Il est aujourd'hui plus que jamais nécessaire de penser l'activité liée à la construction et de la déployer de manière responsable. À l'heure de la mondialisation, des crises de civilisation, du changement climatique et de la révolution numérique, l'éclairage historique est une source d'inspiration technique, esthétique et éthique.

Cet ouvrage rassemble les contributions écrites du Deuxième congrès francophone d'histoire de la construction qui a réuni des chercheurs venus de 19 pays répartis sur quatre continents. Les résultats présentés sont issus de toute la variété des points de vue, qui contribuent à donner du sens aux données historiques concernant l'acte de bâtir. À travers cette diversité, cet ouvrage s'adresse bien entendu aux chercheurs, architectes du patrimoine, enseignants de construction, archéologues du bâti, ingénieurs de génie-civil et autres spécialistes du domaine. Mais un public plus vaste, curieux de construction, découvrira au fil des articles une variété de cultures constructives, des enjeux insoupçonnés, des éclairages nouveaux, qui lui feront observer différemment son environnement construit.

Les Temps de la construction

Processus, acteurs, matériaux

Sous la direction de François FLEURY, Laurent BARIDON, Antonella MASTRORILLI, Rémy MOUTERDE et Nicolas REVEYRON

Sous la direction de François FLEURY Laurent BARIDON Antonella MASTRORILLI Rémy MOUTERDE Nicolas REVEYRON

Les Temps de la construction

Processus, acteurs, matériaux







L'influence de la culture académique française dans le domaine de la restauration architecturale, dans l'Italie méridionale entre le XIX^e et le XX^e siècle. L'École de ponts et chaussées à Naples

Renata Picone, Arianna Spinosa, Luigi Veronese¹

L'institution de *la Scuola di Applicazione di Ponti e Strade* constitue pour la ville de Naples le principal legs de la domination française (1806-1815) dans le domaine de l'ingénierie et de la restauration architecturale. L'école, instituée par Joachim Murat en 1808 sur le modèle de l'école parisienne des Ponts et Chaussées, forma une génération de techniciens de haut niveau, qui influença l'architecture et l'urbanisme parthénopéens pendant plus d'un siècle, contribuant à dessiner le visage moderne de la ville de Naples².

L'étroite relation qu'entretenait la Scuola avec le modèle français donna lieu à des échanges culturels féconds entre la France et le Sud de l'Italie, échanges qui eurent une incidence déterminante sur les canons architecturaux et les critères de conception des nouveaux bâtiments, ainsi que sur les méthodes de restauration des bâtiments anciens.

L'assimilation des théories françaises en matière de protection des monuments bénéficia du fait que la connaissance de la langue française était beaucoup plus répandue que celle de la langue anglaise (contrairement aux régions du Nord de l'Italie où les positions anglo-saxonnes trouvèrent un terrain fertile), mais bénéficia également de la présence à Naples d'intellectuels tels que Quatremère de Quincy, attirés bien sûr par les premières campagnes de fouilles archéologiques à Herculanum et à Pompéi, mais aussi par les destinations habituelles du Grand Tour. D'autre part, le Pensionato di Architettura (1813-1875) permettait aux étudiants les plus méritants de bénéficier d'une bourse de deux ans d'études à Rome, où ils

côtoyaient assidûment leurs homologues français du grand prix de Rome, en résidence à la villa Médicis de l'Académie de France³.

C'est précisément à cette époque que l'on assiste à la définition des compétences – essentiellement publiques - de l'ingénieur d'État, face à celles de l'architecte, plutôt relégué aux commandes privées, dans une période où la construction connaît un nouvel essor, fortement caractérisé par le bagage et la culture française de cette nouvelle génération de techniciens. C'est ainsi que voient le jour dans la capitale du royaume de Naples de nouveaux types architecturaux, et que sont mises en place de grandes et de petites infrastructures ayant pour objectif de rendre plus fonctionnel le plan urbain, lequel apparaît alors comme chaotique au regard des critères de sécurité et de salubrité de l'époque. C'est également dans ce contexte que sont remaniés de grands complexes religieux qui, avec la suppression des ordres décrétée par Murat, perdent leur fonction originelle, et font l'objet de plans de réutilisation répondant à de nouvelles règles architecturales, peu respectueuses du patrimoine historique.

