

RIVISTA DI ARTI, FILOLOGIA E STORIA

NAPOLI NOBILISSIMA



VOLUME LXXIX DELL'INTERA COLLEZIONE

SETTIMA SERIE - VOLUME VIII
FASCICOLO III - SETTEMBRE - DICEMBRE 2022

RIVISTA DI ARTI, FILOLOGIA E STORIA

NAPOLI NOBILISSIMA



VOLUME LXXIX DELL'INTERA COLLEZIONE

SETTIMA SERIE - VOLUME VIII
FASCICOLO III - SETTEMBRE - DICEMBRE 2022

RIVISTA DI ARTI, FILOLOGIA E STORIA

NAPOLI NOBILISSIMA

direttore
Pierluigi Leone de Castris

direzione
Piero Craveri
Lucio d'Alessandro

redazione
Rosanna Cioffi
Nicola De Blasi
Carlo Gasparri
Gianluca Genovese
Girolamo Imbruglia
Fabio Mangone
Marco Meriggi
Riccardo Naldi
Giulio Pane
Valerio Petrarca
Mariantonietta Picone
Federico Rausa
Pasquale Rossi
Nunzio Ruggiero
Carmela Vargas (coordinamento)
Francesco Zecchino

direttore responsabile
Arturo Lando
Registrazione del Tribunale
di Napoli n. 3904 del 22-9-1989

comitato scientifico
e dei garanti
Richard Bösel
Caroline Bruzelius
Joseph Connors
Mario Del Treppo
Francesco Di Donato
Michel Gras
Barbara Jatta
Brigitte Marin
Giovanni Muto
Matteo Palumbo
Paola Villani
Giovanni Vitolo

segreteria di redazione
Raffaella Bosso
Stefano De Mieri
Federica De Rosa
Gianluca Forgione
Gordon M. Poole
Augusto Russo
Immacolata Salvatore

referenze fotografiche
© Archivio dell'Arte – Pedicini fotografi: pp. 28, 32 (sinistra, in alto), 33 (destra), 35, 36, 43 (sinistra)
Marco Casciello: pp. 7 (sinistra), 10 (destra, in basso), 18, 20 (in alto), 21 (destra)
© Magika srl: p. 6 (sinistra)
Alfa Restauri di Simone Colalucci e C. s.n.c.: pp. 4, 7 (destra), 10 (destra, in alto)
Archivio fotografico Arcidiocesi di Napoli: pp. 40, 49 (sinistra)
Gino Di Paolo: p. 49 (destra)
Alessandro Grandolfo: p. 19
Marco Vaccaro: pp. 41, 42 (destra), 43 (destra), 44, 45, 47 (destra), 48
Ortensio Zecchino: pp. 71-72
Como, ASST Lariana: pp. 26, 29 (in alto), 30 (sinistra), 32 (destra), 34 (in alto)
Eskenazi Museum of Art/Kevin/Montague: p. 42 (sinistra)
Fototeca Federico Zeri-Università di Bologna: pp. 31 (destra), 33 (sinistra)
ICCD, Catalogo generale dei Beni Culturali: p. 46
Napoli, Arciconfraternita della SS. Trinità dei Pellegrini/Marco Casciello: pp. 6 (destra), 10 (destra, in basso)
Napoli, Pio Monte della Misericordia: p. 29 (in basso)
New York, The Frick Collection: p. 10 (sinistra, in basso)
Soprintendenza ABAP di Bari: p. 11 (sinistra)
Napoli, Biblioteca Nazionale "Vittorio Emanuele III": p. 8
Napoli, Agenzia del territorio: p. 9
Padova, Centro Studi Antoniani/Giorgio Deganello: p. 34 (in basso)
Roma, Christie's: p. 47 (sinistra)

Il logo di «Napoli nobilissima», ideato da Roberto Pane per il primo numero della terza serie della rivista (1961), si basa su un suo disegno tratto dalla statua classica di *Nereide con pistrice* ora al Museo Archeologico Nazionale di Napoli

La testata di «Napoli nobilissima» è di proprietà della Fondazione Pagliara, articolazione istituzionale dell'Università degli Studi Suor Orsola Benincasa di Napoli. Gli articoli pubblicati su questa rivista sono stati sottoposti a valutazione rigorosamente anonima da parte di studiosi specialisti della materia indicati dalla Redazione.

ISSN 0027-7835

Un numero € 38,00 (Estero: € 46,00)
Abbonamento annuale € 75,00 (Estero: € 103,00)

redazione
Università degli Studi Suor Orsola Benincasa
Fondazione Pagliara, via Suor Orsola 10
80131 Napoli
seg.redazioneapolinobilissima@gmail.com
www.napolinobilissima.net

amministrazione
artem srl
via Argine 1150, 80147 Napoli

artem

redazione
luigi coiro

art director
enrica d'aguanno

grafica
franco grieco

finito di stampare
nel dicembre 2022

stampa e allestimento
officine grafiche
francesco giannini & figli spa
napoli

certificazione qualità
ISO 9001: 2015
www.artem.org

stampato in italia
© copyright 2022 by
artem srl
tutti i diritti riservati

Sommario

- 5 Francesco Laurana a Napoli. 1. Una nuova *Madonna* per il documentato soggiorno del 1473-1474
Pierluigi Leone de Castris
- 17 Il monumento a Carlo Spinelli duca di Castrovillari e la memoria di Eleonora Crispano contessa del Bianco in Santa Caterina a Formiello a Napoli
Immacolata Salvatore
- 27 Sellitto sul Lago di Como: una *Crocifissione di san Pietro* da Sant'Anna dei Lombardi a Napoli
Vincenzo Sorrentino
- 39 Nicola Maria Rossi: aggiunte al catalogo e considerazioni sulla sua attività a Napoli e nelle province del Regno
Marco Vaccaro
- 55 Lamont Young (1851-1929): alcune note per una rilettura
Fabio Mangone
- Note e discussioni**
- 69 Oronzo Brunetti
Recensione a *Michel Pretalli, Giulio Cesare Brancaccio. Letteratura e armi al tramonto del Rinascimento, con l'edizione critica degli scritti militari, Roma, Vecchiarelli, 2021*
- 70 Francesco Zecchino
Per la tutela e la salvaguardia di beni culturali profondamente radicati nel territorio. Recensione al volume *Procida sacra. L'immaginario religioso tra feste, riti e processioni* (2021)
- 73 Indici



1. Lamont Young, *Progetto per il nuovo Rione Venezia a Posillipo*, 1884
(da IDEM, *Relazione sul progetto di una ferrovia metropolitana Campi Flegrei e Rione Venezia per la città di Napoli*, Napoli 1888).

Lamont Young (1851-1929): alcune note per una rilettura

Fabio Mangone

Sono passati oltre quarant'anni dalla fondamentale monografia di Giancarlo Alisio¹, coraggiosa anche perché edita in un momento (1978) in cui sull'architettura eclettica del secondo Ottocento, e, ancor di più, sulle sopravvivenze di essa nel primo Novecento pesavano ancora molti e pesanti pregiudizi. Inquadrando la figura di Lamont Young in una approfondita ricostruzione del dibattito urbanistico cittadino, a due anni dalla morte della vedova, Ebe Cazzani, il compianto studioso poteva avvalersi delle memorie e dell'archivio disponibili presso gli eredi per restituire, a valle di precedenti e più limitati studi², un calibrato e complessivo profilo umano e professionale, con tesi interpretative in larga misura accolte dalla storiografia successiva, e in gran parte ancora oggi convincenti. Da allora, mentre sono state circoscritte le occasioni di approfondimento specifico su alcuni aspetti della sua figura e alcune opere³, non sono mancati contributi, anche significativi, relativi al più generale contesto professionale e urbanistico in cui operò ed elaborò le sue proposte. Oggi, pertanto, può essere utile ritornare su questa figura per un verso per aggiungere alcuni elementi finora sfuggiti alla sua biografia intellettuale e professionale, nonché alla bibliografia dei suoi scritti, e per l'altro per valutare meglio il suo operato nel contesto napoletano tra fine Ottocento e inizio Novecento.

Come già in qualche misura aveva messo in luce Alisio, ma com'è apparso ancora più evidente negli studi successivi⁴ e infine in questa sede, le fonti essenziali da indagare non consistono soltanto nelle memorie indirette di un archivio privato ormai distrutto, che pure aveva restituito molti dati, ma prevalentemente in una lunga serie di atti pubblici – scritture notarili relative a vendite, acquisti,

mutui, costituzioni societarie, convenzioni con enti pubblici –, nonché in un'ancor più nutrita sequenza di azioni giudiziarie, citazioni, cause, transazioni. I ruoli rivestiti da Lamont Young spesso si confondono: l'artista con l'ingegnere, il tecnico con l'imprenditore, l'investitore con l'urbanista, e non di rado il progettista con il committente, giacché una parte non irrilevante dei progetti di case, o meglio di residenze-castello, costituirono autentiche auto-committenze. Persino l'inedito profilo di un Young partecipe di significative iniziative di scavo nei Campi Flegrei vede la sovrapposizione delle figure dell'appassionato di archeologia e dell'operatore economico⁵. Talché, sembra ancora che soltanto un percorso biografico possa tenere assieme questi aspetti apparentemente diversi, ma che in realtà costituiscono un groviglio inestricabile di programmi e di azioni.

