

ISSN 1970-9870 Volume 4 - Numero 1 - marzo 2011

01.11



# TEMA

trimestrale del *Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*.lab

**UNITA' D'ITALIA  
E MOBILITA'**



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

TeMA  
01.11

# TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab*

Volume 4 | Numero 1 | marzo 2011



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

### **Direttore Responsabile**

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania  
Elenco Speciale n. 5260

### **Comitato scientifico**

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi  
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia  
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia  
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna  
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia  
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito  
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America  
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

### **Redazione**

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio  
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

### **Rivista edita da**

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870  
Chiuso in redazione nel marzo 2011

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

### **Sede:**

Università degli Studi di Napoli "Federico II"  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

**Sito web:** [www.tema.unina.it](http://www.tema.unina.it)

**info:** [redazione@tema.unina.it](mailto:redazione@tema.unina.it)

### **Open Access:**

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

<b>EDITORIALE</b>	<b>5</b>	<b>EDITORIAL PREFACE</b>
Unità d'Italia e mobilità <i>Rocco Papa</i>		Italian Unification and Mobility <i>Rocco Papa</i>
<b>RICERCHE</b>		<b>RESEARCHES</b>
<b>I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie</b> <i>Stefano Maggi</i>	<b>7</b>	<b>Trains and the Italian Unification: the Time of the Railways Buildings</b> <i>Stefano Maggi</i>
<b>Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma</b> <i>Giuseppe Mazzeo</i>	<b>15</b>	<b>Urban Transformations in the After-Unity Capitals: Turin, Florence, Rome</b> <i>Giuseppe Mazzeo</i>
<b>SPERIMENTAZIONI</b>		<b>APPLICATIONS</b>
<b>Infrastrutture e pianificazione nella Napoli dell'Ottocento</b> <i>Pasquale Rossi</i>	<b>29</b>	<b>Infrastructures and Planning in Naples in Nineteenth Century</b> <i>Pasquale Rossi</i>
<b>CONTRIBUTI</b>		<b>FOCUSES</b>
<b>Le Ferrovie e la costruzione dell'Italia unita</b> <i>Laura Facchinelli</i>	<b>41</b>	<b>Railways and the Making of Italian Unification</b> <i>Laura Facchinelli</i>
<b>L'Italia unita... dalle infrastrutture</b> <i>Stefania Maffeo</i>	<b>51</b>	<b>Italy United... by the Infrastructures</b> <i>Stefania Maffeo</i>
<b>Porti, trasporti e cultura del mare nelle città d'Italia, per i 150 anni dall'Unità</b> <i>Marta Moretti</i>	<b>61</b>	<b>Ports, Transport and Marine Culture in the Cities of Italy, for the 150<sup>th</sup> Anniversary of the Unification</b> <i>Marta Moretti</i>
<b>Italia 2011: territorio senza politiche politiche senza territorio</b> <i>Carlo Salone</i>	<b>69</b>	<b>Italy 2011: Territory Without Policies Policies Without Territory</b> <i>Carlo Salone</i>

**OSSERVATORI**

**Web**

*a cura di Cristina Calenda*

I grandi eventi: opportunità di riqualificazione urbana

**Pubblicazioni**

*a cura di Andrea Salvatore Profice*

Città e mobilità in Italia dal 1861 ai giorni nostri

**Normativa**

*a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda*

Evoluzione della normativa urbanistica:  
la frammentazione dopo l'omogeneità

**Pratiche urbanistiche**

*a cura di Fiorella de Ciutiis*

La pianificazione urbanistica dopo l'Unità d'Italia:  
alcuni esempi

**Roma**

*a cura di Daniela Cerrone*

Il Piano Strategico di Roma Capitale

**News ed eventi**

*a cura di Rosa, Alba Giannoccaro*

I "150 anni" per l'infrastrutturazione del territorio

**AUTORI**

Profili degli autori

**REVIEWS**

**Web**

*ed. Cristina Calenda*

Mega Events: Opportunity of urban Requalification

**Book Review**

*ed. Andrea Salvatore Profice*

Cities and Mobility in Italy from 1861 to Today

**Laws**

*eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda*

Evolution of the Urban Planning Rules:  
the Fragmentation after the Homogeneity

**Urban Practices**

*ed. Fiorella de Ciutiis*

Urban Planning after the Unification of Italy:  
Some Examples

**Rome**

*ed. Daniela Cerrone*

The Strategic Plan of Roma Capitale

**News and Events**

*ed. Rosa, Alba Giannoccaro*

The "150 Years" for Infrastructuring the Territory

**AUTHORS**

Authors' Profiles

79

83

87

91

95

99

103



# Infrastrutture e pianificazione nella Napoli dell'Ottocento

## Infrastructures and Planning in Naples in Nineteenth Century

**Pasquale Rossi**

Università degli Studi "Suor Orsola Benincasa" di Napoli  
email: [pasquale.rossi@unisob.na.it](mailto:pasquale.rossi@unisob.na.it); web: [www.unisob.na.it](http://www.unisob.na.it)

Lo stato degli studi e delle ricerche sul tema della mobilità e delle infrastrutture, delle attrezzature pubbliche e dei relativi progetti – intrapresi da tecnici (ingegneri e architetti) operanti a Napoli nella metà dell'Ottocento – appare segnato da un generale apprezzamento delle linee operative indicate durante il regno borbonico, in particolare per quelle intraprese durante la reggenza di Ferdinando II (1830-59).

Dalle tracce di tendenza storiografica – sviluppate dalla scuola napoletana di storia dell'architettura a partire dall'ultimo quarto del Novecento (si veda la relativa bibliografia essenziale a margine del presente saggio) – appare netto un positivo processo di valutazione critica tendente ad affermare quanto la città partenopea segua con naturale propensione, nelle ipotesi generali, le possibilità di sviluppo urbano attive nei maggiori paesi europei e nelle relative capitali (Londra, Parigi, Vienna) alla metà del XIX secolo.

La costruzione di infrastrutture a scala urbana e territoriale, la conseguente rapida affermazione del progresso scientifico e dell'ascesa della classe borghese che incide nei processi di sviluppo urbano – dettate dall'ineluttabile attestazione della rivoluzione industriale e dalle evoluzioni tecnologiche, ma pure dalla crescita demografica e dall'avanzamento delle dinamiche di rendita fondiaria – influisce in modo determinante sulle possibili, e, a quel tempo, necessarie trasformazioni delle città storiche.

Sia pure lontani da qualsiasi tentazione di asservire, proprio nell'anno delle celebrazioni del centocinquantesimo dell'Unità d'Italia, a considerazioni anacronistiche e provinciali di possibile stampo filoborbonico, non si può non affermare che la politica di Ferdinando II – fondata su un modello amministrativo e burocratico piuttosto funzionale, abbinata a peculiari scelte di incentivi e privative atte ad attrarre capitali economici e investitori stranieri – risultasse all'epoca piuttosto all'avanguardia e al passo con le dinamiche di sviluppo presenti nei principali paesi anglosassoni e mitteleuropei.