Cette période de grandes transformations contribua à établir les grandes lignes de la structure urbaine de la Naples moderne, sur lesquelles se greffèrent, dans un esprit de continuité, les grands travaux successifs de la Restauration bourbonienne et de l'Unité italienne, entre la fin du XIX^e et le début du xx^e siècle⁴.

Fondation de la Scuola di Ponti e Strade

Jusqu'à la fin du xvIII^e, la formation des ingénieurs du royaume de Naples se faisait au moyen de cours universitaires, suivis d'un apprentissage auprès d'un cabinet de renom, ou encore au sein de l'Académie des beaux-arts ou des écoles militaires. Il était possible, à travers ces dernières, d'accéder au corps du Génie créé en 1788, dont les ingénieurs étaient les seuls techniciens habilités à la réalisation des ouvrages publics de la Naples bourbonienne. Toutefois, comme le notent de nombreux commentateurs de l'époque, en l'absence d'« une corporation qui mît en commun les lumières et le savoir de tous, les connaissances théoriques et pratiques étaient perdues pour la science des grandes constructions publiques [...] » (Buccaro, 1985, p. 21); en témoigne le très faible nombre d'ouvrages publics réalisés avant l'arrivée des Français à Naples, mais aussi et surtout l'absence de techniciens spécialisés dans les différents travaux

La création de la Scuola di Ponti e Strade faisait partie d'un programme complexe de transformation de la machine administrative de l'État (qui concernait également le domaine de la formation spécialisée), mis en œuvre au lendemain de la prise du pouvoir par Joseph Bonaparte en 1806. Le frère de Napoléon, durant les deux années qu'il passa à la tête du royaume de Naples, introduisit une nouvelle organisation étatique qui aida à sortir la ville d'une période de grande incertitude économique et sociale, et à jeter les bases d'un processus de renaissance culturelle à Naples, processus qui s'étira au-delà de la période dite de « Restauration bourbonienne » (1815).

Cette entreprise réformiste se poursuivit avec l'accession au trône de Joachim Murat en 1808. C'est par le décret du 18 novembre de cette même année que fut fondé à Naples le *Corpo degli ingegneri di Ponti e Strade* (corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées), sur le modèle de l'institution française du même nom, créée en 1716. Ce corps avait la tâche capitale de gérer les travaux publics dans l'ensemble du royaume, ce qui marquait une rupture vis-à-vis de l'ancienne politique d'attribution des adjudications publiques, en faveur de méthodes plus méritocratiques, basées sur la concurrence et les expériences scientifiques et techniques menées à l'échelon d'une corporation.

C'est Jacques David Martin de Camprendon, un ingénieur français, qui fut nommé à la tête de cette institution; lui-même s'entoura des meilleurs de ses confrères du royaume, dont Giuliano De Fazio et Luigi Malesci. Il eut notamment pour tâche d'organiser le corps des ingénieurs du royaume de Naples (Buccaro, 2006).

Toutefois, comme en France un peu moins d'un siècle auparavant, l'action des ingénieurs du corps souffrait d'un manque d'instruction spécialisée, ce qui ne lui permettait pas de faire face avec professionnalisme et détermination aux nombreuses exigences techniques que comportait une ville comme Naples, qui s'apprêtait alors à abandonner son statut provincial pour celui de métropole. Du fait que, au cours des premières années, la nouvelle institution procéda selon des modèles et des principes hérités du précédent gouvernement bourbon, et bien que l'organisation et l'esprit fussent ceux du modèle français, elle ne parvint point à imprimer son action d'une manière significative sur la cité, comme cela avait été initialement pensé.

C'est donc en 1811 que Joachim Murat créa la Scuola di Applicazione di Ponti e Strade, calquée une fois de plus sur son modèle français fondé en 1747 et réformé par Napoléon en 1804. L'institution académique, installée dans l'ancien couvent de Santa Maria di Caravaggio, devait former les techniciens - dont on exigeait la connaissance de l'italien, du français et du latin, ainsi que des lettres, de l'histoire et de l'histoire de l'art - voués à être des employés hautement spécialisés dans les secteurs de l'ingénierie militaire et civile. C'est ainsi que commençait à se dessiner la figure de l'ingénieur d'État. Cette école fut fondée précisément dans les années où, en vertu des progrès enregistrés dans les techniques de construction et les nouveaux matériaux, cela grâce au développement de l'industrie, la distinction entre la figure de l'architecte et celle de l'ingénieur apparaissait de plus en plus clairement, y compris dans le royaume. Pourtant, les premiers professeurs de la Scuola, comme d'ailleurs les premiers ingénieurs du corps, censés former la nouvelle classe de techniciens, étaient plutôt des architectes eux-mêmes formés à l'école du plus rigoureux académisme (Buccaro, 1992, p. 15), comme par exemple Leopoldo Laperuta, qui occupa la chaire d'architecture civile et de dessin jusqu'en 1841. Cela contribua à former pendant des années une génération de