Dinanzi alla singolarità del suo genio, delle sue ossessioni, all'evidente cosmopolitismo dei suoi orizzonti culturali e tecnici, alla ostentata *englishness* dei suoi castelli, situati come oggetti estranei e tuttavia conformanti a Parco Grifeo come a Monte Echia, la chiave più appropriata – o forse soltanto la più immediata – di lettura della sua personalità e della sua opera è consistita finora nell'evidenziarne una certa «estraneità ai contemporanei indirizzi dell'architettura», nonché al contempo un certo grado di «irrealità»⁶, come propose Giancarlo Alisio, evocando anche l'appellativo di «Re dei Castelli in aria» attribuitogli nel 1955 da Edoardo Scarfoglio⁷, già inquieto di una delle sue fiabesche torri neomedievali, per di più in apparente rovina (fig. 2).

In realtà, anche alla luce dell'evoluzione degli studi sull'architettura napoletana, sembra necessario riconside-



2. Napoli, Castello Grifeo, poi Curcio, in una cartolina di primo Novecento.

rare il rapporto di Young con la coeva cultura tecnica napoletana, riconoscendogli un maggior grado di organicità rispetto ad essa, pur senza negare una certa peculiarità di approccio, non foss'altro che per il differente retroterra culturale. Di fatto, ancora permangono numerose incertezze sulla formazione universitaria, che sappiamo solo genericamente essere stata compiuta all'estero, com'era nella prassi dell'*élite* straniera a Napoli⁸. Mentre la precisazione del *curriculum studiorum* va demandata a futuri approfondimenti, si può leggere in filigrana una qualche consapevolezza di temi e modelli della cultura urbanistica anglosassone: se si considera ad esempio il suo contributo tecnico al «risanamento» di Napoli, dopo il colera, condensato nel *pamphlet* intitolato *Bonifica del basso Napoli in relazione col progetto di Ferrovia Metropolitana*⁹ si può scorgere una predilezione vaga per modelli urbanistici estensivi, e per un disegno urbano fondato sul pittoresco, più diffusi nel mondo anglosassone, evidente nella scelta di un'arteria sinuosa piuttosto che di un rettilineo (fig. 3); tuttavia, in questa predilezione non si fa mai riferimento preciso e diretto, e meno che mai adesione, alle teorie della Garden City o dell'Urban Planning. Non di rado, a partire dalla stessa monografia di Alisio, le modalità con cui Lamont Young ha promosso in sede municipale il proprio progetto di metropolitana, mediante l'adozione di convenzioni direttamente sottoscritte con l'impegno a fornire o a reperire capitale, sono state lette come singolarità atte a provare la supposta «estraneità al mondo imprenditoriale ed alla classe professionale napoletana»¹⁰. Tuttavia,

sulla base di successivi studi sul contesto partenopeo, si deve rilevare che nei decenni che seguirono l'Unità e fino al consolidamento di nuove politiche urbane da parte dello Stato fascista, l'idea del progetto 'offerta' alla collettività, in una prospettiva liberale, come contributo di crescita sociale e al contempo come intuizione imprenditoriale in grado di produrre profitto, nella sovrapposizione di ruoli tra tecnico e imprenditore, era diffusa in tutta Italia, ma ebbe intensità del tutto speciale a Napoli¹¹. Di certo, l'affermazione del ruolo di tecnico-imprenditore – operante non soltanto alla scala del singolo o dei singoli edifici, ma esteso ad una più ambiziosa dimensione urbana, nella possibilità di ricavare appieno i benefici derivanti da una intuizione tecnica originale e ben approfondita, come impersonata da Lamont Young – non doveva risultare affatto nuova per l'ambiente napoletano: lo si può agevolmente dimostrare anche soltanto riferendosi a pochi esempi tra i tanti disponibili. Primo fra tutti, l'aveva sperimentata con larghezza di vedute l'indiscusso caposcuola dell'architettura napoletana del secondo Ottocento, Enrico Alvino, fondatore con un altro ben noto tecnico, Luigi Giura, di una importante impresa di costruzioni e immobiliare attiva a scala urbanistica non solo a Napoli ma anche a Firenze¹². La avevano seguita tanti altri, cercando nel mondo bancario adeguato sostegno, come l'ingegnere Luigi Lops, avventuroso concessionario per la costruzione per colmata del rione Santa Lucia¹³; e la aveva impersonata con adeguato realismo Giovan Battista Comencini, pressoché coetaneo di Lamont Young, e che parimenti associa la ricerca di un adeguato stile per nuovi edifici da costruirsi con ambiziosissimi programmi imprenditoriali-urbanistici correlati a specifici studi per innovativi sistemi di trasporto¹⁴. A ben vedere, poi, la disinvolta alternanza fra da un lato una 'estetica dell'ingegneria', basta sulla esibizione di strutture reticolari in ferro e congegni meccanici nella loro nuda immagine di modernità, applicata soprattutto alla scala urbanistica, e dall'altro una insistita ricerca di atmosfere fiabesche e fuori dal tempo, basata su romantiche e pittoresche riprese neomedievali, non è soltanto – com'è a lungo sembrato – la cifra peculiare e irripetibile di questo singolare tecnico di origine britannica, bensì un tratto abbastanza tipico della cultura architettonica di fine



3. Lamont Young, *Progetto di strada per risanare i quartieri bassi e collegare la stazione con il centro di Napoli*, 1884 (da IDEM, *Bonifica del basso Napoli in relazione col progetto di Ferrovia Metropolitana*, Napoli 1884).

Ottocento, che si manifestò nella Napoli *fin de siècle* con significative analogie in una figura per più di un aspetto paragonabile a Young, come quella di Adolfo Avena¹⁵.

Né del tutto estraneo, né del tutto organico alla società napoletana, Young sembra essersi mosso a cavallo di due mondi ugualmente elitari. Per un verso, rifletteva gli atteggiamenti di quei magnati stranieri che, per il clima e per le attrattive cultural-sociali, per tutto l'Ottocento scelsero Napoli come luogo stabile di residenza, pur coltivando una certa resistenza ad una completa integrazione¹⁶, appropriandosi tuttavia di amenissime residenze nei luoghi più belli e panoramici, dal Vomero a Chiaia, da Capodimonte a Posillipo, tra tutte la collina prediletta: la società appunto degli Aselmeyer, dei Degas¹⁷, dei Meuricofre¹⁸, dei Keppel Craven, dei Rothschild¹⁹, dei Rendel²⁰, dei Rosebery²¹, per riferirsi solo ai casi più noti di quel mondo del quale erano esponenti cospicui i suoi stessi genitori, James Henry Young and Elisabeth Swinhoe; d'altronde con alcuni di questi si sarebbe intrecciata la sua vicenda professionale, se si pensa che gli Aselmeyer avrebbero comprato uno dei suoi castelli (fig. 4), mentre George W. Rendel quale dirigente della Armstrong sarebbe stato suo

committente, come si dirà oltre; per non dire che proprio a lui tocca progettare l'Istituto scolastico Mac Kean (poi Grenoble) al Rione Amedeo per i figli degli agiati stranieri.

La ricerca di una residenza per sé magnifica e panoramica, a Napoli, da acquisire e modificare, o da costruire *ex novo*, risulta allo sguardo retrospettivo un'attività che si intreccia strettamente e a lungo la vicenda personale umana dell'inquieto Lamont Young con il suo impegno di progettista ma anche di imprenditore/costruttore. A quanto già noto²² si può aggiungere, come emerge da nuove ricerche²³, il tentativo di Lamont Young nel 1896 di acquisire dalla Banca d'Italia palazzo Donn'Anna²⁴, cadente ma passibile di tornare ad essere una sontuosa residenza, e per di più possibile caposaldo di remunerativi interventi di nuovi quartieri per colmata, come nella sua precedente proposta di Rione Venezia e di altre successive ipotesi più intensive e meno pittoresche elaborate da altri tecnici²⁵. La proposta, per la cui risposta Young chiese sollecitudine, dovendo «scegliere al più presto tra questa ed altra abitazione a Posillipo sul mare», non fu accettata perché la somma offerta, anche a valle di un incremento, risultò molto inferiore alle aspettative.



