tizie storiche e religiose, a quelle dinastiche e aneddotiche.

Le memorie degli ambiti descritti si realizzano in figurazioni che spesso hanno valorizzato le antiche guide. Numerose quelle compiute per la città di Napoli arricchite da tavole dedicate a vedute e monumenti, piuttosto che esemplari che mostrano la pianta della città partenopea o dei suoi *contorni*, spesso ripiegata per essere inclusa nei volumi, con l’indicazione dei siti descritti. Non vuole, e non può essere questo un racconto esaustivo dei numerosi scritti, ma ci limiteremo a ricordare che al 1560 risale la prima guida sacra di Napoli a stampa, *Descrizione de i luoghi sacri della città di Napoli* di Pietro de Stefano, una importante opera che raccoglie notizie rare su diversi luoghi scomparsi della città. Nel corso del XVII secolo si moltiplicarono le guide della Napoli Sacra, tra le quali si rammentano quelle di Cesare d’Engenio Caracciolo e di Carlo de Lellis. A queste si aggiungono quelle rivolte ai viaggiatori, a partire da *Il forastiero* di Giulio Cesare Capaccio, per giungere alla guida del 1685 di Pompeo Sarnelli, *Guida de’ forestieri curiosi di vedere e d’intendere le cose più notabili della regal città di Napoli e del suo amenissimo distretto*. Protagonista indiscusso nel panorama seicentesco è Carlo Celano che realizza otto volumetti illustrati con piante e vedute, stampati da Giacomo Raillard. Anche il Settecento vede il proliferare di opere che vanno da quella di Domenico Antonio Parri-

in un'immagine di prospetto del lungo fronte di 169 metri che prospetta il Largo di Palazzo. Tali figurazioni diventano strumento e fonte per verificare e ricostruire le trasformazioni dei luoghi. Nell'edizione del 1725 della guida del Celano, *Notitie del bello, dell'antico e del curioso della città di Napoli per i signori forastieri date dal canonico Carlo Celano napoletano, divise in dieci giornate*, la figurazione della *Facciata del Regio Palazzo*, disegnata da C. Perriello e incisa da A. Magliar, si manifesta in una proiezione piana, fatta eccezione per l'ingresso centrale e il retrostante portico di accesso al cortile d'Onore, raffigurato in prospettiva centrale. L'uso delle ombre sottolinea la plasticità degli elementi decorativi, piuttosto che delle paraste e delle colonne che ritmano il fronte caratterizzato dal basamento porticato e dai due ordini superiori. La morfologia del basamento è restituita mediante l'utilizzo delle ombre che investono totalmente la parete di fondo del portico contraddistinto dal doppio ordine di finestre. Analoga modalità di rappresentare l'imponente monumento era stata scelta da Sebastiano Indilicato nella guida del Sarnelli. Qui, gli accessi si triplicano in figurazioni che iterano la rappresentazione dei portici in prospettiva centrale che convivono in una *irreale vista*. Questa incisione, corredata dalla scala metrica espressa in palmi napoletani, è arricchita anche da uno stralcio di pianta del piano terra relativo al portico aperto sul Largo di Palazzo. Va ricordato che il palazzo subirà una modifica nel corso del '700, testimoniata dalle numerose figurazioni che manifestano anche un'altra diffusa modalità di rappresentare l'edificio attraverso viste prospettiche di scorcio. Al 1754 risale, infatti, l'intervento di L. Vanvitelli che chiude, alternativamente, le campate con muri caratterizzati da nicchie, e così figurato nella litografia realizzata per l'*Atlante Illustrativo* di Zuccagni-Orlandini del 1845. Quest'ultima incisione è concepita per rappresentare il Palazzo in relazione con lo spazio e gli edifici che lo circondano. L'osservatore è decentrato e spostato sulla sinistra, scelta che garantisce una maggiore lettura del prospetto. Il piano visuale principale, assunto parallelo al fronte principale del Palazzo, attraversa l'immagine di Castel Sant'Elmo che governa la scena dalla collina di San Martino. L'immagine elaborata è ottenuta ponendo l'osservatore ad una quota rialzata rispetto alla piazza, scelta che



Fig. 3: Palazzo Reale di Napoli, dall'*Atlante Illustrativo* del Zuccagni-Orlandini del 1845.

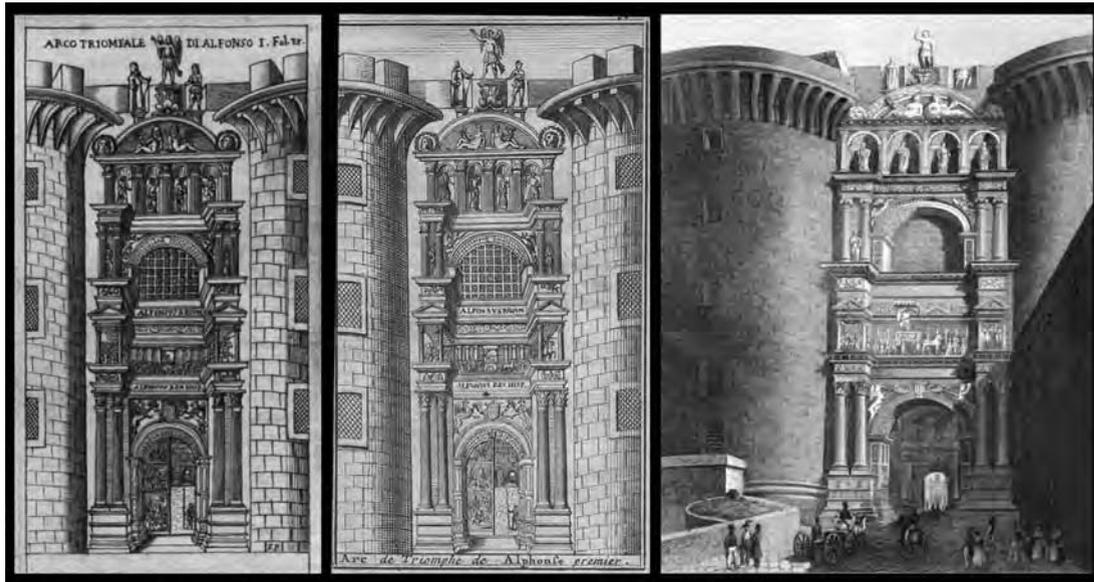


Fig. 4: Arco di Trionfo del Maschio Angioino, inciso da F. Pesche per la guida di Pompeo Sarnelli, 1685.

Fig. 5: Arc de Triomphe de Alphonse premier, nella guida Les delices de l'Italie di A. de Rogissart, 1707.

Fig. 6: Arco di Trionfo di Alfonso Primo in Napoli, incisione di L. De Vegni per l'Atlante illustrativo del 1845.

Rogissart del 1707, opera di un anonimo. La modalità di concepire la raffigurazione, la scelta dei limiti dell'immagine, le proporzioni, le ombre utilizzate per la resa della tridimensionalità e della profondità degli elementi, l'analoga prospettiva centrale, rivelano, verosimilmente, il riferimento ad uno stesso modello di figurazione, ipotesi avvalorata anche dalla difformità, di diversi elementi, con la realtà. Il confronto con la più tarda incisione del L. De Vegni per l'*Atlante illustrativo* del 1845, rivela la perdita e la mutilazione di elementi scultorei presenti nella parte sommitale dell'ingresso trionfale. Anche l'arco del secondo ordine, in origine chiuso da una grata, comparirà poi murato nella figurazione ottocentesca per essere nuovamente aperto a seguito degli interventi di restauro realizzati all'inizio del secolo scorso. Siamo, in quest'ultimo caso, di fronte ad una incisione che manifesta appieno il gusto figurativo del suo tempo. L'autore riproduce i particolari in modo attento e preciso intento a voler restituire un'immagine fedele riproduzione della realtà, che cerca di raggiungere inserendo nella figurazione anche popolani, guardie e uomini a cavallo.

2 | Visioni di città. Il racconto e la memoria

Il controllo e la rappresentazione dello spazio, può manifestarsi attraverso molteplici strumenti. La fotografia, il dipinto, la parola, il disegno. Modalità di lettura che arricchiscono e offrono soggettive visioni e interpretazioni dei luoghi. La lettura deve ovviamente essere consapevole e critica e, come ricorda Di Mauro [Di Mauro 2011], sono molteplici gli esempi in cui lo scopo dei pittori non è quello di fornire uno "strumento di ricerca" per i posteri, strumenti attendibili e fedeli riproduzioni dei luoghi figurati. Spesso l'intento è quello di realizzare un "bel quadro", per il quale si arriva anche a modificare e deformare lo spazio urbano piuttosto che la morfologia delle architetture ritratte. Scelte, queste, consapevoli, in cui l'attuazione di deroghe prospettiche, piuttosto che l'uso consapevole dei principi proiettivi, consente all'autore di governare a suo piacimento la figurazione. "L'enorme quantità di disegni, acquerelli, dipinti eseguiti da artisti e viaggiatori dilettanti per più secoli documenta oggi, da un lato, l'ossessiva iterazione di una veduta ripresa sempre dallo stesso punto di vista, un *topos* che attraverso la fotografia giungerà fino alla cartolina e alla grafica tu-

garantisce una più chiara rappresentazione dell'edificio protagonista, disegnato, nella parte inferiore e superiore, da rette che corrono in fuga con inclinazioni paragonabili rispetto alla retta d'orizzonte. Una impostazione differente avrebbe prodotto una maggiore inclinazione delle linee ritraenti la parte superiore del fronte. Gli esempi potrebbero essere molteplici e riproposti analogamente per altre significative architetture. Un ulteriore caso è rappresentato dalle figurazioni del Maschio Angioino, e nello specifico dalla *consueta vista* dell'Arco di Trionfo che segna l'ingresso al castello. Le due possenti torri cilindriche stringono e inquadrano l'arco, protagonista dell'immagine. Rilevanti le similitudini tra le due incisioni, eseguite a distanza di poco più di un ventennio, una per la guida di Sarnelli del 1685, incisa da F. Pesche e l'altra tratta da *Les delices de l'Italie* di A. de

ristica, oppure da un lato la singolarità della raffigurazione di un luogo o di un edificio che solo per una volta ha interessato un unico disegnatore e che grazie a un appunto manoscritto – quando c'è – ci permette di individuare il luogo ritratto” [Di Mauro 2011, 113-114].

Se da un lato si recepisce pienamente l'invito di Di Mauro “a rivolgere la dovuta *pietas* al recupero del valore di quel che, ritratto un tempo, ancora permane”, con analogo sentimento ci si pone nei confronti di quanto ormai vive solo nella memoria di una figurazione, di una immagine, luoghi distrutti e/o dimenticati. Ma a un tale sentimento si affianca quello più forte che travolge chi ha il desiderio di *riconoscere* e *individuare* quei luoghi rappresentati e riscoprirne la loro identità. Nulla è casuale, le diverse modalità di relazionarsi con l'immagine di un luogo è, nell'accezione colta dell'operazione, una azione che prevede una progettualità. La realizzazione dell'architettura è il prodotto di una progettualità, così come la scelta della sua figurazione.

Il confronto tra la cromolitografia realizzata da Aversano per l'opera di Raffaele D'Ambra e le coeve fotografie, mostra e dimostra quanto siano ricorrenti le similitudini tra le *rappresentazioni* e quanto siano verosimili le ipotesi di derivazione di questi dipinti da immagini fotografiche. Inoltre, in tutte, l'osservatore è posto ad una quota più alta rispetto alla strada. Le immagini corrispondono, infatti, a riprese effettuate dai palazzi che delimitano la Piazza fuori Porta Capuana sul versante meridionale. Per le prime tre, si individua lo stesso punto di vista, e corrispondono a riprese realizzate dal piccolo edificio che prospettava su Via Fuori Porta Capuana, mentre l'ultima fotografia, realizzata da Brogi, apparentemente simile alle precedenti, è invece realizzata da un punto di vista più arretrato e leggermente spostato più a destra. Questa scelta corrisponde a una ripresa effettuata dall'edificio disposto tra la Piazza fuori Porta Capuana e Via Vasto a Capuana. Se una tale scelta consente di restituire un'immagine più ampia del luogo, dall'altra comporta la visualizzazione di alcuni edifici più scorciati rispetto alle precedenti.

3 | Il racconto nelle cromolitografie di Raffaele D'Ambra

Lo studio condotto e illustrato in questo saggio guarda a un tempo lontano poco più di un secolo, un tempo in cui si è assistito ad ampie e significative trasformazioni della città di Napoli avveratesi con gli interventi del Risannamento.

Raffaele D'Ambra realizza, negli anni di pieno fermento, di polemiche e di dibattito sulle iniziative programmate nell'ambito delle opere volte a risanare i quartieri bassi della città, il volume *Napoli Antica*, raccolta dei 60 fascicoli già pubblicati dall'Editore Cav. Raffaele Cardone e riuniti

Figg. 7, 8, 9, 10: Aversano, F.P. *Porta Capuana*_ La cromolitografia TAV. XLVI a confronto con alcune fotografie storiche raffiguranti la Porta osservata dall'analogo punto di vista.

Sommer, G. (1834-1914), *Napoli, Porta Capuana*. 1865 ca.

Brogi, G. (1822-1881) - n.5658, *Napoli, Porta Capuana*.



Le incisioni sono state distinte per autore, 59 sono opera di Zampella e 55 di Aversano. Gli ambiti, individuati sulla cartografia del tempo, sono stati classificati e raggruppati in base alla tipologia dei luoghi rappresentati. Se si osserva un analogo interesse degli autori per le rappresentazioni di differenti categorie di ambiti, quali le Piazze e le strade, gli edifici civili, le vedute e le fontane, si rileva che la realizzazione delle cromolitografie dedicate agli edifici di culto sono per la quasi totalità appannaggio di Zampella, mentre si devono all'Aversano la rappresentazione delle Porte della città, dei Sedili e delle Cappelle.

Per l'individuazione dei luoghi rappresentati si è scelto di utilizzare, in luogo della pianta topografica della città di Napoli, già presente nel volume del D'Ambra, la Pianta Schiavoni del 1880 che "rappresenta un elemento di importanza fondamentale per la conoscenza della città negli anni che precedettero i lavori di risanamento e per le trasformazioni urbane allora in corso" [Alisio 1983].

Molteplici i particolari e i dettagli che contribuiscono al riconoscimento del valore documentale. Dalla rappresentazione delle piante degli edifici di culto, all'indicazione degli ingressi e delle corti dei palazzi, del verde pubblico e privato, piuttosto che per la presenza delle quote altimetriche, dato significativo per un attento studio dei luoghi.

Rispettando l'originaria numerazione delle incisioni, gli ambiti rappresentati sono stati individuati sulla pianta e suddivisi in cinque categorie identificate da altrettanti simboli: strade e piazze, edifici civili, edifici religiosi, fontane e vedute. Poco meno della metà, 50 cromolitografie, sono dedicate a piazze e strade e ovviamente all'edificato che le delimita. 28, invece, quelle raffiguranti edifici di culto, molti dei quali saranno distrutti nell'ambito degli interventi di Risanamento.

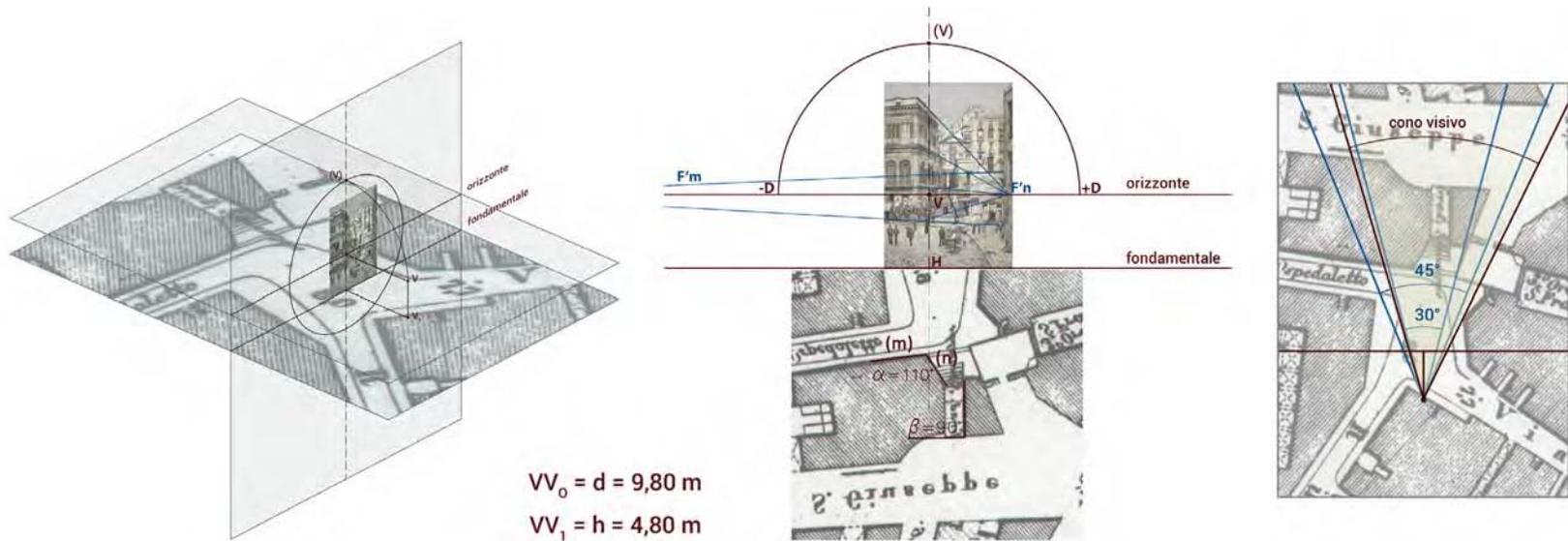
I luoghi descritti e figurati hanno subito differenti livelli di trasformazione. Si è quindi scelto di indicare i simboli con tre colori differenti per segnalare, in rosso i luoghi distrutti, in giallo quelli trasformati e in azzurro quelli sostanzialmente invariati.

Tra le 53 incisioni riferite a luoghi interessati da trasformazioni, più o meno radicali, si ricorda la tavola LXX relativa alle *Gradelle S. Giuseppe*, corrispondente all'area compresa tra via S. Giuseppe, Calata dell'Ospedaletto e Rua Catalana. Qui Aversano raffigura un ambito che muterà completamente a partire dall'apertura di Via C.G.Sanfelice, per continuare con le trasformazioni degli anni '30 del *quartiere Carità*, che provocheranno l'abbattimento della chiesa di *S. Giuseppe Maggiore* e degli edifici adiacenti, quinta della figurazione. La zona raffigurata, e il contesto in cui si inserisce, sarà interessata da ulteriori demolizioni e mutamenti avvenuti nel secondo dopoguerra.

Nel momento in cui un pittore, un fotografo, un rappresentatore è incaricato della figurazione di uno spazio, diverse sono le scelte che contribuiscono alla costruzione di una esperienza percettiva, sintesi dei valori identificativi del luogo.

Come già ricordato da Alisio [Alisio 1980], molte delle cromolitografie sono la puntuale derivazione di foto storiche, diverse riconducibili all'album di Gennaro D'Amato. Questa circostanza rassicura sul rispetto delle regole prospettiche che governano l'immagine e offre un ulteriore strumento di controllo e verifica per l'interpretazione di elementi di dettaglio non sempre leggibili dalla figurazione.

Analizzando l'incisione da un punto di vista proiettivo, al fine di individuare l'orientazione interna e esterna, e procedere alle operazioni di restituzione fotogrammetrica e, conseguentemente, alla ricomposizione delle spazialità rappresentate, diverse sono state le ipotesi avanzate e le verifiche necessarie volte ad individuare il più preciso e attendibile riferimento. Appurato che si tratta di una prospettiva a quadro verticale, già da una prima analisi si è notato che l'osservatore è posto ad una quota rialzata rispetto alla strada, come d'altronde si è riscontrato in diverse cro-



$$VV_0 = d = 9,80 \text{ m}$$

$$VV_1 = h = 4,80 \text{ m}$$

Fig. 12: Individuazione dell'orientazione interna e esterna per la cromolitografia LXX dedicata alle *Gradelle di S. Giuseppe*. Definita l'orientazione si è individuata la corrispondente posizione della pianta (ribaltata) dello Schiavoni. Nel terzo schema è rappresentato il cono visuale ottimale di 30°, relazionato a quello di 45° all'interno del quale rientra il campo raffigurato, impostazione che evita aberrazioni prospettiche.

molitografie. La retta d'orizzonte, infatti, risulta di poco più bassa rispetto alla Via S. Giuseppe, su cui prospetta l'omonima chiesa. Semplice la sua collocazione, determinata individuando i punti di fuga delle due famiglie di rette che disegnano gli spigoli orizzontali dell'edificio sinistro. Per determinare il punto principale V_0 , la traccia del piano visuale e la distanza principale d , sono stati individuati due angoli appartenenti a figure orizzontali: $\alpha = 110^\circ$ definito dai due fronti visibili dell'edificio di sinistra e $\beta = 90^\circ$ individuato dalla giacitura delle *gradelle*. V^* , ribaltato sul quadro di V , è individuato quale intersezione degli archi capaci degli angoli α e β che sottendono le corde, segmenti tra le due coppie dei punti di fuga delle rette che formano gli angoli [Capone 2005].

I dati morfometrici, necessari per impostare le operazioni di ricostruzione degli spazi raffigurati, sono stati desunti dalla pianta Schiavoni, non potendo individuare nell'incisione nessun elemento esistente e rilevabile, che potesse fornire i dati utili per le impostazioni della restituzione fotografometrica. In ultimo la fondamentale f è stata assunta *fittizia* e coincidente con il limite inferiore della figurazione. Si è quindi desunto che una tale vista corrisponde a quella ottenuta da un osservatore posto a 4,80 m dal piano geometrico di riferimento, e a una distanza dal quadro pari a 9,80 m, dati, questi, compatibili con una ripresa fotografica eseguita, verosimilmente, dal primo piano/piano ammezzato dell'edificio compreso tra Via del Cerriglio e Rua Catalana. Il cono visuale che contiene l'ambito restituito e rappresentato, ha una ampiezza di circa 40° .

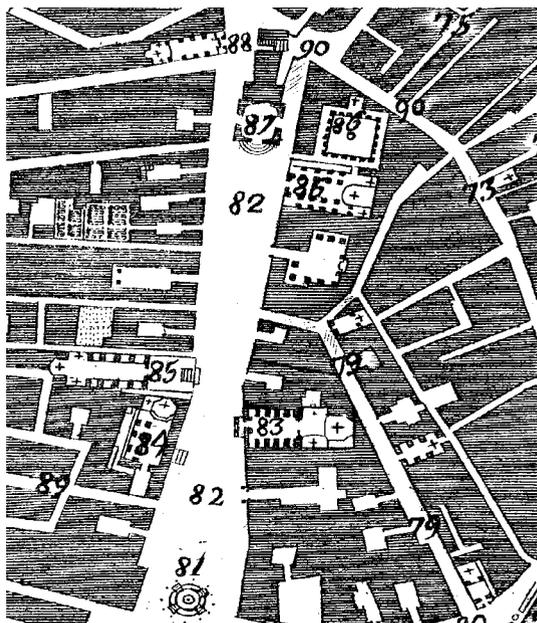
La riconfigurazione architettonica degli edifici visualizzati, si è avvalsa anche di dati acquisiti da documenti catastali, piuttosto che da documentazioni fotografiche, che hanno consentito di ricostruire anche parti di edifici non raffigurate nell'incisione, come è avvenuto per quelli prospettanti la via S. Giuseppe, occultati dall'edificato posto in primo piano.

Nella figurazione si distingue, per la composizione e i caratteri architettonici, l'edificio posto sul margine sinistro. Il palazzo doveva occupare la porzione angolare nord-orientale del lungo blocco, completamente distrutto nel secondo dopoguerra, elemento di cerniera tra Via Medina,



Fig. 13: A. Cardon, *Saggio nuovo - Chiesa di San Giuseppe - l'Ospedaletto - Convento di Santa Maria la nova*. Rame cm 15,5x26.

Fig. 14: Stralcio della Pianta del Duca di Noja, Napoli 1775. Con il n. 87 è indicato il Nuovo Sedile di Porto.



Via Monteoliveto e Rua Catalana. Questo sito era il luogo dove fu realizzato, nel 1742, il Nuovo Sedile di Porto, individuato nella pianta del Duca di Noja e collocato al termine della Strada Castello, l'attuale Via Medina. La tipica architettura è rappresentata anche in una incisione di Antoine Cardon che documenta il luogo, oggetto dei nostri studi, prima delle trasformazioni ottocentesche. Il Sedile sarà distrutto nel 1845 e il suo sedime sarà occupato dall'Hotel Genève, un imponente edificio di gusto neoclassico. Quest'ultimo, visibile in diverse foto e cartoline storiche, chiudeva la quinta prospettiva per chi percorreva la Via Medina da Piazza Castello.

La restituzione fotogrammetrica dell'edificio posto a sinistra delle Gradelle ha consentito di ricavare i dati morfometrici delle componenti visibili. Alto poco più di 21 metri rispetto alla Rua Catalana, è caratterizzato da un basamen-

to a bugne listate e da un fronte articolato su due livelli con balconi ad arco, per il piano nobile, e rettangolari per l'ultimo. Il coronamento si compone di un cornicione con mensole e di un muro scandito dalle piccole finestre che dovevano illuminare il sottotetto. Per determinare e/o ipotizzare la dimensione e l'articolazione dell'intero edificio si è tenuto conto di diverse considerazioni. La sua profondità è stata ipotizzata coincidente con il fronte che delimita il primo tratto delle Gradelle, lungo poco più di otto metri. Ipotesi avanzata perché il lato che segue, ruotato, seppur raffigurato in una vista molto di scorcio, mostra dei caratteri compositivi non riconducibili a quelli del vicino edificio. Per la ricostruzione filologica del fronte su Calata dell'Ospedaletto, in mancanza di fonti fotografiche, si è fatto ricorso ad un documento catastale relativo ai *rilievi dell'esistente* al 1895, che riporta una suddivisione catastale dell'edificato analizzato. Da tale documento, per il quale si rilevano delle differenze con la pianta Schiavoni, si deduce che il fronte poteva avere una dimensione compresa tra i tredici e i quindici metri. Questo dato, unito a quelli morfometrici ricavati dalla fotogrammetria, ha consentito di avanzare diverse ipotesi riconfigurative tenuto anche conto della necessità di ipotizzare la posizione dell'ingresso. Non potendo, per questo ambito, avvalerci della pianta in scala 1:200 rilevata dall'Ufficio Tecnico del Comune di Napoli, in occasione dei lavori di risanamento, che documenta l'articolazione dei piani terra degli edifici, diverse sono state le ipotesi riconfigurative avanzate.

