



VI Convegno Internazionale di Studi

CIRICE 2014

Città mediterranee in trasformazione

**Identità e immagine del paesaggio urbano
— tra Sette e Novecento**



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

Università di Napoli Federico II

Città mediterranee in trasformazione

Identità e immagine del paesaggio urbano tra Sette e Novecento

a cura di
Alfredo Buccaro, Cesare de Seta

Atti del VI Convegno Internazionale di Studi CIRICE 2014
Napoli, 13-15 marzo 2014



Edizioni Scientifiche Italiane



Il volume costituisce la pubblicazione degli Atti del VI Convegno Internazionale di Studi CIRICE 2014 su "Città mediterranee in trasformazione. Identità e immagine del paesaggio urbano tra Sette e Novecento" (Napoli, Palazzo Zevallos - Palazzo Gravina, 13-15 marzo 2014), organizzato dal Centro Interdipartimentale di Ricerca sull'Iconografia della Città Europea, dell'Università di Napoli Federico II.

*Centro Interdipartimentale
di Ricerca sull'Iconografia
della Città Europea
Università degli Studi di
Napoli Federico II*
(www.iconografiacittaeuropea.unina.it)

Comitato Scientifico

CESARE DE SETA (Presidente)
GILLES BERTRAND
ALFREDO BUCCARO
LEONARDO DI MAURO
ANDREAS GIACUMACATOS
DEBORAH HOWARD
MICHAEL JAKOB
PAOLO MACRY
BRIGITTE MARIN
JUAN MANUEL MONTEROSO MONTERO
CARLO M. TRAVAGLINI
GUIDO ZUCCONI

Comitato Organizzatore

ANNUNZIATA BERRINO
GIULIA CANTABENE
FRANCESCA CAPANO
SALVATORE DI LIELLO
MARCO IULIANO
ROBERTO PARISI
MARIA INES PASCARIELLO
MARIA PERONE
DANIELA STROFFOLINO
MASSIMO VISONE
ORNELLA ZERLENGA

Segreteria organizzativa

RITA ERCOLINO
VALERIA MIRABELLA

Collaborazione alla curatela

GIULIA CANTABENE
FRANCESCA CAPANO
MARIA INES PASCARIELLO
MASSIMO VISONE

Si ringraziano per il sostegno dato all'iniziativa il prof. arch. Mario Losasso, Direttore del Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli Federico II, il Dipartimento di Studi Umanistici della stessa Università, l'Ing. Armando Zambrano, Presidente del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, l'Ing. Luigi Vinci, Presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli e provincia, l'Associazione *Eikonocity - History and Iconography of European Cities and Sites*.

BUCCARO, Alfredo, DE SETA, Cesare, (a cura di)

Città mediterranee in trasformazione.

Identità e immagine del paesaggio urbano tra Sette e Novecento

Collana: Polis, 6

Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane, 2014

pp. 1216; 29,7 cm

ISBN 9788849528145

© 2014 by Edizioni Scientifiche Italiane s.p.a.

80121 □ Napoli, via Chiatamone 7

00185 Roma, via dei Taurini 27

Internet: www.edizioniesi.it

E-mail: info@edizioniesi.it

I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale e con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi.