4. Napoli, Castello Lamont Young, poi Aselmeyer, al Corso Vittorio Emanuele in una cartolina di primo Novecento.

Per altri versi, però, Young sembra essere stato partecipe almeno per alcuni aspetti di quell'*élite* partenopea, nobiliare e borghese, tenendosi lontano dai circoli più tradizionali legati a una sociabilità piuttosto antiquata²⁶, ma contribuendo invece a quei sodalizi più protesi al futuro: con esponenti dei più illustri casati aristocratici napoletani ma anche con colleghi ingegneri e architetti, tra cui il citato Luigi Lops, fu tra i primi soci nel 1881 della sede napoletana del Club Alpino²⁷; nel 1902, col marchese Caracciolo di Castelluccio e il principe Gaetani di Fondi, venne incluso nella ristretta schiera dell'associazione degli yachtisti napoletani²⁸, e come tale nel 1910 membro di giuria per una regata²⁹ con il principe Caravita di Sirignano e il barone Corsi (nuovo proprietario di Villa Lucia). Inoltre, e più significativamente, il 18 febbraio 1906, con altri esponenti dell'alta società, fondò l'Automobil Club partenopeo, ospitando nella sua casa la riunione di costituzione. Va detto che se non partecipò ai sodalizi professionali cittadini più generalisti, e se il suo nome non si trova nel novero degli iscritti del locale Collegio degli Ingegneri e degli Architetti, prese parte invece assieme ad alcuni eminenti esponenti dell'ingegneria e della imprenditoria napoletana, tra cui Achille Sannia ed Enrico Vismara, alla sezione cittadina della Società elettrotecnica italiana³⁰.

Sin dai primi scritti di Roberto Di Stefano, e passando per la monografia di Giancarlo Alisio, è stato messo in luce come la sua adesione alla predominante cultura dell'eclettismo si nutra soprattutto di modelli mutuati dall'ambiente anglosassone di formazione, come accade per gli insistiti riferimenti neomedievali ad architetture tudoresche, ovvero



5. Napoli, Istituto Mac Kean, poi Grenoble, al Rione Amedeo in una cartolina di primo Novecento.

la scelta inconsueta del neoindiano, che non trovano alcun riscontro nell'ambito napoletano, e che, come giustamente ha notato Alisio, sembrano gli esiti di suggestioni di una memoria autobiografica. Ma non bisogna per questo ritenere che restò affatto insensibile agli stimoli del contesto professionale partenopeo. È stato correttamente notato, ad esempio, che una delle costruzioni contemplata nella sua soluzione urbanistica per i Campi Flegrei, e destinata a sede espositiva (fig. 6), già nella denominazione di Palazzo di Cristallo rimanda al notissimo Crystal Palace di Londra, ma al contempo non può trascurarsi la circostanza che l'idea di costruire a Napoli, e nella zona occidentale, come sede permanente per le esposizioni una siffatta struttura in ferro e vetro era contemplata in una proposta non realizzata del 1864, elaborata dagli architetti Luigi Scoppa e Federico Rendina³¹.

Al contempo, per quanto attiene allo straordinario e già citato Istituto Scolastico per stranieri Mac Kean nell'attuale via Crispi (fig. 5), è stata riconosciuta sin nei dettagli l'influenza di Alvino, e in particolare, con accenti addirittura pedissequi, della sua straordinaria sede dell'Istituto di Belle Arti, caratterizzata dalle facciate di tufo a vista, un'opera che peraltro doveva avere influenzato molto un altro e ancor più importante architetto proveniente dal mondo anglosassone, lo scozzese Charles R. Mackintosh, che dal suo *tour* napoletano avrebbe tratto sostanziali spunti imprescindibili per la School of Art di Glasgow³². La sede dell'Istituto, poi Accademia, di Belle Arti³³, avviata da Alvino nel 1873 e ultimata dopo la sua morte nel 1876, prima an-

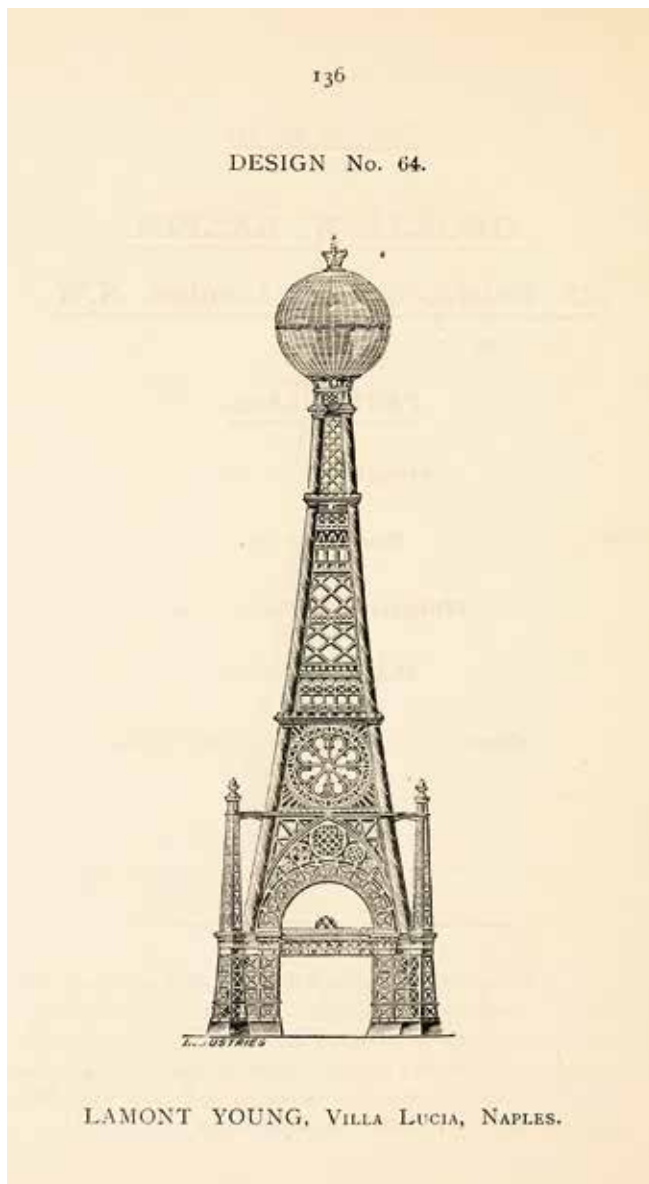


6. Lamont Young, *Progetto per un palazzo di Cristallo a Fuorigrotta*, 1884 (da IDEM, *Relazione sul progetto di una ferrovia metropolitana Campi Flegrei e Rione Venezia per la città di Napoli*, Napoli 1888).

cora che un brillante esito di talento progettuale deve considerarsi il frutto di un articolato ragionamento sul «vero» in architettura, del quale il suo allievo Giuseppe Damiani Almeyda avrebbe tentato qualche anno dopo di dare una definizione³⁴. Un ragionamento sul vero o sul «realismo» tradotto in concreta architettura costruita da Alvino soltanto negli anni Settanta, ma che probabilmente poneva le radici nella lunga consuetudine di Alvino con Francesco De Santis, avviata nei remoti anni (1839-1848) in cui erano colleghi alla Scuola Militare della Nunziatella, e nella riconosciuta influenza del critico irpino sull'architetto³⁵. Un ragionamento che reca come correlato, nelle posizioni teoriche dello stesso Alvino, la rivalutazione in termini espressivi delle strutture in ferro, come dichiarato in un noto intervento³⁶ al primo Congresso degli Ingegneri e degli architetti nel 1873. Come mostra fra tutte la scuola Mac Kean, ma anche una serie di progetti di strutture in ferro, a tutto questo dibattito sul vero Lamont Young non risultò estraneo, ancorché si debba scorgere piuttosto una suggestione che non una adesione completa, se molte sue opere

– *in primis* i vari castelli al parco Grifeo e al Monte Echia – alternarono poetiche veriste, fondate sull'autenticità dei materiali, con altre della verosimiglianza, con rivestimenti artatamente trattati per simulare materiali più nobili. In uno dei rari passi in cui uno scritto di Young fa riferimento a questioni di teoria architettonica, si evince la proposta di integrare la definizione di vero in architettura formulata dalla scuola napoletana («il Vero in ogni tempo si rinviene nella esatta soluzione del problema coi mezzi dell'epoca»)³⁷ con ragionamenti di tipo economico-finanziario. Come affermava nel 1888, a proposito dei suoi progetti di Ferrovia Metropolitana con la correlata costruzione del Rione Venezia (fig. 1) e di un quartiere turistico a Fuorigrotta-Bagnoli,

Ma se in questo secolo di verismo, le ragioni ispiratrici dei miei progetti fossero repute poetiche e poco pratiche, io ho argomenti validissimi per convincere questi seguaci del razionalismo, detrattori efferrati del bello artistico, che i miei piani si fondano sopra idee economiche le quali resistono ai più fieri attacchi della critica³⁸.