Una prima ipotesi, che vede il fronte lungo 15 metri circa, sei dei quali visibili nella cromolitografia, ha tenuto conto della regolarità e della simmetria che poteva caratterizzare una tale composizione. Un portale collocato in posizione mediana, occupa in altezza l'intero basamento, mentre il fronte vede la riproposizione delle cinque aperture su entrambi i piani. A questa seguono altre quattro ipotesi che si differenziano per la sola soluzione del basamento. Qui il fronte è ipotizzato lungo tredici metri, dato compatibile con la riproposizione di una seconda coppia di finestre, analoga a quella rappresentata nella litografia. Due sono le considerazioni che hanno suggerito altre ipotesi. La prima è legata ai dubbi sul posizionamento degli accessi alle botteghe,

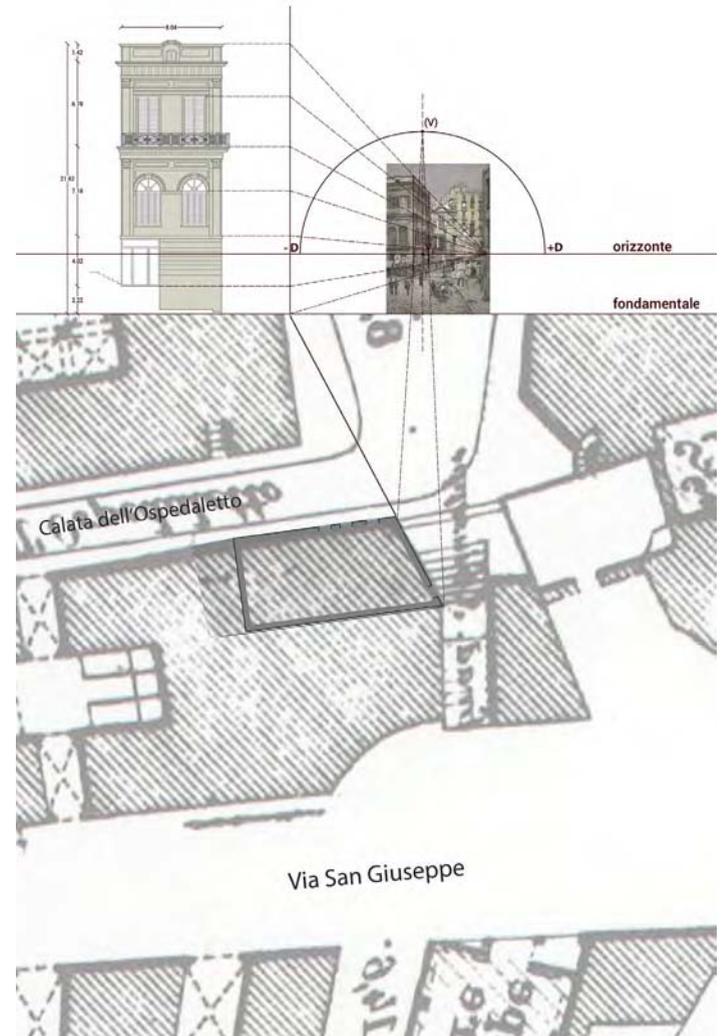


Fig. 15: Francesco Paolo Aversano, *Gradelle S. Giuseppe*, cromolitografia tavola LXX in R.D'Ambr, *Napoli Antica*, 1889.

Fig. 16: Riconfigurazione filologica del prospetto principale dell'edificio su Calata dell'Ospedaletto che collega Via Medina, posta ad una quota più alta, con Rua Catalana.

Fig. 17: Foglio Catastale in scala 1:1000. *Aggiornamento rilievo esistente al 1895*, tratto da G. Alisio, A. Buccaro, *Napoli millenovecento. Dai catasti del XIX secolo ad oggi: la città, il suburbio, le presenze architettoniche*, Electa Napoli, 1999.

Fig. 18: Studi di restituzione fotogrammetrica sulla cromolitografia delle *Gradelle di S. Giuseppe*. Elaborazione del prospetto laterale dell'edificio sinistro.

I disegni relativi agli studi sulle Gradelle di S. Giuseppe sono stati eseguiti in collaborazione con Annalucia Senatore.

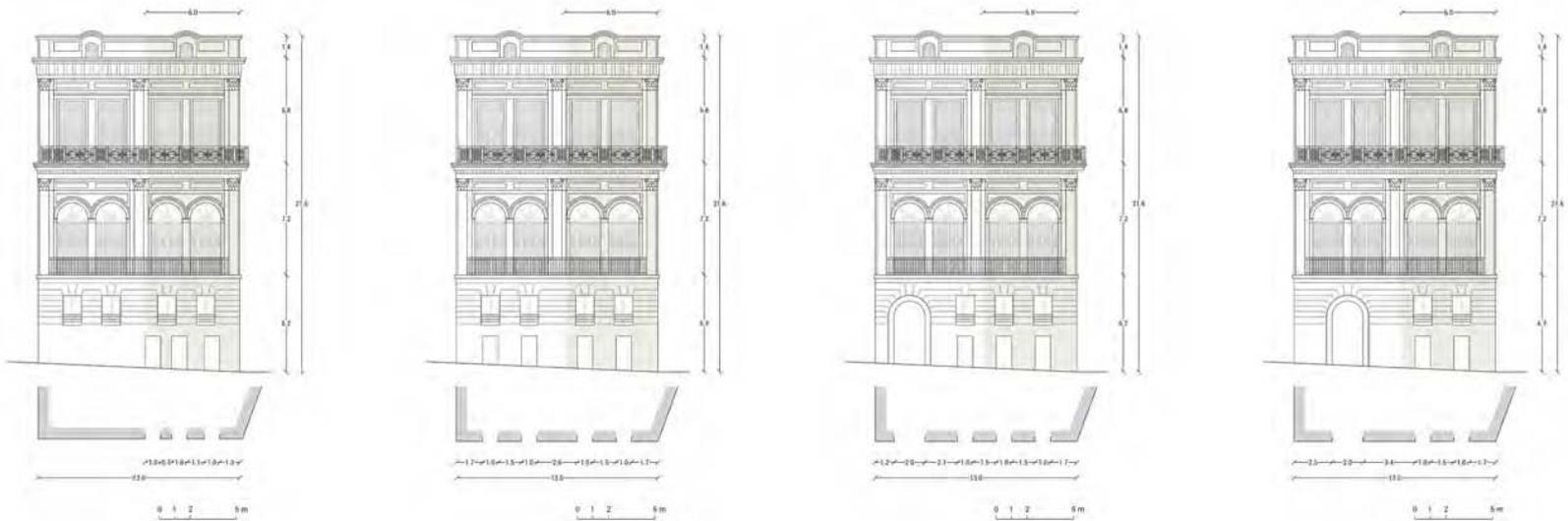


Fig. 19: D'Amato, Gennaro (1857-1947). Fotografia delle *Gradelle di San Giuseppe* dall'album, *Raccolta di Fotografie di NAPOLI del 1800 nei suoi monumenti, nei suoi costumi, nella sua vita* riunita a cura e con note dell'illustratore giornalista Gennaro D'Amato 1930 e la Chiesa di San Giuseppe, demolita nell'ambito degli interventi che interessarono il quartiere Carità e qui ripresa in una foto storica realizzata da Via Guglielmo Sanfelice. Infine una cartolina che ritrae l'Hotel Genève, demolito nel secondo dopoguerra.

Fig. 20: Le diverse ipotesi riconfigurative del fronte dell'edificio sinistra su Calata dell'Ospedaletto.

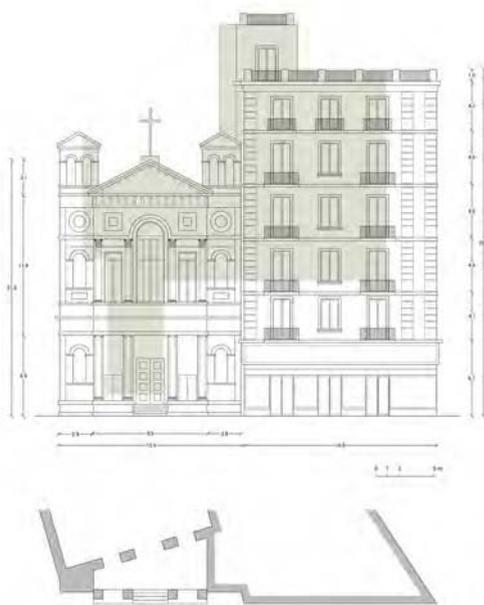


Fig. 21: Rappresentazione della Chiesa di San Giuseppe Maggiore e dell'adiacente edificio. In grigio sono indicate le parti raffigurate nella cromolitografia.

la cui individuazione non può essere certa a causa della poca chiarezza della rappresentazione. Una seconda è legata alla possibilità di non poter escludere che l'accesso al palazzo potesse avvenire in altro modo. Purtroppo, la consueta prassi di rappresentare gli accessi agli edifici nella pianta Schiavoni, non è rispettata per il nostro edificio.

La riconfigurazione, invece, del prospetto della chiesa di San Giuseppe Maggiore e dell'adiacente edificio, desunti i necessari dati metrici dalla restituzione fotogrammetrica, sono stati completati, per le parti non visibili, grazie alle diverse fonti fotografiche dei luoghi che testimoniano le diverse fasi delle trasformazioni. La percezione del fronte cambia infatti significativamente se osservato dalle Gradelle o dalla nuova strada Sanfelice.

Purtroppo le considerevoli trasformazioni che ha subito il luogo analizzato, non consentono di confrontare l'immagine della cromolitografia con un'analoga e attuale visualizzazione dello spazio. Operazione, questa, invece consentita per le indagini condotte sulle incisioni che raffigurano ambiti parzialmente trasformati o conservati.

La tavola CIX dedicata a *S. Lorenzo*, è infatti riferita ad un sito che può considerarsi, fatta eccezione per elementi di *dettaglio*, immutato. La cromolitografia è infatti riferita ad un luogo fortemente consolidato, e significativamente caratterizzante il centro antico.

Importanti le stratificazioni che qui convivono. Sito prima destinato all'agorà greca e poi al foro romano, ha rappresentato per secoli il cuore della vita popolare napoletana. L'Aversano ne ritrae un momento di singolare quiete e restituisce, su quinte successive, architetture di singolare tipicità e riconoscibilità. Sullo sfondo, il particolare campanile di San Gregorio Armeno, realizzato nel sec. XVII sul cavalcavia costruito per collegare il complesso conventuale con il monastero di S. Pantaleone. Sull'alto arco i tre ordini del campanile, caratterizzati da ampie finestre ad arco dalle ricche cornici e dai timpani barocchi, terminano con la cupola a bulbo dall'impianto quadrato.

La litografia è dominata dall'immagine del campanile della chiesa di San Lorenzo, l'antica torre della città [D'Ambra 1999], la cui costruzione risale al 1487 ai tempi di Ferdinando d'Aragona, e si protrasse per circa un ventennio. Sull'alto basamento, che compensa la differenza di quota tra il piano del sagrato e la Via San Gregorio Armeno, che digrada verso il decumano inferiore, quattro gli ordini che si sovrappongono. L'imponente e massiccia torre, rivestita interamente in piperno, propone una soluzione d'angolo e presenta una analoga composizione su entrambi i fronti, fatta eccezione per la larghezza, di poco maggiore su Via San Gregorio Armeno. Dal confronto tra la cromolitografia e l'attuale immagine dei luoghi, si rileva la mutilazione del quinto e più piccolo ordine che fungeva da coronamento. E se questo rappresenta un intervento che modifica l'originaria struttura, la riapertura del vano del secondo ordine, rientra negli interventi di restauro volti al ripristino dell'immagine primigenia. Invariate le immagini della settecentesca facciata della chiesa di San Lorenzo e del quattrocentesco portale d'ingresso al convento francescano, sormontato dagli stemmi in terracotta dei Seggi di Napoli, li collocati nel 1879, oltre a quello del Comune, a testimoniare che i rappresentanti della città si erano lì riuniti per secoli.

Anche in questo caso l'incisione è eseguita dall'Aversano e il luogo è osservato da una quota più alta rispetto al piano di riferimento della scena. Qui l'osservatore si colloca sul sagrato della Chiesa di San Paolo Maggiore, che domina dall'alto la piazza di S. Gaetano. Il piano visuale principale, risulta di poco spostato a sinistra, rispetto alla centralità di Via San Gregorio Armeno, generando una visione molto scorciata del fronte del campanile di S. Lorenzo che prospetta sullo *stenopos*. In questo caso, la retta d'orizzonte è impostata a circa 8 m dal piano geometrico di riferimento, assunto coincidente con il sagrato della chiesa di S. Lorenzo.



Figg. 22, 23: Cromolitografia tavola CIX, *S. Lorenzo*, eseguita da Francesco Paolo Aversano, messa a confronto con una fotografia realizzata dallo stesso punto di vista scelto dal pittore.

frutto delle continue relazioni che si instaurano tra i dati individuati e ricavati dalle fonti planimetriche e quelli dedotti dalle immagini prospettiche delle figurazioni.

4 | Conclusioni

Le *visioni virtuali* si riappropriano quindi dello stretto legame che sussiste con quei luoghi, descrizioni delle *forme del tempo* delineate e delimitate solo apparentemente in un campo spaziale finito, ma che conservano invece uno stretto legame con gli interi contesti che interpretano. Oltre il “margine”, oltre l'apparente confine, continua una dimensione fatta di luoghi, di spazi, di storia e di memoria. Le indagini sulle fonti iconografiche, sui disegni, sui dipinti e sulle incisioni realizzate con tecniche e in tempi differenti, propongono e suggeriscono diversi livelli di approfondimento e conducono a “rivelazioni” che non possono trascendere dalla conoscenza delle vicende storiche e critiche nelle quali si sono compiute e avverate. Le figurazioni analizzate spingono e suggeriscono molteplici chiavi interpretative e suggeriscono legami che non si manifestano nelle sole forme rappresentate. “L'eredità del passato viene non solo riutilizzata, ma anche reinterpretata: il tempo della narrazione viene eliminato in virtù delle operazioni logiche della trasformazione” [Dell'Aquila 2007, 422]. L'immagine cattura un attimo, restituisce un momento, un istante che è sintesi di memorie e storie trascorse ma anche di quelle che si stanno compiendo e avverando. Raffestin afferma che “non è possibile controllare il reale, ma le immagini danno l'illusione del con-

Le necessarie ipotesi e interpretazioni avanzate per le restituzioni di ambiti non più esistenti e per i quali ci si è avvalsi di strumenti cartografici, dall'indubbio valore documentale, ma che ugualmente hanno comportato approssimazioni accettabili, sono superate per le indagini condotte su incisioni che rappresentano architetture esistenti e quindi metricamente controllabili. È ovvio, però, che l'operazione stessa di restituzione fotogrammetrica comporta delle inevitabili approssimazioni derivanti da plurimi fattori che vanno dalle possibili deformazioni che le cromolitografie possono aver subito in fase di riproduzione, alla non sempre univoca possibilità di individuare il disegno prospettico, occultato e celato dalle cromie utilizzate, piuttosto che dalla soggettività delle scelte dell'operatore.

Lo studio condotto sulla cromolitografia CIX conferma il rispetto dei principi proiettivi, testimoniati anche dal confronto tra l'incisione e l'immagine fotografica che ricalca le analoghe scelte interpretative di lettura dei luoghi. Tali ricerche, consentono di intraprendere viaggi che offrono spunti sempre differenti di riflessione, il più delle volte imprevedibili,



Figg. 24, 25: Elaborati grafici di rilievo relazionati ai dati dedotti dalla restituzione fotogrammetrica per il complesso di San Lorenzo. Disegni di Daniela Palomba.

trollo del reale! Il reale è, nello stesso tempo, vissuto e visto, è il rapporto complesso tra l'oggetto e il soggetto" [Raffestin 2016, 63].

Le considerazioni avanzate sono state pronunciate con l'intenzione di rendere visibile anche quello che sul piano della percezione abituale potrebbe risultare *invisibile*. La moltiplicazione delle possibili letture rappresenta un accrescimento ed un arricchimento della realtà. Le immagini, le figurazioni ripropongono non uno spazio replicato bensì una realtà rivelata e "descritta" sotto una differente luce.

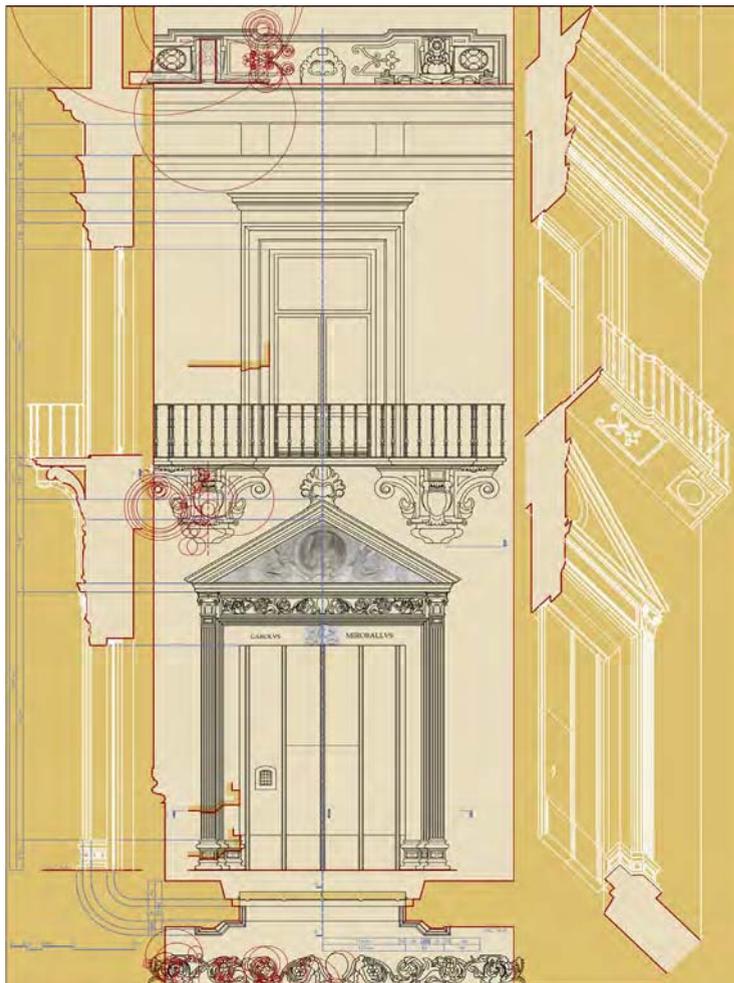


Fig. 26: Elaborazione grafica del portale quattrocentesco, ingresso al chiostro del Complesso di S.Lorenzo. Disegni di Daniela Palomba.

Bibliografia

- ALISIO, G. (1980). *Napoli e il Risanamento. Recupero di una struttura urbana*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- ALISIO, G. – BUCCARO A. (1999). *Napoli millenovecento. Dai catasti del XIX secolo ad oggi: la città, il suburbio, le presenze architettoniche*. Napoli: Electa.
- ALISIO, G. – VALERIO, V. (1983). *La cartografia napoletana dal 1781 al 1889. Il Regno, Napoli, la Terra di Bari*. Napoli: Il Torchio.
- CAPONE, M. (2005). *Prospettiva e misura*. Napoli: Arte Tipografica Editrice.
- D'AMBRA, R. (1999). *Napoli Antica*. Napoli: Grimaldi & C. Editore.
- DELL'AQUILA, M. (2007). *Le città immaginabili*. In *Le Vie dei Mercanti. Città rete_rete di città*. Atti del quarto Forum Internazionale di Studi (Capri, 9-10 giugno 2006). A cura di GAMBARDELLA, C. – MARTUSCIELLO, S. Napoli: La Scuola di Pitagora, pp.419-422.
- DI MAURO, L. (2011). *Sull'uso delle fonti iconografiche per la storia della città e del paesaggio*. In *Oltre l'Architettura la Rappresentazione*. A cura di DELL'AQUILA, M. – PALOMBA, D. Napoli: Giannini Editore, pp.111-116.
- RAFFESTIN, C. (2016). *Lo sguardo, la memoria e l'immagine, ovvero, il meccanismo della visualità*. In *Visualità*. Atti del Seminario di Studi Idee per la Rappresentazione 7 (Aversa, 9 maggio 2014). A cura di BELARDI, P. – CIRAFICI, A. – DI LUGGO, A. et al. Roma: Artegrafica, pp.60-71.
- PAVONE, M. A. (1988). *Napoli scomparsa, nei dipinti di fine Ottocento*. Roma: Newton Compton.
- RUSSO, G. (1960). *Il risanamento e l'ampliamento della città di Napoli*. Napoli: Società per Risanamento di Napoli.
- ZAMPINO, G. *Prefazione*. In D'AMBRA, R. (1999). *Napoli Antica*. Napoli: Grimaldi & C. Editore, pp.2-3.

Sitografia

Si segnala, quale fonte e riferimento per lo studio sulle guide e l'iconografia di Napoli, il Progetto “Sviluppo di tecnologie per la digitalizzazione e messa in rete di Archivi e Biblioteche”, consultabile all'indirizzo http://88.53.116.135/bibliotecanew_por/, oltre al lavoro della Fondazione Memofonte che, all'indirizzo <http://www.memofonte.it/ricerche/guide.html>, offre la possibilità di consultare in versione digitale le principali Guide della città di Napoli.

Immagine e sviluppo della Napoli occidentale: case pubbliche e ricostruzione

Carolina De Falco Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli

Abstract

L'analisi dei progetti di Carlo Cocchia e Stefania Filo Speciale dei rioni dell'Ina-Casa sorti all'inizio degli anni cinquanta nell'area occidentale di Napoli, a Bagnoli e ad Agnano, fornisce l'occasione per una riflessione sull'interesse per le questioni formali e sociali affrontate dai progettisti, sul *townscape* e sui luoghi collettivi, immaginati alla ricerca di un nuovo modello di quartiere periferico. Questioni ancora attuali e utili nel recupero dell'identità e della sociabilità di tali aree.

Image and development of western Naples: public housing and reconstruction

The projects relating to the districts in the West side of Naples, in Bagnoli and Agnano, which were constructed on behalf of Ina-Casa Housing Project at the beginning of the 1950's, from Carlo Cocchia and Stefania Filo Speciale, provides an opportunity for reflection on the interest in formal and social issues dealt with by designers, on the townscape and collective places imagined in search of a new peripheral district model. Those reflections on the new image of the city can be still useful today to recover the identity and the sociability of periphery.

Keywords: Case popolari Ina-Casa a Napoli, paesaggio urbano, luoghi sociali.

Ina-Casa Council Housing in Naples, townscape, social sites.

Carolina De Falco è docente di Storia dell'Architettura e della Città, SSD ICAR/18, presso il Dipartimento di Ingegneria Civile, Design, Edilizia e Ambiente DICDEA. Membro del Consiglio della Scuola Politecnica e delle Scienze di Base (2013-2016), fa parte della Commissione di Orientamento. Nell'ambito del Coordinamento di progetti per la didattica di interesse nazionale, è Responsabile di una Convenzione di alternanza scuola-lavoro. È componente del Comitato Scientifico Internazionale della collana "Architetti del Novecento. Storia e Progetto" di Edifir. È relatrice in Convegni nazionali e internazionali e autrice di monografie (*Leonardo Savioli. Ipotesi di spazio: dalla "casa abitata" al "frammento di città"*, 2012) e saggi incentrati sulla seconda metà del Novecento, dalla ricostruzione agli anni del boom economico.

Author: carolina.defalco@unicampania.it

Received March 14, 2017; accepted May 22, 2017

1 | Introduzione

L'immagine della città in parte è dovuta anche alla percezione che ne hanno i cittadini che la vivono, eppure oggi la sovrapproduzione di immagini rischia di far perdere proprio la capacità di immaginare o di continuare a pensare per immagini, mentre diventa sempre più difficile che una figura tra tante riesca a emergere [Calvino 1988, 91-92; Pavia 2005]. Il cambio di scala tra la città tradizionale, consolidata e quella contemporanea post-urbana è stato già sottolineato da Françoise Choay, la quale, mentre riconosce nella prima un principio di continuità, di narrazione e di interrelazione tra livelli diversi, favorita dalla lunga durata delle regole nell'organizzazione spaziale, individua nell'attuale condizione una difficoltà interpretativa [Choay 1992, 22-31]. Il soggetto città, notevolmente più complesso e vasto rispetto al passato, perdendo la forma ha perso, infatti, gran parte della sua immaginabilità, con conseguenze negative anche rispetto a funzioni vitali per l'uomo, quali l'identificazione dei luoghi e l'orientamento.

Oltre che dallo studio delle molteplici modalità di riconoscimento praticate dalle comunità urbane, un contributo nel recupero dell'identità e della visibilità di alcune parti di città, nel tentativo inoltre di restituirle a un uso più consapevole da parte della collettività, è fornito da una conoscenza approfondita della storia degli insediamenti.

Pertanto, un significativo osservatorio delle trasformazioni e della crescita urbana è senz'altro quello legato alla progettazione e costruzione delle case popolari nel secondo dopoguerra, quando, prendendo le mosse dalle precedenti esperienze già elaborate negli anni venti, si prova a immaginare nuovi spazi e forme di aggregazione. Non sono mancati, negli ultimi anni, ampi

studi dedicati alla residenza pubblica a Napoli, meritevoli di avere posto per primi l'accento su architetture determinanti, nel bene e nel male, nella configurazione dello *skyline* cittadino [Stenti 1993; Pagano 2012], tuttavia questi stimolano ulteriori indagini delle vicende progettuali, in particolare di alcuni rioni appena accennati all'interno di trattazioni di carattere più generale, oltretutto riletti alla distanza storica [Di Biagi 2001; Belfiore, Morelli, 2006, 132; *Tra pubblico e privato*, 2014]. L'occasione nasce dal riordino dell'archivio storico dell'Iacp Napoli¹, che mi ha consentito il reperimento di un nucleo omogeneo di documenti e grafici di progetto relativi all'espansione occidentale della città, trattando in particolare in questo ambito i rioni a Bagnoli e ad Agnano realizzati per conto dell'Ina Casa all'inizio degli anni cinquanta, secondo i progetti urbanistici di Carlo Cocchia e di Stefania Filo Speciale². La rappresentazione grafica e fotografica della città concorre, d'altro canto, alla lettura critica delle profonde trasformazioni dei tessuti urbani, a seguito del trauma bellico e della riduzione in macerie delle abitazioni. Da un lato la perdita di edifici nella città storica – la cui immagine si conserverà nelle fonti iconografiche – dall'altro lo sguardo neorealista sulla condizione umana nelle periferie, avviano un processo di revisione dell'immagine riprodotta nelle fotografie Alinari ed ereditata dal vedutismo settecentesco. Proprio in questi anni, infatti, sancito anche dal VII Congresso Inu nel 1958, emerge l'interesse per i temi di matrice percettiva nel quadro della pianificazione territoriale e paesistica, dando ampio spazio agli studi di Kevin Lynch sulla visualizzazione della forma e di Gordon Cullen sui problemi del *townscape*. L'attualità di tali tematiche è emersa già al XXIII Congresso Inu del 2000 dove ricorre il termine paesaggio, a cui si ispirano molti progetti di rigenerazione urbana, coinvolgendo l'aspetto esteriore delle facciate degli edifici, delle chiese, delle piazze e in genere dei luoghi collettivi, che contraddistinguono la città europea [Piccinini 2011, 96].

Questi ultimi, inoltre, costituiscono un aspetto non secondario nella costruzione dell'immagine di alcune parti della città. La domanda di spazi pubblici, fondamento del moderno concetto di social housing, connotati attualmente in modo particolare dal consumo e dal divertimento, continua a essere radicata nei cittadini che a essa associano una maggiore vivibilità dell'ambiente urbano, essenziale inoltre nel riconoscimento sociale e nelle relazioni economiche e culturali [Scandurra 2007]. Fondamentale è, dunque, da un lato la capacità attrattiva e di accoglienza dei luoghi collettivi, dall'altro la maggiore consapevolezza del bene pubblico, che favorisce «le opportunità di una polis amica e più socievole contro la solitudine del cittadino globale» [*Per una città socievole* 2015, 19]. D'altra parte, è proprio nell'occasione fornita dalla costruzione dell'edilizia popolare che la pluridisciplinare cultura italiana del dopoguerra, nella sua componente organica e neorealista, «si confronta finalmente con il riconoscimento e l'affermazione del potere dell'immaginazione» [Casciato 2001, 221].

2 | L'attenzione per il *townscape* nei nuovi rioni di edilizia pubblica

«Prima [...] per quartiere s'intendeva una fetta di città [...] Se ne poteva tagliare un pezzo, e uno valeva l'altro, come fosse *corned beef*, ma ora, trasportate sul tavolo dell'ingegnere capo delle Case Popolari quelle esperienze e quei nomi d'oltralpe diventavano un imperativo culturale. Bisognava dare anche all'Italia la *siedlung*, bisognava rispondere alla richiesta degli architetti che volevano qualcosa di simile, e che in fondo si accontentavano di avere, tutte in fila, tante casette uguali», viene denunciato in un articolo che evidenzia la consapevolezza dell'avvenuta oramai espansione della città e insieme la difficoltà nel creare i nuovi insediamenti [Quaroni 1957, 6]. Contro la «disseminazione di case piovute dall'alto», in un primissimo bilancio del 1951, a due anni dal Piano Fanfani, Giovanni Astengo elogia proprio l'operato dell'Ina-Casa che, avvalendosi della

¹ Convenzione del 2015 tra il Dipartimento di Ingegneria Civile, Design, Edilizia e Ambiente DICDEA e l'Iacp Napoli per la Conservazione e valorizzazione del patrimonio archivistico storico dell'Istituto Autonomo Case Popolari di Napoli, responsabile Pasquale Belfiore.