« scientifiques-artistes » (Buccaro, 2003), répondant à la définition proposée en 1832 par Carlo Afan de Rivera, directeur du corps depuis 1824.

D'ailleurs, tout au long du XIX^c siècle, les techniciens issus de la *Scuola* furent employés indistinctement dans le corps des ingénieurs et dans les organismes préposés à l'embellissement de la ville. À cet égard, les épreuves d'examen et les manuels adoptés par la *Scuola* montrent que les notions techniques les plus modernes s'accompagnaient de la lecture des principaux auteurs de traités d'architecture, à la fois du passé et du moment, ce qui encourageait le goût pour les formes néoclassiques (fig. 1). L'étude des disciplines était complétée par une importante activité pratique qui, bien au-delà du dessin d'après nature, prévoyait une assistance aux ingénieurs âgés pour la direction des ouvrages d'ingénierie civile.

La Scuola di ponti e strade continua à former des techniciens employés dans l'édification des ouvrages publics et la restauration des édifices

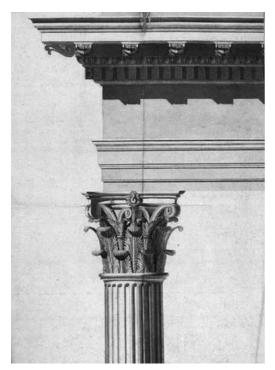


Fig. 1: Détail de l'ordre corinthien, examen final de l'architecture civile à l'École d'application des Ponts et Chaussées, 1814 (A. Buccaro, Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario, Naples, Electa Napoli, 1992).

existants au-delà de la Restauration bourbonienne, et ne modifia guère son organisation jusqu'à l'Unité de l'Italie. Sortaient de ses rangs des professionnels employés à la résolution des problèmes de restauration, notamment là où se présentaient des problèmes de statique. À cet égard, il faut noter que dès la première moitié du XIX^e siècle, la restauration du patrimoine existant était inscrite dans la formation des étudiants de la *Scuola*. À Naples, les exercices sur le *ristauro* devinrent un passage obligé de la formation des futurs ingénieurs, élevant ainsi la restauration au rang de discipline autonome au sein des savoirs techniques de la *Scuola* (Picone, 2012, p. 17).

Les théories de restauration prônées furent longtemps les théories stylistiques d'influence française, préférées aux théories anglaises, nettement plus conservatrices. On trouve en effet comme professeur de dessin à la Scuola, à partir de 1853, Federico Travaglini (Picone, 1996), architecte de renom, auteur de la « restauration » de l'église de San Domenico Maggiore (xIVe siècle), considéré comme l'un des plus importants épigones italiens de Viollet le Duc, et qui deviendra à son tour un maître pour toute une génération d'architectes du XIX^e siècle dans le Sud de l'Italie (fig. 2 et 3). C'est notamment à lui que fut assigné, après 1861, le projet d'installation de la Scuola di Applicazione dans le monastère de Donnaromita, où elle restera jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

Suite à l'Unité italienne en 1861, la *Scuola* napolitaine fut réformée selon le modèle turinois et devint en 1876 la *Regia Scuola d'Ingegneria di Napoli*. À cette occasion, la nouvelle organisation établit deux cursus distincts: un pour les ingénieurs, un autre pour les architectes, dans lequel les matières scientifiques et plus proprement techniques occupaient une moindre place.