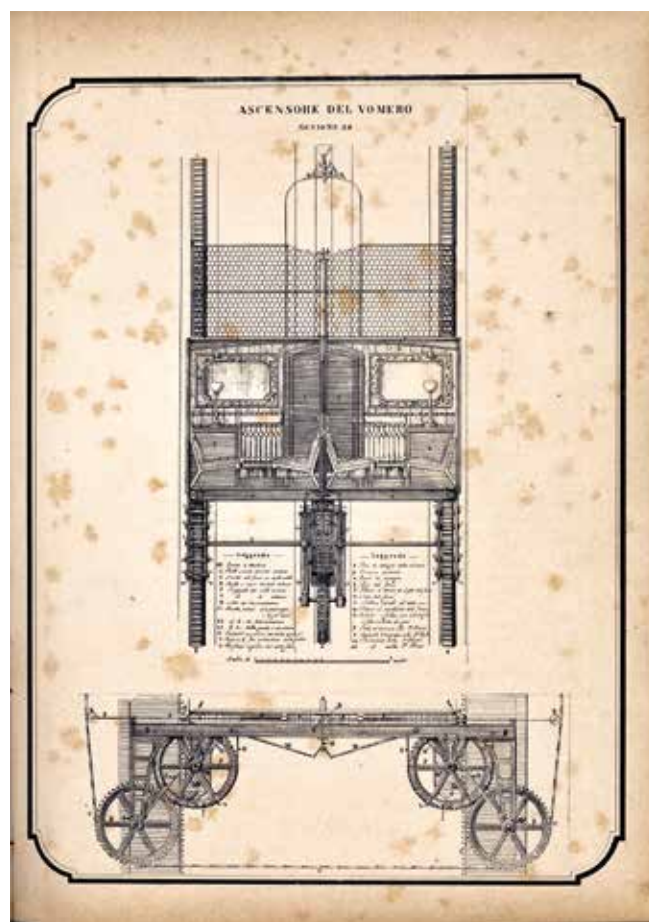
7. Lamont Young, *Progetto per la Great Tower*, 1889 (da F.C. LYNDE, *Descriptive illustrated catalogue of the sixty-eight competitive designs for the Great Tower of London 1890*, London 1890).

La disinvolta capacità di adottare in certi temi, soprattutto legati alle infrastrutture, il concreto realismo costruttivo con strutture in ferro esibite, alternandolo in altre occasioni, soprattutto legate alla residenza, a posizioni da età di mezzo, con la rievocazione di fiabesche atmosfere romantiche, lo avvicina – come si è detto poc’anzi – ad un altro protagonista dell’architettura napoletana della sua epoca, Adolfo Avena³⁹: e non per caso, erroneamente, un’opera medievaleggiante di quest’ultimo a parco Grifeo fu per qualche tempo ritenuta di Young.

Per Young una certa singolare mediazione tra le due chiavi espressive – strutture metalliche esibite e iconografie storiche – si riscontra in un progetto finora non ricordato nella ricostruzione curriculare della sua opera, doppiamente interessante, sia perché documenta un caso pressoché unico di progetto per la sua terra d’origine, sia perché rimanda a una generale vicenda londinese e internazionale a suo tempo decisamente significativa e tuttavia solo occasionalmente sondata dalla successiva storiografia⁴⁰. Dopo la sensazionale comparsa della Tour Eiffel, in occasione della Esposizione parigina del 1889, considerando il successo della alta struttura anche sotto il profilo economico per la capacità di produrre ingenti ricavi in grado di pareggiare in breve tempo i costi, un gruppo di imprenditori, impegnati già in importanti operazioni ingegneristiche come la costruzione del canale navigabile di Manchester, bandiva nel novembre 1889 un concorso di architettura per creare un’analogo struttura metallica a Londra, battezzata come *Great Tower*, affidando il giudizio ad una qualificatissima giuria, in prevalenza composta da eminenti ingegneri britannici⁴¹. Tra i sessantotto lavori, provenienti anche dall’estero, e segnatamente da Australia, America, Canada, Svezia, Germania, Austria, Turchia, l’Italia era presente con la sola proposta di Lamont Young (fig. 7). La giuria, pur assegnando alcuni premi, non raccomandò nessun progetto per la costruzione: quelli che più si attenevano ad ordinare il disegno secondo criteri di logica costruttiva non si distaccavano troppo dal modello francese, mentre quelli che seguivano con vivacità spunti originali quasi sempre anteponevano la originale combinazione eclettica di elementi storicistici, spesso enormemente dilatati nella dimensione, alla razionale organizzazione della struttura metallica. A questi ultimi soprattutto si approssimava, pur nella sua indiscutibile singolarità, la proposta di Young, che però individuava con una certa abilità quegli spunti iconografici e quegli elementi del lessico neomedievale più adattabili a una struttura reticolare in acciaio. Si segnalava anche per una certa arditezza, se la quota massima, ad oltre 440 metri, la faceva risultare alta una volta e mezza la torre parigina. Ad una visione complessiva, la torre rimandava ad atmosfere tanto orientali quanto medievali, non insolite negli

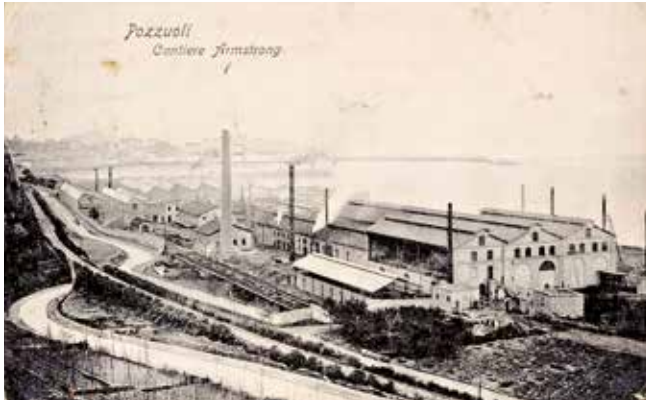
edifici concepiti da Young: le prime richiamate in forma più 'impressionistica', grazie soprattutto alle quattro torri più piccole negli angoli, che riecheggiano i minareti, e al globo terrestre in sommità, che, seppure elemento iconografico a sé, nell'insieme della composizione rievocava in qualche misura le cupole a bulbo; le seconde presenti in maniera più esplicita e consapevole, per effetto della cornice archiacuta che inquadra il portale pseudo-románico a tutto sesto, e soprattutto al gigantesco rosone metallico posto in posizione piuttosto elevata. A modo suo però, e non meno di altre opere concepite da Young, si trattava di un edificio avanzato tecnologicamente e dotato di una sua funzionalità. Servito da un sofisticato sistema di scale e ascensori con movimento obliquo come quelli realizzati dalla Otis per la Tour Eiffel, elettrificato per la luce e per i collegamenti, il globo terrestre in sommità concentrava le principali funzioni, legate allo svago e al *loisir*: negozi, ristoranti, sale concerto, teatri, spazi espositivi e altre sale per i divertimenti. D'altronde, l'interesse di Young per gli ascensori – le cui tecnologie sono in rapida evoluzione negli ultimi tre decenni del XIX secolo⁴² – rappresenta un fenomeno cospicuo, pure condiviso ancora con Adolfo Avena. Per Young le prospettive offerte dagli ascensori moderni, veloci e sicuri, andavano ben oltre la possibilità di servire gli appartamenti di un edificio multipiano, poiché avevano una valenza urbana: consentivano alla rete metropolitana progettata di servire anche i nuovi quartieri collinari, come il Vomero, come già nel progetto del 1884 (fig. 8); consentivano nel 1892 di collocare in posizione panoramica sugli erti declivi del parco Grifeo un albergo moderno, poi denominato Bertolini, contando sulla possibilità di avvalersi di un ascensore in un primo tempo immaginato a sezioni oblique⁴³; permettevano ad inizio Novecento di realizzare un organico sistema di uffici e albergo tra Santa Lucia e il Monte Echia; permettevano, dopo la guerra, di realizzare due immaginifiche residenze sulle rampe del Chiatamone, servite nelle intenzioni ancora da un ascensore urbano rimasto su carta.