Rossella Martino - Politecnico di Bari <i>Elementi di architettura popolare italiana nelle case di Mario Paolini per Kos</i>	p. 809
Oliver Sutton, James Douet - CEA Global Education, Phoenix <i>Citizens or brand, conflicting priorities in the shoreline iconography of Barcelona</i>	p. 821
Maddalena Chimisso - Università del Molise <i>La piazza e il mare. Tipologia e sviluppo delle città con belvedere sull'Adriatico molisano</i>	p. 831
Luigi Oliva - Università di Sassari <i>Tra Narciso e Perseo. Il riflesso dell'immagine mediterranea nella forma urbana e nell'architettura di Taranto</i>	p. 841
Emma Maglio - Aix-Marseille Université, LA3M <i>The role of historic town of Rhodes in the scenario of Ottoman and Italian rules to the light of iconographic sources</i>	p. 855
Giovanni Cecini <i>Rodi: da città dei cavalieri a città in orbace</i>	p. 865
Alessandra Terenzi - Politecnico di Milano <i>Jaffa & Tel Aviv nell'iconografia storica: da Sposa del Mare a Città Bianca</i>	p. 877
Stefania Palmentieri, Barbara Delle Donne - Università di Napoli Federico II <i>La trasformazione del fronte marittimo di Napoli negli ultimi tre secoli</i>	p. 889
Eleonora D'Auria <i>Napoli e Venezia: vecchi ponti e nuovi nessi</i>	p. 903
Maria Gabriella Rienzo - Università di Foggia <i>Il mare sportivo a Napoli tra Ottocento e Novecento</i>	p. 911
Sessione 6	
L'entroterra: evoluzione e iconografia della città e del paesaggio Coordinatori: Giulia Cantabene, Massimo Visone	p. 921
Ferdinando Coccia - Università di Napoli Federico II <i>Iconografia della città e del paesaggio: Salerno e il territorio del Principato Citra nei disegni inediti del fondo Registro e Bollo. Scritture Private dell'Archivio di Stato di Salerno (1817-1862)</i>	p. 923
Maria Martone - Università di Roma La Sapienza <i>La riconoscibilità storica di un territorio trasformato. Nuove identità urbane e caratteri permanenti nella pianura pontina</i>	p. 935
Anna Magrin - Istituto Universitario Architettura Venezia <i>Il paesaggio agrario emiliano: storia e forme di un paesaggio mediterraneo</i>	p. 947
Maria Falcone - Università di Napoli Federico II <i>L'entroterra flegreo: evoluzione del paesaggio agrario tra storiografia, cartografia e iconografia</i>	p. 955
Giovanna Ceniccola - Università di Napoli Federico II <i>Identità e conservazione di un paesaggio storico. La Valle Telesina nel Sannio beneventano</i>	p. 967
Mariarosaria Villani - Università di Napoli Federico II <i>Il paesaggio dell'entroterra cilentano. Evoluzione e prospettive per la conservazione</i>	p. 979

La trasformazione del fronte marittimo di Napoli negli ultimi tre secoli

STEFANIA PALMENTIERI, BARBARA DELLE DONNE¹

Dipartimento di Scienze politiche, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia

Abstract

As other Mediterranean cities, Naples lives today the paradox to lean out on the sea, to have considerable lines of coast, but of fact not to have a direct relationship, physic and material with it. Recent experiences (Barcelona, Genoa) have demonstrated that the redevelopment of waterfront can support a profitable change of the relations between the city and the port, starting up from interesting interpretations of the space and moving in the direction of an economic, social and town-planning development. Through the iconography of the last three centuries, we will analyze the changes that have brought the waterfront (Posillipo, Mergellina, Molosiglio, Vigliena, San Giovanni a Teduccio) to be place of economic trades and social and cultural exchanges, later degraded urban and inaccessible area, to return in certain cases to constitute one of the most famous parts in the city, given back to the community.

Parole chiave:

Insedimenti costieri, identità, porto, dualismo, rifunzionalizzazione.
Coastal settlements, identity, harbour, duality, re-functionalism.

Introduzione

Come altre città mediterranee, Napoli vive oggi il paradosso di affacciarsi sul mare, ma non avere un rapporto diretto con esso. Eppure, recenti esperienze di altri contesti urbani hanno dimostrato come la riqualificazione di alcuni tratti di fronte marittimo possa favorire un proficuo cambiamento delle relazioni tra la città e la costa, il tessuto urbano e il porto, partendo da interessanti reinterpretazioni dello spazio e muovendosi in direzione di uno sviluppo economico, sociale e urbanistico. Attraverso l'iconografia degli ultimi tre secoli (duca di Noja, Antonio Joli, Alfred Guesdon) si seguiranno i cambiamenti che hanno portato il lungomare e il porto (Posillipo, Mergellina, Molosiglio fino a Vigliena) a configurarsi prima come luoghi di traffici economici e scambi sociali e culturali, poi come aree urbane degradate e inaccessibili, per tornare in certi casi a costituire una delle parti più rinomate della città, restituite alla collettività.