Les nouvelles infrastructures sous la domination française

Dans le contexte culturel des dix années de domination française, Naples fit l'objet d'importantes interventions architecturales et urbanistiques, qui dotèrent la ville de services et l'étendirent vers ses territoires limitrophes (fig. 4). Le concept de «ville-capitale», introduite par les

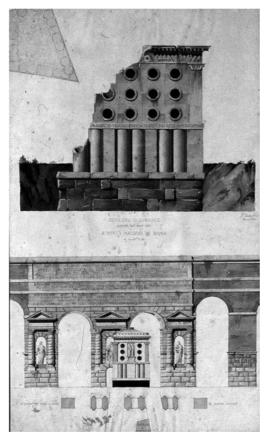


Fig. 2: Federico Travaglini, «Sepolcro di Eurisace scoperto nell'anno 1838 a porta Maggiore in Roma», Roma, 1841 (R. PICONE, Il restauro e la questione dello stile: il secondo Ottocento nel mezzogiorno d'Italia, Naples, Arte'm, 2012, p. 23).



Fig. 3: Federico Travaglini, «Foro di Augusto, Tempio di Marte Ultore», Roma, 1839 (R. Picone, Il restauro e la questione dello stile: il secondo Ottocento nel mezzogiorno d'Italia, Naples, Arte'm, 2012, p. 27).

Français, était liée à l'idée de décorum et de grandiloquence, encore étrangère à la tradition locale; les profondes transformations urbaines mises en œuvre par Joseph Bonaparte contribuèrent à donner un signal politique tangible. L'intérêt porté par les deux souverains français à l'ingénierie des chaussées se traduisit notamment par un vaste programme prévoyant le tracé de nouvelles routes, qui devaient permettre de mieux relier Naples à son arrière-pays. Cela ne manqua point de susciter un vif débat culturel sur les nombreuses problématiques urbaines.

L'on créa, avec une extraordinaire attention aux paysages, d'importantes artères périurbaines, articulées autour de trois systèmes routiers devant relier le centre-ville aux zones adossées aux collines qui entouraient la ville.

Le premier axe prévoyait le prolongement de la via Toledo – la grande artère datant de l'époque des vice-rois, tangente au centre historique – à travers la colline de Santa Teresa, jusqu'à la Reggia de Capodimonte, dont Bonaparte voulait faire sa demeure officielle. La nouvelle artère fut ouverte en 1810 sous le nom de corso Napoleone, et prévoyait, pour enjamber le vallon de la Sanità, la construction d'un pont en maçonnerie, dont deux des sept pylônes furent positionnés face au cloître ovale du xvII^e siècle de l'église de Santa Maria della Sanità – ce qui en altérait totalement la perception (Casiello, 2008, p. 328). Cet ouvrage ne rencontra guère de succès auprès des Napolitains, notamment en raison de la destruction qu'il impliqua d'une partie du bourg des Vergini, très ancien lieu d'implantation urbaine sur les flancs du vallon de la Sanità (Pacini, 1985) (fig. 5).



Fig. 4: Structure urbaine de la ville de Naples au XIX° siècle. 1815, Plan de la ville de Naples, G. Russo (G. Ausio, *Napoli nell'Ottocento*, Naples, Electa Napoli, 1992, p. 14).

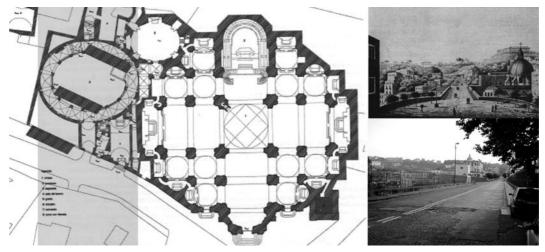


Fig. 5: (a) Naples, l'église de Santa Maria della Sanità avec le cloitre du XVII° siècle occupé par les deux piles du pont du corso Amedeo di Savoia (à gauche, d'après S. CASIELLO (dir.),* "Verso una storia del restauro. Dall'età classica al primo Ottocento", Florence, Alinea, 2008, p. 329). (b) Vue du Pont de Capodimonte par le pont de la Sanità, 1824 (d'après Buccaro (dir.), Il Borgo dei Vergini. Storia e struttura di un ambito urbano, catalogue de l'exposition (Napoli, 19 Juin-28 Juillet 1991), Napoli, Cuen, 1991). (c) Photo actuelle du pont de la Sanità.