Le reiterate proposte di nuove architetture e infrastrutture per il turismo certamente riflettono quello sguardo dall'esterno su Napoli, vista soprattutto come potenziale luogo del *loisir*, capace di attrarre investimenti e produrre



8. Lamont Young, *Progetto per l'Ascensore del Vomero*, 1884 (da IDEM, *Relazione sul progetto di una ferrovia metropolitana Campi Flegrei e Rione Venezia per la città di Napoli*, Napoli 1888).

reddito, come documenta tra gli altri il suo progetto (1883) per una Bagnoli turistica, espositiva e termale, collegato allo sviluppo della città metropolitana e alla valorizzazione delle qualità paesistiche (figg. 10-11). Questa ipotesi, nella letteratura urbanistica napoletana, è stata per solito contrapposta alla decisione, successiva di un paio di decenni, di collocarvi un polo industriale. Soprattutto dopo la decisione di dismettere l'ILVA per riguadagnare un destino di *loisir*, la visione di Lamont Young è assurta al ruolo del mito, ammantando di un'aura profetica la figura del suo autore, e riducendo anche una certa contraddittorietà del suo percorso ad una narrazione semplicistica. L'equivoco sorge dal fatto che la pur puntuale e ampia ricostruzione biografico-professionale di Alisio, basata in larga misura sulle indagini negli archivi comunali di Napoli e sui documenti allora conservati dagli eredi Young,



9. Pozzuoli, lo stabilimento Armstrong in una cartolina di primo Novecento.

non faceva menzione di un episodio significativo della sua biografia professionale, ovvero quello dei rapporti con la fabbrica bellica Armstrong⁴⁴, ulteriore testimonianza di rapporti con i contesti anglosassoni di origine. La questione sembra per più aspetti rilevante, anche perché a metà degli anni ottanta del XIX secolo furono proprio gli stabilimenti Armstrong a inaugurare il destino industriale flegreo, in notevole anticipo rispetto all'insediamento siderurgico di Bagnoli. Prima ancora che svolgere l'opera di progettista di stabilimenti, Lamont Young ebbe un ruolo fondamentale nella scelta del litorale flegreo per il nuovo insediamento, come testimonia un articolo del 7 febbraio 1885 apparso sul quotidiano «L'Opinione»⁴⁵, mettendo in evidenza con il suo realismo da imprenditore il minor costo dei suoli rispetto ad altre localizzazioni nonché la possibilità di avvalersi di dazi più favorevoli. Nell'ambito di un complesso programma per un moderno e grande opificio, il suo ruolo di consulente tecnico, dapprima incaricato del piano parcellare per gli espropri⁴⁶, poi progettista e infine direttore dei lavori, ancora tutto da studiarsi approfonditamente, di un complesso stabilimento la cui configurazione al momento dell'ultimazione (1886) è oggi apprezzabile solo nelle vecchie cartoline (fig. 9) e nelle pubblicazioni d'epoca, sfociò in una vertenza internazionale discussa nel tribunale di Londra, che fece scalpore non solo nella pubblicistica giuridica italiana⁴⁷, ma persino su quella tecnica americana⁴⁸. A contrastare la vulgata romantica di un progettista disinteressato al guadagno, Young, riferendosi alla normativa italiana, ad-

dirittura avanzò la pretesa di una parcella enorme, pari al 10% dell'ammontare complessivo dei lavori, concludendo poi la questione in via transattiva.

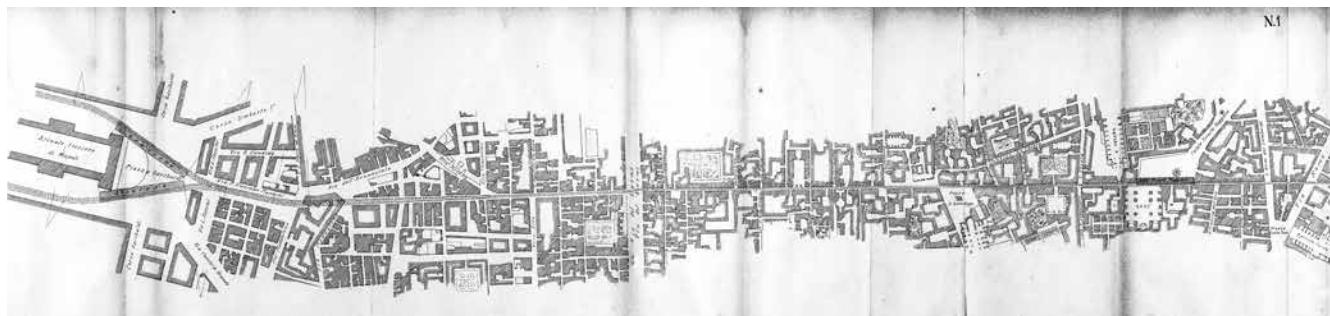
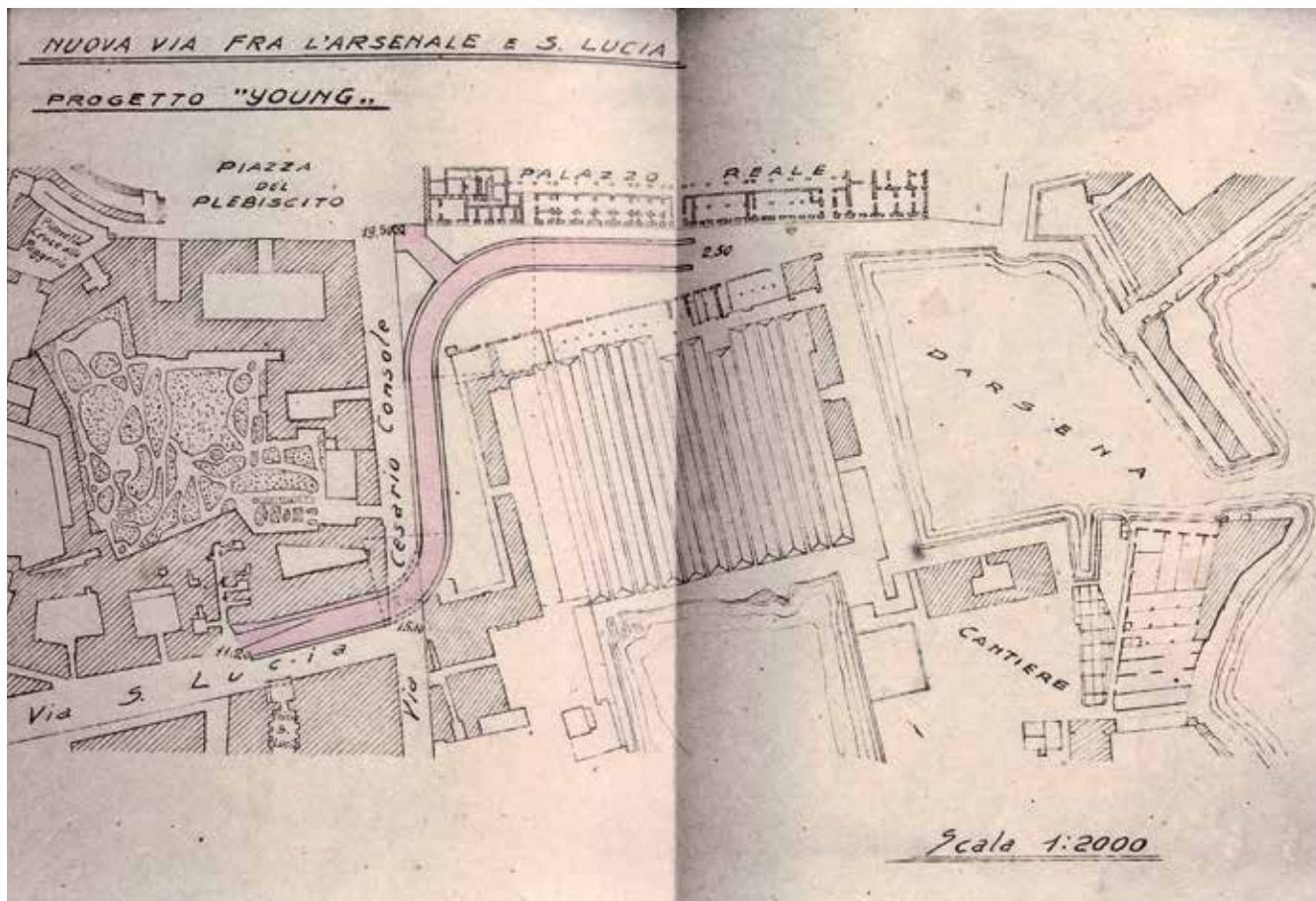
In ogni caso, la localizzazione a Pozzuoli dello stabilimento Armstrong non aveva fatto tramontare l'ipotesi di una metropolitana che raggiungesse Bagnoli e Fuorigrotta, intesi come luoghi del *loisir*. Infatti, come risulta dalle ricerche di Alisio negli archivi comunali, le notizie sulla concessione firmata da Young per la metropolitana si concludevano con l'accettazione, il 3 settembre 1889, della richiesta di proroga, per versare la cauzione che avrebbe perfezionato l'accordo. L'assenza di successivi riscontri, e il fatto che le pubblicazioni autoprodotte note, volte a illustrare le proprie proposte urbanistiche per Napoli, fossero state stampate tra il 1883 e il 1887, ha fatto pensare che a valle della mancata attuazione della convenzione con il Comune fosse scemato definitivamente in Young l'interesse per le questioni di carattere più prettamente urbanistico, e che dunque concentrasse tutto il suo impegno di tecnico sulla comunque cospicua attività di progettista alla scala architettonica. Il ritrovamento di altri rarissimi opuscoletti tecnici, editi tra il 1906 e il 1925 e sfuggiti alle biografie di Young – di cui due dedicati ancora a un progetto di metropolitana per Napoli, e uno al miglioramento della rete viaria – dimostrano che, invece, su questi temi Young fu attivo e partecipe fino agli ultimi anni della sua vita. Un libello a stampa, del 1924, noto sinora in un unico esemplare in collezione privata⁴⁹, si concentrava sul tema di attualità della viabilità tra Oriente e Occidente (fig. 12), che di lì a pochi mesi, nel dicembre 1924, doveva essere inquadrato in un concorso di idee bandito dal Municipio. In prima battuta, oggetto principale è la definizione di una via di raccordo tra la litoranea sotto palazzo Reale e via Cesario Console, ma in realtà in quelle pagine si proponeva un ragionamento sull'area del Molo-siglio: oltre a far menzione di un proprio progetto urbano, rimasto tuttora ignoto, per l'area dell'Arsenale borbonico⁵⁰, Young stigmatizzava le recenti proposte di creare un nuovo denso quartiere residenziale che avrebbe sacrificato anche il Molo San Vincenzo, ipotizzando invece di collocare lì una stazione marittima passeggeri di lusso per i piroscafi, anticipando quanto sarà fatto nel giro di un decennio poco più avanti, al Beverello.