² Ho anche presentato il contributo: *L'Ina Casa a Bagnoli, Agnano e Canzanella e gli interventi della Filo Speciale: ripartire dalla Storia per la salvaguardia ambientale*, al Convegno Internazionale La Baia di Napoli. Strategie integrate per la conservazione e la fruizione del paesaggio culturale, Napoli 5/6 dicembre 2016.

migliore classe professionale [Samonà 1949; Nicoloso 2001, 77-97], acquisisce il merito «di aver rischiarato l'atmosfera dell'edilizia popolare in Italia» [Astengo 1951, 9]. In ciò è supportato da saverio Muratori, il quale ribadisce i «risultati veramente notevoli raggiunti», grazie ai quali «si può parlare oggi in Italia dell'architettura come di uno strumento potente di elevazione culturale e di organizzazione produttiva, non solo in teoria ma nella pratica sociale e quotidiana della vita» [Muratori 1951, 14]. E non poteva essere diversamente se, almeno fino al 1952, l'ente risulta guidato dall'illustre binomio Arnaldo Foschini-Adalberto Libera e con una giuria di selezione dei concorsi nell'organo di Gestione tra i cui componenti vi è pure Gio Ponti. Più in generale, la progettazione dei quartieri di edilizia popolare inizia ad apparire alla gran parte dei professionisti italiani una vera opportunità e l'occasione concreta per dare forma a un'idea di città che cresce per parti funzionalmente autonome e morfologicamente concluse, nel tentativo di allontanarsi oltretutto dallo schema di raggruppamento a schiere parallele, ignaro della ricerca del tipo edilizio più adatto «caso per caso e luogo per luogo» [Astengo 1951, 2].

Di certo il periodo tra i primi anni cinquanta e l'inizio dei sessanta acquista un rilievo particolare: la tensione ideale presente nell'immediato dopoguerra per la Ricostruzione, la presidenza di Olivetti nell'Inu e la sua Comunità, da un lato avviano la critica al Movimento Moderno e allo *zoning*, dall'altro focalizzano le esperienze europee delle città giardino inglesi, dei nuovi quartieri coordinati e organici svedesi, dei piani olandesi e delle *greenbelt* americane, configurando accesi dibattiti, dove gli aspetti sociali ed etici si saldano a quelli estetici e formali. L'ambizione è quella di realizzare complessi di unità residenziali fondate su un rapporto più consapevole fra l'uomo e l'ambiente, sia alla minore scala delle unità di abitazione ideate per 100-200 famiglie, raggruppate e articolate intorno a un nucleodato dal luogo dell'istruzione, sia alla scala superiore del quartiere cosiddetto autosufficiente, per i servizi e per la vita economica, culturale e religiosa. Tutto ciò, com'è noto, all'interno di un quadro di riferimento confuso anche a livello nazionale, in assenza dei piani regolatori, dal momento che il primo a essere redatto in base alla nuova legge del 1942 viene approvato solo nel 1953 per la città di Milano, mentre quello per Napoli ancora nel 1958 non viene ratificato [Dal Piaz 1985; Gravagnuolo 2008].

Né va dimenticato che la prima necessità nella ri-costruzione dell'immagine dei nuovi insediamenti è quella del risanamento dei rioni distrutti o fatiscenti dove, in situazione di precariato anche igienico, si affollano ancora intere famiglie. All'opposto, come proclama con enfasi il telecronista di un video sull'inaugurazione del quartiere napoletano della Loggetta, conservato nell'Archivio dell'Istituto Luce: «aria, luce, gioia di vivere: sboccia la vita che fino a ieri era compressa tra le pareti umide e malsane [...] l'economia tradizionale dei "bassi" è stata sconvolta» [Archivio Luce] lasciando trasparire l'entusiasmo con cui veniva salutata la costruzione dei nuovi quartieri, nella convinzione di stare agendo nell'interesse dei cittadini, sperando di risolvere finanche il problema delle abitazioni nei cosiddetti "bassi" dei rioni storici e dei "traffici" illeciti a essi collegati.

D'altro canto, il paesaggio urbano in Italia «è tutto da inventare, non c'è nessun retaggio tradizionale da seguire, nessun precedente valido» [Giovenale 1960, 36] evidenzia il fondatore di Lega per l'Ambiente, Fabrizio Giovenale, in un articolo illuminante che verifica l'applicazione dei principi del *townscape* segnalati dalla rivista «The Architectural Review» anche per quanto riguarda gli interventi di edilizia sovvenzionata. Ampio risalto, tra gli altri, è dato agli esempi virtuosi di Bernabò Brea a Genova e di La Fiorita a Cesena, fino alla più grande scala di Falchera a Torino, dell'Isolotto a Firenze e di Comasina a Milano, focalizzando, inoltre, l'attenzione sui materiali, sulla *texture* e sul colore con cui sono realizzati gli edifici, per introdurre una nuova estetica

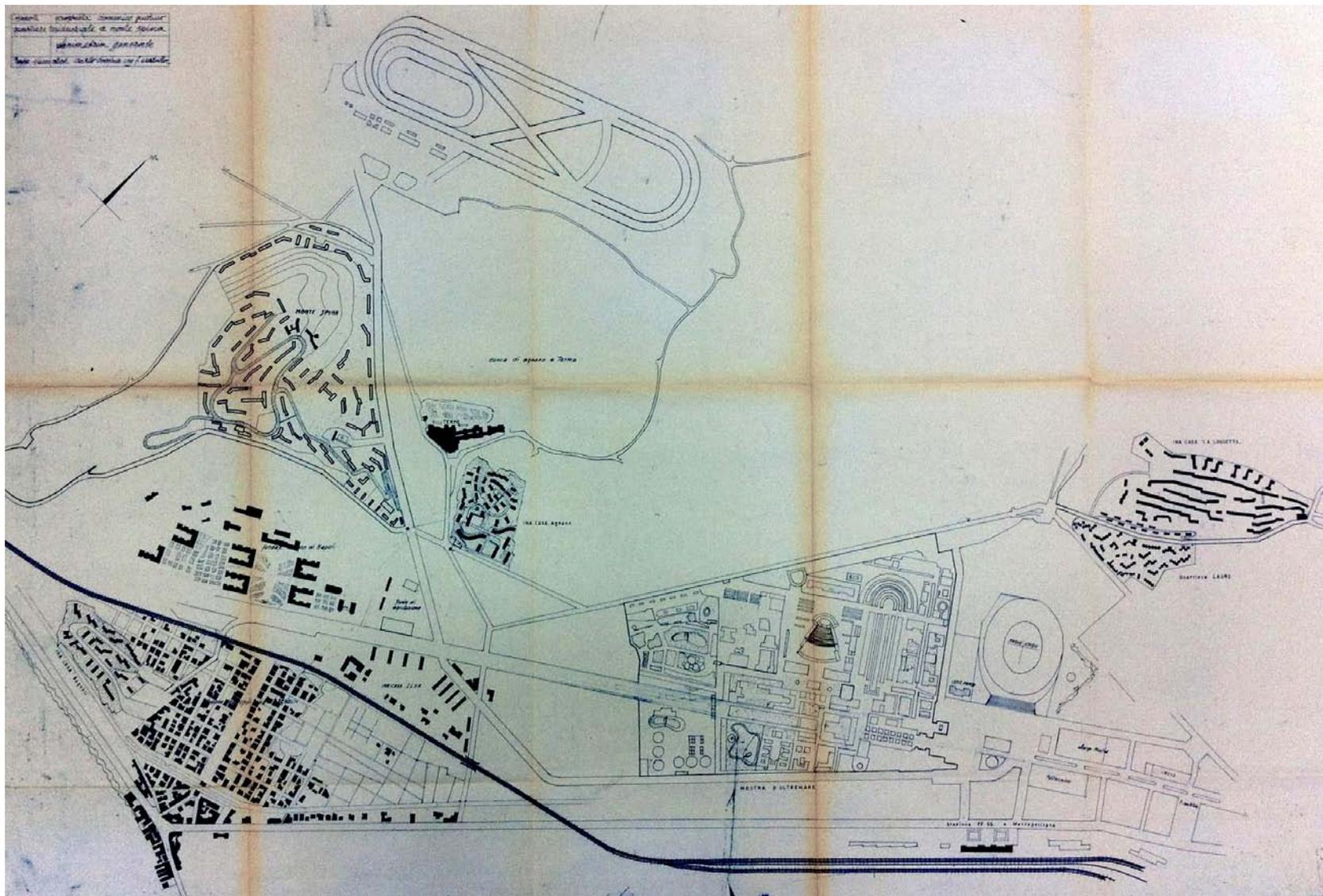


Fig. 1: C. Cocchia - F. Isabella, *Quartiere residenziale a Monte Spina*, planimetria generale scala 1:4.000. Archivio Storico IACP Napoli, F. Suoli.



Fig. 3: Bagnoli, gruppo di edifici progettati da Stefania Filo Speciale (foto dell'autore).

funzionale nel paesaggio urbano, evitando in tal modo che l'ambiente esprima conformità. Per quanto riguarda i casi napoletani, a Bagnoli e ad Agnano va, seppure brevemente, ricordato che rientrano nell'espansione della città ai limiti dell'area oltre la grotta, sulla quale già si erano addensate le scelte logistiche del regime, determinandone il cardine progettuale nella Mostra delle Terre d'Oltremare. Dal sogno di Lamont Young fino al piano di Luigi Cosenza del 1946, Fuorigrotta evolve in maniera significativa, sia per quanto riguarda l'edilizia pubblica, annoverando dai primi rioni esemplari come il Duca D'Aosta e il Miraglia fino alle abitazioni emblematiche di Cosenza, con Raffaello Salvatori e Carlo Coen, a viale Augusto e a via Consalvo, sia per quanto riguarda le opere a scala territoriale, come lo stadio o il Politecnico, che ne determineranno la riuscita in termini di osmosi con la città [Belfiore, Gravagnuolo 1990; Aramu 2001; Mangone, Belli 2011; Menna 2013].

Una planimetria firmata da Cocchia – per il progetto di un insediamento residenziale sull'altura di Monte Spina, non realizzato – è particolarmente significativa nell'illustrare l'espansione a Occidente di Fuorigrotta, prevista nel piano particolareggiato del 1946 e il rapporto dei rioni a Bagnoli e Agnano con quel contesto. In dettaglio sono disegnati i principali luoghi di riferimento destinati alla collettività: al centro l'ampio spazio occupato dalla Mostra con l'Arena Flegrea e accanto il nuovo stadio, inaugurato nel 1959, in alto l'ippodromo e a seguire il complesso delle Terme e il Collegio Costanzo Ciano. Tra questi, con l'indicazione dei principali collegamenti viari e la cesura della linea ferroviaria metropolitana, sono riportati i complessi Ina-Casa Agnano, Bagnoli e La Loggetta, con il sottostante Quartiere Lauro.

Nel 1952, mentre nella periferia a est della città, su programma del Genio Civile, si realizza il quartiere a San Giovanni a Teduccio del gruppo di Carlo Aymonino, Cocchia redige il progetto urbanistico del rione a Bagnoli, per poi dedicarsi al più ampio piano a Secondigliano [Pagano 2012, 169]. Nell'area limitrofa all'Ilva, già prima della guerra, nel 1926, era stato edificato dall'Icp, Istituto Case Popolari nella Regione Cumana, il nucleo di diciotto fabbricati del rione a via Enrico Cocchia, preceduto da un corpo edilizio a esedra e concluso da una piazza quadrata, destinato agli operai e impiegati del grande complesso siderurgico dell'Ilva [Istituto Case Popolari nella Regione Cumana, 1927; *I quartieri di Napoli*, 1980]. Prevedendone l'innesto con le preesistenze attraverso le vie Eurialo e Ascanio, senza proseguirne però l'impianto a scacchiera, ma anzi rompendone la simmetria, Cocchia propone uno schema di matrice organica all'interno del quale 25 edifici si dispongono in maniera irregolare lungo la strada che l'attraversa a monte per ripiegare con una grande curva alla quota sottostante, come risulta da un'altra planimetria del 1955. Rispetto agli impianti della metà degli anni quaranta, basati su file di stecche orientate lungo l'asse eliotermico dei progetti di Cosenza, Coen e Francesco Della Sala nel rione D'Azeglio a Barra o al Mazzini a Capodichino, di cui lo stesso Cocchia aveva fatto parte, ma anche rispetto a un altro suo progetto del Parco Azzurro pure a Barra, l'autore dello Stadio del Sole, valutando la conformazione del sito, dispone invece gli edifici a Bagnoli secondo un andamento non preconstituito, «in modo da consentire a ciascuno uno squarcio di veduta dal mare ed una certa insolazione da mezzogiorno» [Cocchia 1961, 92]. Tra i progetti esecutivi alla scala architettonica, affidati dalla Gestione Ina-Casa a seguito di diversi bandi, si segnalano due gruppi di edifici di Filo Speciale, movimentati nelle facciate da giochi di vuoti e rotazione dei balconi.

La citata planimetria è di interesse anche per evidenziare l'attenzione alla sistemazione del verde, mostrando un'estrema cura nella disposizione puntuale e nella selezione delle piante: pini, eucalipti, magnolie, agavi, hibiscus, fichi d'india e alberi da fiore avrebbero contribuito a rendere gradevole agli abitanti la permanenza nel nuovo rione a Bagnoli, in linea con le tendenze secon-

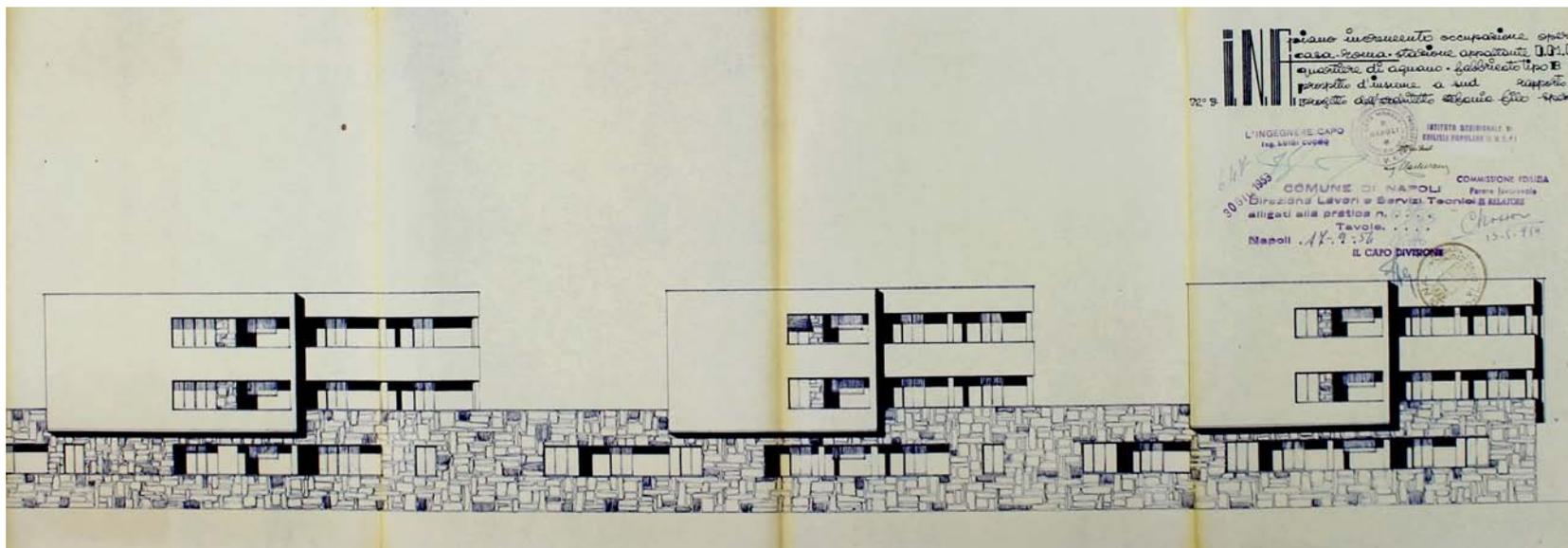


Fig. 4: S. Filo Speciale, *Ina-Casa Roma*. Stazione appaltante I.M.E.P. quartiere di Agnano. Fabbricato tipo B. Prospetto d'insieme a sud. Scala 1:100, 30 giugno 1953. Archivio Storico IACP Napoli, F. Licenze Edilizie. Rioni Bagnoli ed Agnano, fasc. 647/53.

do cui «l'arte di unire alberi ed edifici si fonda sul prestito della ricchezza degli alberi agli edifici e sul valore dato dagli edifici al valore architettonico degli alberi» [Cullen 1961; Marchigiani 2009, 171]. Nel percorrere oggi la lunga strada principale del rione, via Severino Boezio, oltre a constatare l'avvenuta saldatura con il contesto, va sottolineata la caratterizzazione dovuta al maggiore diradamento edilizio in favore del verde rispetto agli isolati contigui.

Tenendo conto dell'eccezionalità della situazione orografica del luogo, un anno dopo, nel 1953, Filo Speciale progetta un rione di 29 edifici ad Agnano – oggi anch'esso parte del quartiere di Bagnoli – a ridosso della linea del fronte craterico dell'area flegrea, con appalto dell'Imep (Istituto Meridionale Edilizia Popolare), stazione appaltante dell'Ina-Casa, nella zona B del Piano Regolatore Generale della città [Pagano 2012, 174].

Va sottolineato che il rione ad Agnano si attesta tra i primi tentativi di realizzazione di quartiere autosufficiente, in anticipo dunque anche rispetto alla Loggetta, nella scia dell'interesse per il modello neorealista, riconoscendo pertanto il giusto merito alla prima donna laureata in Architettura a Napoli [Graziano 2008, 387], ancora non associata nello studio con Carlo Chiurazzi e Giorgio di Simone, chiarendo pertanto un dubbio sollevato circa l'autonomia del progetto [Burrascano, Mondello 2014, 28] e aggiungendo preziosi tasselli all'abaco dei suoi interventi per essere, com'è noto, andato distrutto l'archivio dei disegni.

Il sito su cui è fondato il nuovo rione, infatti, è strategico: posto su un'altura affacciata sull'ex fabbrica dell'Italsider di fronte a Nisida, collegato immediatamente a Fuorigrotta attraverso via Candia, sia da via Terracina non lontano dall'Arena Flegrea, sia da via Nuova Agnano.

Nei pressi dell'Hotel Montespina una strada in salita, via Tacito, conduce al cuore del complesso abitativo, posto nella parte bassa, per proseguire con andamento avvolgente, che ne asseconda la natura collinare, lungo via Terenzio. L'autonomia dell'insediamento è d'altro canto sottolineata dall'ideazione di due ingressi costituiti da originali palazzi passanti, in quanto attraversati dalle due strade di accesso al rione da est e da ovest, in forma di porte urbane, denominati dagli abitanti palazzi ponte, cui se ne aggiunge un terzo che filtra lo spazio della piazza verso il resto

Fig. 5: Agnano, edificio a ponte e sulla sinistra uno degli edifici di tipo B progettati da Stefania Filo Speziale. Sulla destra la scuola (foto dell'autore).



del centro abitato. Filo Speziale, che negli anni dimostra un interesse profondo per le necessità dell'abitante declinando il tema della casa dalla piccola fino alla più grande scala del ben noto e criticato grattacielo a via Medina, dimostra attenzione agli spazi della residenza creati «in rapporto all'ambiente esterno circostante costituito dalla natura o da quello artificiale preordinato dall'uomo» [Filo Speziale 1953; Burrascano, Mondello 2014, 58]. Con ciò esprimendo l'importanza attribuita all'architettura, nel considerare paritetici i paesaggi ambientale e il costruito, in quanto solo così «si crea l'atmosfera esterna e la visuale che si godrà dalla casa». Grande cura è, inoltre, posta nell'individuazione di aiuole e zone a verde accanto e intorno agli edifici, di «orticelli e giardini pertinenti a singoli alloggi», esempio virtuoso di parte urbana davvero integrante dell'architettura che tutt'oggi riesce ancora a qualificarne il contesto³. Camminando per le strade, infatti, non sfugge il felice rapporto tra la larghezza della strada e l'altezza degli edifici, qualificati finanche dalla presenza degli «uccelli sugli alberi [...] che dà più di ogni altra cosa a chi arriva il senso di una comunità vivente» [Giovenale 1960, 31].

Attraverso l'accostamento di diverse tipologie edilizie Filo Speziale sembra inoltre tendere a quella pluralità nell'unità auspicata da Muratori e tentata all'epoca sia attraverso la collaborazione tra diversi professionisti all'interno del singolo gruppo, che con l'assegnazione della progettazione dei lotti a gruppi distinti di architetti. Ciò anche al fine di soddisfare le prescrizioni del Piano Ina-Casa fondate sulle esigenze dell'«uomo reale e non di un essere astratto dell'uomo, cioè che non ama e non comprende le ripetizioni indefinite e monotone dello stesso tipo di abitazione fra le quali non distingue la propria che per un numero, non ama le sistemazioni a scacchiera, ma gli ambienti raccolti e mossi al tempo stesso» [*Piano incremento* 1949, 10-11].

Pertanto, accanto agli edifici alti, la Filo Speziale progetta stecche più basse, da due a quattro piani, differenti per conformazione, ma curate nella trattazione delle superfici esterne, a intonaco colorato e con il basamento in pietra vesuviana, tanto che «chi percorre queste vie ha un susseguirsi di sensazioni e di visuali continuamente variate; chi vi abita agevolmente riconosce gli slarghi e si affeziona al suo angolo» [Astengo 1951, 11]. Ciò certamente migliora la qualità dello spazio in quanto facilita la creazione di quelle mappe ambientali che, come ritenuto da Lynch,

³ Archivio Storico IACP Napoli, F. *Rione Agnano. Recinzioni e Varie*. L'Archivio è in corso di inventariazione. Si ringraziano per la disponibilità Claudia Labella, dirigente dell'area affari generali, e Angelo Colonna, responsabile dell'area tecnica.



Fig. 6: G. Felsani - C. Corbo - G. Costadoni, *Ina-Casa appalto concorso Agnano tipo C, veduta prospettica dei fabbricati A1 B e C*. Scala 1:100, 9 novembre 1955. Archivio Storico IACP Napoli, F. Licenze Edilizie. Rioni Bagnoli ed Agnano.

Fig. 7: Agnano, gruppo di edifici, alcuni su pilotis, progettati da Giorgio Costadoni (foto dell'autore).

aiutano gli individui a orientarsi [Andriello 2009, 145-161]. Il progetto della parte edilizia a nord dell'insediamento viene affidata nel 1954, a seguito di concorso, al romano Giorgio Costadoni. Uno schizzo prospettico, nel quale è visibile in primo piano un orto, mostra un gruppo di edifici, effettivamente realizzati, che riprendendo la *texture* in pietra vesuviana delle abitazioni di Filo Speciale, se ne differenzia per l'aggiunta di pilotis a formare zone di atrio coperto⁴. Va osservata anche qui la presenza della scuola romana, non dimenticando il concorso bandito per conto dell'Ina-Casa dal Comune di Capri nel 1950, gestito da Libera e vinto dall'esordiente Rossana Bucchi [Mangone 2001, 453-457], così come successivamente il lodato progetto del settore nord del quartiere Canzanella a Soccavo, proposto dai capigruppo Mario Fiorentino e Giulio Sterbini [*Quartiere Soccavo Canzanella* 1959, 16-18].

Relativamente a quest'ultimo complesso, rinviandone la trattazione a un saggio più esteso, va in questo ambito sottolineata anche qui la predilezione per l'uso del porticato formato dai pilotis, impiegato sia con l'intenzione di offrire permeabilità tra interno ed esterno degli edifici, sia come espediente per risolvere ai piani bassi «l'introspezione come fattore di degradazione, e la possibilità di ingombrare spazi pubblici con aspetti di vita intima, panni stesi e suppellettili» [Giovenale 1960, 32]. Da questo punto di vista, inoltre, a riprova della grande attenzione prestata fin nei dettagli all'immagine della città pubblica, nel tentativo di trovare soluzioni valide «quando si studiano case per gente povera», risulta interessante l'espedito ideato proprio per evitare la «nota di disordine, inevitabile, a quanto pare, dei panni stesi» [Giovenale 1960, 31]. A Canzanella, sia negli edifici di Mario Fiorentino che in quelli del gruppo coordinato da Marcello Canino, come risulta da un disegno di prospetto del 1958, vengono inseriti tra le superfici intonacate «schermi di mattoni di laterizi e lamelle in cemento vibrato» dietro cui nascondere gli stenditoi con la biancheria stesa ad asciugare. L'uso della schermatura dello stenditoio sarà pure riproposto successivamente nel limitrofo quartiere CEP a Traiano, com'è testimoniato da una fotografia storica, dedicata alla vita di un gruppo di bambini del quartiere, nella quale sono evidenti sullo sfondo alcuni edifici realizzati dal gruppo di Raffaello Salvatori. Se effettivamente lo schermo in mattoni forati per far passare aria e luce riesce a nascondere i panni stesi, l'operazione è destinata al fallimento scontrandosi, nonostante tutto, con l'«esuberante subtopia pensile» che caratterizza in particolare l'aspetto della città partenopea.

3 | Immaginare i luoghi per la città “socievole”

Nell'Italia del secondo dopoguerra si è già perfettamente consapevoli del rischio determinato dall'assenza di attività sociali e commerciali, denunciando da subito il pericolo del quartiere dormitorio e segnalando «che il fatto più importante, nella residenza di un uomo, è la possibilità di scelta continua fra la vita collettiva e la libertà dal controllo sociale, la possibilità di scelta fra la solitudine e la compagnia, fra il chiuso e l'aperto, fra il chiasso e il silenzio» [Quaroni 1957, 11]. Non è senza significato evidenziare, infatti, che la crescita urbana, rispetto ad altre forme di abitare di tipo anglosassone, basate sulla diffusione del mezzo di trasporto propulsore di uno sviluppo di tipo suburbano, si caratterizza invece in Italia nella scelta del vivere in città e del vivere insieme [*Storie di case* 2013, XIII]. Pur non dimenticando la prima strada pedonalizzata a uso commerciale in Europa, il Lijnbaan a Rotterdam, realizzata tra il 1948 e il 1953.

Rispetto alle prime unità progettate, ancora aperte ed estensibili in ogni direzione, i quartieri degli anni cinquanta, a partire dal Tiburtino, si presentano più circoscritti, definiti e unitari per tenere conto del nuovo aspetto sociale con l'intento di facilitare in tal modo la reciproca conoscenza tra i residenti. La ricerca va, dunque, nella direzione di soluzioni spaziali tendenti a pro-

⁴ Archivio Storico Iacp Napoli, F. *Licenze Edilizie. Rioni Bagnoli ed Agnano*.