Cette artère fut plus tard prolongée en direction de Miano, antique hameau situé au nord de Naples, au-delà des collines qui avaient jusqu'alors limité l'expansion urbaine de la ville vers le nord. L'ingénieur Giuliano De Fazio couronna l'extrémité de l'artère, à Capodimonte, d'un grand escalier, qui compte parmi les exemples les plus caractéristiques d'architecture urbaine néoclassique.

Le second axe de développement principal devait relier le centre-ville à la zone des Champs Phlégréens, grâce à l'ouverture de la *via* Posillipo. Cette artère, aujourd'hui encore parmi les plus belles de Naples pour son panorama, fut commencée en 1808 dans le but de franchir l'obstacle naturel que représente le promontoire du Pausilippe, afin de rallier la zone de Coroglio et de pouvoir se rendre par la mer à Pouzzoles (De Fusco, 1989; Mangone, 2011).

Le troisième axe de développement fut celui de la rectification de la *via* Foria, artère centrale préexistante, présentant un goulet d'étranglement en raison de la présence d'un petit quartier aux maisons très anciennes entre le musée archéologique et la *via* Duomo. C'est à De Fazio que l'on confia la percée *ante litteram* qui devait permettre d'obtenir une liaison plus rapide avec les quartiers est de la ville (Buccaro, 1985).

La propension des souverains français à intervenir de manière fonctionnelle sur la ville existante était déjà apparue clairement dès 1806, lorsque Joseph Bonaparte, tout juste arrivé à Naples, ordonna la destruction des églises du Santo Spirito et de San Luigi di Palazzo donnant sur le palais royal, aujourd'hui piazza del Plebiscito, et cela dans le but d'ouvrir un large espace de représentation destiné aux parades et aux cérémonies publiques. Le concours pour la conception de ce nouvel espace, lancé par Joachim Murat en 1812, fixait le principe d'une galerie en colonnade, en forme d'exèdre, principe décliné par les différents projets des participants, parmi lesquels Laperuta et les ingénieurs Bonucci et Ambrosino. La place fut réalisée après la Restauration bourbonienne par Ferdinand IV, sur le projet de Pietro Bianchi, non plus comme un lieu civil, mais comme parvis de la grande église de San Francesco di Paola, directement inspirée du Panthéon de Rome (le plan de la place fut toutefois fortement influencé par le projet de Laperuta en 1812). Cette place reste aujourd'hui encore l'un des lieux les plus représentatifs de Naples (De Seta, 2002; Venditti, 1961; Villari, 1995).

Édification urbaine sur la ville construite. Nouveaux types architecturaux et restaurations

La nouvelle effervescence architecturale consacrera définitivement le goût néoclassique dans le royaume de Naples, ainsi qu'en témoignent les nouveaux bâtiments de l'époque. Bien que les découvertes d'Herculanum et de Pompéi eussent déjà attiré l'attention sur l'art et l'architecture classiques dans tout le royaume, demeuraient encore des influences de l'époque baroque, que même l'intense activité de vulgarisation accomplie par *l'Accademia Ercolanese*, fondée en 1755, n'avait suffi à étouffer.

Les grands travaux des souverains français virent le jour essentiellement sous le règne de Joachim Murat, qui en huit ans de gouvernement réalisa à Naples des institutions scientifiques et culturelles, comme le jardin botanique et le théâtre San Carlo, et restaura le palais royal, ainsi que de nombreux couvents transformés en bâtiments publics, suite à la suppression des ordres religieux du royaume.

Il est indéniable que de nombreux projets furent rendus possibles par le décret de 1807, qui abolit les corporations religieuses dans l'ensemble du royaume et confia à l'État la propriété des nombreux bâtiments monastiques. Fruit d'une culture fortement anticléricale, voyant dans les ordres des superstructures de l'Eglise inutiles et anachroniques au regard de la nouvelle situation sociale, ces confiscations permirent au gouvernement français tout d'abord, puis au jeune Etat post-unitaire, de s'enrichir d'un patrimoine notoire d'œuvres mobilières et immobilières, présentant très souvent un intérêt historique et artistique extraordinaire (Picone, 2012, p. 25). Cette nouvelle disponibilité, si elle facilita les travaux d'urbanisation de la ville, se révéla être également une catastrophe pour ce même patrimoine artistique et architectural, voué à s'adapter à de nouvelles fonctions et, dans le pire des cas, à un lent et inexorable abandon (Casiello, 1999; Casiello, 2008, p. 311-331).