10-11. Lamont Young, *Progetti per il nuovo quartiere turistico dei Campi Flegrei a Bagnoli, Napoli, 1884* (da IDEM, *Relazione sul progetto di una ferrovia metropolitana Campi Flegrei e Rione Venezia per la città di Napoli, Napoli 1888*).

Altri due distinti opuscoli a stampa, pure sfuggiti alle ricognizioni complessive, sono dedicati ancora a progetti di metropolitana per Napoli, pure di grande interesse come gli analoghi ottocenteschi, ancorché qui le illustrazioni si limitino a grafici di carattere tecnico, senza indulgere in quelle raffinate e accattivanti prefigurazioni architettoniche e paesistiche in prospettiva che avevano impreziosito

le precedenti pubblicazioni. Certamente, non meraviglia che gli anni Novanta possano aver segnato una pausa in questo percorso: con la grande e generalizzata crisi della edilizia, i fallimenti a catena di imprese e banche impegnate nella trasformazioni urbane, e il necessario intervento diretto della Banca d'Italia, si creò anche a Napoli una situazione di stallo, nella quale alla intervenuta carenza di



12. Lamont Young, *Progetto di una nuova via tra l'Arsenale e Santa Lucia*, 1924 (da IDEM, *Per la litoranea e per l'occupazione dell'Arsenale e del Porto Militare*, Portosalvo 1924).

13. Lamont Young, *Progetto di ferrovia urbana*, 1906 (da IDEM, *Ferrovia Centrale per la città di Napoli*, Napoli 1906).

investitori non poteva che corrispondere un'improvvisa stasi in quella generosa offerta urbanistica di proposte tecniche e imprenditoriali che aveva invece caratterizzato il decennio precedente. E d'altronde Young non era riuscito a trovare l'ente che potesse anticipare la cauzione richiesta dal Municipio e soprattutto dallo Stato. Tuttavia, la legge per Napoli dell'8 luglio 1904, mentre poneva le condizioni per il complesso industriale ILVA a Bagnoli – il cui inse-

diamento dal 1905 rese impossibile la destinazione turistico-termale immaginata da Young – d'altronde determinava all'art. 30 il riordinamento ferroviario di Napoli, ponendolo a carico dello Stato. L'architetto-ingegnere britannico, che per la sua riconosciuta competenza era stato in precedenza invitato a partecipare nel 1903 alla gara per la nuova ferrovia turistica del Vesuvio⁵¹, tornò quindi a occuparsi di trasporti ferroviari interni alla città di Napoli.

Alla legge per Napoli del 1904 si riallacciò esplicitamente il progettista, illustrando il suo nuovo lavoro in un raro opuscolo del 1906, noto al momento solo in due esemplari⁵², ove rivendicava il suo consolidato impegno. In contrapposizione al suo vecchio impianto, a cui rinunciava pur rappresentandolo nella medesima tavola del nuovo per opportuni confronti, Young studiò una nuova più essenziale linea definita «ferrovia centrale», rettilinea e a trazione elettrica, che nelle minori ambizioni e nei costi più contenuti sembrava risentire degli effetti di medio termine della trascorsa crisi economica di fine secolo. La nuova linea era volta innanzitutto a mettere in comunicazione le due zone industriali, orientale e occidentale, attraversando la città sotto il tracciato di Spaccanapoli (fig. 13), ipotizzando di sovrapporre le sezioni relative ai due sensi di marcia opposti ove la larghezza stradale non consentisse di accostarle. Se ad oriente il punto di partenza era dato dalla stazione centrale, dove si prevedevano ai due lati due distinte stazioni sotterranee, di partenza e di arrivo, a occidente coincideva invece con la fermata del corso Vittorio Emanuele della Ferrovia Cumana, mentre era ipotizzato anche un raccordo con la nuova stazione della Direttissima a Mergellina. Anche questa soluzione, ancorché meno impegnativa e dispendiosa, doveva restare inattuata, a causa di un altro progetto (di cui evidentemente Young era all'oscuro) in procinto di essere concretamente realizzato: infatti, dal 1907 iniziarono i lavori, conclusi nel 1925, per far proseguire la Direttissima oltre la stazione di Mergellina e fino alla Stazione centrale, creando così concretamente la prima linea metropolitana sotterranea che – attraverso fermate centrali come piazza Cavour, Montesanto, piazza Amedeo – proseguiva oltre Mergellina fino a Fuorigrotta; per quanto diversa nel tracciato, questa infrastruttura avrebbe reso inutile, perché ripetitiva, la «ferrovia centrale» di Young.

Questi non si fermò nemmeno dinanzi alla progressiva realizzazione di questa linea, di cui – come avrebbe avuto modo di precisare – contestava il tracciato, la troppa distanza tra le stazioni, gli intervalli troppo ampi tra le partenze. Avviò nuovi studi, pervenendo a due differenti stesure successive di una nuova *Ferrovia tubolare*, entrambe pubblicate in altro rarissimo opuscolo a stampa del



14. Lamont Young, *Progetto di sistema di ferrovia metropolitana*, 1925 (da IDEM, *Ferrovia tubolare per la città di Napoli*, Napoli 1925).

1925, la cui unica copia sinora nota agli studi è stata rinvenuta nel corso delle approfondite indagini nell'archivio di Gino Avena⁵³, figlio di Adolfo e per un certo periodo – come si è scoperto – collaboratore di Young proprio nella redazione dei grafici di questo progetto. Nelle tavole erano rappresentate due soluzioni successive di tracciato, l'una di qualche anno precedente rispetto alla seconda datata 1925 (fig. 14). Venivano ripresi alcuni temi della «Ferrovia centrale» del 1906: innanzitutto il sistema in massima parte sotterraneo, posto al di sotto di strade carrabili, per limitare costi e problematiche di scavi ed espropri; poi l'utilizzazione dell'asse rettilineo di Spaccanapoli, tuttavia in un sistema più complesso. Quanto rendeva tuttavia assolutamente nuovo l'impianto era la previsione di gallerie tubolari, in cemento armato, poste a poca distanza dal suolo, talora a un solo binario, talora a due, secondo la larghezza della strada. L'impianto era costituito da un

doppio sistema anulare di percorsi che si intersecavano e presentavano punti di contatto sia con le stazioni della Direttissima che con quelle della Cumana. Ben oltre la essenzialità della configurazione rettilinea della «Ferrovia centrale» del 1906, la complessità del sistema per certi versi poteva richiamare i progetti degli anni Ottanta, ma con uno sguardo attento alle trasformazioni intercorse e alle nuove esigenze: per un verso venivano espunte zone ormai ben collegate, come Fuorigrotta e i Campi Flegrei, servite da Cumana e Direttissima, ovvero il Vomero ben collegato al centro dalle due funicolari rispettivamente a cui si andava ad aggiungere in questi anni la Centrale, per l'altro si includevano quartieri in precedenza non serviti, come la Sanità e Materdei, oppure il nuovo quartiere Chiaia. Da una bozza di contratto, successiva alla pubblicazione del 1925, sappiamo che Young ormai malato affidava ai due Avena lo studio di un prolungamento dell'impianto verso il Vomero alto. La variante più recente, tuttavia, evitava di porre il secondo innervamento est-ovest al di sotto di via Marina, onde evitare probabili problemi di infiltrazioni, e optava invece per collocarlo sotto il Rettifilo.