Naples in the middle of nineteenth century is a "construction site" for industrial and residential development at the same of other great towns (London, Paris, Wien) that realized interventions in Europe. During the reign of Ferdinando II di Borbone (1830-59) were realized a project that provided for an industrial quarter at east and a residential part in the western city, and in the territory constructions provincial roads, bridge connection (Garigliano and Calore rivers), infrastructures and railways (Napoli-Portici, 1839).

After "Unit of Italy" (1861) same architects and engineers (Luigi Giura, Errico Alvino, Antonio Francesconi, Gaetano Genovese and others) that work in preceding regime will continue to project of construction city stand guarantor for the operational continuity.

In the second half of nineteenth century there will be many problems for to realize projects and planning until 1884 when begin special "Risanamento plan" after epidemic cholera problem.

In the 1887 the Municipality of Naples define a particular plan of a "Industrial District" that will be not realized in the same area that in the present wait for solution one more time.

Bisogna ricordare, tra l'altro, e l'aspetto non è affatto trascurabile, che dopo l'Unità d'Italia nella città partenopea si assiste alla conferma di una linea operativa intrapresa nel segno di una assoluta continuità per le iniziative attivate durante il regime precedente, sia in relazione allo sviluppo edilizio sia rispetto alle derivanti trasformazioni urbane e territoriali. Piuttosto a partire da questo periodo iniziano in modo inevitabile trattative e annosi dibattiti su iniziative che erano comunque spesso frutto di controverse scelte in relazione sia alle ipotesi di sviluppo locale – derivanti nel nuovo assetto politico unitario da leggi nazionali – sia alla difficoltà di attrazione di capitali economici da investire in politiche di crescita e di sperimentazione.

In tal senso la legge nazionale n. 2359 del 25 giugno del 1865 che imponeva ai proprietari contribuzioni inerenti l'esecuzione dei lavori pubblici per opere di "pubblica utilità" rappresenta un primo, sia pur incompleto passo, per avviare le dinamiche di ristrutturazione dei centri storici. Negli anni successivi, come è possibile confrontare dagli studi di settore senza possibilità di essere smentiti, seguiranno proposte di cosiddetti piani di "ingrandimento", "ampliamento", "abbellimento", che anticiperanno le ipotesi degli uffici tecnici e/o i concorsi locali per definire "piani regolatori", spesso inevasi o emendati da varianti, delle principali città italiane.

Basti citare a titolo esemplificativo il "Piano Regolatore per Firenze Capitale" (1865), il "Piano di Ampliamento della Città di Torino" (1866) e il "Piano Regolatore di Roma Moderna" (1873) (Sica, 1977; Gravagnuolo, 1994), ma anche nel 1871 il "Concorso per il Piano Regolatore di Napoli" (Alisio, 1978).

Con l'Unità d'Italia inizia pertanto un contestuale processo di unificazione della rete della mobilità nazionale che però non può essere disgiunto dalle dinamiche di sviluppo dei centri storici in relazione alla crescita demo-

grafica e all'industrializzazione. Dai centri storici al territorio – in un quadro complessivo che vede anche la produzione di "teorie generali sull'urbanizzazione", uno dei temi privilegiati anche dai grandi maestri del Movimento Moderno nel secolo successivo – si stabilisce l'occasione per creare un sistema integrato di collegamento che, sino a quel momento, era rimasto frammentato all'interno dei territori e dei confini degli stati preunitari della penisola italiana.

Dai contributi sul tema, anche di settori disciplinari differenti, emerge un dibattito che riguarda molteplici aspetti racchiusi ineluttabilmente nello stesso periodo storico e presenti in tutto l'occidente europeo: dalle soluzioni in tema di mobilità alle analisi di crescita economica, dalle dinamiche di sviluppo industriale alla necessità di verificare in modo opportuno "l'arte di costruire le città" come diretta conseguenza delle dinamiche sociali e demografiche.

Real Ufficio Topografico, "Pianta della Città di Napoli", 1828; dettaglio. Collezione privata.





Le stazioni ferroviarie sul corso Garibaldi (già via dei Fossi) delle linee Napoli-Portici (1839) e Napoli-Caserta (1842). Litografia, (dis.) Capozzi, (inc.) Lucioni, pubblicata e tratta da A. Buccaro "Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento", 1985.

Per completare un quadro più che variegato, multiforme, aperto e definibile come "globalizzato" *ante litteram* occorre aggiungere anche altri caratteri ed elementi dell' "eclettico" mondo ottocentesco, che affonda le sue radici nell'Illuminismo e ne eredita alcuni caratteri prevalenti: esotismo, "grandi viaggi", manualistica e relativa ampia diffusione editoriale, tema del "giardino" e della "città", sperimentazioni tecnologiche e nuovi caratteri costruttivi. Così come allo stesso tempo trovano sviluppo aspetti del tutto nuovi derivanti anche dalle scoperte scientifiche e dall'innovazione tecnologica che comportano l'adozione di nuovi materiali nelle costruzioni con la conseguente diffusione dei tracciati ferroviari sul territorio insieme alla sperimentazione di nuovi linguaggi artistici e ai tentativi di pianificazione per lo sviluppo della città.

Da un punto di vista sociale si riscontra la definitiva affermazione di una classe borghese e imprenditoriale che determinerà, in conseguenza di logiche economiche e fondiari, la trasformazione urbanistica dei grandi centri storici.

Sarà privilegiata la costruzione di luoghi e servizi per l'accoglienza dei sistemi di trasporto, siti di commercio, cultura e svago (stazioni ferroviarie, porti, mercati, caffè letterari, musei, biblioteche, parchi urbani, etc.), ma anche la progettazione di strutture sanitarie, di sicurezza, di rappresentanza e funzione statale e dei cosiddetti "luoghi della memoria".

Dagli ambiti locali ai settori a dimensione regionale si manifesterà la necessità di infrastrutture da e per i principali centri cittadini su tutto il territorio nazionale secondo una logica unitaria dopo il 1861, per quella che sino a quel momento era stata concepita a livello progettuale solo attraverso ambiti nazionali e territoriali proprio per la parcellizzazione e i limiti derivanti dai confini degli stati preunitari.

Nel caso dell'Italia meridionale è opportuno ribadire che le politiche di sviluppo territoriale (strade, ponti, attrezzature pubbliche) coltivate durante il regno borbonico, basate su una efficiente organizzazione tecnico-amministrativa, avevano una evidente derivazione dei procedimenti intrapresi durante il Decennio Francese (1806-1815), quando il controllo dei lavori pubblici nel territorio era affidato a istituzioni e settori contraddistinti da una capillare organizzazione, valga in tal senso citare in questo contesto il "Corpo di Ponti e Strade", i cui carteggi archivistici esistenti presso l'Archivio di Stato di Napoli costituiscono una preziosa testimonianza del periodo (Buccaro, 1985; Buccaro, 1992). Altra non trascurabile riflessione, che incide nei processi di crescita delle città dopo la Restaurazione del 1815, è che, nello stesso periodo francese, le politiche di alienazione dei beni ecclesiastici espresse tramite la Legge di Soppressione degli Ordini Religiosi (1808) portarono all'incameramento di strutture conventuali e monastiche di raro pregio architettonico che

vivranno negli anni seguenti nuovi usi e spesso saranno adatte anche a fini produttivi (tabacchifici, manifatture tessili, etc.) oltre che di pubblico servizio (Rossi, 2007).