Sul litorale partenopeo è possibile distinguere quattro ambiti territoriali, ognuno con precisi caratteri storici, paesaggistici e identitari: il quadrante occidentale nel quale l'area industriale di Bagnoli ha costituito una storica barriera tra città e acqua e dove si attende la realizzazione di un progetto di risanamento e bonifica; il quadrante centro-occidentale con lo scenografico fronte di Posillipo, dove l'edilizia storica convive con quella residenziale in uno straordinario complesso paesaggistico; il quadrante centrale tra Mergellina e il Molosiglio che comprende via Caracciolo e Santa Lucia con il Lungomare; il quadrante centro-orientale con il *waterfront* portuale e industriale che, come nel caso di Bagnoli, si è consolidato quale storica barriera tra città e mare. Le riflessioni ospitate in questo convegno sono circoscritte al tratto di costa compreso tra Posillipo e il porto fino a Vigliena (Fig. 1), poiché in esso è rilevata la presenza di un processo evolutivo identitario più direttamente legato alla città; ne sono esclusi l'area occupata da Bagnoli, che mostra una contiguità territoriale maggiore coi Campi Flegrei piuttosto che col tessuto urbano di Napoli, e il quartiere di San Giovanni a Teduccio, nell'estremità del quadrante orientale, che sembra presentare caratteri più vicini all'area vesuviana, oltre che essersi sviluppato in epoca successiva rispetto alla città storica.

1. Posillipo

A partire dal quadrante centro-occidentale, il tratto di costa partenopeo inizia con la collina di Posillipo. 'Pausa dal dolore', *Pausilypon*, questo il nome della storica villa con annessi un teatro e l'*Odeon* che fu prima di Publio Vedio Pollione, poi di Augusto e che diede il nome al promontorio che separa il golfo di Napoli da quello di Pozzuoli. Inserita nell'Area Marina Protetta del Parco sommerso di Gaiola (dal latino *caveola*, perché l'area è ricca di grotte), questa villa è solo uno dei tanti esempi di dimore che i



Fig. 1: Il tratto della costa di Napoli considerato. Fonte: nostra elaborazione su rilevamento aerofotogrammetrico.

patrizi romani edificarono sulla estremità occidentale della collina: anche Virgilio ebbe qui la sua residenza, vi compose le *Georgiche* e qui volle essere sepolto.

Gli insediamenti di epoca romana, infatti, si concentrarono proprio su questo primo tratto di costa prospiciente il golfo di Pozzuoli, dal momento che Posillipo era considerata a quel tempo una propaggine dei Campi Flegrei piuttosto che di *Neapolis*. Solo in età vicereale, come vedremo, il promontorio, investito dal generale processo di ampliamento della città partenopea verso ovest, verrà interessato dalla realizzazione di alcuni edifici per lo più nobiliari, anche nella sua porzione orientale, prospiciente il golfo di Napoli.

In età medioevale, il cambio del nome da *Mons Posilipensis* a *Villa* o *Casale Posilipi* attesta che l'abitato nel frattempo si era esteso nella parte alta della collina che, in quell'epoca, doveva esprimere una vocazione di carattere prevalentemente rurale. Le attività agricole e manifatturiere che vi si svolgevano, rendendo la popolazione locale piuttosto autonoma rispetto sia ai Campi Flegrei che a Napoli, contribuirono anche a rafforzarne il senso di identità, di appartenenza al territorio e il legame con il mare che continuava a costituire, insieme alla terra, la principale fonte di sussistenza (solo nel 1843, infatti, saranno rese carrozzabili le rampe di Sant'Antonio, unico collegamento tra Posillipo e la città bassa).