Va rilevato dunque che tutte queste ipotesi scaturite *in primis* dal nuovo quadro amministrativo instaurato con la legge del 1904 vengono sostanzialmente modificate e mano a mano aggiornate per essere adeguate alle mutate situazioni: non solo evidentemente alla rete infrastrutturale ferroviaria napoletana che si andava mano a mano a delineare, ma anche al più aggiornato quadro tecnico e tecnologico. Quest'ultimo aspetto risulta quanto mai interessante, e conferma il suo profilo di ingegnere al passo coi tempi se non in anticipo su essi: considerando la nuova disponibilità di elettricità scaturita dagli impianti del Volturno infatti egli proponeva vetture elettriche per minimizzare l'inquinamento nelle gallerie; per prevenire i rischi di cedimenti nel fragile e acquitrinoso sottosuolo della città, prevedeva di avvalersi del cemento armato per avere tracciati meno invasivi, posti in corrispondenza delle strade a non elevata profondità; per diminuire l'impatto delle vibrazioni sugli edifici urbani progettava anche il materiale rotabile, con speciali carrelli. La prova di un costante aggiornamento sul piano urbanistico e tecnico attenua sostanzialmente certi aspetti di un profilo che poteva

delinearsi considerando soltanto, per l'ultimo periodo, i castelli di Monte Echia degli anni Venti, in ormai attardati modi neogotici: se sul piano del gusto Young resta indiscutibilmente ancorato ad approcci romantici e pittoreschi tipici del XIX secolo, e dunque «in ritardo rispetto ai tempi, quasi che (...) non sapesse o non volesse più impegnarsi in una più aggiornata ricerca»⁵⁴, come tecnico vive appieno la svolta del Novecento, mostrandosi in grado di elaborare ancora soluzioni innovative e comunque ancora proteso verso il futuro.

¹ G. ALISIO, *Lamont Young. Utopia e realtà nell'Urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Roma 1978.

² R. DI STEFANO, *Edilizia e urbanistica napoletana dell'Ottocento*, in «Napoli nobilissima», s. III, XI, 1972, pp. 3-32.

³ Ad esempio: R. ASTARITA, *Utopia e affari. I progetti di valorizzazione turistica di Napoli*, in *Tommaso Astarita (1862-1923). L'orizzonte europeo di un imprenditore metese*, a cura di R. ASTARITA, F. D'ESPOSITO, Napoli 2004, pp. 79-94; C. BUONO, *Lamont Young 1886: lo stabilimento Armstrong a Pozzuoli*, in «ANANKE. Quadrimestrale di cultura, storia e tecniche della conservazione per il progetto», 55, 2008, pp. 121-125; M.T. COMO, *Architettura e natura nell'opera di Lamont Young: la 'casa girevole' a Vivara, in Imago Urbis. Antico e contemporaneo nel centro storico di Napoli*, a cura di P. ROSSI, Napoli 2011, pp. 141-145; F. MINERVINI, *Castello Aselmeyer, o il dialogo tra cultura internazionale e partenopea*, in *I Castelli di Partenope. Giganti di sale e tufo tra storia, arte e paesaggio*, a cura di R. BIANCO, G. GRECO, Napoli 2020, pp. 173-184.

⁴ R. ASTARITA, *op. cit.*; Archivio di Stato di Napoli, *Lamont Young, Ermanno Du Mesnil: teoria e prassi nella Napoli umbertina*, Napoli 1993.

⁵ Nuovi studi permettono di valutare la sua partecipazione al programma archeologico, non privo di risvolti commerciali, intrapreso nei Campi Flegrei da Leonard Wolley del 1908-1909: I. IASIELLO, *Napoli da capitale a periferia: archeologia e mercato antiquario in Campania nella seconda metà dell'Ottocento*, Napoli 2017.

⁶ G. ALISIO, *op. cit.*, p. 8.

⁷ P. SCARFOGLIO, *Il re dei castelli in aria*, in «Il Mattino», 21 febbraio 1955.

⁸ D.L. CAGLIOTI, *Vite parallele. Una minoranza protestante nell'Italia dell'Ottocento*, Bologna 2006, p. 229.

⁹ L. YOUNG, *Bonifica del basso Napoli in relazione col progetto di Ferrovia Metropolitana*, Napoli 1884.

¹⁰ G. ALISIO, *op. cit.*, p. 16.

¹¹ F. MANGONE, *Il progetto come offerta. Cultura tecnica e imprenditorialità nella Napoli postunitaria*, in *Architetti e ingegneri per Napoli. Progetti dal 1863 al 1898 nella biblioteca dell'Aniai Campania*, a cura di A. CASTAGNARO, Napoli 2014, pp. 21-28.

¹² G. BRUNO, R. DE FUSCO, *Errico Alvino architetto e urbanista napoletano dell'800*, Napoli 1962; R. PARISI, *Luigi Giura (1795-1864): ingegnere e architetto dell'Ottocento*, Napoli 2003.

¹³ F. MANGONE, *La presenza delle Generali nel quartiere Santa Lucia di Napoli*, in «Storia dell'Urbanistica», 8, 2016, pp. 143-159.

¹⁴ IDEM, *Giovan Battista Comencini (1849-1924) tra arti decorative e urbanistica*, in «Palladio», 67, 2021, pp. 87-108.

¹⁵ Cfr. IDEM, *Lamont Young e Adolfo Avena: medievalismi a confronto, in Napoli all'alba del Novecento tra utopia e architettura della modernità. Lamont Young, Adolfo e Gino Avena*, atti del convegno, Napoli 2014, a cura di M. DE NAPOLI, Napoli 2016, pp. 31-49. Su questa altrettanto significativa figura cfr. A. GAMBARDELLA, C. DE FALCO, *Adolfo Avena architetto*, Napoli 1991; V. RUSSO, *Dallo stile alla storia: Adolfo Avena e il restauro dei monumenti tra Ottocento e Novecento*, Napoli 2018.

¹⁶ D.L. CAGLIOTI, *Vite parallele*, cit.

¹⁷ R. RAIMONDI, *Degas e la sua famiglia in Napoli: 1793-1917*, Napoli 1958.

¹⁸ E. CAPRIATI, *Ritratto di Famiglia. I Meuricoffre*, Angri 2003; D.L. CAGLIOTI, *Vite Parallele*, cit.

¹⁹ M.C. SCHISANI, *Storia di affari e di famiglia: la Dinastia dei Rothschild di Napoli*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», 132, 2014, pp. 99-116; F. MANGONE, *Villa Rothschild (1841-1867)*, in *La Comunità Ebraica di Napoli, 1864/2014. Cento cinquant'anni di storia*, Napoli 2016, pp. 155-165.

²⁰ D. VIGGIANI, *I tempi di Posillipo. Dalle ville romane ai casini di delizia*, Napoli 1989, pp. 156-160.

²¹ R. DI STEFANO, *Villa Rosebery*, Milano 1992.

²² Lamont Young ereditò dal padre nel 1880 l'incantevole e neoclassica villa Lucia, divenendone unico proprietario nel 1895, e modificandola nel suo assetto consolidato con elementi finora sfuggiti all'attenzione della storiografia (come, ad esempio, l'esotica veranda 'coloniale' in finto bambù), e comunque arricchendo il suo parco di nuove eclettiche costruzioni (tra cui il bello *chalet* svizzero), giungendo infine ad alienarla nel 1896. Nel 1902, un po' più in basso sulla stessa collina, presso il corso Vittorio Emanuele, costruì per sua residenza un primo pittoresco castello, ceduto tuttavia poco dopo il completamento nel 1904 ad altro magnate straniero, il banchiere Aselmeyer. Trasferì quindi la sua residenza in altro luogo privilegiato, l'isolotto della Gaiola a Posillipo, nella villa Maya, che era stata fino a quel momento il *buen retiro* dello scrittore Norman Douglas; ma nemmeno questa dimora è quella definitiva. Come casa per brevi villeggiature, probabilmente legata alle crociere in yacht, costruisce per sé la piccola casa girevole a Vivara. Nel 1914 avvia, con il banchiere Tommaso Astarita, la costituzione di una nuova società di edilizia, finalizzata a realizzare anche due distinti castelli per residenza dei due soci, di cui quello dell'architetto, villa Ebe, è il solo sopravvissuto, seppure con notevoli e irrimediabili danni dovuti all'incuria del Comune divenutone proprietario. Per 'autocommittenza', pur senza l'attributo di residenza per sé stesso, costruisce a Parco Grifeo anche la palazzina in stile neorinascimentale in mattoni rossi e l'albergo divenuto poi Bertolini.