### Prima dell'Unità d'Italia: il regno di Ferdinando II di Borbone (1830-1859)

Napoli alla metà dell'Ottocento rappresenta, in modo emblematico, una sorta di un "cantiere" aperto in relazione a un possibile sviluppo industriale con elementi e dati di avanguardia paragonabili agli interventi intrapresi in Europa per la crescita economica, sociale e civile.

Le opere urbane, l'organizzazione burocratica e tecnico-amministrativa, le idee di sviluppo della città di Napoli con l'ipotesi di creazione di un quartiere occidentale (residenza aristocratica e borghese) e di uno orientale (industrie e case per operai), l'inizio della costruzione di una rete di collegamenti stradali in città e ferroviari nel territorio, la costruzione di ponti (sul Garigliano, sul Calore, etc.) sono la cifra delle iniziative avviate durante il regno di Ferdinando II di Borbone (1830-1859).

In tale contesto appare altresì utile ricordare che nel 1839, una data simbolica, Ferdinando II: indica le "Appuntazioni per l'Abbellimento della Città di Napoli" (una sorta di piano regolatore riferito evidentemente nella denominazione ai *plans d'embellissements* francesi), stabilisce la creazione di un "Consiglio Edilizio di Città" (una struttura composta da

tecnici e amministratori, capace di attuare i progetti secondo possibili direttive di sviluppo preventivamente individuate) e inaugura il primo collegamento ferroviario nella penisola italiana (la linea "Napoli-Portici") che avvicinava la città all'antica *Hercolaneum* e alla Reggia di Portici, una delle mete privilegiate del "Grand Tour" a partire dal 1738 (scoperta degli scavi), una delle principali testimonianze della civiltà antica, un *topos* della letteratura di viaggio.

Contestualmente negli anni Quaranta dell'Ottocento inizia il dibattito sullo sviluppo industriale da realizzarsi in un'area che, sin dalle origini appariva poco adatta allo sviluppo residenziale per la presenza di paludi e di numerosi corsi d'acqua evidenti nella cartografia secentesca della città.

Ne emerge pertanto un confronto generale che riguarda soluzioni in tema di mobilità e infrastrutture collegate allo sviluppo industriale e alla necessità di verificare una possibile pianificazione per soddisfare le esigenze di una popolazione sempre più numerosa che si spostava nei centri urbani. In dettaglio per quanto riguarda l'ambiente partenopeo la situazione complessiva presenta una ricchezza di elementi, come emerge da numerosi rilievi storiografici e contributi specialistici, tanto da apparire un vero e proprio laboratorio all'avanguardia formato da tecnici di spicco, aperti alle istanze culturali del tempo e operanti in tutta Italia.

A tal proposito occorre ricordare che negli anni Cinquanta dell'Ottocento in Europa il dibattito teorico troverà esiti operativi nei progetti di G.E. Haussmann per Parigi (1853), di L. Forster e poi Lohr per Vienna (1857), di I. Cerdà per

La Stazione Centrale delle Ferrovie, in piazza Garibaldi, realizzata dopo l'Unità d'Italia su progetto di Nicola Breglia e di Alfredo Cottrau. Cartolina in collezione privata.



Barcellona (1859). E in tal senso la classe professionale napoletana appare aperta e attenta alle esperienze urbanistiche citate. La costruzione della "città borghese" diventa un modello di riferimento e l'informazione da bollettini specialistici, gli scambi professionali e i "viaggi tecnici" diventano fondamentali per una verifica dello stato dell'arte dei lavori urbani intrapresi altrove ma soprattutto uno straordinario strumento di aggiornamento; un momento di verifica delle innovazioni tecnologiche e costruttive la possibilità di contattare aziende o produttori di brevetti per l'edilizia per importare i nuovi materiali. È in pratica quello che accade appunto nel caso di architetti comunali napoletani: Luigi Giura che studia i sistemi costruttivi dei ponti in Belgio (Parisi, 2003), Antonio Francesconi che a Parigi apprende le innovazioni di cantiere e i termini legislativi e burocratici di un intervento che diventerà per una generazione di tecnici una sorta di paradigma operativo da proporre e sperimentare (Rossi, 1998); e ancora, Carlo Paris che proporrà l'acquisto di "globi di cristallo" in Belgio per l'illuminazione a gas nell'ambito della sistemazione di via Toledo (1848-1860).

Sulla scorta del "piano di abbellimento" borbonico all'interno della città di Napoli saranno realizzati, tra il 1840 e il 1880, alcuni assi urbani: la via dei Fossi (ora corso Garibaldi tratto meridionale e via C. Rosaroll), il rifacimento della via Toledo, la via Duomo, il corso Vittorio Emanuele (già "strada delle Colline"). Con la realizzazione di queste strade si ponevano pertanto le premesse – sia pure in un contesto parziale – per la definizione del piano dettato da Ferdinando II alle strutture tecniche e amministrative operanti in città.

La prima arteria è progettata in seguito alla costruzione delle stazioni ferroviarie, la strada Garibaldi (già dei Fossi) stabilisce un collegamento tra la Marina e Foria seguendo l'antico tracciato della murazione aragonese. Iniziata nel 1839 con studi di fattibilità e affidata alla direzione di Luigi Giura, sarà completata definitivamente intorno al 1863, con la collaborazione di Antonio Francesconi, del fratello Pasquale e di Carlo Parascandolo, così come testimoniano alcuni docu-



Interno della Stazione Centrale (demolita nel 1957) con la copertura in ferro e vetro realizzata su progetto di Alfredo Cottrau (da Alisio, Buccaro, 2000).

menti custoditi presso l'Archivio Storico Municipale di Napoli. La "strada delle Colline" – iniziale denominazione del corso Maria Teresa (oggi Vittorio Emanuele) – rappresenta uno dei percorsi di maggiore importanza nella città ottocentesca. Concepita come una vera e propria tangenziale di collegamento urbano a larga scala, adagiata sui crinali delle colline, si estende dalla chiesa di Santa Maria di Piedigrotta sino all'Infrascata (attuale piazza Mazzini).

Nelle ipotesi iniziali – poi scartate, probabilmente, per oggettive difficoltà di costruzione nella zona a ridosso del valone della Sanità – doveva collegare attraverso Materdei anche con Capodimonte, cercando di stabilire un legame con la strada dei Ponti Rossi e condurre definitivamente all'Albergo dei Poveri. La costruzione fu intrapresa nel 1853 e completata soltanto dopo il 1873, come testimoniano

alcuni disegni esecutivi relativi al secondo tratto della strada. Il percorso determinerà, già a partire dal 1859, le premesse per la definizione a valle della zona occidentale di un quartiere per la classe aristocratica e borghese; ma l'aspetto più interessante della vicenda è l'emanazione di un rescritto che doveva impedire la costruzione di edifici a valle della strada per salvaguardarne la panoramicità.