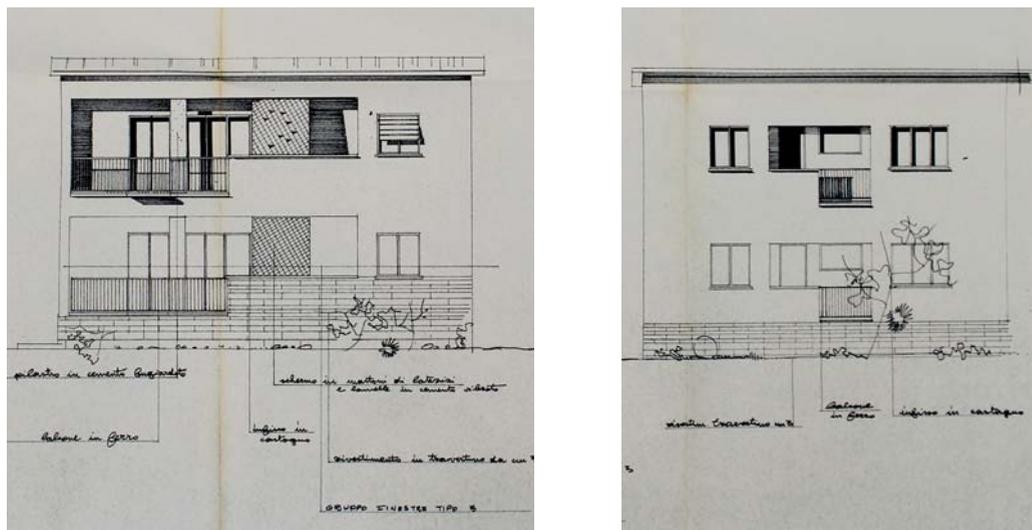


Fig. 8: M. Canino - G. Cozzolino - M. Cretella - G. Del Monaco - F. Jossa, Rione Soccavo Canzanella Lotto 2° Cellula tipo 6 vani, prospetti scala 1:50. Archivio Storico IACP Napoli, F. Approvazioni Progetti Soccavo Canzanella Lotti 4° 5° 6°.

spettare le abitazioni verso l'interno per «predisporre gli abitanti a più frequenti incontri, favorevoli alla instaurazione di migliori rapporti di vicinato» [Cocchia 1961, 78]. Le cosiddette unità di vicinato sono, infatti, «unità sociali nelle quali la vita si può svolgere con minori costrizioni, minor peso, più libertà e più ricchezza che non nell'indistinto agglomerato urbano» [Astengo 1951, 9]. Attraverso il quotidiano avvicinamento nelle scuole, negli spazi di gioco, nei negozi, nelle strade interne «intime e circoscritte, simili a passaggi obbligati in entrata della residenza come in uscita, nascono automaticamente quei rapporti scambievoli di interessi comuni e quei sentimenti di solidarietà che costituiscono le premesse della convivenza umana» [Cocchia 1961, 79]. Sono gli anni in cui Giovanni Michelucci, nel disegnare il piano per Sorgane a Firenze, elabora il concetto della città variabile, capace di crescere e trasformarsi, non a seguito della risoluzione di problemi di natura tecnica, amministrativa o sia pure formale, quanto adattandosi in maniera spontanea alle esigenze dei cittadini [De Falco 2010]. D'altro canto, se i nuovi rioni si trovano difatti lontani dal resto della città e se per quest'ultima i servizi e gli spazi collettivi sono necessari «divengono addirittura indispensabili per un quartiere di nuova formazione, senza tradizioni, senza uno spirito, un'anima comune a tutti gli abitanti, che appunto vanno cercando nel centro sociale o nei negozi l'occasione di non sentirsi più soli» [Quaroni 1957, 10]. Da questo punto di vista, purtroppo, è noto che molte delle problematiche legate alla questione della non vivibilità delle periferie è dovuta alla mancanza di completamento delle strutture collettive.

Per quanto riguarda il rione progettato da Cocchia a Bagnoli vengono realizzati l'asilo da lui stesso progettato, la scuola elementare di Massimo Pisani e il centro sociale. Come si può dedurre dalla planimetria del 1955, quest'ultimo e l'asilo sono ubicati rispettivamente lato mare e verso monte, nella zona di innesto con la preesistenza urbana, prevedendo davanti a ciascuno di essi, con il finanziamento del I settennio, anche due piazze, di cui quella realizzata e prospiciente il centro sociale, oggi intitolata a Seneca, è ancora uno spazio urbano fruibile, arredato e destinato a verde. Per quanto riguarda invece le attività commerciali, pur essendo stata concessa, nel 1953, la licenza edilizia per la costruzione di quattro fabbricati di cinque piani, firmati da Filo Speziale, con l'interessante caratteristica di rientrare nei «gruppi di fabbricati ina-casa al cui piede si sono

⁵ Archivio Storico IACP Napoli, F. *Planimetrie varie Agnano e Bagnoli*.



Fig. 9: Rione Traiano, fotografia inizio anni sessanta. Sullo sfondo edifici realizzati dal gruppo di Raffaello Salvatori con il particolare degli schermi in mattoni per la zona degli stenditoi. Archivio Privato Salvatori.

Fig. 10: Quartiere Tiburtino a Roma, vedute prospettiche [Astengo 1951, 25].

ubicati i negozi», questi ultimi non sono stati mai eseguiti⁵. Anche il previsto mercato non viene costruito, come si evince da una lettera del 1960 scritta dall'Ina-Casa in risposta «alle osservazioni inserite dal Prof. Cocchia coordinatore del Rione, sulla planimetria generale» circa la sua ubicazione nella quale si rileva la difficoltà nell'individuare un'area disponibile diversa da quella indicata di fronte «la zona cuore del Rione»⁶. Non può non rilevarsi che, allo stato attuale, l'ampio spazio situato proprio di fronte agli edifici di Filo Speciale accoglie bancarelle di ogni tipo e strutture effimere e disordinate, destinate a una vendita ovviamente necessaria.

Tra gli esiti riusciti per quanto attiene alla realizzazione delle attrezzature collettive va segnalato il progetto di Filo Speciale ad Agnano: l'edificio scolastico è ubicato poco prima della piazza, su cui avrebbe dovuto prospettare anche la chiesa, non eseguita, mentre nel 1955 viene riadattato a centro sociale un fabbricato preesistente, oggi riconvertito ad abitazioni. Completava lo spazio per la comunità un porticato formato da singolari panchine coperte a tettoia, disegnate in ogni dettaglio, e concluso da un corpo di fabbrica a un piano destinato a mercatino, nel quale ancora oggi si trovano fruttivendolo, pescheria, macelleria e alcune botteghe di alimentari. Né vengono trascurati i negozi, disegnati più tardi dal giovane Chiurazzi, molto opportunamente collocati proprio all'inizio della strada d'accesso al rione e ancora attualmente destinati a esercizi commerciali. Va sottolineata infatti pure la corretta ubicazione prevista per tali attività: non lontano dal centro del rione, ma neppure troppo distante dalle arterie principali di traffico, pena il non ritorno dal punto di vista economico per gli esercenti. Allo stato attuale, lo spazio pubblico del rione ad Agnano, ancora caratterizzato da una consistente presenza di aiuole e zone di sosta, è stato in parte recuperato proprio a partire dalla piazza, attraverso la realizzazione di un percorso pedonale di scale nel verde terminante in un emiciclo a gradoni e in un'area attrezzata per bambini: un luogo vissuto e di ritrovo.

4 | Conclusioni

Gli edifici che costituiscono il “core” dei complessi ad Agnano e a Bagnoli, e con essi molti dei casi migliori ideati durante il I settennio dell'Ina-Casa, nonostante alcune critiche, dimostrano la grande attenzione prestata a una delle principali problematiche affrontate dai professionisti nella costruzione delle periferie all'indomani del secondo dopoguerra. In ogni caso, i rioni e i nascenti quartieri sono stati realizzati nella consapevolezza «dell'importanza dell'aspetto esteriore della casa, del suo affiancarsi ad altre case in mutuo armonico rapporto, del loro collaborare a costituire uno spirito collettivo del rione, della strada, della piazza, dell'ambiente sociale nel quale l'uomo, in Italia specialmente, vive più ancora che nell'interno dell'abitazione» [Muratori 1951, 19 e 24]. Gli interventi frammentari e speculativi che caratterizzano invece la maggior parte delle periferie della città, l'emarginazione e il degrado, spesso associati nell'immaginario collettivo all'idea di città pubblica, hanno finora «impedito nuove e più fertili letture», [Di Biagi 2001, 4] oggi quanto mai necessarie proprio ripartendo da quelle storiche, nella costruzione di una rinnovata immagine urbana.

⁶ Archivio Storico IACP Napoli, F. *Rione Cavalleggeri Aosta, Lavori vari*.

Bibliografia

- ANDRIELLO, V. (2009). *La città vista attraverso gli occhi degli «altri»*. Lynch, *The Image of the City, 1960*. In *I classici dell'urbanistica moderna*. A cura di DI BIAGI, P. Roma: Donzelli, pp. 145-162.
- ARAMU, L. (2001). *Dal Borgo di Fuorigrotta al Rione Flegreo: l'evoluzione urbanistica dell'occidente partenopeo tra le due guerre*. Napoli: Denaro Libri.
- ASTENGO, G. (1951). *Nuovi quartieri in Italia*. In «Urbanistica», n. 7, pp. 9-41.
- BELFIORE, P. - GRAVAGNUOLO, B. (1990). *Napoli. Architettura e urbanistica nel Novecento*. Roma-Bari: Laterza.
- BELFIORE, P. - MORELLI, M.D. (2006). *La tenuta urbana di due quartieri d'autore*. In *Città Architettura Edilizia pubblica. Napoli e il Piano INA Casa*. A cura di CARUGHI U. Napoli: Clean.
- BENEVOLO L. (1992 n.ed.). *Storia dell'architettura moderna. Il dopoguerra*. Roma: Laterza, 4 voll.
- BENJAMIN, W. (1971). *Immagini di città*. Torino: Einaudi.
- BIRAGHI, M. (2008). *Storia dell'architettura contemporanea 1945-2008*. Torino: Einaudi, 2 voll.
- BURRASCANO, M. - MONDELLO, M. (2014). *Lo Studio Filo Speciale e il modernismo partenopeo. Palazzo Della Morte*. Napoli: Clean.
- CALVINO, I. (1988). *Lezioni americane: sei proposte per il prossimo millennio*. Milano: Garzanti.
- CARRERI, E. (1989). *La costruzione della casa popolare. Napoli 1943-1949*. In «ArQ2», dicembre, pp. 56-66.
- CASCIATO, M. (2001). *L'invenzione della realtà*. In *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni '50*. A cura di DI BIAGI, P. Roma: Donzelli, pp. 205-221.
- CELLAMARE, C. (2008). *Fare città. Pratiche urbane e storie di luoghi*. Milano: Elèuthera.
- CHOAY, F. (1992). *Hausmann et le système des espaces verts parisiens*. In «Revue de l'Art», n. 29 (1975). Trad. it. *L'orizzonte del posturbano*. Roma: Officina.
- COCCHIA, C. (1961). *L'edilizia a Napoli dal 1918 al 1958*. Napoli: Società per Risanamento, Napoli.
- COCCHIA, C. (1987). *Cinquant'anni di architettura 1937-1987*. Genova: SAGEP.
- CONFORTI, C. (1997). *Roma, Napoli, la Sicilia*. In *Storia dell'architettura italiana. Il secondo Novecento*. A cura di DAL CO, F. Napoli: Electa, pp. 176-241.
- CULLEN, G. (1961). *Townscape*. London: The Architectural Press. Ed it. *Il paesaggio urbano. Morfologia e progettazione* (1976). Bologna: Calderini.
- DAL PIAZ, A. (1985). *Napoli 1945-1985: quarant'anni di urbanistica*. Milano: Franco Angeli.
- Dalle rovine del '45 alla realtà del '55: documentario della ricostruzione di Napoli*. (1955). Napoli: L'Arte Tipografica.
- DE FALCO, C. (2010). *Città e architettura negli anni '60: le occasioni dell'Ina-Casa e il quartiere di Sorgane a Firenze*. In *Continuità e crisi. Ernesto Nathan Rogers e la cultura architettonica italiana nel secondo dopoguerra*. A cura di GIANNETTI, A., - MOLINARI, L. Firenze: Alinea, pp. 186-197.
- DE FUSCO, R. (2004). *Quando le case erano bianche*. In *Facciamo finta che*. Napoli: Liguori, pp. 119-122.
- DI BIAGI, P. (2001). *La «città pubblica» e l'Ina-Casa*. In *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni '50*. A cura di DI BIAGI, P. Roma: Donzelli, pp. 3-31.
- FILO SPEZIALE, S. *La casa di abitazione*. Napoli: Fausto Fiorentino.
- GIOVENALE, G. (1960). *Forma urbana: gli interventi di edilizia sovvenzionata*. In «Urbanistica», n. 32, pp. 29-39.
- GRAVAGNUOLO, B. (2006). *Il laboratorio linguistico della costruzione dei quartieri popolari*. In *Città Architettura Edilizia pubblica. Napoli e il Piano INA Casa*. A cura di CARUGHI, U. Napoli: Clean, pp. 58-68.

- GRAVAGNUOLO, B. (2008). *Napoli dal Novecento al futuro: architettura, design e urbanistica*. Napoli: Electa Napoli.
- GRAZIANO A. (2008). *Stefania Filo Speziale*. In *La Facoltà di Architettura dell'Ateneo fridericiano di Napoli 1928-2008*. A cura di GRAVAGNUOLO, B. et al. Napoli: Clean, p. 387.
- I 14 anni del piano INA-Casa*. (1963). A cura di BERETTA ANGUISSOLA, L. Roma: Staderini.
- Istituto Autonomo Case Popolari per la Provincia di Napoli. 1908-1988, 80 anni per Napoli* (1989). Napoli: Gallo editore.
- LYNCH, K. (1960). *The Image of the City*. Cambridge: Mit Press. Trad. it. *L'immagine della città* (1964). Padova: Marsilio (1985 9°ed.).
- MANGONE, F. - BELLI, G. (2011). *Posillipo, Fuorigrotta e Bagnoli: progetti urbanistici per la Napoli del mito: 1860-1935*. Napoli: Grimaldi.
- MANGONE, F. (2001). *Un caso singolare: l'Ina-Casa a Capri*. In *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni '50*. A cura di DI BIAGI, P. Roma: Donzelli, pp. 453-457.
- MANZO, E. (2005). *Architetture del moderno a Napoli tra progetto e prassi. La casa di Stefania Filo Speziale*. In *Il moderno tra conservazione e trasformazione: dieci anni di Do.Co.Mo.Mo. Italia. Bilanci e prospettive*. A cura di PRATALI MAFFEI, S. - ROVELLO, F. Atti del Convegno Internazionale. Trieste: Editreg, pp. 155-159.
- MARCHIGIANI, E. (2009) *I molteplici paesaggi della percezione. Gordon Culle, Townscape, 1961*. In *I classici dell'urbanistica moderna*. A cura di DI BIAGI, P. Roma: Donzelli, pp. 163-190.
- MENNA, G. (2013). *L'Arena Flegrea della Mostra d'Oltremare di Napoli (1938-2001)*. Napoli: Papiro.
- MURATORI, S. (1951). *La gestione Ina-Casa e l'edilizia popolare in Italia*. In «Rassegna critica di architettura», n. 20-21, pp. 11-24.
- NICOLOSO, P. (2001). *Gli architetti: il rilancio di una professione*. In *La grande ricostruzione. Il piano Ina-Casa e l'Italia degli anni '50*. A cura di DI BIAGI, P. Roma: Donzelli, pp. 77-97.
- PAGANO, L. (2012). *Periferie di Napoli*. Roma: Aracne.
- PAVIA, R. (2005). *Le paure dell'urbanistica*. Milano: Meltemi editore.
- Per una città socievole. Le alterne fortune di piani e progetti*. (2015). A cura di TREU, M.C. Novellara (RE): Palazzo Bonaretti Editore.
- Piano incremento occupazione operaia: case per lavoratori. Suggesti, norme e schemi per la elaborazione e presentazione dei progetti: bando dei concorsi*. (1949). Vol. 1. Roma: F. Damasso.
- PICCININI, M. (2011). *Sessant'anni fra piano e progetto. La discussione dell'Inu 1950-2010*. In *Disegnare la città. Urbanistica e architettura in Italia nel Novecento: appunti da un ciclo di conferenze*. A cura di EVANGELISTI, F. - ORLANDI, P. - PICCININI, M. Ferrara: Edisai.
- QUARONI, L. (1957). *La politica del Quartiere*. In «Urbanistica», n. 22, luglio, pp. 4-14.
- Quartiere Soccavo Canzanella a Napoli (settore nord)* (1959). In «Casabella-Continuità», n. 228, pp. 16-18.
- ROMANO, M. (2008). *La città come opera d'arte*. Torino: Einaudi.
- ROSSI, A. (1965). *Considerazioni sulla morfologia urbana e la tipologia edilizia*. In *Le parole dell'architettura: un'antologia di testi teorici e critici: 1945-2000*. A cura di BIRAGHI, M. - DAMIANI, G. (2009). Torino: Einaudi, pp. 123-139..
- SAMONÀ, G. (1949). *Il piano Fanfani in rapporto all'attività edilizia dei liberi professionisti*. In «Metron», n. 33-34.
- SCANDURRA, E. (2007). *Un paese ci vuole. Ripartire dai luoghi*. Troina: Città Aperta.
- STENTI, S. (1993). *Napoli moderna, città e case popolari 1868-1980*. Napoli: Clean.

Storie di case: abitare l'Italia del boom. (2013). A cura di DE PIERI, F. et al. Roma: Donzelli.
Tra pubblico e privato. Case per dipendenti nell'Italia del secondo Novecento. (2014). A cura di CARMELINO, G. - SOTGIA, A. Roma: CROMA.
Urbanisti italiani. Piccinato Marconi Samonà Quaroni De Carlo Astengo Campos Venuti. (1992). A cura di DI BIAGI, P. - GABELLINI, P. Roma: Laterza.
Istituto Case Popolari nella Regione Cumana. Nuovo Rione Bagnoli-Agnano (1927). Napoli: Tip. Giovanni Lucina.
I quartieri di Napoli. Cronaca e documenti, 1860-1940. Fuorigrotta e Bagnoli (1980). A cura di LAVAGGI A. - POLITO S. Napoli: L.A.N.

Fonti archivistiche

Archivio Privato Salvatori

Archivio Storico IACP Napoli:

F. *Approvazioni Progetti Soccavo Canzanella Lotti 4° 5° 6°.*

F. *Licenze Edilizie. Rioni Bagnoli ed Agnano.*

F. *Lotto 2°. Planimetrie Bagnoli.*

F. *Planimetrie varie Agnano e Bagnoli.*

F. *Rione Agnano. Recinzioni e Varie.*

F. *Rione Cavalleggeri Aosta, Lavori vari.*

F. *Suoli*

Sitografia

Archivio Luce: <https://www.youtube.com/watch?v=oHNXHv3RHWU>, consultato in ottobre 2016

Riflessioni sul disegno e sulla visualizzazione della Fiera del 1738 a Napoli

Vincenzo Cirillo

Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli - Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale

Abstract

Il presente contributo indaga il *Breve ragguaglio della Rinomata Fiera del 1738 a Napoli*, attraverso lo specifico disciplinare del disegno. Restituisce una inedita lettura grafica, con un'analisi di tipo geometrico-configurativo dell'impianto. Si basa sulla narrazione e sull'apparato iconografico allegato, restituendo inedite visualizzazioni tridimensionali che consentono all'osservatore una nuova percezione della configurazione spaziale.

The 1738 Fair in Naples: thoughts on the drawing and the figuration

This paper investigates the *Breve ragguaglio della Rinomata Fiera del 1738 a Napoli*, through the disciplinary lens of drawing. It proposes a novel system graphic reading through geometrical-configurative analysis. The paper presents innovative three-dimensional views, based on the narrative and on the attached iconographic apparatus, that offer to the reader a new perception of the spatial configuration.

Keywords: Rappresentazione, analisi grafica, visualità.

Representation, graphics analysis, visualization.

Vincenzo Cirillo è architetto e dottorando di Ricerca in Architettura, Disegno Industriale e Beni Culturali presso l'Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli, Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale, SSD ICAR/17.

Author: vincenzo.cirillo@unicampania.it

Received April 20, 2017; accepted May 27, 2017

1 | Introduzione

Nel luglio del 1738 a Napoli, nel luogo denominato Largo del Castello, a partire dalla Chiesa di San Giacomo degli Spagnoli e sino alla Piazza del Real Teatro di San Carlo, fu edificata una fiera in occasione delle nozze di Sua Maestà il Re Carlo di Borbone e Amalia di Sassonia.

L'evento è descritto nel *Breve ragguaglio della rinomata fiera che sotto la direzione di D. Ferdinando Sanfelice si celebrò nel mese di luglio dell'anno 1738 in occasione del real maritaggio del nostro Re D. Carlo Borbone; dedicato agli eccellentissimi eletti della fedelissima città di Napoli* edito a Napoli presso Francesco Ricciardo Stampatore del Real Palazzo. Questa fiera è stata la più straordinaria e magnifica delle feste organizzate a Napoli sino a quel momento, e la meraviglia degli spettatori fu tale da meritare di essere impressa nella memoria e nell'immaginazione dei posteri.

Il disegno del magnifico teatro urbano è opera del patrizio napoletano, architetto e scenografo Ferdinando Sanfelice (1675-1748), offerto in dono alla corona napoletana. Il progetto di architettura effimera e le manifestazioni ebbero un riscontro molto positivo: i sovrani e i nobili lodarono il lavoro di Sanfelice con le seguenti parole «cosa più bella non la avevano mai veduta» e la fiera fu appellata come 'invenzione capricciosa'.

Il *Breve ragguaglio* si presenta diviso in tre parti. Nello specifico, la prima parte (circa un quarto del volume) descrive la fiera. La narrazione è accompagnata da un apparato iconografico, che ne illustra gli elementi configurativi architettonici salienti. L'apparato iconografico reca la nota *Disegnata da Ferdinando Sanfelice patrizio napoletano*. Le incisioni contenute nel *Breve ragguaglio* sono a firma di *Cepparuolo S. N., Donadens Sculp. Neap., Ferd. Sirina sc., Bartholomens de Grado Sculp. Neapoli, Fran. Sefone Sculp. Nap.* Presso il Museo di Capodimonte sono conservati tre dei disegni originali, attribuiti a Sanfelice, da cui furono derivati i rami [Muzii 1997, 3-8].

Effettuando un'analisi comparativa fra i disegni manoscritti del Sanfelice e quelli pubblicati nel *ragguaglio* (opera degli incisori succitati) non emergono rilevanti differenze e pochi sono gli elementi diversi; uno di questi, per esempio, è rappresentato dallo spazio vuoto che Sanfelice lascia nelle targhe dei portali e che gli incisori completarono con le epigrafi. All'interno del *Breve ragguaglio* ogni elemento architettonico è contraddistinto dalla sua denominazione: il recinto esterno, le differenti tipologie di baracche, gli elementi di decoro come fontane, edicole e obelischi. Il tutto è accompagnato da una mappa con la rispettiva collocazione di ciascun elemento all'interno del recinto della fiera.

La seconda parte del *Breve ragguaglio* è la lettera che Paolo Mattia Doria indirizzata ad un amico genovese in cui descrive la manifestazione [*Breve ragguaglio* 1738, 13]. Nel testo si scorge l'ingegno e lo sforzo di Doria nel descrivere l'immagine della grandezza e della magnificenza della fiera in una città così grande come Napoli. Doria commenta come la città per l'occasione fosse tutta adorna di statue, di sontuosi apparati e risplendesse «*come il più chiaro giorno per nove continue notti*» [*Breve ragguaglio* 1748, 13]. La descrizione colma di passione, che raccontava della grandezza del teatro, dello sfarzo, della ricchezza delle decorazioni, suscitò nell'animo dell'amico invidia. Inoltre Doria aggiunse che solo chi si intendeva di buona architettura avrebbe potuto ammirare questo evento urbano senza precedenti. Le lodi erano espressamente rivolte dal Doria al Sanfelice, elogiato per la sua grande conoscenza delle scienze.

Inoltre, per avvalorare ancor più il ricordo entusiastico che questo progetto lasciò nella memoria degli uomini illustri del tempo, Doria dedicò la terza parte del volume (pari a più della metà dello stesso) a una raccolta di composizioni poetiche dedicate all'opera di Sanfelice, «*ch'ogn'altro oscura in questa nobil'arte*» [*Breve ragguaglio* 1738, 35], tra i sonetti vi erano quelli del maestro Solimena e del filosofo Gio. Battista Vico [*Breve ragguaglio* 1738, 36].

Sulla base di queste fonti, il presente contributo indaga, attraverso il disegno, le indicazioni dimensionali e stilistiche proposte per la progettazione della fiera nella prima parte del *Breve ragguaglio*. Il contributo, accompagnato da elaborazioni grafiche inedite a firma di chi scrive, vuole essere una chiara sintesi della matrice geometrico-configurativa secondo cui la Fiera è stata concepita dal Sanfelice e della descrizione degli elementi architettonici che la compongono. Nello specifico, partendo dalla descrizione letterale, dai disegni di progetto e da una conversione in metri delle dimensioni indicate in 'palmi napoletani' (qui operata), attraverso l'analisi grafica, la modellazione tridimensionale e successiva visualizzazione si restituiscono immagini inedite della 'Rinomata Fiera', collocata anche nel coevo contesto urbano.

2 | Disegno di progetto e ordine geometrico-configurativo dell'impianto

Il disegno di progetto della fiera è connotato da un ordine compositivo di carattere rigorosamente geometrico e trova ragione nella formazione culturale del Sanfelice nelle discipline della matematica, scenografia, architettura [Gambardella 2004]. Il principio ordinatore è costituito da una maglia ortogonale, il cui modulo è un cubo di quindici palmi di lato corrispondente all'elemento base della baracca. La forma complessiva dell'impianto planimetrico è un rettangolo oblungo nella direzione nord-sud attraversato centralmente da un asse viario portante, ai cui estremi sono collocate le porte di ingresso, e rispetto al quale si relaziona l'intera viabilità interna. Questo sistema è costituito da tre assi longitudinali e da sei assi trasversali. Dal punto di vista distributivo, la Fiera si configura come un recinto chiuso, delimitato dalle baracche delle attività commerciali. Le stesse trovano luogo anche nello spazio interno del recinto. Infatti, in virtù di una doppia simmetria ortogonale vengono disposti nello spazio interno otto gruppi di baracconi. Il centro

della fiera è invece destinato alla sosta. A questo spazio si arriva tramite il percorso centrale e i due laterali in direzione Nord-Sud; questo spazio costituisce l'elemento catalizzatore dell'intera configurazione rispetto al quale anche il percorso centrale si interrompe.

Il recinto presenta una forma rettangolare di altezza pari a venti palmi e viene situato a una distanza minima di trenta palmi dal fossato del Castello e dagli edifici rivolti sulla piazza. Questa soluzione permette alle carrozze di sostare all'esterno della Fiera ordinatamente. La cortina muraria del recinto è scandita dalla presenza di sette registri orizzontali. A partire dal piano di campagna, il primo registro è rappresentato dalla fascia basamentale modanata; l'ultimo, da una fascia orizzontale liscia; gli intermedi, dai registri di un muro bugnato in cui si alternano ordinatamente bugne a spacco di forma quadrata a bugne a punta di diamante dalla forma rettangolare allungata.

Sui lati minori del recinto rettangolare, Sanfelice dispone due accessi lungo il già citato asse viario centrale e portante, in direzione Nord-Sud, denominate 'Porta di Settentrione' e 'Porta di Mezzogiorno'. Immenso e straordinario doveva essere lo stupore dello spettatore alla vista di queste enormi porte, il cui solo fornice era alto ben trentacinque palmi; e, ancora di più lo doveva essere quando la loro vista veniva catturata dal colossale obelisco, situato in direzione assiale e nel mezzo della Fiera, alto sessantotto palmi e circondato da una fontana dai giochi d'acqua che – commenta l'autore del *Breve ragguaglio* – mai prima di allora si era vista. In tal senso, Sanfelice concepisce la Fiera come un complesso spazio architettonico dalle mutevoli percezioni sia visive che sensoriali che, grazie alla composizione spaziale del sistema viario e delle architetture presenti, svela gradualmente straordinari spettacoli e meraviglie appena oltrepassate le porte di accesso. Il disegno dei portali veicola, in generale, un messaggio di peculiare valore simbolico nel progetto architettonico e trova nell'opera di Sanfelice uno degli esempi più autorevoli e significativi del Settecento napoletano [Zerlenga 2013, 245-255].

In realtà, per come è configurato il disegno di progetto della Fiera, attraverso i varchi delle porte di accesso è possibile scorgere la teatralità di uno scenario interno, che sollecita l'immaginario verso l'idea di uno spazio illusorio.

Sia nella Porta di Mezzogiorno che in quella di Settentrione viene utilizzata la bugna a punta di diamante per lesene, colonne e piedritti, dove i tratti costituiti da forme fluttuanti a geometrie rettilinee e curvilinee sono recepiti dalla poetica dell'austriaco Hildebrandt [Gambardella 1968]. In tal senso, il linguaggio formale del Sanfelice trova la sua magnificenza in elementi di dettaglio come questi. Le bugne a punta di diamante, infatti, si presentano con una sezione curvilinea di profondità estremamente esigua se paragonata all'intero spessore ligneo del recinto pari a mezzo palmo di larghezza.