Certains bâtiments furent démolis et ceux qui firent l'objet d'un changement de destination en furent profondément altérés, notamment dans leur structure intérieure: ce fut le cas du couvent

de Monteoliveto, transformé en marché, ou du couvent de San Marcellino e Festo, transformé en pensionnat de jeunes filles.

La transformation et la réutilisation des nouveaux espaces faisaient écho à la réorganisation de l'État. Cette exigence s'inspirait directement de la logique des Lumières, selon laquelle le tissu urbain désorganisé du centre de Naples, hérité d'une culture précédente, devait être réorganisé selon des critères plus fonctionnels, scientifiques et donc contrôlables, quitte à en sacrifier les aspects formels. À cet égard, la définition du « type » proposée par le Dictionnaire historique d'architecture (1755-1849) de Quatremère de Quincy visait à se distinguer de l'idée de modèle formel, privilégiant l'adhérence à des schémas fonctionnels préconstitués, conformes aux nouveaux usages (Quatremère de Quincy). Cette conception introduisait dans le royaume de Naples une série de nouveaux types architecturaux, directement importés de Paris et déclinés en fonction des exigences de la nouvelle classe bourgeoise, qui requéraient l'apport et les connaissances techniques de la nouvelle Scuola di ingegneria. C'est ainsi qu'à partir de la décennie française furent créés à Naples des marchés, des hôpitaux, des pensionnats, des prisons, des cimetières et des léproseries qui trouvaient place au sein des bâtiments conventuels confisqués aux ordres. C'est précisément sur ces exigences nouvelles d'adaptation d'anciens couvents à de nouvelles fonctions que se basait la formation proposée par la Scuola, en vue de l'acquisition, et donc de la réitération, de modèles typologiques et de schémas fonctionnels.

Face à ce renouveau architectural caractérisé par l'introduction de nouveaux types, l'on assista à un essor de l'activité de construction dans la sphère privée. La nouvelle classe bourgeoise sollicita et obtint la construction d'un nouvel habitat résidentiel d'excellente qualité, essentiellement le long des nouvelles artères.

L'influence du nouveau climat culturel et des innovations techniques et administratives introduites à Naples pendant la décennie française ne s'est pas éteinte avec la Restauration bourbonienne de 1815. Les souverains espagnols furent clairvoyants et comprirent l'ouverture culturelle que représentaient le plan urbain et le programme

de formation « napoléonien », programme qu'ils poursuivirent en achevant de nombreux travaux prévus par les Français.

Les ingénieurs de la décennie française et les nouvelles architectures du royaume de Naples

Parmi les ingénieurs les plus actifs de la première moitié du XIX^e siècle, il convient de citer Stefano Gasse (1778-1840), pensionnaire à la villa Médicis après s'être formé en France, ainsi que Luigi Malesci (1774-1853) et Giuliano De Fazio (1773-1835), cité plus haut, qui devint en 1819 ingénieur en chef du *Corpo di ponti e strade*⁵.

Stefano Gasse, après avoir réalisé l'alignement de la *via* Foria et l'Observatoire astronomique (1812), fut engagé à partir de 1824 dans la construction de la grande barrière douanière de Naples. Cette entreprise témoigne de la persistance de l'influence française à Naples sous la période bourbonienne (Guadagno, 2007).

La volonté du ministre des finances des Medici, face à une forte crise économique apparue en 1817, de restructurer le système douanier adopté jusqu'alors, conduisit à l'idée qu'il fallait établir des limites précises pour la ville de Naples, sous la forme d'une enceinte dotée d'accès et de bureaux des douanes. Le programme portait l'empreinte de l'expérience française de C. N. Ledoux, qui avait réalisé entre 1785 et 1789 la barrière douanière parisienne, le long d'un parcours de 24 km, remplaçant les anciennes fortifications.

Le projet de Stefano Gasse tenait compte d'un tissu urbain que les transformations de la décennie française avaient étendu vers les collines; cette enceinte constituera, jusqu'à l'annexion des *Casali* (hameaux périurbains) par le territoire communal de Naples en 1925, la nouvelle frontière urbaine de la ville. L'ouvrage, visible encore en de nombreux points de la ville, est malheureusement aujourd'hui dans un état d'abandon total et seul un véritable programme de tutelle à l'échelle urbaine (fig. 6), basé sur la reconnaissance de la valeur historique et architecturale de l'ouvrage (fruit d'une période particulièrement florissante pour la ville de Naples) pourrait en garantir la correcte restauration et la conservation pour les générations futures.