La via collinare per tale aspetto ambientale, affacciata sul golfo, viene definita nelle cronache del tempo come "il più bel loggiato del mondo".

I lavori furono diretti dagli architetti municipali Errico Alvino (Bruno, De Fusco, 1962), Luigi Cangiano, Antonio Francesconi, Francesco Saponieri, sostituito poi da Pasquale Francesconi (Rossi, 1998) e da Francesco Gavaudan (Rossi, 1997). Altra strada di particolare importanza è via Duomo. L'idea di costruire la "strada passante pel Vescovato", nasce per facilitare i collegamenti con la chiesa madre napoletana ma costituisce allo stesso tempo il tentativo di decongestionare la parte antica della città e stabilire un nuovo percorso diretto tra la via Foria e la via Marina.

Il progetto improntato su un'asse privilegiato nord-sud, anch'esso panoramico (dalla Reggia di Capodimonte al mare nelle iniziali ipotesi progettuali), viene risolto con una lieve pendenza che assicura il superamento dell'articolazione dei dislivelli dei tre "decumani".

Nel caso della strada del Duomo bisogna ricordare che si tratta dell'unica via di costruzione ottocentesca che altera il disegno originario dell'antico nucleo di fondazione dell'antica città storica (risalente al V secolo a. C. e dal 1995 considerata dall'UNESCO come Patrimonio Mondiale dell'Umanità).

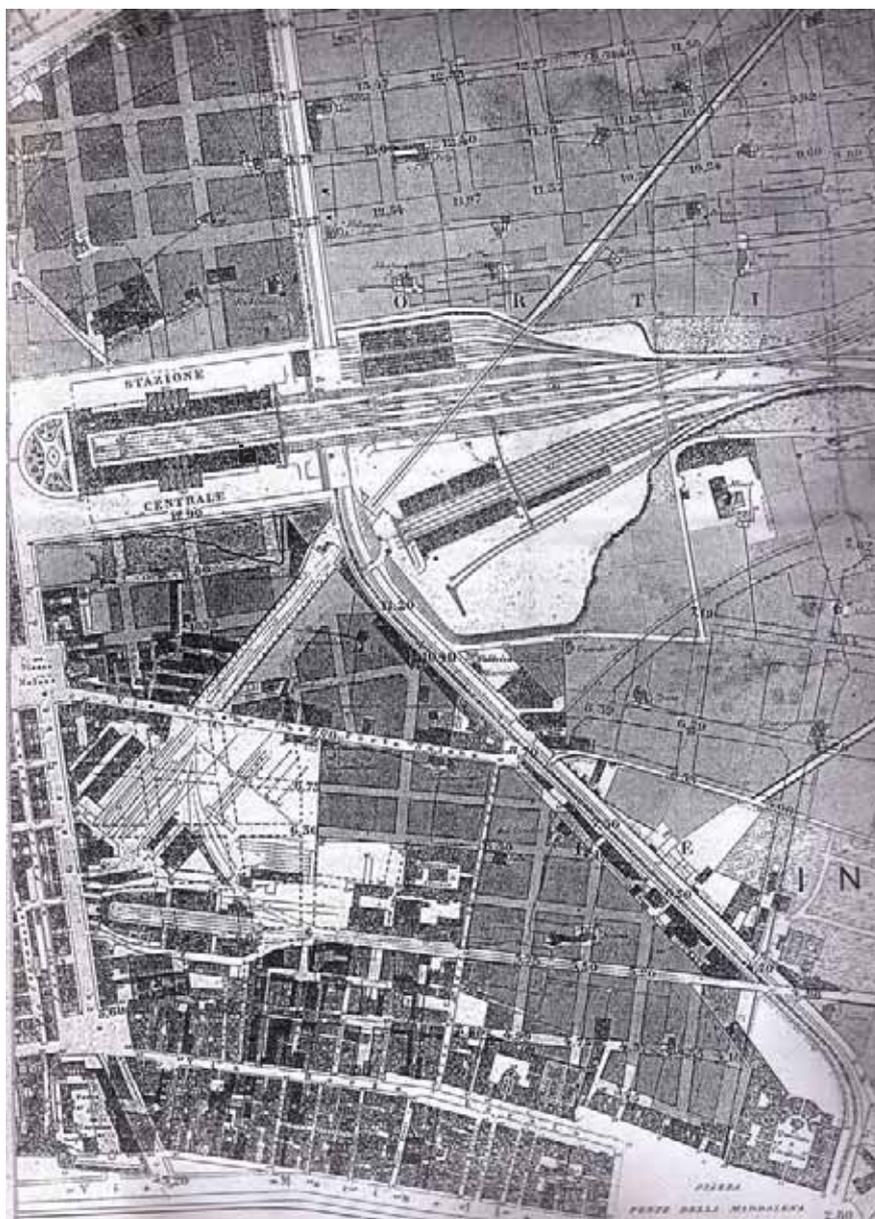
Allo stesso tempo rappresenta un primo caso di sventramento, coevo agli interventi parigini voluti da Napoleone III; l'allargamento dell'antico cardine (costituito, in senso ortogonale alla linea di costa, dalla via di San Giuseppe dei Ruffi, dalla strada dell'Arcivescovado e da via San Giorgio ai Mannesi) fino alla misura di 60 palmi comportò demolizioni (chiese di Santo Stefano ai Mannesi e Santa Maria di Porta Coeli) e rifacimenti di antichi edifici storici (chiesa di San Giorgio Maggiore e Palazzo Como), mutilati secondo criteri, diffusi nella cultura

architettonica del tempo, per nulla rispettosi della stratificazione architettonica e della tutela dei monumenti.

La strada fu eseguita parzialmente (sino all'attuale piazzetta del Museo Filangieri) tra il 1853 e il 1880 sotto la direzione di Antonio Francesconi e Luigi Cangiano e completata, sino alla via Marina, soltanto durante i lavori di risanamento dopo il 1885 nel contesto del piano straordinario.

Tutte queste opere, programmate ed eseguite per circa quarant'anni a cavallo dell'Unità d'Italia, trovano rappresentazione nella Pianta del Comune di Napoli (1872-80), la carta dove è compreso tutto lo sviluppo cittadino ottocentesco prima dei radicali sventramenti di fine secolo.

F. Schiavoni e altri, "Pianta del Comune di Napoli (1872-80)"; dettaglio dell'area a ridosso della Stazione Centrale. Copia a stampa con le indicazioni relative al Piano del Rione Industriale del 1887; collezione privata.



Ritornando al cruciale passaggio politico unitario, si segnala che nel maggio del 1861 il Consiglio Comunale di Napoli, ribadendo gli intenti già citati del Consiglio Edilizio, redige un "Rapporto intorno alle Opere Pubbliche", sottolineando la necessità di intervenire sul territorio cittadino, e indicando "secondo il loro grado d'importanza" i lavori da compiersi. Oltre ai temi già analizzati si trovano indicazioni di altre opere: prolungamento del corso Garibaldi (dal largo San Francesco sino all'Albergo dei Poveri); "Strada dalla Maddalena a quella dell'Arenaccia"; collegamento del Corso Vittorio Emanuele con via Toledo (attraverso il Vico Concezione Montecalvario) e con il Vomero (per il Petraio). Il Municipio di Napoli confermando una linea operativa di sostanziale continuità, introduce tuttavia nuovi elementi; non è un caso comunque che le proposte indicate circa un ventennio prima, non saranno mai messe in discussione, ma piuttosto integrate alla luce di nuove esigenze di sviluppo della città.