Nel Medioevo la collina fu anche sede di diverse comunità monastiche, i segni della cui presenza sono ancora visibili nelle numerose chiese e conventi sparsi sul territorio, così come accade per le numerose torrette di guardia che in quel tempo si succedevano lungo le coste tirreniche e sui resti delle quali sono state costruite nei secoli successivi molte ville e residenze nobiliari (Fig. 3).

Ma fu nel periodo vicereale che Posillipo, come abbiamo accennato, investita dal piano di ampliamento della città partenopea voluto da Pedro de Toledo, vicerè dal 1532 al 1553, conobbe le maggiori trasformazioni territoriali. Diverse del resto, furono le grandi opere volute a Napoli dallo stesso vicerè come l'apertura della strada che porta il suo nome, la realizzazione dei Quartieri Spagnoli e la sistemazione del borgo di Chiaia, già da tempo delimitato da una fila di case di marinai dove oggi si trova la Riviera, che in quel periodo venne via via arricchendosi di edifici monumentali come il Palazzo d'Avalos e la chiesa di San Giuseppe a Chiaia.

Cominciò allora una lenta ma progressiva urbanizzazione, che si intensificherà nei secoli successivi, anche del tratto di costa più orientale di Posillipo confinante proprio con Mergellina.

La collina, infatti, tanto ricca di testimonianze di età romana, non poté certo rimanere estranea a quel diffuso fervore neoclassico che pervase gli aristocratici e gli intellettuali del Settecento. Il promontorio



Fig. 3: Villa Mazzotti costruita sui resti di un baluardo difensivo di età vicereale [De Fusco 1988].



Fig. 4: Particolare di Palazzo Donn'Anna costruito per la Principessa Anna Carafa da Cosimo Fanzago: esempio perfetto di "classicismo barocco" [De Fusco 1988].

una urbanizzazione tanto omologata da indurre a considerarle più che parte integrante del territorio di Posillipo, una espansione del Vomero nella parte alta della nostra collina. Non meraviglia, del resto, che queste due strade abbiano riscosso successo proprio presso i nuovi abitanti venuti dal centro o dall'*hinterland* napoletano, privi di legame identitario nei confronti di questo territorio, per i quali, in molti casi, "abitare a Posillipo" ha rappresentato verosimilmente solo la conquista di un mero *status symbol*.

Finché ci manteniamo sulla mezzacosta, invece, il rapporto simbiotico tra la popolazione, il territorio e il mare risulta ancora molto forte, soprattutto quando ci si imbatte nelle ancora vive testimonianze delle epoche passate che, riportate alla luce, valorizzate e, laddove possibile, inserite in parchi e aree archeologiche, contribuiscono a rafforzare profondamente l'identità dei 'posillipini' e il loro senso di appartenenza al luogo.

Eppure questo tratto, nonostante sia tra i più belli della città, rimane ancora poco fruibile perché quasi inaccessibile verso il mare. La costa posillipina, punteggiata da numerose ville e parchi privati, nonostante disponga di diversi punti di approdo come Villa Rosebery, Riva Fiorita, Marechiaro, la Gaiola, rimane difficile da raggiungere perché molti accessi, costituiti spesso da sentieri e percorsi storici che partono dalla parte alta della collina, sono stati privatizzati o sono resi inaccessibili dal degrado e l'abbandono. Ecco perché il Piano Regolatore Generale e il Piano Urbanistico Attuativo si propongono il recupero di questi percorsi e la creazione di infrastrutture leggere, compatibili con le esigenze di tutela ambientale e paesaggistica, con cui migliorare la fruibilità della costa sia per la balneazione che per le passeggiate [Gianni 2009].

2. Mergellina e il Lungomare

Il quadrante centrale della costa partenopea include il tratto tra Mergellina e Molosiglio.

Fu il Sannazaro a dare il nome di 'Mergellina' a quel suolo donatogli da Federico d'Aragona sul quale il poeta fece edificare la sua dimora e, successivamente, il convento e la chiesa di Santa Maria del Parto. Secondo il racconto dell'Alvino (1845) «Mergellinae nomen dedit, vel quod dum laetissimas Eclogas Piscatorias componeret pisces mergerentur, vel quod contra Megarim, quam Ovi Castrum dicunt, ille scopulus est». Un duplice motivo quindi, benaugurale e mitologico è da ricercare nell'etimologia del nome 'Mergellina'.