Nello specifico, il disegno della Porta di Mezzogiorno è caratterizzato dalla presenza di colonne cinturate. Un forte dinamismo spaziale è reso possibile grazie alla collocazione diversa di queste ultime. Due mezze colonne sono poste in posizione aggettante per accogliere le figure scultoree, mentre quelle piene, vengono poste in posizione arretrata per sorreggere la trabeazione. Su quest'ultima si innesta un arco polilobato spezzato, generato a sinistra e a destra da due circonferenze di raggio diverso. Il tutto è sormontato da un grande frontone, che accoglie una incisione in latino in onore di sua Maestà il Re, e da ulteriori figure scultoree allegoriche.

Nella Porta di Settentrione, Sanfelice utilizza un motivo diverso ricorrendo all'uso del timpano spezzato. Particolarmente interessante risulta essere in entrambi gli episodi la soluzione di raccordo tra le porte ed il recinto murario. Il bugnato di quest'ultimo cambia infatti disposizione geometrica nella parte adiacente alle colonne delle porte. Questa soluzione segna il passaggio dal

Fig. 1: *Disegno della muraglia finta che racchiude il luogo della fiera con l'ornato in ogni angolo di essa.* Disegno inciso da Fran. Cepparulo Scu. Nap. e pubblicato nel *Breve Ragguaglio* e confronto con il disegno autografo di Ferdinando Sanfelice.





Fig. 2: *Disegno della porta della fiera dalla parte di mezzo giorno*. Disegno inciso da I. Donadeus sculp. Neap. (1738) e pubblicato nel *Breve Ragguaglio* e confronto con il disegno autografo di Ferdinando Sanfelice.

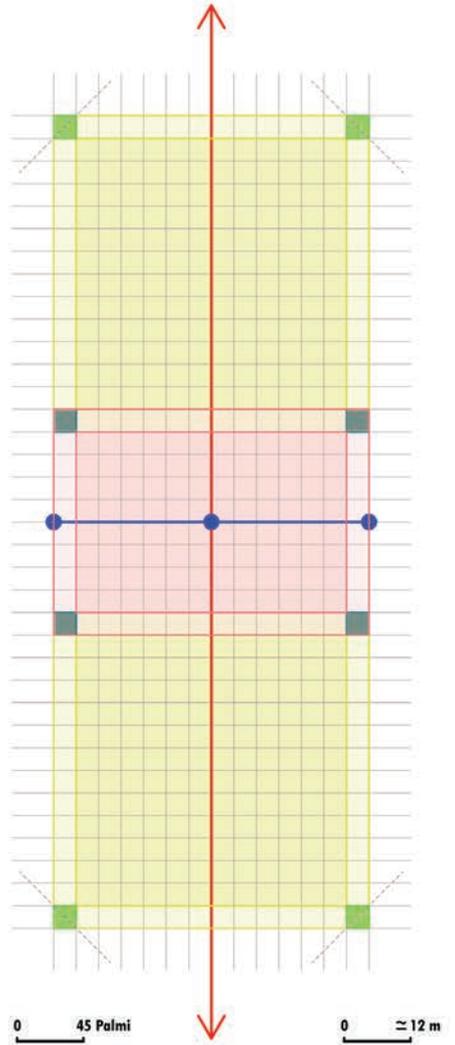
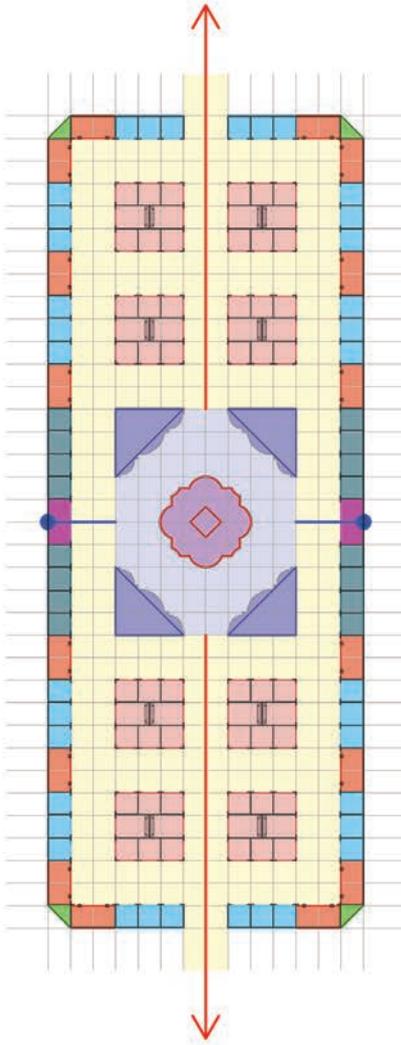
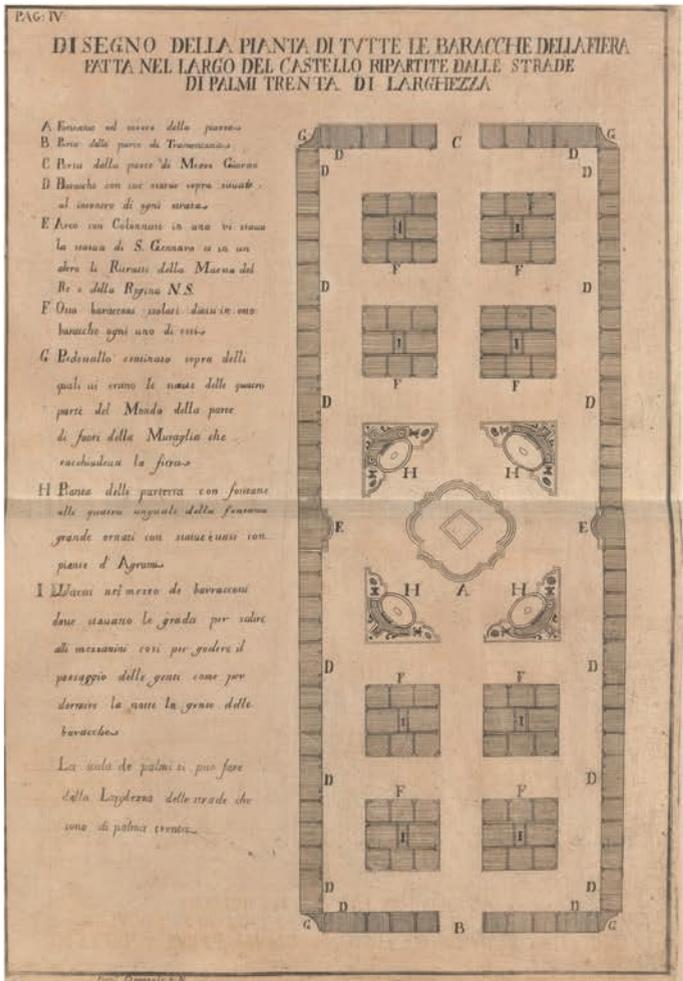
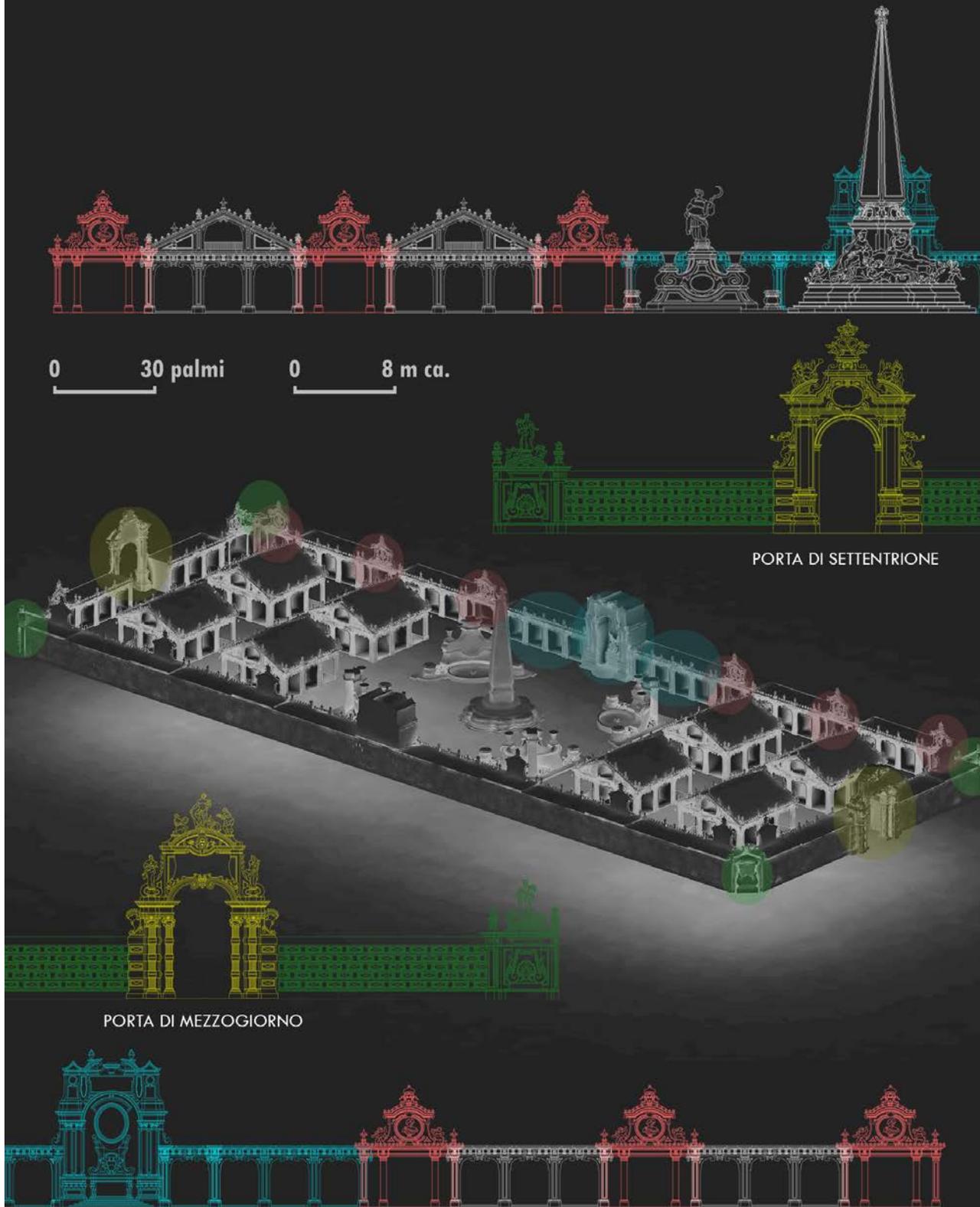


Fig. 3: Analisi geometrico-configurativa della pianta della Fiera del 1738 a Napoli (disegno di Vincenzo Cirillo).

Fig. 4 (pagina seguente): Visualizzazione della configurazione spaziale della Fiera del 1738 (disegno di Vincenzo Cirillo).



recinto al portale e conferisce una sensazione di continuità. Questa armonia non avrebbe avuto luogo se la configurazione ritmica del recinto si fosse congiunta immediatamente alle rispettive porte senza raccordarsi con esse.

Un'ulteriore attenzione formale è data dall'inserimento curvilineo di una porzione lignea nel raccordo tra recinto e porta su cui alloggiano altri elementi figurativi come sirene con in mano dei gigli, simboli araldici della casata dei Borbone.

Così configurato, l'accesso alla fiera attraverso le porte segna il passaggio tra due spazi comunque pubblici: il primo, costituito dalla piazza del Castello; il secondo, dalla Fiera che si pone sul territorio come una nuova forma di rappresentatività della famiglia reale.

Entrando nel vivo della descrizione degli elementi architettonici posti all'interno del recinto, l'analisi è avvenuta suddividendo la parte adibita alla vendita da quella riservata alla sosta.

Rispettivamente, la prima trova luogo lungo il recinto e nelle zone poste a nord e a sud della Fiera in prossimità delle porte di ingresso; la seconda, nell'area centrale. Varcate le porte di ingresso, il visitatore si immette immediatamente nella zona commerciale con la presenza di numerose baracche. Ognuna di esse, basata sul modulo cubico di quindici palmi, è configurata in più tipi. Il modulo cubico è rappresentato dalla baracca singola, collocata generalmente lungo il recinto oppure utilizzato come modulo per assemblare più baracche in gruppo.

Il raddoppio del modulo cubico genera un altro tipo di baracca, collocato in corrispondenza degli assi longitudinali e trasversali. In tal senso, il visitatore percorrendo le strade interne trova sempre come fondale scenico questo tipo di baracca. La sapienza progettuale del Sanfelice si identifica in questo caso con un linguaggio formale molto accurato e diverso da tutte le altre baracche. Questo tipo doppio, infatti, accoglie nel prospetto su strada due colonne, che sorreggono una trabeazione sormontata da una edicola. Il tutto è accompagnato da una gran ricchezza di elementi figurativi, tra cui gigli e stemmi reali del Regno delle due Sicilie. In tal modo, la presenza dell'edicola rafforza l'effetto scenico e la ritmica disposizione delle baracche doppie fra quelle singole genera una varietà spaziale ed una percezione di magnificenza anche in elementi posti a notevole distanza. Nel disegno che illustra la suddetta baracca, il disegno dell'edicola non è accompagnato da alcuna indicazione metrica circa la profondità della nicchia. Pertanto, nella fase di modellazione questo elemento è stato ipotizzato con un andamento leggermente curvilineo, basandosi sull'analogia con altri elementi architettonici simili presenti nelle architetture napoletane. Il successivo modello di baracca corrisponde a un gruppo composto dall'accostamento di otto baracche singole, che viene collocato nelle zone vuote a nord e a sud del recinto. L'accostamento di questi moduli genera in pianta dei quadrati ottenuti dagli spazi risultanti dalle intersezioni tra gli assi longitudinali e trasversali della viabilità interna.

Questi gruppi, definiti nel *Breve ragguaglio* "baracche isolate" o "baracconi", sono costituiti da sei baracche 'singole' (di cui quattro disposte in posizione d'angolo) e da due in posizione centrale in direzione est-ovest. Le baracche centrali presentano una maggiore profondità ed accolgono dei corpi scala che conducono ad un piano superiore. Questo livello superiore è provvisto di un affaccio dall'andamento curvilineo ed è destinato principalmente al ristoro dei visitatori nonché utilizzato per il pernottamento dei proprietari delle baracche a chiusura giornaliera della Fiera.

Il disegno in prospetto delle "baracche isolate" o "baracconi" riporta la seguente annotazione: "Prospetto di ciascun lato delle baracche della Fiera". Ciò induce a pensare che il timpano potesse essere presente su tutti i quattro lati del quadrato. Dalla analisi della pianta, invece, essendo le scale interne collocate soltanto nelle baracche centrali, l'ipotesi più ragionevole è che il tetto fosse a doppia falda con i timpani rivolti verso le strade longitudinali. In conclusione, in questi otto

gruppi i lati presentano i fronti composti dalla successione dei prospetti di ogni singola baracca. In virtù, poi, della doppia simmetria bilaterale che caratterizza l'impianto planimetrico, questo sistema si replica e definisce l'intero apparato che costituisce la zona della vendita della Fiera. Ritornando alla griglia ordinatrice dell'impianto planimetrico della Fiera, è da segnalare la soluzione proposta da Sanfelice ai quattro angoli del recinto. Infatti, non essendo questi angoli in alcun modo fruibili dall'interno della Fiera, Sanfelice li utilizza come elementi di raccordo formale tra i lati ortogonali del recinto. Un raccordo, questo, estremamente ingegnoso e legato non solo alla sua figura di matematico, architetto e scenografo ma anche di urbanista. Il raccordo, infatti, è pensato in base allo scorrimento della viabilità urbana esterna alla Fiera e viene proposto con una direzione a 45° tale da evitare che lo spigolo vivo del modulo cubico costituisse un ostacolo per la svolta delle carrozze. Dal punto di vista figurativo, ogni angolo del recinto della Fiera accoglie una statua, che, in modo differente, rappresenta la figura allegorica dell'abbondanza. Queste allegorie rinviano alle quattro parti del mondo sino ad allora conosciute (Europa, Asia, Africa e America) per dimostrare che le merci esibite nella Fiera provenissero da ogni angolo del mondo.

Concludeva la Fiera la grande zona centrale destinata alla sosta. Il visitatore, una volta assecondata la sua voglia di comprare merci, che fosse entrato dalla Porta di Settentrione o di Mezzogiorno, arrivava nella zona centrale della Fiera. Quest'area fungeva da vero e proprio elemento catalizzatore, influenzando la percezione visiva dei visitatori ovunque si trovassero. Ma non solo. Anche la dimensione di quest'area era notevole al punto da interrompere il ritmo dell'alternanza di tre baracche singole e una doppia (così come riscontrabile nei lati del recinto in corrispondenza dei gruppi di baracche centrali). Qui, infatti, le baracche singole in successione diventano quattro e ciò comporta anche una maggiore sezione stradale dell'asse centrale trasversale rispetto agli altri.

Questa area centrale era connotata dalla presenza all'intersezione degli assi del recinto di un'enorme fontana, sormontata da un obelisco e tale da interrompere la viabilità, quasi a volere catturare 'fisicamente' i visitatori e indurre il loro sguardo verso la magnificenza di questo maestoso evento. Qui, un trionfo di effetti scenici si offriva alla vista, fra cui fontane dai capricciosi e sonori giochi d'acqua ed elementi plastici, figurativi e simbolici, ornati da vigorose piante, che l'autore riporta al punto da suscitare nei visitatori sensazioni «*di stupore e meraviglia come se alla mente e all'immaginazione non potessero arrivare*». Le fontane si innalzavano su un complesso sistema di aiuole dal motivo geometrico-ornamentale dei giardini 'alla francese' ma anche con grandi piante in vaso. Nelle grandi vasche d'acqua si riflettevano le statue allocate sulla parte più alta delle fontane; queste rappresentavano l'allegoria delle quattro stagioni ed erano ornate con i rispettivi frutti e fiori. Lo spazio centrale si concludeva con la presenza di due edicole che, collocate alle estremità dell'asse trasversale centrale, accoglievano rispettivamente le raffigurazioni del patrono della città di Napoli, San Gennaro, e del re Carlo di Borbone con la regina Maria Amalia di Sassonia.

Dalla lettura del *Breve ragguaglio* si ricavano informazioni anche in merito ai materiali utilizzati per realizzare la Fiera. Tutte le strutture della Fiera furono costruite quasi esclusivamente in legno, poi rivestito dai più sontuosi apparati come tendoni colorati e rivestimenti indorati, ulteriormente abbelliti da grandi lampadari e specchi ubicati nelle baracche. Come afferma De Dominicis, Sanfelice per decorare i pannelli di legno era solito dipingere con la tecnica della gouache, una tempera resa più grossolana e opaca dall'aggiunta di un pigmento bianco (ad esempio, il gesso) mescolato con la gomma arabica [De Dominicis 1846, 522-523]. Nei giorni di pioggia, però,

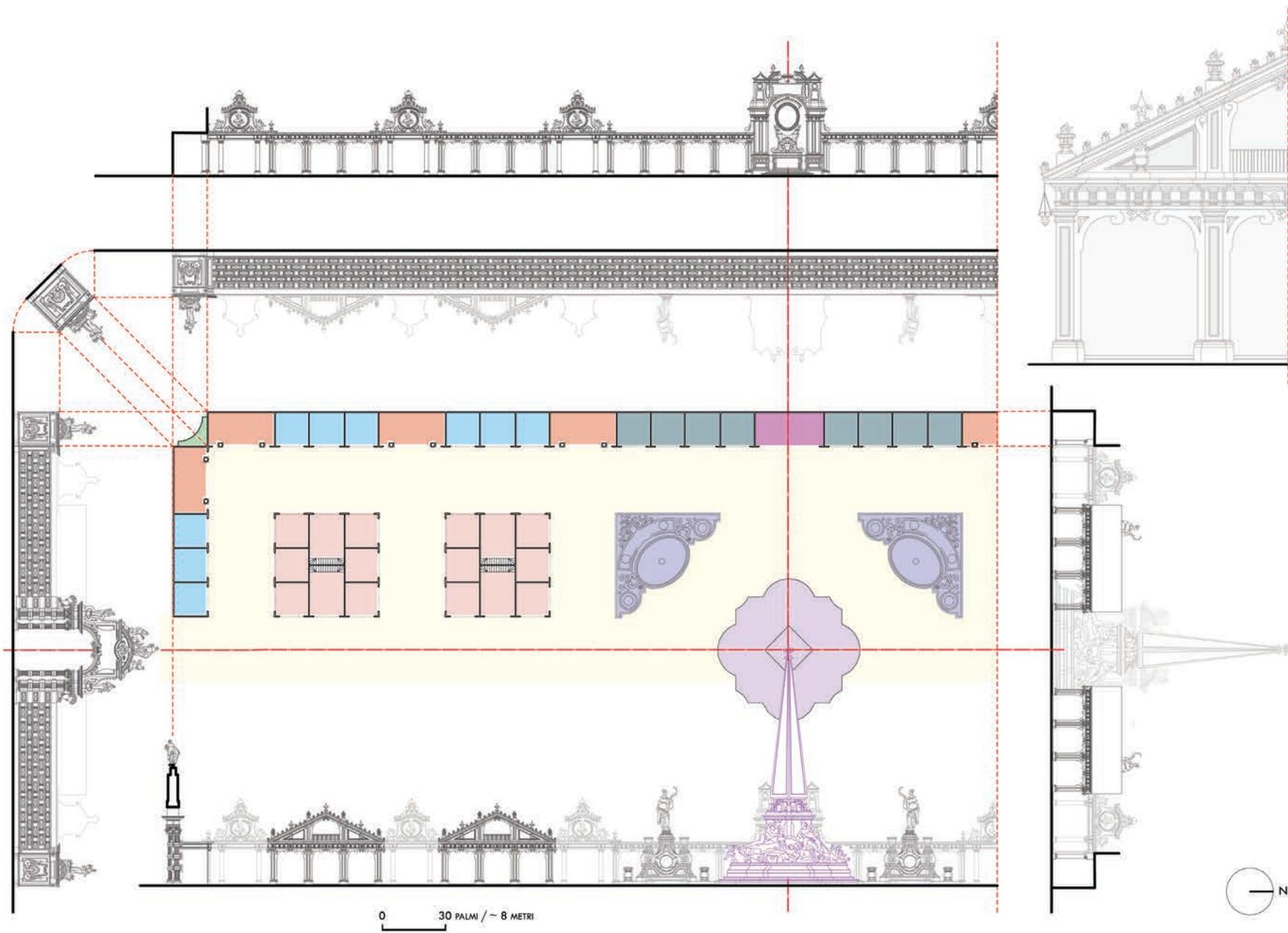


Fig. 5: Restituzione grafica della composizione e successione dei diversi elementi che compongono la Fiera lungo le direzioni longitudinali e trasversali (disegno di Vincenzo Cirillo <https://vimeo.com/222202261>).

questa tecnica non era molto indicata in quanto il colore veniva spazzato via dalle superfici. Sanfelice per ritardare questo fenomeno di scolorimento pensò di dare, prima, due passate di calce mischiata con pozzolana, poi di rivestire i pannelli con il colore. Grazie all'utilizzo di tinte neutre si otteneva un colore più coprente e luminoso rispetto al normale colore a tempera. Nel *ragguaglio*, infatti, il riscontro di ciò è confermato dall'utilizzo di aggettivi come marmoreo, brillante, luminoso, luccicante. Questa tecnica, molto economica, era utilizzata in tutte le feste all'aperto ma, in questo caso, il Sanfelice fu fortunato perché la sua Fiera vide per nove giorni consecutivi splendere la luce del sole ed un bagliore notturno che, unito al largo utilizzo di lumi, crearono un'atmosfera molto suggestiva.

Nella Fiera del 1738, il progetto dell'illuminazione artificiale determinò un'altra attrazione densa di meraviglia. Come già anticipato, tutte le baracche furono dotate di lampadari di cristalli che, uniti ad un largo utilizzo di specchi, contribuì a dar vita ad un'atmosfera veramente scintillante. La luce del sole di giorno e quella delle torce poste sulle baracche di notte, riflettendosi in queste superfici specchianti, creavano un bagliore così elevato che neppure il calar del sole riusciva a oscurare.

Meraviglia per i continui colpi di scena, suggestioni create da effetti illusionistici di superfici scintillanti e luci fluttuanti, varietà delle merci in vendita, possibilità di sostare in un luogo refrigerato erano tutte condizioni godibili appieno grazie al transito normato. All'interno della Fiera, infatti, ad eccezione delle loro maestà, non era possibile entrare con le carrozze. Queste ultime, come detto in precedenza, potevano sostare lungo il recinto esterno lasciando scorrere all'interno un flusso ordinato di persone. I visitatori, quindi, catturati da questa atmosfera suggestiva, unita alla percezione di innumerevoli visioni multiple, potevano camminare spensierati, rapiti da mille meraviglie e senza alcuno ostacolo che potesse distogliere lo sguardo. Oltre al grande senso di ordine visivo, dovuto al disegno di progetto, il divieto di circolazione delle carrozze all'interno della Fiera determinò l'opinione dell'autore del *Breve ragguaglio* nel descrivere la Fiera come "silenziosa".

Grazie all'uso di forme nuove e all'utilizzo di geometrici e modulari, Sanfelice concepisce la spazialità della Fiera con «*eleganza e genialità grazie al linguaggio di tradizione classica, condotto sempre in chiave dialettica [...] e nel contempo conferisce un preciso ruolo urbanistico alle sue fabbriche*» [Gambardella 1968].

3 | Visualizzazione del modello e punti di vista

Attraverso una conversione in metri delle dimensioni in 'palmi napoletani' indicate nei disegni contenuti del *Breve ragguaglio* è stato possibile realizzare un modello tridimensionale e, dunque, restituire le viste inedite della 'Rinomata Fiera'.

Il ricorso al disegno digitale secondo le tecniche del *modeling* e *rendering* ha consentito di 'visualizzare' virtualmente la Fiera attraverso una operazione concettuale di tipo inverso, mirata ad una lettura di sintesi.

Nello specifico il *modeling* si riferisce all'atto fisico della realizzazione del modello matematico della Fiera mentre il *rendering* propone come prodotto finale un'immagine *raster* di sintesi degli elementi caratterizzanti l'evento. Le operazioni di *post-processing* delle immagini prodotte restituiscono delle viste del modello matematico basato su effettive misurazioni con l'aggiunta di una serie di effetti per creare le suggestioni percepite dai visitatori.

Si tratta, quindi, di viste architettoniche di tipo interpretativo dove il fine è stato quello di produrre una possibile simulazione della realtà. Come sostenuto da Umberto Eco nella 'teoria della

Fig. 6: Visualizzazione della fiera dall'asse principale di attraversamento (disegno di Vincenzo Cirillo).



menzogna', ogni forma o vista richiama un contenuto interpretabile da parte dell'osservatore sempre diverso [Eco 2011].

In tal senso, la fase di restituzione qui condotta è stata la 'messa in forma' delle immagini della Fiera, ognuna delle quali è stata restituita decidendo la collocazione del punto di osservazione (punto di vista, per l'appunto) in base alle specificità da comunicare.

La scelta di rappresentare la Fiera da più punti di vista ha portato alla successiva distinzione in immagini costruite con una 'vista frontale' (immagini interne della Fiera) ed in immagini con 'vista dall'alto' (immagini di tipo urbano). Il rimando, quindi, alla diversa regola geometrica della 'messa in forma' delle immagini è stata intenzionalmente concepito come migliore scelta percettiva per la raffigurazione dell'evento. Inoltre sono state adoperate integrazioni tra immagini create con la visualizzazione del modello tridimensionale ed immagini della città di Napoli, in particolar modo utilizzando fonti iconografiche che rappresentassero il Largo del Castello.