Lo stesso Municipio bandirà però concorsi, che non sempre avranno pratica attuazione.

Si ritroveranno pertanto studi e idee per la progettazione del quartiere occidentale, da destinare alle classi aristocratiche e borghesi, e per quello orientale, da sistemare a zona operaia in relazione anche alle numerose industrie e opifici già collocati nel sito.

Sarà progettata la sistemazione del lungomare (attuale via Francesco Caracciolo), isolando la Villa Comunale (già Reale), stabilendo così un piacevole percorso che segue la linea costiera e con una biforcazione che porta a Piedigrotta (attuale viale Antonio Gramsci).

Il completamento dell'opera, che però non rientrava nei piani borbonici, sarà compiuto, attraverso numerose elaborazioni, soltanto nel 1883 (Alisio, 1989). E ancora, saranno intraprese soluzioni per il prolungamento di via Toledo sino al Museo Nazionale, realizzando, mediante la rettificazione della salita delle Fosse del Grano (attuale via E. Pessina), anche la costruzione di un nuovo quartiere per abitazioni borghesi.

Si affronterà con forza il problema del risanamento dei quartieri bassi della città, contigui alla linea di costa, poiché il degrado degli insediamenti abitativi, diventato ormai insostenibile per la presenza di numerosi fondaci, era accentuato soprattutto dalla mancanza dei più elementari servizi di urbanizzazione (acquedotto, fognature, pavimentazione stradale, arredo urbano).

Il dibattito e il concorso per la creazione di una nuova strada, possibilmente rettilinea sui modelli

di intervento già sperimentati in Francia, durerà per circa un trentennio, ma non troverà alcuna soluzione. Né tantomeno avrà esito il concorso per il 'Piano Regolatore delle Opere Pubbliche' del 1871.

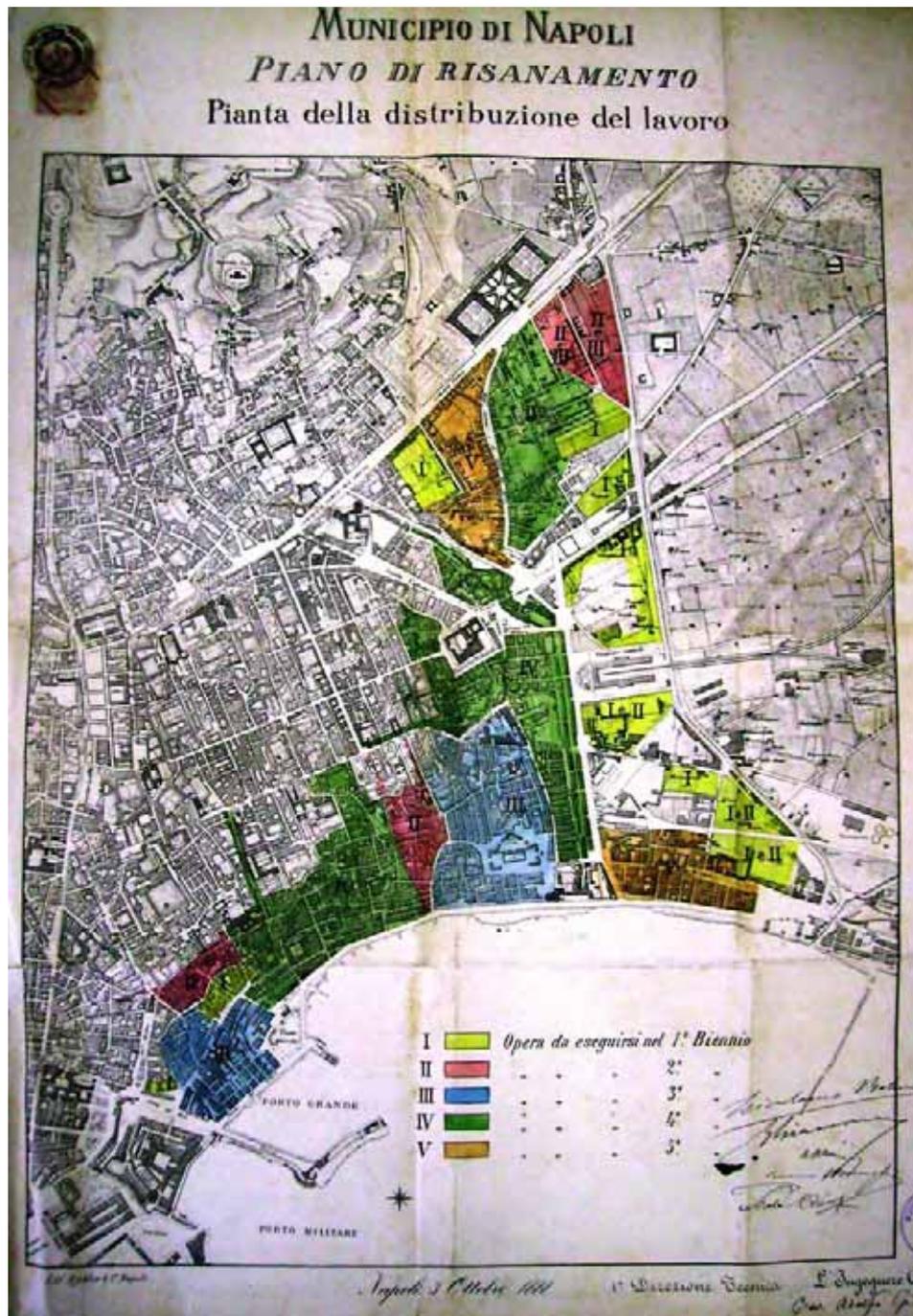
Ricostruzione grafica del "Piano del Rione Industriale" del 1887 su una copia della "Pianta Schiavoni" (legenda a pag. 40).



Si assisterà in questo periodo a una larga partecipazione dei professionisti cittadini al dibattito sulla trasformazione della città, con una copiosa produzione editoriale con "memorie a stampa", confermando, peraltro, una consuetudine assai diffusa tra i professionisti napoletani, di elaborare e proporre alle autorità cittadine piani d'intervento per procurarsi concessioni ed appalti. In alcuni casi si verificheranno soltanto interventi parziali a fronte di quelli più generali previsti dai progettisti, che sono anche il risultato della difficoltà di gestione di rapporti tra la committenza pubblica e l'imprenditoria privata. Ad accentuare lo stato di crisi è anche la difficoltà della pubblica amministrazione ad espropriare immobili e suoli ai privati, se non in condizioni del tutto eccezionali. Dallo studio dei progetti emerge comunque il limite di una classe professionale che in esecuzione di radicali interventi misconosceva la salvaguardia dell'ambiente in una città ricca di stratificazioni e di opere d'arte.