²³ Cfr. Roma, Archivio della Banca d'Italia, *Liquidazione della Società Geisser*, prat. n. 79, fasc. I: «copia autenticata della lettera di Lamont Young al direttore della Banca d'Italia sede di Napoli, 28 settembre 1896» (p. 143); «copia autenticata della lettera di Lamont Young al direttore della Banca d'Italia sede di Napoli, 23 ottobre 1896» (pp. 149-150).

²⁴ Questo tentato acquisto non era stato finora registrato né negli studi su Lamont Young, né in quelli su palazzo Donn'Anna, per il quale si rimanda all'ampio e documentato volume collettaneo a cura di P. BELLÌ, *Palazzo Donn'Anna. Storia, arte e natura*, Torino 2017.

²⁵ Cfr. F. MANGONE, G. BELLÌ, *Posillipo, Fuorigrotta e Bagnoli. Progetti urbanistici per la Napoli del mito, 1860-1935*, Napoli 2011; A. PANE, *Una rovina sul mare: Palazzo Donn'Anna tra abbandono, adattamenti e restauri*, in *Palazzo Donn'Anna*, cit., pp. 183-229.

²⁶ D.L. CAGLIOTI, *Associazionismo e sociabilità d'élite a Napoli nel XIX secolo*, Napoli 1996.

²⁷ «Bollettino del Club Alpino Italiano», 1881, pp. 21-23.

²⁸ *Lloyd Register of Shipping*, London 1902.

²⁹ Cfr. «Rivista nautica. Italia navale», XIX, 1910, p. 223.

³⁰ Cfr. «Atti della Associazione Elettrotecnica italiana», X, 1906, supplemento al fasc. 1-2, p. 48.

³¹ A. BUCCARO, 1864. *Napoli. Progetto di un «Palazzo per l'Esposizione Italiana»*, in «Quaderni DI», 6, 1988, fascicolo monografico, *Le grandi esposizioni in Italia 1861-1911. La competizione culturale con l'Europa e la ricerca dello stile nazionale*, a cura di M. PICONE PETRUSA, M.R. PESSOLANO, A. BIANCO, pp. 82-87; F. MANGONE, *Prima della Triennale d'Oltremare: esposizioni nella Napoli postunitaria. Luoghi, dibattiti, permanenze*, in *La Mostra d'Oltremare nella Napoli Occidentale. Ricerche storiche e restauro del moderno*, con A. AVETA, A. CASTAGNARO, Napoli 2021, pp. 60-67.

³² F. MANGONE, *Glasgow School of Art*, in *Architettura del Novecento. Opere, progetti, luoghi*, a cura di M. BIRAGHI, A. FERLENGA, Torino 2013, II, pp. 672-677.

³³ G. BELLÌ, *L'Accademia di Belle Arti di Napoli*, in *Architettare l'Unità. Architettura e istituzioni nelle città della nuova Italia*, a cura di F. MANGONE, M.G. TAMPIERI, Napoli 2011, pp. 159-166; M. SAVORRA, «Un capolavoro di bellezza e di eleganza»: il Reale Istituto di Belle Arti di Napoli e un progetto di facciata di Errico Alvino, in *Per amor di classicismo. Ricer-*

che di Storia dell'arte in memoria di Francesco Quinterio, «Bollettino della società di Studi fiorentini», fascicolo monografico, 24-25, 2015-2016, pp. 254-262.

³⁴ Edizione postuma di un manoscritto inedito del 1882; G. DAMIANI ALMEYDA, *Storia dell'arte moderna italiana*, a cura di M. DAMIANI, Palermo 2005, pp. 16-17.

³⁵ G. PUGLIANO, *Errico Alvino e il restauro dei monumenti*, in «Quaderni dell'Accademia Pontaniana», 37, 2004, pp. 13-15.

³⁶ E. ALVINO, *Relazione dell'architetto Cav. Errico Alvino*, in *Atti del Primo Congresso degli architetti e degli Ingegneri italiani in Milano*, Milano 1873, pp. 102-107.

³⁷ G. DAMIANI ALMEYDA, *Storia dell'arte moderna italiana*, cit., p. 15.

³⁸ Cfr. L. YOUNG, *Relazione sul progetto di una ferrovia metropolitana Campi Flegrei e Rione Venezia per la città di Napoli*, Napoli 1888, p. 24.

³⁹ Cfr. F. MANGONE, *Lamont Young e Adolfo Avena*, cit.

⁴⁰ R. JAY, *Taller Than Eiffel's Tower: The London and Chicago Tower Projects, 1889-1894*, in «Journal of the Society of Architectural Historians», 46, 1987, 2, pp. 145-156.

⁴¹ F.C. LYNDE, *Descriptive illustrated catalogue of the sixty-eight competitive designs for the Great Tower of London 1890*, London 1890; *The Great Tower in London*, in «Engineering», 49, 1890, pp. 542-544; G. RICHOU, *Projets de Tour monumentale a Londres*, in «Le Genie Civil», luglio 1890, pp. 157-159.

⁴² F. MANGONE, *L'ascensore tra tecnica e miti*, in *Architettura dell'eclittismo. Il mito del progresso e l'evoluzione tecnologica*, atti del convegno, Jesi 2000, a cura di L. MOZZONI, S. SANTINI, Napoli 2003, pp. 313-336.

⁴³ G. ALISIO, *op. cit.*, p. 94.

⁴⁴ A. VITALE, *Napoli e l'industria, 1840-1990. I luoghi, i segni, le vicende*, Napoli 1990; C. BUONO, *op. cit.*, pp. 121-125.

⁴⁵ *Lettere da Napoli*, in «L'opinione», 7 febbraio 1885. Cfr. anche M. PAVINO, *I cannoni del Re. L'industria Armstrong in Italia*, tesi di dottorato in Storia contemporanea, XXVI ciclo, tutor R. CAMURRI, Università degli Studi di Verona, 2014, consultabile su <https://iris.univr.it>.

⁴⁶ A. ALOSICO, *I cantieri Armstrong a Pozzuoli (1885-1927)*, in *Gli insediamenti industriali costieri a Pozzuoli tra Ottocento e Novecento*, a cura di A. ALOSICO, R. D'ORIANO, Pozzuoli 1998, pp. 15-83.

⁴⁷ *Causa Young-Armstrong*, in «La Tribuna Giudiziaria», 40, Napoli 16 settembre 1888, p. 287.

⁴⁸ «The American Architects and Building News», 37, 865, 16 luglio 1892, p. 46.

⁴⁹ L. YOUNG, *Per la litoranea e per l'occupazione dell'Arsenale e del Porto Militare, Portosalvo 1924*; dell'opuscolo, custodito nella raccolta Mangone a Napoli, si è dato notizia in F. MANGONE, G. BELLI, *Chiaja, Monte Echia e Santa Lucia. La Napoli mancata in un secolo di progetti urbanistici, 1860-1958*, Napoli 2009, pp. 153-154.

⁵⁰ L. YOUNG, *Per la litoranea*, cit., p. 4.

⁵¹ «Il Politecnico. Giornale dell'ingegnere architetto civile ed industriale», LI, 1903, p. 543.

⁵² L. YOUNG, *Ferrovia Centrale per la città di Napoli*, Napoli 1906. L'opuscolo è consultabile presso la Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze e la Biblioteca Universitaria di Napoli.

⁵³ IDEM, *Ferrovia tubolare per la città di Napoli*, Napoli 1925; Cfr. M. DE NAPOLI, *Continuità di un'idea: riflessi e sviluppi inediti sul progetto di Lamont Young del 1925*, in *Storia dell'Ingegneria. Atti del IV Convegno Nazionale*, Napoli 2012, a cura di S. D'AGOSTINO, II, Napoli 2012, pp. 917-928; IDEM, *Gino Avena architetto 1898-1979*, Napoli 2021. Ringrazio Marco de Napoli per avermi agevolato nella lettura dell'opuscolo.

⁵⁴ G. ALISIO, *op. cit.*, pp. 101-102.

ABSTRACT

Lamont Young (1851-1929): Some Notes for a New Reading

Over forty years after Giancarlo Alisio's seminal monograph, it is worthwhile to re-examine the life and works of Lamont Young (1851-1929), an extraordinary architect and engineer who dominated the architectural and urban-planning scene in Naples around the turn of the century. There are new items to add that have been overlooked in his intellectual and professional biography, and in the bibliography of his writings, and more to be said about his activities in Naples. The present overall re-reading, drawing on newly consulted documents, offers many new insights: it allows for a reconsideration of Young's relationship with the contemporary Neapolitan technical *milieu*, acknowledging the closeness of his connection without overlooking a certain peculiarity in his approach, due in part to his different educational background; the present interpretation also stresses the importance of the work accomplished in the years of his maturity and especially some hitherto unknown developments of his pioneer plan for a subway system.

ISSN 0027-7835

ISBN 978-88-569-0849-7



9 788856 908497

€ 38,00