Le prime immagini proposte sono immagini *raster* ottenute dal *rendering*. Esse si inseriscono nella casistica di immagini con 'vista frontale' in quanto sono state elaborate collocando il punto di vista dell'osservatore in direzione frontale rispetto a ciò che sta osservando. Il metodo geometrico utilizzato è riconducibile all'utilizzo della prospettiva centrale ('a due punti', così come dal software di restituzione). Le inedite immagini prodotte restituiscono la notevole profondità di campo, che caratterizza lo spazio interno della Fiera (immagine qui costruita lungo l'asse laterale

Fig. 7: Visualizzazione della fiera dalla zona di sosta centrale (disegno di Vincenzo Cirillo).



longitudinale di viabilità interna) nonché gli effetti percettivi propri di una vista ad altezza d'uomo colti lungo l'asse longitudinale principale (che si immette sulla zona di sosta della Fiera) e nell'area di sosta, che guarda verso il Castel Nuovo.

Queste viste virtuali sono state animate con personaggi in costume coevi alla manifestazione e, fra questi, figure popolari rappresentanti i pastori del presepe napoletano del '700.

La successiva operazione grafica è stata quella di collocare secondo un analogo rapporto di scala l'impianto planimetrico della Fiera, così ottenuto, sulla *Mappa topografica della città di Napoli e de suoi contorni* di Giovanni Carafa Duca di Noja, edita nel 1775 ma, come è noto, databile alla situazione di contesto urbano intorno al 1750 (Fogli n. 11 e 18). Nel *Breve ragguaglio*, il Largo del Castello è descritto come un poligono irregolare di dimensioni pari a 900 palmi (sviluppo in direzione longitudinale) e 300-350 palmi (lungo i lati in direzione trasversale).

Inserendo all'interno della *Mappa* del Duca di Noja l'impianto planimetrico della Fiera (nell'analogo rapporto di scala), queste indicazioni sono apparse corrispondenti per accogliere l'area occupata dalla Fiera. Nello specifico, l'impianto planimetrico è stato collocato nel rispetto delle indicazioni cardinali (nord-sud) e lasciando attorno al perimetro del recinto un contorno largo 30 palmi, così come indicato nel *Ragguaglio* per il passaggio delle carrozze.

Inoltre, lo sviluppo complessivo della Fiera è stato fatto terminare con l'asse viario corrispondente all'attuale Via Santa Brigida, nell'ipotesi che Sanfelice avesse inteso non interrompere il

cannocchiale prospettico da Via Toledo sul Largo del Castello.

In tal senso, sono stati intesi anche i possibili altri scorci visivi a scala urbana che potevano essere percepiti dai visitatori nell'immettersi nel Largo.

Un altro inserimento a scala urbana è stato operato collocando il modello della Fiera nella *Fidelissima urbis neapolitanae cum omnibus viis accurata et nova delineatio* di Alessandro Baratta del 1627. Pur essendo di quasi più di un secolo antecedente allo svolgimento della Fiera in essa, per esempio, non appare rappresentato il Real Teatro di San Carlo (perché successivo), questa importante fonte dell'iconografia urbana è stata scelta perché rappresenta una veduta 'a volo d'uccello' della città dal mare di tipo pseudo-asonometrico.

Questo genere di figurazione presenta un impatto topografico-percettivo dell'impianto planaltimetrico riconducibile al metodo geometrico di rappresentazione dell'asonometria obliqua cavaliera o della prospettiva parallela. In virtù di queste considerazioni, la veduta del Baratta è stata esaminata come fonte iconografica adatta a contestualizzare una visualizzazione assonometrica della Fiera di Sanfelice a scala urbana, qui adeguatamente costruita nel rispetto del punto di vista e delle proporzioni. A tal proposito, la Fiera è stata volutamente inserita nella veduta adoperando un colore diverso per non creare un falso storico e, al contempo, per evidenziare la sua straordinaria dimensione urbana.

Diversamente dalla veduta citata, l'opera pittorica di Antonio Joli, *Il largo del Castello in occasione del Carnevale* (1757), è una rappresentazione più coeva alla Fiera, realizzata secondo il metodo geometrico della prospettiva con l'utilizzo di un punto di vista poco più in alto rispetto a un possibile osservatore situato sul piano di campagna. La vista generata da questo metodo geometrico risulta più radente e schiacciata. Di conseguenza, anche la costruzione geometrica della vista del modello della Fiera è avvenuta sulla base di questi presupposti collocando, come elemento prossimo all'osservatore, la porta di Mezzogiorno. Il quadro di Joli è stato scelto perché restituisce la vista sull'asse principale di attraversamento e mette ben in luce le proporzioni della Fiera rispetto alle cortine degli edifici su Largo di Castello e allo stesso castello. Anche in questo caso la Fiera è stata inserita con un cromatismo unico.

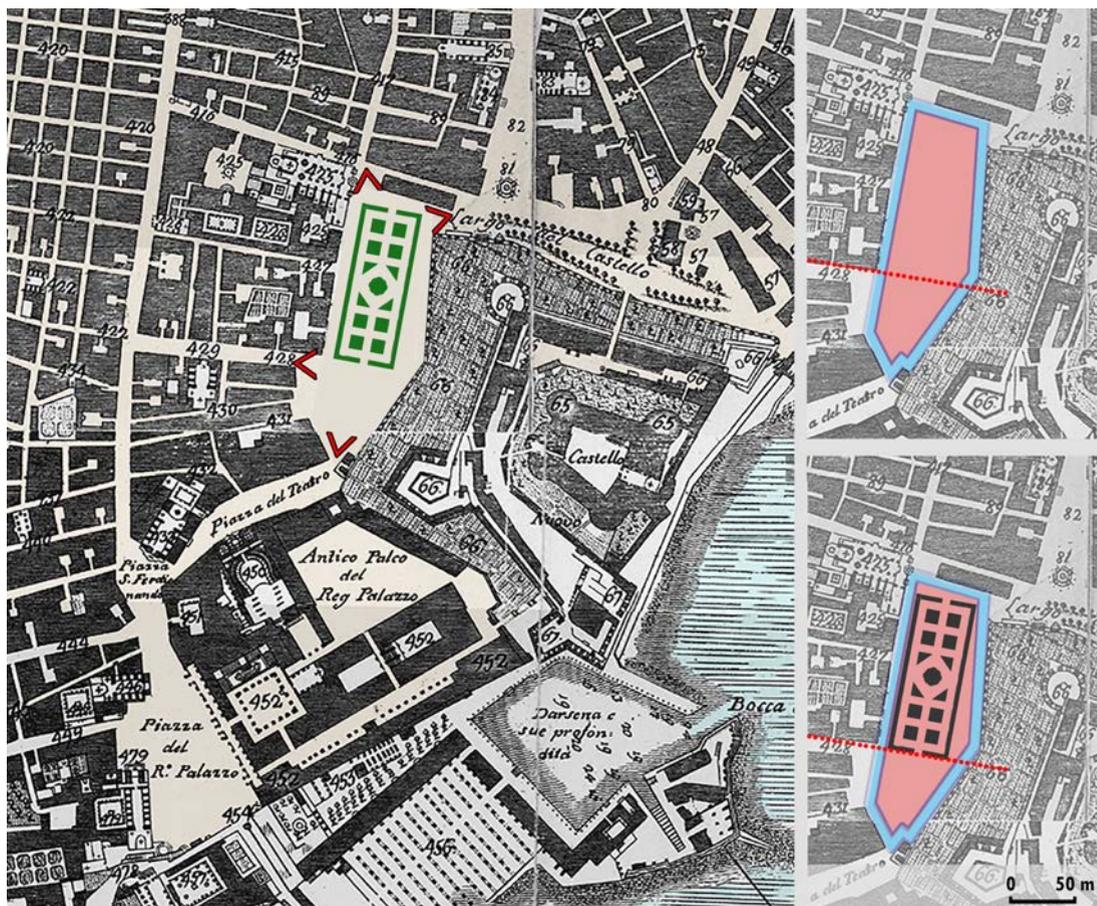
L'ultima immagine che qui si restituisce è una rappresentazione grafica di sintesi. Ricorrendo al metodo geometrico di rappresentazione dell'asonometria obliqua cavaliera, questa immagine restituisce una visualizzazione della Fiera e dei diversi elementi che la compongono, individuati da colori diversi. A questo modello assonometrico fanno poi da richiamo i prospetti di alcuni elementi in proiezione ortogonale. Ciò consente di restituire un'informazione comparativa, metrica e proporzionale, fra i diversi elementi.

4 | Conclusioni

Il presente contributo indaga il contesto dell'architettura effimera, che ha caratterizzato la città di Napoli nel '700, attraverso l'uso critico di due fonti diverse: quella letterale e quella iconografica, entrambe presenti nel *Breve ragguaglio della Rinomata Fiera del 1738*. Ne deriva una inedita modellazione tridimensionale del progetto della Fiera attraverso una analisi di tipo geometrico-configurativo dell'impianto spaziale della stessa, basata sull'apparato iconografico allegato ed accompagnata dalla redazione di una inedita visualizzazione grafica.

La modellazione tridimensionale ha consentito di acquisire una migliore consapevolezza della configurazione spaziale della Fiera e dei suoi elementi. Di conseguenza, la successiva fase di visualizzazione ha permesso di costruire più viste virtuali dell'interno della Fiera e di collocare la stessa all'interno della città, restituendone un impatto visivo alla scala urbana.

Fig. 8: Pianta della Fiera del 1738 nella *Mappa topografica del Duca di Noja*, 1775 (disegno di Vincenzo Cirillo).



In virtù del disciplinare del disegno, la costruzione visiva di questi contesti, alla scala architettonica ed urbana, ha consentito di divulgare a un pubblico non specialistico sia le ragioni compositive del progetto della Fiera (fondate su un saldo principio d'ordine geometrico) che le impressioni legate alla percorrenza interna della stessa generate dalle mutevoli vedute.

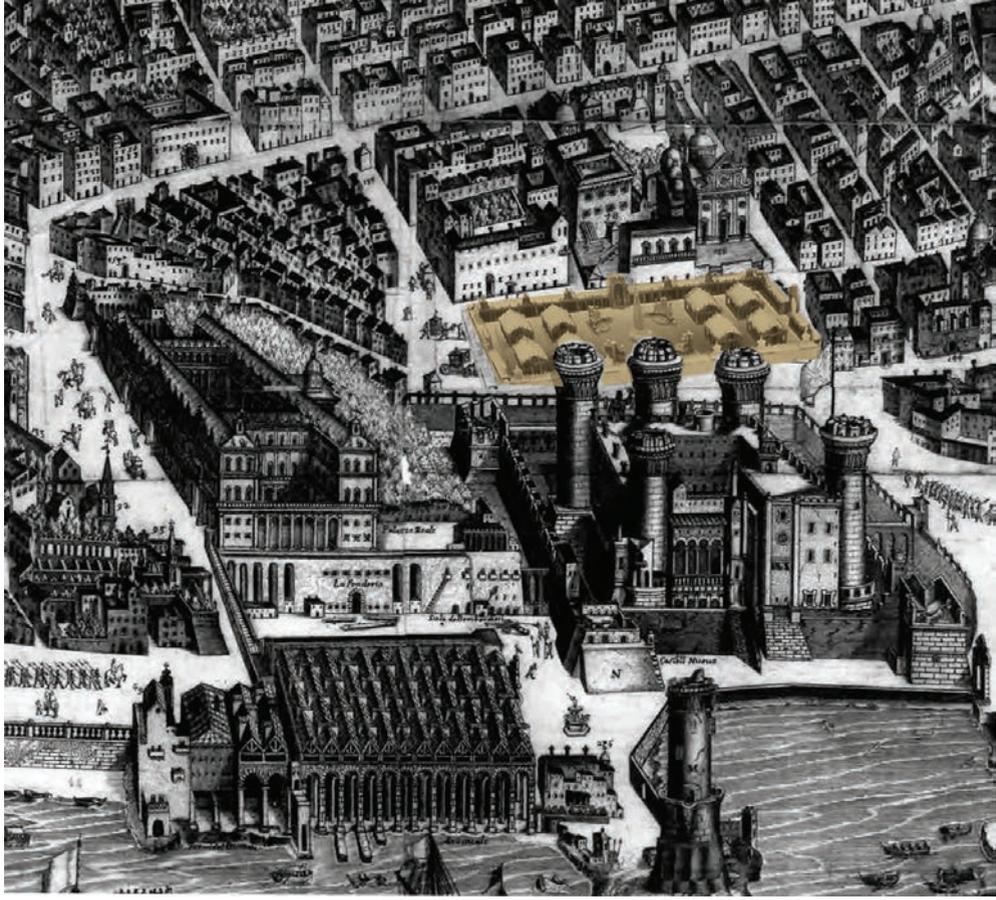


Fig. 9 (pagina precedente): Visualizzazione della configurazione spaziale della Fiera del 1738 inserita nella *Fidelissima urbis neapolitanae cum omnibus viis accurata et nova delineatio* di A. Baratta, 1627 (disegno di Vincenzo Cirillo).

Fig. 10 (pagina precedente): Inserimento del disegno della fiera del 1738 inserita nell'opera pittorica di Antonio Joli, 1757 *Il largo del Castello in occasione del Carnevale*; Selkiak Bowhill, coll. Duke of Buccleuch (disegno di Vincenzo Cirillo).

Bibliografia

- Breve ragguaglio della rinomata fiera che sotto la direzione di D. Ferdinando Sanfelice Cavalier Napoletano si celebrò nel mese di Luglio dell'anno 1738.* (1738). Napoli: Stamperia di Francesco Ricciardo.
- Capolavori in festa. Effimero barocco a Largo di Palazzo*, (1997). Catalogo della mostra, Napoli, 20 dicembre 1997-15 marzo 1998. Napoli.
- BRUSAPORCI, S. (2011). *Modelli digitali per la rappresentazione dell'architettura*. In *DISEGNARECON*, dicembre 2011, Vol. 4, n. 8.
- CIRILLO, V. (2014). *Modelli rappresentativi di città in "Il Regno di Napoli in Prospettiva" di Gio. Battista Pacichelli*. In F. Capano M.I. Pascariello M. Visone, *Delli Aspetti De Paesi. Vecchi e nuovi media per l'immagine del paesaggio. Rappresentazione, memoria, conservazione*. vol. 2, Napoli: Edizioni Circe.
- DE DOMINICI, B. (1744). *Vite dei pittori scultori ed architetti napoletani*. Ed. 1846, vol. IV, Napoli. pp. 494-529.
- de RUBERTIS, R. (1994). *Il disegno dell'architettura*. Roma: La Nuova Italia Scientifica, p. 260.
- ECO, U. (2011) *Trattato di semiotica generale*. Milano: Bompiani.
- FILANGIERI, R. (1964). *Castel Nuovo. Reggia angioina ed aragonese di Napoli*. Napoli: L'arte tipografica, pp. 223-236.
- GAMBARDELLA, A. (1968). *Note su Ferdinando Sanfelice architetto napoletano*. Napoli.
- GAMBARDELLA, A. (2004). *Ferdinando Sanfelice. Napoli e l'Europa*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- GRANELLI, A. (2010). *Le nuove frontiere della fruizione: prime riflessioni per una metodologia per progettare l'esperienza culturale*. In *(Re)design del territorio*. Roma: Fondazione Italia, Palombi, pp. 64-67.
- IPPOLITI, E. MESCHINI, A. (2010) *Dal "modello 3D" alla "scena 3D". Prospettive e opportunità per la valorizzazione*. In *DISEGNARECON*, dicembre.
- MANCINI, F. (1968). *Feste ed apparati civili e religiosi in Napoli dal vicereame alla capitale raccolti, commentati e descritti da Franco Mancini*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- MANCINI, F. (1980). *Il 'trucco' urbano: apparati e scenografie tra finzione e realtà*. In *Civiltà del '700 a Napoli 1734-1799*. Firenze: Centro Di, pp. 302-370.
- MANDELLI, E. VELO, U. (2010). *Il modello in architettura. Cultura scientifica e rappresentazione*. Firenze: Alinea, p. 192.
- MIGLIARI, R. (2003). *Geometria dei modelli. Rappresentazione grafica e informatica per l'architettura e il design*. Roma: Kappa.
- MUZII, R. (1997). *I disegni di Ferdinando Sanfelice al Museo di Capodimonte*. Napoli: Electa.
- NEGROPONTE, N. (2004). *Essere digitali*. Milano: Sperling & Kupfer.
- PURINI, F. (2003). *Digital Divide*. In SACCHI, L. UNALI, M. *Architettura e cultura digitale*. Milano: Skira, pp. 90-91.
- RAK, M. (2012). *A dismisura d'uomo. Feste e spettacoli del barocco napoletano*. Palermo: Duepunti Edizioni.
- SALVATORI, G. MENZIONE, C. (1985). *Le guglie di Napoli: storia e restauro*. Napoli: Electa Napoli.
- UNALI, M. (2016). *Atlante dell'abitare virtuale: Il Disegno della Città Virtuale, fra Ricerca e Didattica*. Roma: Gangemi Editore.
- UNALI, M. (2009). *Qual è il modello di rappresentazione complesso nella rivoluzione informatica?* In «Disegnare idee immagini», 38/2009, pp. 30-39.
- ZERLENGA, O. (2008). *Rappresentazione geometrica e gestione informatica dei modelli*. Napoli: La scuola di Pitagora.

ZERLENGA, O. (2007). *Dalla grafica all'infografica. Nuove frontiere della rappresentazione nel progetto di prodotto e di comunicazione*. Foggia: Claudio Grenzi Editore, pp. 69-79.

Fonti archivistiche

New Haven, Connecticut USA. Yale University Library Digital Collections. Number: Bn25 075. Napoli. Museo di Capodimonte. Gabinetto Disegni e Stampe. Disegno di tutte le baracche della Fiera del 1738. Categoria Arch. S/3, n. 1482.

Napoli. Museo di Capodimonte. Gabinetto Disegni e Stampe. Disegno della porta di mezzogiorno per la fiera del 1738. Categoria Arch. S/4, n. 1485.

Napoli. Museo di Capodimonte. Gabinetto Disegni e Stampe. Disegno della finta muraglia che racchiude la fiera del 1738. Categoria Arch. S/4, n. 1487.

Il volto della città: quando il ritratto è visto alla rovescia

Maria Ines Pascariello

Università degli Studi di Napoli Federico II- Dipartimento di Ingegneria Civile Edile Ambientale

Abstract

Per la rappresentazione figurativa e, in particolare, per la rappresentazione di città, ogni lingua ha creato termini specifici, posti in relazione alla cultura che devono esprimere e, quindi, non sempre intercambiabili. Allo stesso modo ogni epoca ha modificato, messo in discussione o aggiornato i modi di descrivere, specialmente la città, pur mantenendo sempre costanti alcuni requisiti: il diretto e autentico rapporto con il vero; l'ambizione alla somiglianza più favorevole; la realizzazione affidata all'arte e ai suoi esponenti; la rappresentazione attraverso il ritratto.

The face of the city: when the portrait has seen downward

For the figurative representation and, in particular, for the representation of the city, each language has developed specific terms, set in relation to the culture that need to express, and therefore not always interchangeable. Also, each era has changed, questioned or updated ways to describe, especially the city, while maintaining some requirements always constant: the direct and authentic relationship with the truth; ambition to the most favorable likeness; the creation entrusted to art and its representatives; the representation through the portrait.

Keywords: Rappresentazione, ritratto di città, visualità.

Representation, city portrait, visualization.

Maria Ines Pascariello è Ricercatore presso il Dipartimento di Ingegneria civile edile ambientale dell'Università Federico II di Napoli per il SSD ICAR/17. Svolge attività didattica dal 2001. I principali ambiti d'interesse riguardano l'analisi e la documentazione del patrimonio costruito, a scala urbana e territoriale, mediante rilievi ed elaborazioni grafiche.

Author: mipascar@unina.it

Received May 17, 2017; accepted June 8, 2017

1 | Introduzione

Tra tutte le immagini, quella di un volto è, insieme, la più sacra e la più falsa. Il volto può, infatti, essere iscritto a ragione nella categoria delle icone – εἰκόνες nel greco antico – ovvero quelle immagini che, secondo la concezione platonica poi riflessa e perfezionata nella teoria bizantina dell'icona, vanno al di là della mimesi dell'apparenza.

Il volto – *vultus* dal supino disusato di *vultum* del verbo *volo*, volere – è, dal canto suo, sacro o santo, vale a dire sancito, necessario; quello, cioè, che nei suoi tratti rinvia a un mondo altro rispetto all'insieme dei fenomeni, sia esso l'iperuranio di Platone o il mondo delle idee o il regno dei cieli nella filosofia dell'immagine cristiana, o la profondità della psiche.

Come le affascinanti testimonianze dell'iconografia mostrano con abbondanza di esempi nel corso dei secoli, la storia delle arti visive ha percorso diverse e articolate strade per ottenere l'evocazione più suggestiva dei tratti fisiognomici e dei caratteri individuali di cui ogni volto è, fatalmente, espressione.

L'evocazione più suggestiva è senza dubbio il ritratto: inteso come riproduzione figurativa o fotografica delle sembianze di una persona, ma anche come eccezionale somiglianza o piena manifestazione esteriore di una condizione fisica o psicologica che “permette di ottenere, non già banalmente e a caso, una riproduzione plastica qualsiasi, alla portata dell'ultimo inserviente di laboratorio, bensì la somiglianza più familiare e più favorevole, la somiglianza intima” [Prinet – Dilasser 1966, 115-116].

D'altro canto, se il ritratto è l'evocazione più suggestiva di un volto, dov'è l'oggettività di un volto? O, più in generale, di che cosa parliamo quando parliamo di volto?

2 | Il volto dello spazio vissuto: il ritratto di città

Il viso è, etimologicamente, ciò che è visto. Raccontare ciò che è visto è la sfida che il linguaggio, in particolare quello visivo, muove a quanto di individuale e perciò ineffabile il viso racchiude. Sin dall'antichità la nostra cultura occidentale si è sempre interrogata se il linguaggio parlato potesse detenere il privilegio della comunicazione rispetto all'immagine figurale e, considerando il linguaggio parlato come la più alta forma di pratica intellettuale, ha ritenuto le rappresentazioni visive quasi delle spiegazioni di seconda qualità delle idee. Nel corso dei secoli, tuttavia, si è assistito a un cambiamento progressivo che ci ha permesso di sviluppare la teoria dell'immagine. Secondo la definizione di William J. Thomas Mitchell (marzo 1942), questa ha esteso una visione del mondo illustrata, non più testuale, a molti settori della filosofia e della scienza occidentali.

Il mondo come testo è stato sostituito dal mondo come immagine, dove raccontare equivale a ritrarre, ovvero a eseguire una rappresentazione capace di estrarre i tratti e i caratteri connotativi, producendo una raffigurazione. Nella rappresentazione si attua, cioè, un processo di astrazione che depura l'immagine dei suoi caratteri naturali e trasforma il viso (*visus*, da *video*, ciò che è visto, dunque di per sé menzognero) in volto (ciò che è prodotto da una *voluntas* di rappresentazione).

Così se il viso di un uomo con la corona di spine diventa il Volto Santo di Cristo, allo stesso modo l'insieme dei tratti di una città – le sue architetture, le strade, gli spazi aperti – diventano il volto della città riconoscibile nella singola identità.

Organismo vivente per eccellenza, insieme di innumerevoli e mutevoli essenze, la città assume il suo volto nel suo ritratto o, più precisamente, nell'azione di farsi ritratto.

La città risponde allo sguardo interno dei suoi abitanti – già vario per condizioni socioeconomiche e culturali – e a quello esterno di chi la visita per turismo, dei pendolari per lavoro o per studio, dei *city users*, degli immigrati.

Una pluralità di soggetti seleziona punti di vista diversi sui modi di utilizzare gli spazi della città, di fruire dei suoi servizi, di partecipare alla sua vita sociale, e definisce diverse modalità di valutarla, immaginarla, se si vuole di amarla. Ciò che è visibile allo sguardo di alcuni è escluso dall'orizzonte di quello di altri: c'è una città invisibile per molti e non tutti vedono la città allo stesso modo [Adorno 2014].

In tal modo l'immagine vera non è più quella che si guarda, ma è quella da cui si è guardati. È quella che attrae l'osservatore verso un'altra dimensione e lo porta ad astrarsi dai tratti fisici per transitare dalla facilità della *facies*, l'apparenza superficiale, alla complessità dell'idea, all'immagine mentale, alla rappresentazione interiore di un εἶδος profondo.

Se “per capire una città bisogna conoscere e studiare ciò che mostra e ciò che nasconde, ciò che è evidente e ciò che è opaco, ciò che è visibile e ciò che è invisibile” [Adorno 2014], il ritratto di città diviene il tramite per varcare la soglia dell'apparenza e cogliere lo spazio vissuto della città che è la sua immagine vera. In particolare, sia che si tratti di spazio vissuto reale (esistente o esistito), sia che si tratti di spazio vissuto virtuale (inteso nel senso più ampio di ipotetico, che abbraccia sia lo spazio che doveva essere che quello che immaginiamo sarà), nel ritratto di città lo spazio materiale e quello immateriale si complicano: quello materiale abbandona le tre dimensioni per assumere la sola dimensione piana dell'immagine; quello immateriale viene costruito direttamente sul quadro della rappresentazione mediante i metodi propri della geometria descrittiva.

È ritratto di città la sua proiezione ortogonale da un punto posto a distanza infinita che consente di leggere forme e grandezze oggettive su un piano orizzontale dando vita ad uno dei volti più affascinanti delle città, chiamati piante o mappe. È ritratto di città la veduta che costruisce un'immagine in prospettiva, più fortemente allusiva della tridimensionalità dello spazio e più vicina alla visione reale. È ritratto di città la rappresentazione in proiezione assonometrica, prediletta per fortificazioni e città militari, che consente una singolare immediatezza di informazioni rapidamente riconoscibili e misurabili, data l'urgenza dell'esigenza bellica. Insieme, spazio materiale e spazio immateriale, si intersecano e danno vita ad una spazialità complessa, percepita e definibile al pari del concetto di spazio rinascimentale, quello idealmente attraversato dalla griglia prospettica e concretamente rappresentato mediante le sue rigorose regole proiettive. A loro volta, le regole proiettive, oltre ad essere i codici di costruzione del ritratto, ne diventano gli invarianti universali di lettura, che consentono di riconoscere il volto della città e, soprattutto, di decodificarlo come misurabile, quindi possibile.

3 | Il ritratto di città come “invariante”, nel linguaggio, nei metodi, nella storia

Per la rappresentazione figurativa e, in particolare, per la rappresentazione di città, ogni lingua ha creato termini specifici, posti in relazione alla cultura che devono esprimere e, quindi, non sempre intercambiabili [Alpers, 136-142]; allo stesso modo ogni epoca ha modificato o messo in discussione o aggiornato i modi di rappresentare, specialmente la città, pur mantenendo sempre costanti alcuni requisiti: il diretto e autentico rapporto con il vero, l'ambizione alla somiglianza più favorevole, la realizzazione affidata all'arte e ai suoi esponenti.

Se da un lato “costruire una copia della realtà esterna è garantire (ma anche garantirsi) l'eternità, è un modo per assicurarsi la sopravvivenza contro il trascorrere del tempo” [de Seta 2011, 29], d'altro canto, in termini di geometria proiettiva, gli invarianti sono rappresentati da quelle proprietà delle figure che restano inalterate rispetto alle operazioni di proiezione e di sezione, senza le quali sarebbe impossibile costruire un'immagine piana di un oggetto reale a tre dimensioni. Tra le proprietà grafiche, meglio intese come concetti grafici, che si mantengono inalterate vi sono, ad esempio, il concetto di appartenenza (di un punto a una retta o di una retta a un piano) o il susseguirsi in un dato ordine (di più punti su una retta per esempio) [Dell'Aquila 1999].

Tali invarianti sono, in un certo senso, la garanzia affinché un oggetto reale che venga raffigurato mediante uno qualsiasi dei metodi della rappresentazione sarà sempre riconoscibile e univocamente riconducibile alla sua immagine rappresentata che assicura, grazie al rispetto delle regole geometriche, la somiglianza al reale. Tanto è vero che da quando compare per la prima volta la dizione “ritratto di città” alla metà del Cinquecento [de Seta 2011, 3] e per circa due secoli, pittori e artisti ricorsero ad un sistema di rappresentazione che fosse capace di offrire al pubblico una visione della città il più verosimile possibile: la prospettiva. L'immagine che ne scaturiva appariva del tutto originale e estremamente efficace e fu vincente, per queste ragioni, per i due secoli successivi, tanto che quella rappresentazione che oggi individuiamo come “veduta di città” fu un filone molto fecondo tra Cinquecento e Settecento, il periodo in cui si è esplicitamente formulata la rivendicazione di veridicità per l'immagine.