La storia insediativa di questo tratto di costa è antica, come testimonia la Torretta di Chiaia o di Piedigrotta, una delle tante torri di guardia di cui si erano munite le coste tirreniche nei secoli delle incursioni dal mare e che ancora oggi dà il nome all'area in cui la strada della Riviera si biforca in due tratti, uno che conduce a Piedigrotta l'altro a Mergellina (Fig. 5).



Fig. 5: La Torretta di Mergellina nel 1900 [Picone 2009].

In corrispondenza della Torretta si trova quel porto che ispirò Sannazaro, allora di pescatori, oggi turistico per le imbarcazioni da diporto e gli aliscafi che collegano Napoli con Ischia e Capri. Allo stesso modo le vecchie case dei pescatori hanno, nel corso degli ultimi due secoli, ceduto il passo alle abitazioni di buona qualità architettonica con le quali mal si armonizzano gli orribili *chalet* in alluminio anodizzato che si susseguono dal largo Sermoneta al Porto di Mergellina.

La costa prosegue con il Lungomare di via Caracciolo che si sviluppa su fasce parallele dai contorni netti: dal mare una scogliera artificiale, il marciapiede, la strada, un filare di alberi, la Villa Comunale e la Riviera di Chiaia che si trova sul lato interno. Nel 1697 essa fu pavimentata e ornata con tredici fontane per volere del Duca di Medinacoeli. Nel 1778 l'assetto della strada fu ulteriormente modificato dalla realizzazione del Grande Giardino Reale, esteso successivamente fino alla Torretta, voluto da Ferdinando IV di Borbone su progetto di Carlo Vanvitelli [Buccaro, Maticena, Capano 2004] (Fig. 6).

Bisognerà tuttavia aspettare le intuizioni di Ferdinando II - che, ne *Le appuntazioni per lo abbellimento di Napoli*, auspicava un risanamento dell'area in una visione di globale ristrutturazione urbana - per assistere alla realizzazione del Lungomare con una colmata a mare secondo il progetto di Errico Alvino che prevedeva anche l'ampliamento della Salita del Gigante (l'attuale via Cesario Console) e di via Santa Lucia [Francese, Siani, Mastrangelo 2013] (Fig. 7).

Il tratto costiero di via Partenope è delimitato da un lato dal mare, dall'altro dagli edifici residenziali realizzati ai piedi del Monte Chiatamone. Anche in questo caso le trasformazioni più radicali risalgono al periodo vicereale, quando Pedro de Toledo nel 1537 spostò la nuova cinta muraria presso il litorale di Chiaia contribuendo alla nascita, lungo l'arenile, del Borgo Marinaro.

A quel tempo questo Borgo, ancora villaggio dei pescatori del Pallonetto di Santa Lucia, rimaneva nascosto all'ombra dello scoglio fortificato del Castel dell'Ovo; solo negli anni della realizzazione delle grandi strutture alberghiere su via Caracciolo esso cominciò a popolarsi di nuovi volti: ai pescatori si sostituirono i navigatori dei Circoli Nautici, mentre le piccole osterie nate per il ristoro dei pescatori si trasformarono nei rinomati ristoranti del Lungomare napoletano.



Fig. 6: Alfred Guesdon, *Vue prise au dessus de la plage de Chiaja, 1849* [Fino 1992].



Fig. 7: *Via Caracciolo alla fine del XIX secolo* [Picone 2009].

Molti sono stati i progetti nel tempo proposti per rendere anche questo tratto di costa più fruibile dai cittadini.