Fig. 6: Stefano Gasse, la barrière d'octroi de Naples. Detail de la barrière de Capodichino et du coté Sud de la barrière du Ponte della Maddalena, aujourd'hui abandonnée (d'après G. Ausio (dir.), Civiltà dell'Ottocento. Architettura e Urbanistica, Naples, Electa Napoli, 1997, p. 63).

Aujourd'hui encore, le vaste patrimoine urbain – en termes de voirie et d'architecture – réalisé ou directement influencé par les Français contribue à dessiner le visage moderne de la ville de Naples. Contrairement à la barrière douanière, maintenant abandonnée, on peut affirmer que des édifices tels que l'observatoire astronomique, le jardin botanique⁶, de nombreux hôpitaux, écoles et structures portuaires, constituent aujourd'hui encore l'ossature fonctionnelle de la ville. Cette continuité fonctionnelle des monuments a permis d'en assurer l'entretien constant et la conservation pendant près de deux siècles.

En revanche, victimes des agressions violentes de la spéculation immobilière de l'après-guerre, les grandes artères ouvertes pendant la décennie française, qui restent parmi les plus belles de la ville contemporaine, n'ont pas su conserver la beauté de leur cadre naturel.

Bibliographie

ALISIO G. (dir.), *Civiltà dell'Ottocento. Architettura* e *Urbanistica*, Naples, Electa, 1997.

ALISIO G., *Napoli nell'Ottocento*, Naples, Electa, 1992.

Belfiore P., Gravagnuolo B., *Napoli: architettura e urbanistica del Novecento*, Rome, Laterza, 1994.

Buccaro A., Istituzioni e trasformazioni urbane nella Napoli dell'Ottocento, Naples, ESI, 1985.

Buccaro A. (dir.), *Il Borgo dei Vergini. Storia e struttura di un ambito urbano*, catalogue de l'exposition (Napoli, 19 giugno-28 luglio 1991), Naples, Cuen, 1991.

- Buccaro A., Opere pubbliche e tipologie urbane nel Mezzogiorno preunitario, Electa, Naples, 1992.
- Buccaro A., « Nascita e tradizione dell'Architettura per gli Ingegneri nella Scuola napoletana di ponti e Strade», actes du Primo convegno nazionale di Storia dell'Ingegneria, Naples, 9 mars 2006.
- Buccaro A., D'Agostino S. (dir.), "Dalla scuola di applicazione alla Facoltà di ingegneria: la cultura napoletana nell'evoluzione della scienza e della didattica del costruire", in Actes du colloque Scienziati-artisti: formazione e ruolo degli ingegneri nelle fonti dell'Archivio di Stato e della Facoltà di ingegneria di Napoli: Naples, 5-6 juin 2002, Hevelius, Bénévent, 2003.
- Buccaro A., De Mattia F., Scienziati-Artisti. Formazione e ruolo degli ingegneri nelle fonti dell'Archivio di Stato e della Facoltà di Ingegneria di Napoli, Electa, Naples, 2003.
- Buccaro A., Lenza C., Mascilli Migliorini P. (dir.), Il Mezzogiorno e il Decennio. Architettura, città, territorio. Atti del quarto seminario di studi sul decennio francese, Naples-Caserta, 16-17 mai 2008, Naples, Giannini, 2008.
- Casiello S. (dir.), Falsi restauri, trasformazioni architettoniche e urbane nella Napoli dell'Ottocento, Rome, Gangemi, 1999.
- Casiello S., *Trasformazioni dell'architettura e della città durante il decennio francese a Napoli*, in Casiello S. (dir.), "Verso una storia del restauro. Dall'età classica al primo Ottocento", Florence, Alinea, 2008.
- De Seta C., *Napoli tra barocco e neoclassicismo*, Naples, Electa, 2002.
- DE SETA C., Napoli, Rome, Bari, Laterza, 2004.
- De Fusco, *Posillipo*, Naples, Electa, 1989.
- Guadagno V., Le porte della città moderna come elementi di trasformazione urbana. La cinta daziaria di Napoli: tutela e conservazione di un patrimonio debole, Thèse de doctorat en Préservation du patrimoine architectural, Université de Naples Federico II, XX Cycle, sous la direction du professeur Renata Picone, 2007.