Con i primi decenni dell'Ottocento ci si affaccia verso un'epoca rivoluzionaria per la visione e per i diversi apparati scientifici ad essa collegati. Si tratta, infatti, di un periodo, precedente all'avvento della fotografia, nel quale attraverso i nuovi dispositivi dell'osservatore, legati ai coevi interessi della filosofia ottica, alle sperimentazioni e messe a punto di dispositivi come la

camera ottica, si afferma un nuovo modo di relazione tra osservatore e oggetto osservato, tra interiore e esteriore, tra interno ed esterno che, progressivamente, abbandonano il loro rapporto discontinuo per confluire in una percezione unica senza soluzione di continuità.

Quando, tra gli anni sessanta e gli anni ottanta dell'Ottocento, nacque e si affermò la fotografia attraverso l'opera del grande fotografo parigino Gaspard Félix Tournachon, conosciuto in tutto il mondo con lo pseudonimo di Nadar e noto come pioniere della fotografia, un nuovo modo di rappresentare e, quindi, di ritrarre si affianca ai mezzi del recente passato. Nadar fu anche il primo, infatti, a realizzare fotografie aeree, creando così ritratti di città mediante la rivoluzione tecnologica della macchina fotografica.

Il ritratto di città, con la fotografia, diventa comunicazione istantanea e, continuando ad ascrivere all'espressione artistica, si assume tutta la responsabilità di farsi quadro e consente di annullare le distanze fra osservatore e oggetto osservato. Anzi, guardare lo spazio attraverso la macchina fotografica e ri-guardare lo spazio fotografato permette di ragionare sul panorama interiore proprio grazie all'inconscio tecnologico, ovvero quella capacità della macchina fotografica di vedere oltre, o diversamente.

Nei cento anni successivi all'avvento della fotografia, la rapida evoluzione delle tecnologie, unitamente all'avvento delle tecnologie digitali, ha determinato la comparsa di nuove tipologie di immagini e di nuovi dispositivi di visione che hanno contagiato in maniera rapida e diffusa ogni ambito culturale e artistico del Novecento.

Forme inedite di visualizzazione e di spettacolarità fanno progressivamente irruzione nel mondo contemporaneo insieme all'avvento di un nuovo *medium*, il video, che aggiunge una quarta dimensione al sistema comunicativo e percettivo. Le espressioni artistiche ne accolgono l'influenza e ne esaltano la dimensione performativa, più fortemente nel clima degli anni settanta negli Stati Uniti d'America, ma presto anche in Europa.

Il nuovo *medium* è in grado di produrre ritratti coinvolgendo presenza e continuità della dimensione del tempo, il tempo reale; pertanto, sancisce l'abbattimento della frontiera che aveva separato le arti dello spazio dalle arti del tempo [Madesani 2002]. In un panorama iconico e mediale in continua trasformazione, con l'avvento del video, il ritratto di città esce completamente fuori dal campo del quadro e allarga l'orizzonte fino a moltiplicarlo; scavalca e, al tempo stesso, riunisce in sé la dimensione dell'immagine e dello sguardo; distoglie l'attenzione dal contesto strutturato e formale e la orienta verso la centralità dell'esperienza visuale.

4 | L'esperienza visuale diviene ritratto

L'esperienza umana è sicuramente adesso più visuale e visualizzata di quanto lo sia mai stata nel passato. La forma primaria, oggi, di approccio e comprensione del mondo è visuale e non più testuale come è stato per secoli [Mirzoeff 1999].

Tra l'osservatore e lo spazio osservato si determina uno scambio, sensoriale e di informazione, che può essere definito evento visivo. L'insieme degli eventi visivi, in cui il destinatario (un osservatore) ricerca informazione, significato o piacere è alla base delle origini del concetto di cultura visuale, quell'ampio campo di studi che si è affermato a livello internazionale con i nomi di *Visual Studies* e *Bildwissenschaft*, determinando una vera e propria svolta iconica nelle scienze umane e sociali, nel linguaggio, nell'arte.

Interpreti di tale svolta, i *visual artists*, sono i produttori di immagini o altri "oggetti visibili" che vengono immessi nel mondo contemporaneo come segni della realtà in cui è stato attuato un processo di selezione di quegli aspetti che ne forniscono il senso.

Anche e soprattutto la volontà di ritratto delle città trova, nell'epoca in cui viviamo, espressione emblematica nelle opere e nelle installazioni dei *visual artists*. Questi lavori non riflettono il mondo esterno, ma sono uno strumento per interpretare il mondo visivamente. Spesso sono installazioni che consentono di inquadrare particolari spazi urbani o parti piuttosto estese di città attraverso la ricerca di punti di osservazione reali. La città, dal canto suo, non subisce condizionamenti di alcun tipo e perciò resta interamente fruibile e leggibile proprio come se fosse un'invenzione figurativa o, appunto, un ritratto.

Il riferimento è alle installazioni di Heinz Mack, l'artista visuale autore dell'opera *The Sky Over Nine Columns*, i nove pilastri d'oro che, in un *tour* attraverso l'Europa, vengono montati in diverse città tra cui Venezia (3 giugno-23 novembre 2014), Istanbul (2 settembre 2015-aprile 2016), Valencia (24 giugno-1 novembre 2016) e, dal dicembre 2016, anche sulle rive del lago di St. Moritz. Da quest'opera emerge un valido modello compositivo per la rappresentazione di città, un modello che crea il ritratto mediante forme di visualizzazione da parte di un osservatore che si muove all'interno dell'installazione. Il ritratto di città diventa un evento visivo, così come lo si intende nei termini della cultura visuale: un'interazione tra segnale visivo, tecnologia – intesa come mezzo o strumento – e osservatore.

Se in passato, nell'eseguire i ritratti di città, accadeva che l'artista, una volta definito il modello, aggiungesse pochi tratti riconoscibili affinché prendesse forma e corpo, affidando la corrispondenza al vero a dati pittorici qualitativi, ora, con le installazioni di Mack, i dati sono reali elementi geometrici e vengono aggiunti, anziché in un punto di vista privilegiato, in uno spazio di vista, affinché da lì possa crearsi il ritratto. L'occhio, inteso come organo di senso, non vi compare né come artefice né come destinatario: deve, piuttosto, attraversare i solidi geometrici dello spazio dell'installazione, i prismi dorati, che a loro volta sono usati come moduli componibili, moltiplicati e inquadrati da angolazioni diverse, per costruire un tessuto connettivo, quasi indifferenziato, o atopico, che può essere installato in qualunque luogo. Infatti, che il tessuto connettivo creato dalla griglia dei prismi dorati sia parte non necessaria a determinare la riconoscibilità della città, si avverte chiaramente: esso va inteso piuttosto come modello matematico applicabile a un numero imprecisato di casi o città in cui lo studio delle distanze planimetriche, delle direzioni dei raggi visuali, garantisce la buona riuscita dei risultati.

Si produce, in chi guarda la città attraversando le installazioni, un'immagine voluta e suggestiva, inedita e sorprendente; un ritratto, o meglio, un ritratto alla rovescia, in cui si frammenta e si ricomponde l'immagine urbana dove l'osservatore, cittadino o viaggiatore, studioso o turista, si ri-conosce.

Siamo in presenza di una nuova e particolare fisionomia di ritratto di città in cui il rapporto tra città e schema iconografico si spacca materialmente, per poi ricomporsi nell'azione visiva: la griglia geometrica viene costruita e installata fuori dello spazio da ritrarre e in pianta si traduce in una rete di punti (il baricentro delle basi inferiori dei prismi) e di rette immaginarie (gli interassi); una maglia reticolare che regola per via matematica la realizzazione e la riuscita del ritratto, in un vedere programmaticamente collegato alle immagini che, proprio dall'azione del vedere, possono scaturire. Ancora una volta simmetria, ritmo, proporzione, attraverso la corrispondenza metrica, sono la garanzia della ομοιότης, l'omotetia, la somiglianza allo schema; ancora una volta è l'universo matematico ad assicurare l'esattezza e la fedeltà di questa anomala μίμησις, un ritratto alla rovescia o, meglio, un autoritratto in cui la città rivela il suo volto.





Fig. 1, 2, 3: *The Sky Over Nine Columns*, Venezia (3 giugno-23 novembre 2014).

Fig. 4 (pagina seguente): *The Sky Over Nine Columns*, Istanbul (2 settembre 2015-aprile 2016).

Fig. 5 (pagina seguente): *The Sky Over Nine Columns*, Lago di St. Moritz Valencina (dal dicembre 2016, <https://vimeo.com/196436023>).

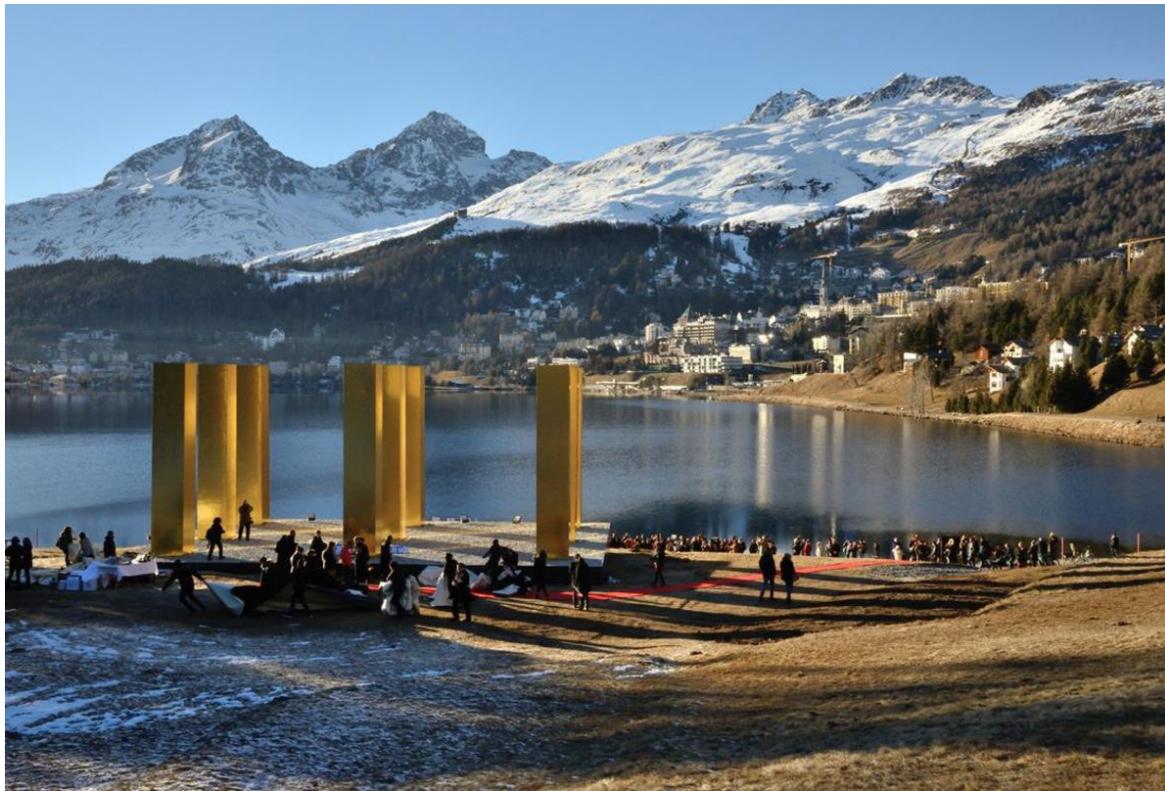




Fig. 6: *The Sky Over Nine Columns*, Valencia (24 giugno-1 novembre 2016, <https://vimeo.com/173923839>).

5 | Conclusioni

Se i volti e le parole sono ai due estremi delle possibilità espressive umane, in mezzo c'è la Rappresentazione. Che non mostra come noi vediamo realmente, ma ci permette di ordinare e controllare ciò che vediamo. Anzi è lo strumento per interpretarlo visivamente.

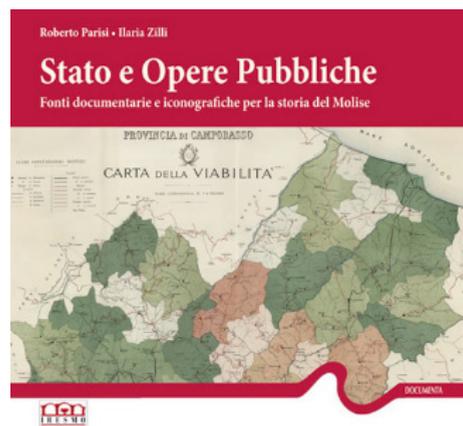
Nello sforzo di farsi visivo, il linguaggio incontra il suo limite e diventa traduzione non di una percezione diretta o di un'immagine ricordata, ma del linguaggio interiore che a sua volta traduce tale percezione o memoria: dal volto dello spazio vissuto, a quello ricordato e al sentimento che ha ispirato. Certo lo spazio della rappresentazione resta sempre e comunque uno spazio artificiale che adombra, ma non abbraccia interamente la realtà: esso crea un'immagine che è segno della realtà e attua un processo di selezione di quegli aspetti che danno senso all'oggetto ovvero alla città. Punti, rette e piani sono enti astratti dello spazio che, attraverso il linguaggio geometrico, vengono trasferiti in unità formali; ma proprio nello spazio fermato dalla rappresentazione, punti, rette e piani vengono svincolati dal loro valore posizionale per acquisire invece valore relazionale e, indagati nei loro reciproci rapporti, valutati nel loro equilibrio dinamico, usati nel debito grado di appartenenza al sistema visivo, risultano riorganizzati in una nuova e inedita immagine. Così, ripiegando verso l'interno, cioè ri-traendosi, il linguaggio riesce a iscrivere in sé un volto, cioè a ri-trarlo.

Bibliografia

- ALPERS, S. (1983). *The Art of Describing. Dutch Art in the Seventeenth Century*. Chicago: University Press.
- ALPERS, S. (1998). *Visual Culture Questionnaire*. In «October», n. 77, pp. 25-70.
- BARTHES, R. (1974) *Miti d'oggi*. Torino: Einaudi.
- BARTHES, R. (1966). *Elementi di semiologia*. Torino: Einaudi.
- BAUDRILLARD, J. (1981). *Simulacres et Simulation*. Paris: Galilée.
- BRYSON, N. (1983). *Vision and Painting. The Logic of the Gaze*. London: Macmillan.
- D'ANGELO, P. (2008). *Introduzione all'estetica analitica*. Roma-Bari: Laterza.
- DEBORD, G. (1968). *La società dello spettacolo*. Bari: De Donato.
- DE CERTEAU, M. (1990). *L'Invention du Quotidien*. Paris: Gallimard.
- DE SETA, C. (2011). *Ritratti di città*. Torino: Einaudi.
- DELL'AQUILA, M. (1999). *Il luogo della Geometria*. Napoli: Giannini.
- DI LUGGO, A. (2003). *L'osservatore alato: voli e percorsi. La città come enigma*. In «25 anni: vivere per disegnarli». Atti del XXV Convegno Internazionale dei Docenti della Rappresentazione nelle Facoltà di Architettura e Ingegneria, Lerici 9-11 ottobre 2003, pp. 12-15.
- Disegno e Città*. (2015). A cura di MAROTTA, A. – NOVELLO, G. Roma: Gangemi.
- MADESANI, A. (2002). *Le icone fluttuanti. Storia del cinema d'artista e della videoarte in Italia*. Milano: Mondadori.
- MIRZOEFF, N. (2006). *On Visuality*. In «Journal of visual culture», n. 5, pp. 53-79.
- MITCHELL, W. J. (1986). *Iconology. Image, Text, Ideology*. Chicago: University of Chicago Press.
- MITCHELL, W. J. (1994). *Picture Theory*. Chicago: University of Chicago Press.
- NUTI, L. (1996). *Ritratti di città*. Venezia: Marsilio.
- PRINET, J. – DILASSER, A. (1966). *Nadar*. Parigi: Armand Colin.
- QUICI, F. (2007). *Città. Proiezioni e paradossi*. Roma: Form.Act.
- Visibile Invisibile: percepire la città tra descrizioni e omissioni*. (2014). A cura di ADORNO, S. – CRISTINA, G. – ROTONDO, A. Catania: Scrimm Edizioni.
- Vision and Visuality*. (1988). A cura di FOSTER, H. Seattle: Bay Press.
- Visual Culture*. (1995). A cura di JENKS, C. London: Routledge.
- Visual Culture. The Reader*. (1999). A cura di EVANS, J. – HALL, S. London-New York: Sage.
- Visualità*. (2016). Atti del Seminario di Studi Idee per la Rappresentazione 7 (Aversa, 9 maggio 2014). A cura di BELARDI, P. – CIRAFICI, A. – DI LUGGO, A. et al. Roma: Artegrafica.
- ZERLENGA, O. (2004). *Il disegno della città. Napoli rappresentata in Pianta e Veduta*. In «Ikhnos», anno 2004. Siracusa: Lombardi editori, pp. 11-34.

Il Molise tra storia e cartografia. Alla scoperta di una regione sconosciuta

Recensione



PARISI, R. – ZILLI, I. (2015). *Stato e opere pubbliche. Fonti documentarie e iconografiche per la storia del Molise*. Campobasso: Palladino Editore.

Il volume di Roberto Parisi e Ilaria Zilli, *Stato e opere pubbliche. Fonti documentarie e iconografiche per la storia del Molise*, (Palladino Editore, Campobasso 2015) è densissimo. Di quasi 400 pagine, con oltre 200 fonti iconografiche attraversa per intero la regione molisana e i suoi 136 comuni, soffermandosi su una parte rilevante di essi ed enucleando un numero elevato di professionisti, architetti, ingegneri, urbanisti protagonisti della scena progettuale tra Ottocento e Novecento, ovvero entro l'arco temporale indagato nel testo.

Si tratta di un lavoro da percorrere a fondo e in questo senso si capisce perché il lettore privilegiato sia proprio lo studente, privo cioè di preconcetti legati alle periodizzazioni, agli stili, come pure alle gerarchie geografiche o autoriali, pronto ad abbracciare una visuale diversa, e non influenzato dalla storiografia classica e dai grandi affreschi storici che hanno, talvolta, trascurato questi particolari contesti.

Il libro è diviso in due parti sostanziali: una teorica in tre ampi capitoli storico-critici e una illustrativa organizzata secondo tre macro-sezioni, “Stato, infrastrutture e comunità locali”, “L’edilizia e lo Stato” e “Stato e città”. In questa seconda parte si analizzano le differenti tipologie di intervento – dalle strade, ai ponti, alle ferrovie, per giungere alle scuole, agli ospedali, fino all’edilizia sociale, alle caserme, ai piani urbanistici e non ultimi ai piani di ricostruzione – attraverso una serie notevole di schede a cura di più autori corredate da una ricca galleria di immagini. Tuttavia è la prima parte, quella più squisitamente teorica, su cui è interessante soffermarsi più a lungo, poiché in essa si sistematizzano con cura scientifica e si chiariscono i criteri posti alla base di questa ponderosa ricerca e anche gli esiti che essa ha prodotto.

Nella sua analisi Alfredo Buccaro, con l’attento sguardo di storico dell’architettura, ripercorre le tappe che hanno portato alla definizione di una vera e propria metodologia di studio attraverso le fonti iconografiche, avviata con prestigio e autorevolezza da Cesare de Seta fondatore del Centro Interdipartimentale di Ricerca sull’Iconografia della Città Europea (CIRICE) dell’Università di Napoli Federico II. Buccaro per la grande esperienza maturata in questo campo di studi ci guida nella ricognizione bibliografica e nell’individuazione delle fonti, senza trascurare mai «lo studio dei caratteri morfologici e peculiari del territorio urbano, dei poli di attrazione dell’abitato, dei fulcri principali di aggregazione, nonché delle maglie insediative riconoscibili all’interno delle fasi successione di espansione», utili sia ai fini dell’analisi storica, sia anche a eventuali proposte di interventi sul territorio, senza mai scindere di fatto la ricerca documentaria dal contesto antropizzato. Il suo costante richiamo all’analisi dell’intero repertorio storico, cartografico e vedutistico include i cataloghi degli Archivi di Stato e di quei fondi particolarmente ricchi di documentazione grafica, dalle *Platee* religiose e non, ai Catasti *pre* ma anche *post* unitari, alle Perizie

dei Tribunali, alle carte militari, come pure i repertori tratti dagli Archivi comunali e diocesani e dalle Soprintendenze, che a tutt'oggi come questo studio dimostra, costituiscono degli autentici giacimenti culturali, senza escludere la fotografia storica urbana conservata presso l'Istituto Geografico Militare (IGM) o anche l'Istituto Storico e di Cultura dell'Arma del Genio (ISCAG). Tali criteri e strumenti di ricerca per la lettura dell'immagine urbana sono, spiega Buccaro, alla base dell'attività del CIRICE, che dispone in particolare per la regione Campania della più ampia catalogazione di unità iconografiche, opportunamente confluite in un catalogo on line, concepito nei termini di una continua espansione, sia sulle aspettative degli utenti, sia sugli strumenti di mediazione e di interrogazione delle fonti, costituendo un modello informatizzato imprescindibile in cui far confluire i repertori degli altri territori italiani e europei, per darne la massima diffusione. Operazione dunque perfettamente in linea con quanto ricercato ed elaborato in questo stesso volume.

Nel secondo capitolo dedicato allo Sviluppo economico in Molise dall'Unità a oggi, Ilaria Zilli, da storica dell'economia, si sofferma sulla lettura dell'irrisolta "questione meridionale", sottolineando come nel disegno politico del paese all'atto della sua unificazione il Molise e in particolare le aree interne rivestano un inspiegabile ruolo marginale, nonostante che le dichiarazioni di intenti mirino a supportare proprio questi contesti più deboli o carenti di infrastrutture e opere pubbliche. Zilli registra e legge la profonda frattura tra il vasto disegno programmatico di piani, progetti e interventi, calato dall'alto e che questa ricerca documenta ampiamente, e la mancanza di finanziamenti adeguati per porlo in atto e che alimenterà di fatto l'isolamento di un'area ricca e stratificata, dal punto di vista storico e culturale. Una «secolare debolezza strutturale e infrastrutturale» aggravatasi con la fine del governo borbonico e negli anni delle politiche centraliste, proseguita ancora a inizio Novecento in deroga alle giuste sollecitazioni di Francesco Saverio Nitti in tema di ferrovie e nuove opere pubbliche e parzialmente affrontata solo dopo la seconda guerra mondiale nell'ambito del piano Marshall e in seguito con la Cassa per il Mezzogiorno. Nel terzo e ultimo saggio teorico, dedicato al rapporto tra architetture di Stato del Molise e comunità locali dall'Unità alla Prima Repubblica, Roberto Parisi, autore di altri più brevi scritti all'interno dello stesso volume, pone la sua esperienza di fine storico dell'architettura al servizio di un unico obiettivo, «superare la condizione di perifericità assunta per lungo tempo dal Molise nel panorama storiografico italiano», in particolare nel campo degli studi storici. Una sorta di disvelamento di questo territorio su base scientifica, suffragato da un patrimonio iconografico quanto mai ricco ed eloquente che l'Autore nella prima parte dello scritto ricolloca entro la giusta prospettiva storica, soffermandosi poi nella seconda parte più in dettaglio sui luoghi e sui progettisti che diedero vita a un così vasto e vario catalogo di opere pubbliche. Se in primo piano nel contributo Parisi allinea e ripercorre gli studi di Edilio Petrocelli e poi di Gambi e Pinelli all'interno della collana *Mirabilia Italiae* di Settis, ma anche di Brancaccio sul Molise medievale e moderno, di Amirante e Pessolano in riferimento al vedutismo di Cassiano de Silva, il lavoro sull'Alto Molise in epoca borbonica di Mario Coletta e i più recenti testi dedicati alla storia urbana delle principali città molisane, in sintonia con la ricerca iconografica tradizionale, sottolinea nel seguito della sua analisi la necessità di guardare anche ad altre fonti, quali a esempio la cosiddetta "cartografia tratturale" che inquadra la regione come «la terra di transito di una fitta rete di tratturi che per secoli ha collegato, attraverso la pratica della transumanza, l'Abruzzo marsicano con a Puglia settentrionale». L'invito dell'Autore a riaggiornare la ricerca con l'ausilio di studi compiuti in altri ambiti disciplinari, dalla geologia al restauro, dalla topografia alla letteratura militare, introduce una notevole novità metodologica che contribuisce ad arricchire la narrazione,

ponendosi anche come utile modello pioneristico della transdisciplinarietà necessaria alla ricerca storico-contemporanea.

Pur con l'ambizione, mai disattesa, di una rassegna territoriale di vasto respiro, estesa all'intero contesto regionale, non vi è dubbio che nell'affermazione dell'opera pubblica e delle architetture di Stato in Molise un ruolo cruciale rivestono le città principali, su tutte Campobasso, come pure Isernia e Termoli. Parisi e con lui Maria Iarossi e Maddalena Chimisso si soffermano ampiamente sull'analisi dei molti progetti rinvenuti, per lo più inediti, proponendo nella seconda parte del volume una inesauribile galleria di temi e di architetture.

Tra essi, particolarmente interessante, emerge il tema legato alla nascita dello Stato moderno, che anche in Molise connota fortemente il tessuto urbano. Oltre la forma e la funzione di opere esclusivamente a carattere pubblico, Parisi giunge a definire una vera e propria "topografia giurisdizionale" in opposizione all'ambito privato, che, rimarcando il territorio, racconta di una realtà rappresentata prima ancora che "realizzata", segnata da conflitti, diritti, valori di posizione e di rendita, ma anche da illusioni, speranze e ritardi. Simboli urbani che amplificano le differenze tra città maggiori e città minori, tra centro e contado, con tutti i riflessi in ordine sociale, culturale ed economico. "Allontanare e separare", come pure "ordinare, risanare e curare" – richiamando i termini ormai noti di Bernardo Secchi e di Guido Zucconi –, sono i paradigmi su cui si fonda la città moderna a partire dal XVIII secolo fino al primo Ottocento e che anche nel caso del Molise disegnano una geografia contraddistinta da ospedali, caserme, panottici, scuole, residenze, opere pubbliche destinate a riprodurre fedelmente l'immagine consolidata del capoluogo, come nel caso così ben illustrato di Campobasso, dove si concentrano le architetture di Stato. Sarà poi il ramificato sistema infrastrutturale, legato alle strade, alle ferrovie, ma anche agli acquedotti e ai porti, come nell'esemplare caso di Termoli, a determinare nuovi equilibri territoriali e a introdurre i grandi mutamenti della seconda fase della modernità, quella a carattere industriale del finire dell'Ottocento, che impone il rapido fluire di uomini e cose e una nuova concezione del vivere collettivo. È questo il momento in cui l'architettura della grande scala si confronta con le questioni legate al lavoro, alla casa per tutti, ai quartieri operai, all'istruzione introducendoci nel delicato rapporto tra città, territorio e democrazia. Le esigenze della modernità legate a un efficiente traffico di cittadini e di beni, visto come un flusso dinamico, impone la nascita di una rete adeguata di canali, ponti, centrali, acquedotti, strade, passanti ferroviari, che ancora una volta questo studio ha il pregio di individuare, leggere e sistematizzare, seppure entro un alveo progettuale, trattandosi di programmi rimasti per lo più incompiuti. Non a caso sono l'armatura territoriale e la rete infrastrutturale a informare in vario modo la pianificazione urbana a cavallo dei due secoli, affrontata nell'ultimo denso capitolo del volume, e a ispirare l'immagine delle future città molisane. Si guardi ai casi di Campobasso come progettata dal Rosalba, o di Termoli di Gaetano Sciarretta o anche di Isernia di David Gazzani.

Nell'addentrarsi nella lettura di questo volume si oscilla tra l'ansia di saperne cogliere gli aspetti salienti, l'entusiasmo per la ricchezza di informazioni e alcuni interrogativi irrisolti.