Le proposte, mai eseguite integralmente, e talvolta oggetto di continue varianti sino allo stravolgimento dei piani originari, sono l'esito di difficoltà amministrative e burocratiche, influenzate prevalentemente dall'atteggiamento speculativo delle classi imprenditoriali.

In questo periodo, ricco di fermenti e progetti, risultano numerosi i tentativi di intervento e di pianificazione urbana. Sono nient'altro che il risultato di nuove istanze sociali e culturali inserite in un contesto economico di indubbia crisi; i nuovi temi (quartiere Museo, strada tra stazione ferroviaria e centro cittadino, piano regolatore delle opere pubbliche, sistemazione del lungomare e quartieri di ampliamento) rappresentano il passaggio dalla cultura urbanistica ferdinandea, centralista e decisionale, a quella



Adolfo Giambarba, "Municipio di Napoli. Piano di Risanamento. Pianta della distribuzione del lavoro", 3 ottobre 1888; (rielaborazione cromatica su litografia Richter & C. Napoli). Napoli, Archivio Notarile (si ringrazia Gian Giotto Borrelli per la cortese segnalazione). Nel disegno è indicato il programma decennale per la realizzazione delle opere, da eseguirsi a cura della "Società per il Risanamento" e con la supervisione della direzione tecnica municipale.

di stampa nazionale che, non sempre confortata da adeguate leggi operative, comporta difficoltà amministrative e burocratiche e inevitabili ritardi nella realizzazione delle opere (Alisio, 1992). Sullo sfondo è presente in modo incisivo il tema del risanamento urbano, evidenziato con costanza e

accuratezza dagli studi di Marino Turchi (1808-1890), con una notazione particolare per il famoso testo *Sull'igiene pubblica della Città di Napoli* del 1861, ristampato l'anno successivo con una appendice sui "Progetti di architetti napolitani per migliorare e ampliare la città di Napoli" (Turchi, 1862).

Anche l'immagine della città, il disegno dell'architettura, il recupero dell'edilizia esistente diventa un tema cardine. Occorre ricordare infatti che a Napoli, prima del processo unitario per regolamentare l'opera dei tecnici e offrire un indirizzo alla progettazione delle facciate degli edifici da costruire sulle nuove strade furono prestabiliti dallo stesso Consiglio Edilizio i "Precetti d'Arte".

Si tratta di indicazioni normative che diventeranno uno strumento imprescindibile per tutti gli architetti operanti in città e che contribuiranno a stabilire un codice di intervento unitario caratterizzato generalmente dalla simmetria e da prospetti con fasce disegnate come lesene senza ordine architettonico, lievi bugnati e semplici inquadrature decorative iterate su finestre e balconi.

Un elemento distintivo dell'immagine della città ottocentesca e delle facciate degli edifici collocati a fronte strada. Ne deriverà – come del resto è possibile ancora osservare, a meno di alterazioni e trasformazioni ai piani terra, lungo le cortine di edifici prospicienti le strade costruite nella metà del secolo – un aspetto classicheggiante, ripetuto ed eseguito in piena osservanza a questi dettami, che rappresentavano un vero e proprio regolamento edilizio. Una normativa che resterà in vigore per almeno un ventennio anche dopo l'Unità d'Italia.

Nel settembre del 1860 Giuseppe Garibaldi, nel suo periodo di governo *pro tempore*, a garanzia delle opere intraprese e nel rispetto della classe dirigente locale, ratificò con un decreto dittatoriale gli indirizzi urbanistici del regime precedente (cfr. *Collezione delle leggi e dei decreti emanati nelle provincie continentali dell'Italia meridionale durante il periodo della dittatura dal 7 settembre al 6 novembre 1860*. Decreto n. 61).

Su questo tema, in un momento politico particolarmente delicato, il 12 dicembre 1860 il Consiglio Edilizio propose allo stesso scopo un documento sullo "Stato delle Opere Pubbliche" che costituiva un inventario degli interventi sino ad allora compiuti e un promemoria dei lavori da eseguirsi. In questa dettagliata relazione la ripresa dei lavori urbani era auspicata fortemente per la "salute pubblica", l'"abbellimento" e il "decoro" della città e per garantire una continuità operativa ai tecnici municipali che avevano lavorato sino ad allora al controllo del territorio.

Questi tecnici – architetti e/o ingegneri della scuola napoletana – costantemente citati nelle fonti documentarie e dalla storiografia, a vario titolo, contribuiranno alla ristrutturazione della città e alla progettazione di infrastrutture territoriali necessarie allo sviluppo industriale, al traffico e ai commerci anche dopo il 1861.

## **Dopo l'Unità d'Italia: dai piani regolatori e/o industriali al "risanamento della città"**

Come è apparso sinora al lettore, nell'analisi sintetica sin qui riportata per lo sviluppo della città di Napoli nell'Ottocento, non è possibile indicare una soluzione di continuità tecnica e operativa dopo la proclamazione dell'Unità d'Italia.

Piuttosto la lettura degli eventi mentre appare definita da una sorta di stabilità tecnica – sono gli stessi architetti e ingegneri a operare negli uffici e nelle circoscrizioni definite in età borbonica – d'altro canto appare contrassegnata da una difficoltà operativa per naturali problemi contingenti (crisi economica e assenza di una pianificazione adeguata ai tempi). E così la "questione igienica" denunciata da Marino Turchi nel 1861 continua a trascinarsi sino al 1871 quando sarà emanato dal Municipio il bando per il "Concorso del Piano Regolatore della Città di Napoli" che resterà però senza vincitori. Rimarrà irrisolto il tema della "Strada Centrale" – già proposto nel 1862 e poi qualche anno dopo – che doveva collegare la Stazione Centrale delle Ferrovie con il centro cittadino (via Toledo e dintorni) ma soprattutto il problema della demolizione dei fondaci (oltre un centinaio di strutture di edilizia spontanea prive di basilari condizioni igienico-sanitarie), cresciuti a dismisura nel tempo prevalentemente nell'area di fondazione medievale e a ridosso della linea di costa, evidenziato drammaticamente proprio per quantità e precarietà in un "Rapporto di censimento e bonifica" del 1866 prodotto dal Comune di Napoli.

Si arriverà purtroppo alla drammatica epidemia di colera del 1884 e alla nota storia del "Risanamento della città di Napoli" (Alisio, 1980).

Nel contesto del presente saggio appare invece interessante riportare una proposta che ribadiva la destinazione industriale dell'area orientale cercando di coniugare al meglio il tema di uno sviluppo edilizio da destinare alle classi meno abbienti e la necessità della creazione di un sistema integrato di mobilità e trasporto per lo sviluppo della produzione e del commercio.

Infatti insieme alla bonifica della paludosa area orientale si proponeva la creazione di un canale navigabile che – cercava di convogliare le millenarie acque sotterranee del sito – avrebbe costituito uno snodo essenziale per facilitare il passaggio di merci tra ferrovie e porto e incentivare la destinazione produttiva, mai abbandonata, prevista nell'area.