- Malangone M., Architettura e urbanistica dell'età di Murat. Napoli e le Province del Regno, Naples, Electa, 2006.
- MANGONE F., Posillipo, Fuorigrotta e Bagnoli, Progetti urbanistici per la Napoli del mito 1860-1935, Naples, Grimaldi, 2011.
- Ossanna Cavadini N. (dir.), *Pietro Bianchi (1787-1849), architetto e archeolog*o, Catalogo della mostra, Milan, Electa, 1995.
- PACINI T., *Da via Toledo a Capodimonte*, in DE SETA C. (dir), "Le città capitali", Naples, Laterza, 1985.
- PICONE R., Federico Travaglini: il restauro tra abbellimento e ripristino, Naples, Electa, 1996.
- PICONE R., Il restauro e la questione dello stile: il secondo Ottocento nel mezzogiorno d'Italia, Naples, Arte'm, 2012.
- PIGNATELLI G., Napoli. Tra il "Disfar delle mura" e l'innalzamento del muro finanziero, in "Quaderni del Dipartimento di Storia e Processi dell'Ambiente Antropizzato", Florence, Seconda Università degli Studi di Napoli, Alinea, 2006.
- Quatremere de Quincy A. C., Dictionnaire historique d'architecture: comprenant dans son plan les notions historiques, descriptives, archéologiques, biographiques, théoriques, didactiques et pratiques de cet art, Paris, Librairie Adrien Le Clere et Cic, 1795-1825.
- RICCI C., L'Accademia di Francia a Roma, Rome, Direzione della Nuova Antologia, 1925
- Russo G. (dir.), *La scuola d'ingegneria in Napoli:* 1811-1967, Naples, Istituto Editoriale del Mezzogiorno, 1967.
- VENDITTI A., Il neoclassicismo nella cultura architettonica napoletana, Naples, ESI, 1960.
- Venditti A., Architettura neoclassica a Napoli, ESI, 1961.
- VILLANI P., *Il Regno di Napoli nel decennio francese:* 1806-1815, Bari, Dedalo Libri, 1969.
- VILLARI S., "Tra neoclassicismo e restaurazione: la chiesa di San Francesco di Paola", in *Pietro Bianchi (1787-1848): architetto e archeologo*, Catalogue d'exposition, Naples, Electa, 1995, p. 29-139.

Notes

- 1. Bien que ce texte soit le résultat d'une recherche conjointe des trois auteurs, Renata Picone est l'auteur du préambule et du paragraphe « Les ingénieurs de la décennie française et les nouvelles architectures du royaume de Naples », Arianna Spinosa est l'auteur du paragraphe « Fondation de l'École des ponts et chaussées », Luigi Veronese est l'auteur de « Les nouvelles infrastructures sous la domination française » et « Edification urbaine sur la ville construite. Nouveaux types architecturaux et restaurations ».
- 2. Sur la transformation urbaine de Naples au cours de la domination française, voir (Alisio, 1997 et 1992; Buccaro, 1985).
- 3. En ce qui concerne le Collège de France et son influence sur l'architecture italienne, voir (Ricci, 1925; Picone, 2012).

- 4. En ce qui concerne l'influence des décisions d'aménagement du territoire de la décennie française au cours du xx° siècle, voir (Belfiore, 1994).
- 5. Giuliano De Fazio (1773-1835) fut ingénieur en chef du *Corpo dei Ponti e Strade* de 1809 à 1817, puis ingénieur de département et inspecteur général. Il fut en même temps architecte commissaire de la ville de Naples et participa activement à la réalisation des principaux pôles commerciaux du royaume.
- 6. Sur le jardin botanique et l'observatoire, voir AA. VV., *L'Orto Botanico di Napoli 1807-1992*, Naples, Banco di Napoli, 1992; Gravagnuolo B., "L'Architettura del 'Real Giardino di Piante' di Napoli", in *Delpinoa*, vol 50-51, 2013; Casiello S., "Architettura neoclassica a Napoli: l'Osservatorio Astronomico", in *Napoli nobilissima*, vol. 21, 1982, p. 157-167.