L'entusiasmo è legato in particolare a due punti. Da un lato il disvelamento delle molte fonti documentarie e iconografiche che sollecitano nuove interpretazioni porta il lettore alla continua scoperta di una regione sconosciuta. Dall'altro il profilo inedito del Molise che emerge grazie al lavoro corale tra Università, Archivi, Soprintendenze, Biblioteche non esaurisce, ma al contrario apre un orizzonte di analisi comune, stimolando ad arricchire questo già ricco e prezioso catalogo e a estendere la ricerca ben oltre i confini regionali.

Restano, alla fine di questo rapido attraversamento del volume, alcuni interrogativi aperti.

Quanto è in grado di incidere questa aggiornata narrazione del Molise nella storia unitaria del Paese e nella letteratura architettonica che, a meno degli ultimi dieci anni, sembra avere contribuito a questa presunta marginalizzazione?

La mancata attuazione di molti dei programmi annunciati ed elaborati per il Molise, riferiti in particolare alle molte opere infrastrutturali che questo studio ha fatto emergere, pur aggravandone di fatto l'isolamento è possibile che ne abbiamo salvaguardato almeno in parte i caratteri originari? che abbiano preservato le qualità del paesaggio, altrove irrimediabilmente perdute?

E, infine, quanto è rimasto intatto il volto del Molise d'oggi se rapportato all'affresco che ne fece Francesco Jovine nel suo viaggio degli anni quaranta, pubblicato postumo, quando nei suoi ricorrenti ritorni ritrovava, non senza una punta d'orgoglio natio: «l'aria di Medioevo contadino, domestico e livellato; probo, feroce, fortemente attaccato alle tradizioni, fedele alle leggi antiche dell'ubbidienza, ribelle ai soprusi personali», considerando solo banali luoghi comuni i concetti di isolamento, arretratezza e perifericità della sua inviolata Terra d'origine?

‘Rappresentando’ le città: ieri, oggi, domani

Note a margine

Coerentemente con gli obiettivi più generali della rivista *Eikonocity* ovvero sia promuovere studi sulla storia e sull'iconografia della città e dei siti europei in età moderna e contemporanea, questo terzo numero della rivista ha raccolto otto contributi scientifici che, in varia misura e attraverso più punti di vista disciplinari, hanno criticamente proposto all'attenzione del lettore uno sguardo sulla città ricorrendo a forme plurime di rappresentazione. In tal senso, a valle dell'editoriale a firma di Antonella di Luggo e a conclusione della lettura degli stessi, questo breve intervento finale invita a riflettere attorno all'atto del rappresentare (e, per esso, rappresentare la città), intendendo per rappresentazione la costruzione di un'immagine che, come affermato da Hans Georg Gadamer in *Verità e metodo*, non è mai una “semplice copia” dell'originale ma piuttosto una “realtà autonoma”, che trova proprio nell'atto del rappresentare un “aumento d'essere”. Ciò induce a evidenziare che la rappresentazione della città – colta nelle sue molteplici forme di espressione – non è mai neutrale nel senso che essa non è soltanto un tramite per restituire l'analisi e la conoscenza della realtà ma è anche una vera e propria forma critica per sviluppare, concepire e comunicare un'idea di città (e dei suoi contesti più ampi) secondo ‘figurazioni’ altre. Una rappresentazione, sostiene Livio Sacchi a premessa del suo contributo qui pubblicato e dal titolo *Il disegno delle città*, che vale come «ri-presentazione, descrizione grafica, ma anche come messa in scena, interpretazione, ermeneusi del palinsesto urbano e soprattutto come espressione, esibizione, proposizione e, nel senso del tedesco *vorstellen*, quasi progettazione». Ciò stante, attraverso questa breve conclusione appare intrigante puntare l'attenzione sul corredo iconografico con cui gli otto autori hanno accompagnato le determinazioni delle proprie ricerche. Trattasi, in sintesi, di una selezione inedita di immagini visive e multimediali in cui la rappresentazione delle diverse realtà indagate è stata intesa ora come ‘dato’, ora come ‘modello’ all'interno del dualismo ‘visuale/visionario’ a cui Antonella di Luggo ha rinvio nell'editoriale. Ciò apre qui alla riflessione che, in entrambi i casi (dato o modello), l'immagine utilizzata (sia essa documento storico che forma di espressione ermeneutica) sia rappresentazione condizionata dall'ambito culturale di appartenenza. E ciò, se è vero nel più generale ambito del pensiero speculativo (così come asserito da Gadamer), è altrettanto vero quando si esplora il tema della costruzione dell'immagine della città.

Nei loro interventi, Valeria Pagnini e Carolina De Falco ricorrono alla rappresentazione di parti della città come ‘dato’ documentale a carattere prevalentemente storico per attestare, argomentare e/o sviluppare il portato delle proprie determinazioni. Trattasi di disegni d'archivio e/o foto d'epoca che attestano idee progettuali, luoghi oramai trasformati o non più esistenti. In particolare, per Valeria Pagnini il ritrovamento presso l'archivio storico dell'*École des Ponts et Chaussées* di

Parigi di disegni di progetto sulla linea ferroviaria borbonica lungo la tratta Napoli-Nocera ha permesso di formulare una nuova lettura critica circa il rapporto tra infrastruttura e territorio (sia fisico che sociale) rispetto alle precedenti teorie storiografiche. Numerose tavole grafiche (collocabili alla prima metà dell'Ottocento) illustrano il disegno di progetto delle principali operazioni e strutture della linea borbonica sotto forma di piante, sezioni e prospetti: livellamento del terreno per la costruzione dei binari; passaggi della ferrovia nei diversi fondi; calcolo per l'andamento delle curve a raggio variabile; stazioni ferroviarie e uffici. Trattasi di un disegno geometrico in doppia proiezione ortogonale e a scala prevalentemente architettonica, il cui fine è l'esclusiva documentazione della precisione metrica del dato rappresentato, esito di una cultura figurativa dell'ingegneria ferroviaria ottocentesca che, finalizzata al controllo numerico del progetto, esige un codice grafico oramai unicamente tecnico e specializzato a cui soggiace anche l'uso dell'acquerello, del colore e dell'ombreggiatura. Una posizione ideologica, questa del concetto di 'precisione', che riconosce la restituzione metrica della realtà come unica forma di rappresentazione possibile e attendibile del reale ed è propria del disegno dell'ingegneria ferroviaria ottocentesca. In questa corrispondenza fra immagine e realtà basterebbe – come ricorda Roberto de Rubertis in *Il disegno di architettura* – sostituire alla definizione 'quantitativa' di precisione quella 'qualitativa' (come, per esempio, la richiesta di chiarezza dell'obiettivo rispetto all'esattezza geometrica) per attribuire alla rappresentazione «differenti gradi di attendibilità e conseguentemente differenti attitudini a descrivere la realtà».

Anche per Carolina De Falco il reperimento di un nucleo originario di fotografie e disegni di progetto relativi ai quartieri periferici di Bagnoli e Agnano, conservati presso l'archivio storico dell'IACP di Napoli e realizzati all'inizio degli anni cinquanta per conto dell'INA-Casa su indicazioni urbanistiche di Carlo Cocchia e Stefania Filo Speciale, ha consentito di formulare delle riflessioni critiche sulle politiche culturali di costruzione dell'immagine della città. I disegni di progetto, qui pubblicati, documentano l'espansione occidentale della città di Napoli attraverso planimetrie a scala urbana (1:4.000; 1:500) e disegni di prospetto delle palazzine (1:100; 1:50) in cui la redazione analogica degli stessi e la scala di rappresentazione prescelta condizionano fortemente l'informazione globale del dato così come la 'veste' espressiva del disegno stesso che, con rigore grafico unito all'uso della teoria delle ombre, esalta la stereometria e la purezza dei volumi mentre il disegno prospettico di piccoli squarci su gruppi di edifici rinvia agli studi sulla visione urbana di Gordon Cullen. Dunque, una rappresentazione del progetto di città temporalmente collocata ed espressione formale di un disegno dell'architettura moderna che definisce codici visivi e linguaggi grafici propri e immediatamente riconoscibili così come altrettanto sintomatica è la coeva rappresentazione fotografica del contesto 'periferia' che, con uno sguardo oramai indirizzato al neorealismo, ne documenta prevalentemente le condizioni di vita sociale.

I contributi di Daniela Palomba e Vincenzo Cirillo aprono invece al concetto di 'modello' rappresentativo della realtà pur partendo da una raffigurazione della realtà indagata intesa come 'dato'. Già nel titolo del suo intervento Daniela Palomba colloca l'oggetto di studio fra visione e rappresentazione ossia fra 'dato' oggettivo e 'modello' interpretativo della realtà. Lo studio riguarda l'analisi di alcune delle cromolitografie pubblicate da Raffaele D'Ambra nel volume *Napoli antica*, che documentano con 'apparente' oggettività lo stato originario di molti luoghi della città prima dell'intervento di profonda modificazione operato con il piano del Risanamento. In virtù della tecnologia utilizzata, il vasto repertorio iconografico documenta a colori e con dettaglio quasi fotografico palazzi, chiese, fondaci, vicoli, strade, piazze in gran parte distrutti o trasformati: una fonte documentale, dunque, indispensabile per formulare ipotesi riconfigurative

dei luoghi a confronto con l'attualità degli stessi. Tuttavia, le principali determinazioni formulate da Palomba riguardano considerazioni di natura percettiva e comunicativa in merito alla valenza di queste fonti. Attraverso la restituzione fotogrammetrica e la comparazione fra le cromolitografie contenute nella raccolta del D'Ambra con alcune fotografie d'epoca (variamente datate e documentative degli stessi ambiti urbani) viene evidenziata la permanenza nella costruzione dell'immagine figurata di punti di vista privilegiati dai quali osservare e ritrarre la città: dunque, una sorta di restituzione della realtà per 'modello replicato' anche quando le tecnologie di riproduzione si differenziano, che conferma ancora una volta l'essenza culturale riposta nella realizzazione dell'immagine quale modello ermeneutico, tramite e testo di conoscenza critica nella rappresentazione della complessità della città.

Il contributo di Vincenzo Cirillo ha proposto in veste critica una riflessione sul disegno ordinatore della 'capricciosa' fiera realizzata a Napoli nel 1738 su progetto sanfeliciano e in virtù di una duplice testimonianza documentale (letterale e grafica) ne restituisce inedite rappresentazioni allusive dell'impatto tridimensionale, collocando il modello grafico della fiera nel coevo contesto urbano. L'intervento muove dall'analisi grafica di circa dieci disegni di progetto redatti in proiezione ortogonale (piante e prospetti) e contenuti nella pubblicazione settecentesca, che illustra le magnificenze della fiera, nonché dal confronto con i corrispondenti disegni manoscritti a firma di Ferdinando Sanfelice al fine di verificarne analogie e differenze. Il portato del contributo scientifico di Cirillo è duplice: per un verso, la determinazione del principio ispiratore dell'intera configurazione architettonica della fiera, che fonda nell'ordine geometrico di una maglia ortogonale modulare di forma quadrata; per l'altro, la costruzione a ritroso dei singoli elementi, che compongono la fiera, e la rappresentazione della stessa in forma compiuta attraverso la definizione virtuale di un modello digitale tridimensionale dal quale poter trarre molteplici visualizzazioni, sia assonometriche che prospettiche, e utile alle più recenti applicazioni percettive nel campo del turismo culturale. Ciò stante, il contributo di Cirillo dimostra che, nonostante l'ausilio e il progresso delle nuove tecniche digitali di simulazione virtuale, il processo operato a ritroso per la rappresentazione di un 'modello' percettivo è innanzitutto luogo di interpretazione critica. Il passaggio da una rappresentazione progettuale bidimensionale a una percettiva e allusiva della tridimensionalità costituisce, infatti, un valore aggiunto a sostegno dell'immaginazione mentale laddove quest'ultima sembra privilegiare informazioni bidimensionali tanto da scontrarsi spesso con rappresentazioni di realtà spaziali complesse costruite direttamente mediante schemi tridimensionali. In tal senso, la percezione della forma si offre come uno dei nodi strutturali della rappresentazione che, non a caso, in virtù dei fondamenti scientifici è stata codificata secondo più metodi geometrici in grado di restituire la forma rappresentata secondo una maggiore o minore aderenza alla percezione visiva o, al contrario, secondo una maggiore o minore astrazione. In questa scelta si colloca la posizione culturale dell'osservatore che, rispetto alla realtà rappresentata, può trovarsi in una condizione di estraneità o di totale immersione.

Percezione della forma e uso critico dei metodi di rappresentazione nella descrizione della città e dei suoi contesti hanno costituito oggetto precipuo di riflessione nel già citato saggio di Livio Sacchi. Cartografie tematiche, viste a volo d'uccello (prospettiche o assonometriche, costruite ad altezza variabile dal piano di campagna), quinte urbane in proiezione ortogonale colte dal mare, prospettive su assi viari o d'interni architettonici sono alcune delle modalità digitali di visualizzazione e di 'messa in scena' delle città contemporanee proposte da Sacchi. L'obiettivo è quello di descrivere attraverso la cultura della rappresentazione l'espansione futura di dieci fra le più importanti città europee e le sfide che esse pongono in termini di sostenibilità. In tal senso, afferma

Sacchi, «protagonista della ricerca è il disegno» da intendersi non soltanto quale tramite di conoscenza e analisi della realtà quanto luogo concettuale dell'elaborazione creativa e luogo privilegiato della costruzione dell'immagine. Una duplice possibilità progettuale, quella del disegno, che consente di dare forma grafica a immagini mentali e di comunicarle attraverso le sue potenzialità narrative. Il ricco apparato iconografico, che accompagna il contributo critico di Livio Sacchi, e la cura nella restituzione fotorealistica delle stesse documentano dunque il carattere sperimentale del disegno nel costruire l'immagine futura delle città esaminate. Nel rispetto della radice etimologica del termine latino *designare*, dove il significato arcaico di 'raffigurare' è sintesi del verbo *signare* (segnare ma anche esprimere) e della preposizione anteposta *de* quale rafforzativo del compiersi di un'azione, Franco Purini in *Il disegno e il rilievo* (1983) sostiene che il 'disegnatore' è l'originario 'designatore' ovvero colui che «sceglie dopo aver attribuito senso alle cose». In tal senso, il disegno implica elaborazione critica e fondamento culturale e rinvia alla costruzione di un'immagine da intendersi quale 'forma'.

Gli interventi di Fabio Colonnese, Gabriele Rossi e Maria Ines Pascariello propongono casi-studio attorno alla rappresentazione spazio-temporale della città, le cui immagini non trovano necessariamente luogo in un disegno 'in carta' ma in forme vive 'altre', esito di un atto percettivo in movimento.

Lo sguardo dal treno è l'oggetto di indagine del contributo di Colonnese. Un tema affascinante, che scardina le certezze di immagini costruite attraverso i consueti punti di vista fissi (siano essi da lontano o da vicino). La visione dal treno, afferma Colonnese tracciandone un breve profilo storico, ha costituito un nuovo modo di vedere, teatro di infinite scene, tutte tratte da una "camera con vista" ovvero dal finestrino dello scompartimento di un treno in movimento in cui finanche la forma geometrica dello stesso (più quadrata o più allungata in direzione orizzontale) contribuisce alla costruzione di senso nelle immagini percepite dal viaggiatore. Nella visione dal treno il punto di vista è dunque mobile e la rappresentazione della realtà varia secondo un'ampiezza dello sguardo che restituisce l'immagine delle città e dei territori attraversati come un insieme di quinte scorrevoli, esito di dati variamente dettagliati in virtù del dinamico rapporto che si instaura fra profondità di campo e velocità del treno. Una rappresentazione di una realtà in movimento che, se osservata in senso tradizionale, non può che trascrivere sul foglio da disegno e con tratti lineari, essenziali, appena ombreggiati, soltanto istanti delle innumerevoli scene percepite dal viaggiatore come dimostrano, a firma dell'autore, gli appunti grafici dei paesaggi colti dal treno lungo la tratta Roma-Caserta e qui pubblicati. Se, invece, la rappresentazione delle immagini percepite avviene senza soluzione di continuità in ambiente spazio-temporale, ciò induce ad ampliare il concetto di finestra albertiana in quanto la relazione spaziale fra centro di proiezione, geometrale e quadro subisce una variazione di stato dovuto al 'cambiamento' di posizione del sistema di riferimento lungo la direzione di percorrenza del treno. Ciò invita a due considerazioni: la prima, dovuta all'introduzione nel sistema spaziale di una quarta dimensione, il tempo, che accompagna l'esperienza di percezione viva; la seconda, circa la consapevolezza che non è la realtà oggettiva che muta ma la percezione che di essa si ha a seguito del cambiamento nel tempo del punto di vista, fermo restante la relazione spaziale di riferimento fra centro, quadro e geometrale. In tal senso, ciò distingue significativamente la percezione viva di immagini in movimento (televise, cinematografiche, ecc.), esperita con la posizione fissa del punto di vista, da quella di immagini fisiche (la città e i suoi contesti), esperita secondo una posizione di osservazione variabile nel tempo (qui, dal finestrino del treno). Ciò stante, bene fa Colonnese a parlare di «potere strutturante dell'esperienza urbana lungo le direttrici urbane», chiamando in causa gli

studi di Kevin Lynch sulla percezione visiva della città in movimento. Rispetto a territori sempre più attraversati da assi viari a scorrimento veloce, il finestrino del treno e/o dell'auto diventa il principale dispositivo attraverso cui la realtà viene oggi percepita ed esperita in movimento, consentendo inedite viste e interpretazioni paesaggistiche nuove delle città e dei territori attraversati. A sostegno di questo assunto, un viaggio nel passato porterebbe a chiamare in causa le *Passaggiate Campane* di Amedeo Maiuri (1938) o la *Napoli impreveduta* di Roberto Pane (1949) come testimonianza di visuali rilevatorie delle città e dei loro contesti altrimenti inaccessibili secondo i consueti itinerari viari; nel futuro, a considerare l'animazione del disegno digitale e, ancor più, le nuove sperimentazioni tecnologiche della realtà aumentata come i dispositivi dinamici di 'navigazione' più adattabili alla mutevole lettura e rappresentazione dell'architettura, della città e dei suoi contesti nel tempo e in movimento. In tal senso, le visuali di città e territori esperite con vecchi e nuovi media si connotano di un potenziale narrativo e progettualmente visionario, che risiede sia nella consapevolezza del viaggiatore che nella sequenza delle scene.

Il contributo di Gabriele Rossi, *Qualità visuali della città barocca salentina*, muove in questa direzione e presenta una serie di casi-studio nei centri urbani di Terra d'Otranto dove la percezione spazio-temporale, che nasce dall'analisi dei singoli apparati sei-settecenteschi, riconsegna una strutturata concatenazione di eventi in cui sembra riconoscersi una regia visuale. L'autore colloca il progetto urbano della città barocca salentina nel contesto culturale settecentesco, interessato a ricercare effetti di stupore e meraviglia, e restituisce graficamente le ragioni delle scenografie spazio-temporali che si attivano percorrendo a piedi alcuni ambiti urbani delle cittadine di Lecce e Martina Franca. La rappresentazione grafica del complesso tessuto urbano, originato da una trama medievale ibridata da interventi islamici e apparati barocchi, non è stata condotta in virtù del ricorso ai soli modelli allusivi della tridimensionalità (viste assonometriche) e delle canoniche proiezioni ortogonali (quinte stradali), ma integrando i metodi geometrici di rappresentazione con supporti fotografici e con un linguaggio grafico in grado di esternare 'in carta' sia la complessa spazialità dei luoghi (dovuta alla ristrettezza delle sezioni stradali nonché alla tortuosità e frequente interruzione dei tracciati) che gli effetti scenografici derivati dalla mutabile percezione visiva degli stessi durante la percorrenza. In tal senso, le immagini costruite da Rossi (dedotte da una sistematica campagna di rilievo urbano e ambientale) acquisiscono un valore semantico, consentendo la comunicazione del messaggio attraverso una rappresentazione figurativa utile a essere compresa tramite la visione.

L'intervento di Maria Ines Pascariello chiude questo numero di *Eikonocity* dedicato al rapporto tra visuale e visionario nella descrizione della città con un contributo che, nel mentre richiama l'attenzione dei lettori sui termini specifici con cui la cultura visiva si è espressa nell'ambito della figurazione della città (volto, viso, ritratto) attraverso forme di rappresentazione differenziate (mappe, viste prospettiche o assonometriche e, con il procedere delle tecnologie della visione, attraverso la fotografia), per l'altro riprende il tema della dualità che da sempre connota l'atto del rappresentare: "diretto e autentico rapporto con il vero" oppure immagine selettiva di dati quale segno espressivo di un contesto culturale. In tal senso, il ritratto di città documenta un'esperienza visuale interpretativa, un evento visivo fra osservatore e spazio, luogo dello scambio di informazioni e sensazioni. E sono, infatti, le sensazioni a determinare un valore aggiunto nell'operazione di rappresentazione della città e dei suoi contesti secondo un immaginario contemporaneo, collettivo e/o individuale. A conferma di ciò e in conclusione del suo contributo Pascariello richiama l'attenzione del lettore sull'installazione itinerante di Heinz Mack, *The sky over nine columns*, attraverso cui il visitatore osserva la città secondo una percezione visiva d'ordine

spazio-temporale. L'osservatore è parte attiva dell'installazione e spostandosi fra i nove pilastri d'oro costruisce frammenti visivi che dinamicamente rappresentano nuove immagini della città in cui si integrano più esperienze sensoriali. La memoria non può che non portarsi a esempi precedenti: la *Casa del Fascio* a Como di Giuseppe Terragni (1932-36), pietra miliare dell'architettura moderna europea in cui l'intelaiatura strutturale delle facciate consente di cogliere mutevoli visuali spazio-temporali sulla piazza del Duomo; oppure al progetto di concorso per il *Monumento della Resistenza* a Cuneo di Aldo Rossi (1962), in cui l'orientamento del prisma è tale da volgere le visuali sulle montagne di Boves attraverso una finestra-fessura che, posta all'altezza dell'occhio dell'osservatore e con sviluppo a nastro, si apre come un fronte panoramico dinamico sui luoghi delle battaglie partigiane.

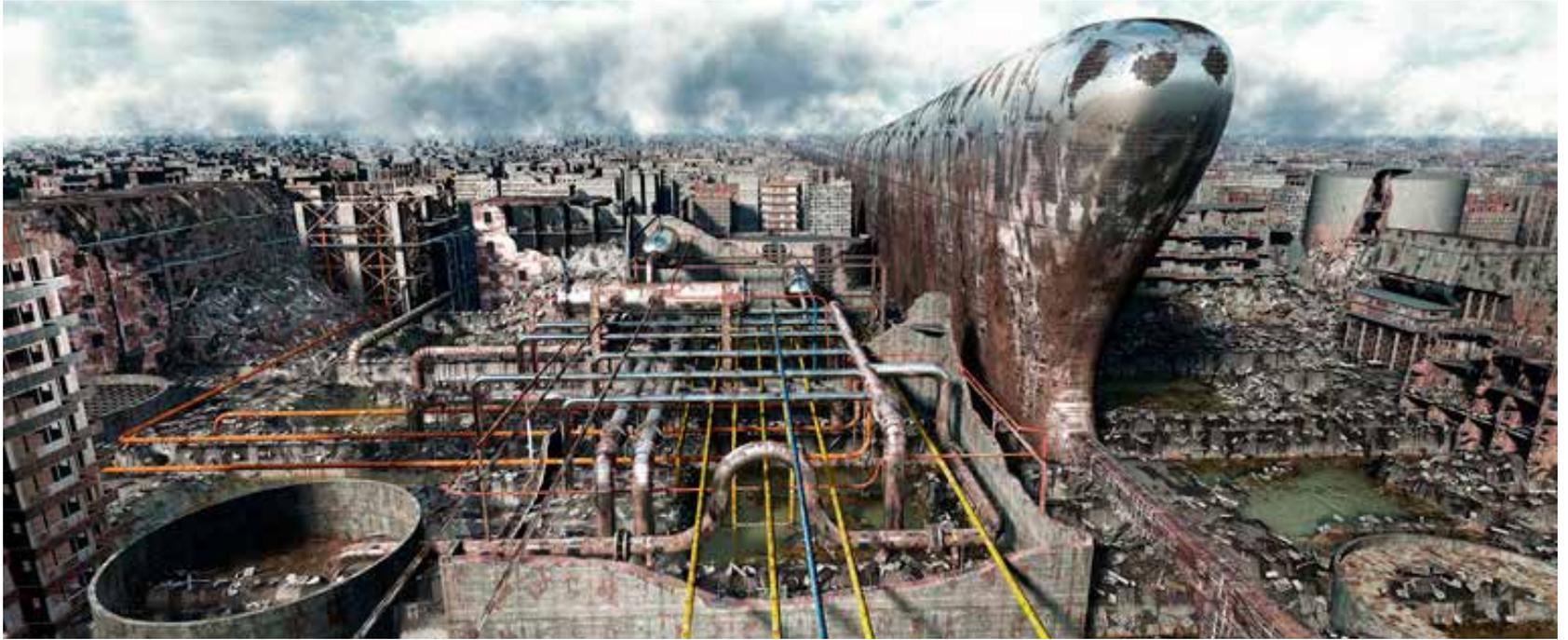
Il tema della visualità spazio-temporale e della sua rappresentazione 'in carta' o 'in terra' permette dunque di pensare all'immagine dell'architettura e della città in termini dinamici e consente di concludere queste note al margine del presente numero della rivista, lanciando una breve riflessione (meglio, una suggestione) sugli sviluppi futuri del rapporto fra 'visuale e visionario'. L'indirizzo tematico della *call* ha sicuramente orientato gli otto autori verso una duplice azione: per un verso, e nel rispetto della *mission* della rivista, collocare i contributi multidisciplinari in un ambito prevalentemente relativo al senso della vista, sia con valore di oggettività (guardare una 'visuale', un panorama) che di soggettività (avere una 'visuale', osservare la realtà da un punto di vista diverso); per l'altro, indagare la 'dimensione' visionaria della rappresentazione laddove 'visionario' è anche colui (o colei) che concepisce progetti irrealistici o immagina come vere cose che esistono solo nella fantasia... un sognatore, dunque, per estensione del termine oppure un precursore di immagini future della città e dei suoi contesti.

Nell'ambito della costruzione dell'immagine della città, la dimensione visionaria potrebbe cercarsi nelle nuove sperimentazioni e frontiere della rappresentazione, esito delle più avanzate e aumentate tecnologie spazio-temporali di comunicazione multimediale e multisensoriale. Nell'ambito dell'immaginazione visionaria della città, non può che non riferirsi alle suggestive rappresentazioni di città da parte degli artisti contemporanei che, integrando i più moderni linguaggi digitali con quelli estetici e al pari di stati alterati della percezione visiva, sulla base dell'assunto che l'immaginazione artistica prefigura la realtà scientifica rivelano immagini di un disagio metropolitano futuro non più sostenibile. Il punto di vista si sposta dalla geometrica delineazione all'etica determinazione: dai panorami digitali di Yang Yongliang che, richiamando le pitture dei maestri della dinastia Song e con eccezionale ed ossessiva ricerca del dettaglio, raffigura contesti di città cinesi in continuo mutamento, restituendo l'immagine delle imponenti montagne come composte da innumerevoli elementi connotativi del massivo sviluppo urbano; alle prospettive aberrate, allucinate e claustrofobiche di megalopoli e grattacieli di Fabio Giampietro, che cattura l'osservatore trascinandolo nella solitudine di vortici paradossali; agli scenari fotorealistici e inesistenti degli agglomerati di città di Giacomo Costa che, come potenti visioni, riflettono l'angoscia del mondo contemporaneo oramai malato e incancrenito. Un ritratto visionario di città che, con la forza del disegno, invita a riflettere urgentemente sulle scelte future.



In questa pagina: La *Consistenza* e gli *Agglomerati* di Giacomo Costa (sopra); le *Metromorfosi* di Fabio Giampietro (a destra).





Nella pagina precedente: Le *Metromorfosi* e *Istanbul* di Fabio Giampietro.

In questa pagina: La *Consistenza* e gli *Agglomerati* di Giacomo Costa.

Alla pagina seguente: I panorami di *Un paese delle meraviglie artificiale* di Yang Yongliang.