Nel 1887 si tenta di razionalizzare quindi questa parte di territorio cittadino cercando nel contempo di regolamentare lo sviluppo urbano e di costituire un organico polo produttivo con un anomalo quanto interessante "Piano Regolatore del Quartiere Industriale", che tra l'altro trova rappresentazione significative non solo nella cartografia ufficiale (su tutte la nota "Pianta Schiavoni" usata dal Municipio) ma anche nelle mappe tascabili per i turisti in visita alla città. È il caso della carta pieghevole stampata dalla Litogra-



“Lo sventramento i nuovi rioni e le ampliamenti della Città di Napoli secondo i progetti definitivi legalmente approvati” (mappa a stampa turistica, pieghevole); dettaglio dell’area orientale. Richter & C°. Litografi-Editori, primo quarto del Novecento. Napoli, Archivio Storico Diocesano.

fia Richter & C. che aveva sede e punto vendita presso i portici della chiesa di San Francesco di Paola in piazza Plebiscito. Oltre al Piano del Rione Industriale, che conferma le ipotesi di sviluppo borbonico, è indicato il Rione Margherita, una sequenza di blocchi edilizi posizionati lungo la linea di costa in un’area compresa tra il bacino di carenaggio orientale e i Granili (la struttura progettata da Ferdinando Fuga nel 1779 e purtroppo demolita dopo la seconda guerra mondiale).

Per questo “Piano Regolatore Industriale” bisogna ricordare che il tentativo di sistemare, intorno agli anni Sessanta, l’area orientale era stato già intrapreso con un piano residenziale operaio proposto da Luigi Giura e una contestuale proposta di realizzazione fatta dall’appaltatore Antonio Gabrielli, aggiornata poi in una seconda fase dai fratelli Francesconi; si cercava così di legare le problematiche del quartiere orientale con progetti di interventi residenziali di tipo borghese (a occidente), secondo una logica di interessi

che comunque privilegiava il capitale fondiario. Si pensava allo stesso tempo di dare una sistemazione ad un’area posta in diretta relazione con l’asse costiero cercando di regolamentare la crescita dell’impianto urbano in prossimità della linea di costa, dove erano già stanziati i vari stabilimenti produttivi.

Nell’area orientale – limitata a nord dalla strada di Poggioreale e a sud dai complessi architettonici della zona del Carmine e dai Granili, prospicienti il mare – si erano concentrate, come si è detto, a partire dalla prima metà dell’Ottocento, oltre alle principali fabbriche siderurgiche anche sedi di manifatture privilegiate, in particolare per prodotti di ceramica ma anche concerie di pellame e manifatture tessili.

Ed è proprio questa particolare concentrazione produttiva unita alla presenza delle stazioni di testata dei collegamenti ferroviari che suggerisce agli amministratori della città, sin dal 1882, la stesura di articolati piani di programmazione urbana tesi a favorire lo sviluppo e la crescita industriale del luogo. Nel 1884, in seguito allo scoppio dell’epidemia di colera che investirà i quartieri bassi della città (Porto, Pendino, Mercato, Vicaria), si tenterà di risolvere organicamente il problema della formazione di una “zona industriale” posta in diretto rapporto con gli interventi di risanamento del centro cittadino.

Adolfo Giambarba, ingegnere capo dell’Ufficio Tecnico Comunale, nel 1884 presenta un primo progetto in cui si prevedeva: «(...) che uno dei tre rioni del quartiere orientale “denominato industriale”, separato interamente dagli altri da una fascia verde – a somiglianza di quanto si era fatto a Londra ed a Parigi – fosse destinato ad accogliere gli appositi impianti degli stabilimenti. Confinante a nord con la via vecchia Poggioreale ed a sud col muro finaziere e con la ferrovia Napoli-Castellam-mare, questo rione era stato disegnato a grandi zone di suoli, tagliate da tre strade principali e da una serie di strade secondarie normali alle prime.

Sulle strade principali era previsto l’impianto di un doppio binario ferroviario che, congiungendosi a quelli già esistenti della linea romana e dell’altra per Castellammare, doveva facilitare il trasporto delle materie prime occorrenti per le varie industrie nonché quello dei prodotti delle industrie medesime.

Tale proposta venne stralciata però dal piano definitivo del risanamento ma poi, nello intento di far godere anche ad essa i benefici della legge 15 gennaio 1885, il 29 maggio successivo, su proposta della Giunta del sindaco Nicola Amore veniva nominata una Commissione cui si conferiva l’incarico di studiare il modo di bonificare l’ampia area di terreno posta al di là della Stazione Centrale, per farvi sorgere, dopo la bonifica, un quartiere industriale.» (Russo, 1960).

La Giunta deliberò in tal senso il 30 dicembre 1885, senza però ottenere l'approvazione governativa. Nella seduta del 12 ottobre 1887 il Consiglio Comunale di Napoli torna a discutere del «Piano regolatore del quartiere industriale», specificando le linee di intervento progettuali e ribadendo la necessità della realizzazione del piano per equiparare il progresso industriale e commerciale di Napoli a quello delle altre città d'Italia.

Il piano – realizzato da tecnici ed esperti dell'area amministrativa locale quali Giusso, Arlotta, Semmola, Cimmino, Cigliano, Campodisola, Filangieri e Giambarba – era strutturato attraverso una rete di collegamenti stradali che permetteva lo sviluppo e l'ampliamento degli opifici già presenti nell'area e stabiliva, inoltre, una rete di binari di servizio ferroviario comunicanti con i centri di produzione, la stazione centrale e il porto mercantile.

La commissione consiliare incaricata di redigere il progetto propose anche la creazione di un canale navigabile che, attraversando in senso longitudinale il quartiere, permetteva facilmente il trasporto delle merci e allo stesso tempo risolveva il problema della bonifica dell'area con sbocco a mare delle acque presenti nella zona. La foce del canale navigabile – largo 20 metri e affiancato da due strade alzaie ampie rispettivamente 8 metri – era stabilita a ridosso della scogliera dei Granili ad una profondità di 5 metri dal pelo medio del mare, permettendo così il libero movimento delle acque che da sempre rappresentavano un elemento di "malsania" del luogo.

Si prevedevano anche una serie di sottopassaggi, di cui uno – posto nei pressi del gazometro e dell'opificio Guppy – era sormontato da un ponte girevole. Per realizzare il canale e risolvere le difficoltà tecniche derivanti dalle condizioni geomorfologiche del luogo fu stabilita una misura di 5 metri in media al di sotto del mare e fu predisposta una bonifica da predisporre col metodo della colmata.

Il progetto del «nuovo rione industriale» – così come è possibile leggere dagli Atti del Consiglio Comunale di Napoli del tempo – si divideva in tre parti: «La prima, obbligatoriamente limitata dal termine del rione Arenaccia orientale, verso sud ed est, estendesi al di là della ferrovia delle Puglie; la seconda è formata dalle aree limitrofe al canale navigabile con la relativa rete stradale, nonché dal canale stesso con le due cale per sbarco ed imbarco o stazione per i navigli; la terza è costituita da tutta quella estensione di terreno che trovasi tra la Stazione Centrale in via Arenaccia (tronco meridionale) e la via dei Granili.»

Oltre alla valenza produttiva nel piano erano previste nuove abitazioni destinate alla classe operaia cercando così di risolvere un annoso problema già discusso più volte, a partire dal 1861, in animate sedute del

Consiglio Comunale. Il piano "Regolatore del nuovo Rione Industriale", che avrebbe probabilmente diversificato le coordinate dello sviluppo economico cittadino, fu approvato all'unanimità con delibera del Consiglio Comunale (12/10/1887) e inserito come opera di risanamento nei fondi di spesa assegnati dalla legge speciale del 15 gennaio 1885.

La deliberazione – che oltre tutto poteva sollevare un problema di inapplicabilità per lo sfruttamento di risorse della legge di risanamento nella costruzione di un rione industriale, così come accadde anche per lo sviluppo del nuovo quartiere previsto al Vomero – venne successivamente respinta dal Ministero dell'Interno, poiché i fondi risultavano comunque tutti impegnati per le opere nel centro cittadino.

La storia dell'area orientale napoletana, una questione irrisolta, ancora oggi, è tutta da scrivere.

"Preliminare di Piano" della Giunta del Comune di Napoli, sindaco N. Polese, 1992. Dettaglio della tavola relativo alla zona industriale e dell'area della "Compagnia Napoletana Gas".



**Riferimenti bibliografici**

- Alisio G.C. (1979) *Urbanistica napoletana del Settecento*, Edizioni Dedalo, Napoli.
- Alisio G.C. (1978) *Lamont Young. Utopia e realtà urbana nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Officina, Roma.
- Alisio G.C. (1980) *Napoli e il risanamento. Recupero di una struttura urbana*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Alisio G.C. (1989) *Il lungomare*, Electa Napoli, Napoli.
- Alisio G.C. (1989) *Il Vomero*, Electa Napoli, Napoli.
- Alisio G.C. (1992) *Napoli nell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli.
- Alisio G.C., Buccaro A. (2000) *Napoli millenovecento. Dai catasti del XIX secolo ad oggi; la città, il suburbio, le presenze architettoniche*, Electa Napoli, Napoli.
- Bruno G., De Fusco R. (1962) *Errico Alvino architetto e urbanista napoletano dell'800*, Arte Tipografica, Napoli.
- Buccaro A. (1985) *Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- Buccaro A. (1992) *Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario*, Electa Napoli, Napoli.
- Buccaro A. (1995) "Architettura e urbanistica dell'Ottocento", in (a cura di Pugliese Carratelli G.) *Storia e Civiltà della Campania. L'Ottocento*, Electa, Napoli, pp. 117-204.
- Cutolo A. (1932) *Il Decurionato a Napoli (1807-1861)*, Itea, Napoli.
- D'Ambra R. (1889) *Napoli antica*, Cardone, Napoli.
- De Fusco R. (1971) "Architettura e Urbanistica dalla seconda metà dell'Ottocento ad oggi", in *Storia di Napoli*, SEN (Società Editrice Napoletana), Cava dei Tirreni, X, 278-279.
- De Seta C. (1981) *Le città nella storia d'Italia. Napoli*, Laterza, Bari.
- Di Stefano R. (1972) "Storia Architettura e Urbanistica", in *Storia di Napoli*, SEN, Cava dei Tirreni, IX, 647-743.
- Gravagnuolo B. (1994) *La progettazione urbana in Europa 1750-1960. Storie e teorie*, Laterza, Bari.
- Mangone F. (2010) *Centro Storico, Marina, e Quartieri Spagnoli. Progetti e ipotesi di ristrutturazione della Napoli storica. 1860-1958*, Grimaldi & C. Editori, Napoli.
- Papa R. (1990) *Napoli. Un secolo di urbanistica*, Di.pi.S.T. - Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli.
- Parisi R. (2003) *Luigi Giura 1795-1864*, Electa Napoli, Napoli.
- Petrella B. (1990) *Napoli. Le fonti per un secolo di urbanistica*, Di.pi.S.T. - Università degli Studi di Napoli Federico II, Napoli.
- Rossi P. (1997) "Il Neorinascimento e l'Ecclettismo: architettura e architetti" in (a cura di Alisio G.C.) *Civiltà dell'Ottocento. Architettura e urbanistica*, catalogo mostra, Electa Napoli, Napoli, 106-118.
- Rossi P. (1998) *Antonio e Pasquale Francesconi. Architetti e urbanisti nella Napoli dell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli.
- Rossi P. (2007) "Monasteri e conventi a Napoli nella seconda metà dell'Ottocento: analisi delle stratificazioni architettoniche, ipotesi di progetto e nuove funzioni", in (a cura di Valerio A.), *I Luoghi della Memoria. II. Istituti religiosi femminili a Napoli dal 1600 al 1861*, Edizioni Voyage Pittoresque, Napoli, 37-75.
- Russo G. (1960) *Il risanamento e l'ampliamento della città di Napoli*, Società pel Risanamento di Napoli, Napoli.
- Russo G. (1960) *La città di Napoli dalle origini al 1860*, Società pel Risanamento di Napoli, Napoli.
- Russo G. (1966) *Napoli come città*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.
- s.a. (1861) "Rapporto intorno alle opere pubbliche della Città di Napoli pel Consiglio Comunale", Napoli.
- Sica P. (1977) *Storia dell'Urbanistica. L'Ottocento*, Laterza, Roma-Bari.
- Turchi M. (1861) *Sull'igiene pubblica della Città di Napoli*, Migliaccio, Napoli.
- Turchi M. (1862) *Sull'igiene pubblica di Napoli. Osservazioni e proposte*, Morano, Napoli.
- Venditti A. (1961) *Architettura neoclassica a Napoli*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli.

**Referenze immagini**

La legenda della figura a pag. 35 (elaborazione grafica del Piano del Rione Industriale del 1887) è la seguente: in verde: la zona mista (residenza-industrie); in arancione: la lottizzazione decisa con il Piano di Risanamento; in marrone: le possibili nuove espansioni di edilizia residenziale destinata alla classe operaia, in azzurro: il previsto canale navigabile, punto di confluenza delle acque della zona e antico alveo già indicato nella secentesca veduta del Baratta come "Fiume Sebeto". Sul canale navigabile era previsto anche un ponte girevole (area circolare centrale) per facilitare le comunicazioni tra la zona portuale e quella ferroviaria. Si nota nella mappa anche l'ipotesi di costruzione di una trentina di blocchi edilizi, disposti su due file, lungo tutto il fronte mare ("Rione Margherita di Savoia"). Una proposta più volte ribadita in numerosi progetti di sistemazione dell'area portuale orientale dopo il 1861.

**TeMA** è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - *TeMALab* del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

**TeMA** is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

**Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio**  
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli  
<http://www.dipist.unina.it>

**TeMALab - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente**  
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli  
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>

[www.tema.unina.it](http://www.tema.unina.it)  
[redazione@tema.unina.it](mailto:redazione@tema.unina.it)