Già a metà del Novecento venne avanzata l'ipotesi di attrezzare il borgo di Santa Lucia con strutture di svago e divertimento per incrementare un turismo di qualità soprattutto nelle ore serali e notturne, secondo il modello parigino. Napoli, infatti, era vista da molti in quel periodo come emula di Parigi anche per la vicinanza della Reggia di Caserta che con il suo Parco ricordava tanto Versailles; in più le si riconosceva un patrimonio paesaggistico di grande valore che nemmeno la capitale francese poteva vantare.

I pur numerosi progetti presentati, tuttavia, non andarono in porto e il Borgo rimase inalterato per molti anni, al di sotto della via litoranea antistante al quartiere di Santa Lucia il quale, edificato su di una colmata prevista dal Piano di Risanamento della Città, terminava al giardino del Molosiglio che, ancor oggi, occupa l'area dell'antico Arsenale di Marina [Cocchia 1961].

Anche sul tratto di costa di Mergellina, come accade a Posillipo, l'accessibilità al mare risulta oggi piuttosto scarsa, sebbene per motivi di ordine diverso legati piuttosto alla difficile mobilità lungo la costa dovuta all'intenso traffico veicolare. Mergellina, infatti, metà di svago preferita dalla maggioranza dei napoletani e, al tempo stesso, nodo di interscambio dei turisti che da Napoli vogliono raggiungere le isole, è spesso congestionata. Gli interventi previsti dal PUA per razionalizzare la fruibilità di questo spazio non sono però di facile attuazione, richiedendo l'azione coordinata di più soggetti come il Comune, che sovrintende alla pianificazione urbanistica e dei trasporti, e le Ferrovie dello Stato che gestiscono il nodo ferroviario di Mergellina, ormai interessato solo da collegamenti metropolitani a scala regionale. Proprio attraverso una maggiore articolazione dell'offerta di trasporto pubblico, il Piano mira a decongestionare il traffico privato in quest'area: già Mergellina è sede della stazione della Linea 6 della metropolitana e qui sarà anche ubicata la stazione di testa della nuova linea tranviaria costiera. Verranno altresì realizzati dei parcheggi mentre una nuova fisionomia assumeranno gli spazi liberati dalle macchine come il porto, la passeggiata e i giardini di piazza Sannazaro e del piazzale della stazione ferroviaria che saranno ridisegnati [Gianni 2009].

È stato anche redatto un nuovo progetto per la sistemazione del Lungomare di via Caracciolo da attuarsi nel 2015 che prevede: la creazione di una Arena alla Rotonda Diaz da adibire a concerti, spettacoli ed eventi; la pedonalizzazione, già in vigore, del tratto compreso tra largo Sermoneta e la Rotonda Diaz e tra via Partenope e il Molosiglio con la realizzazione di strutture in legno per le attività commerciali. La Villa Comunale sarà inoltre liberata dai cancelli e dai muri prospicienti sia il Lungomare che la Riviera di Chiaia mentre via Caracciolo resterà aperta al traffico. Per le scogliere due sono le proposte: sommergerle a pelo d'acqua per consentire l'allungamento del tratto di spiaggia, oppure lasciarle dove sono, ricoprendole con pedane. In entrambi i casi, tuttavia, ci sarebbero dei vincoli da discutere con la Soprintendenza e delle modifiche da apportare ai decreti ministeriali.

Per ricostruire un rapporto diretto di tutta la città con il suo mare è necessaria tuttavia l'attuazione di progetti di riqualificazione che investano tutta la costa, compreso il tratto sotteso al Porto di Napoli da Molosiglio a Vigliena, sul quale si incentra l'analisi del paragrafo seguente.



Fig. 8: Antonio Joli, *Napoli dal porto*, 1737 [All'ombra del Vesuvio 1990].

3. Il dualismo del porto di Napoli tra storia passata e proiezione futura

Appartiene agli ultimi due decenni la riscoperta della risorsa mare per la città di Napoli. La volontà di riallacciare la comunicazione interrotta negli ultimi anni dell'Ottocento tra la maglia urbana e la costa rientra in un più ampio processo di riappropriazione dell'identità che, avvenuto con successo in altre parti del mondo (San Francisco, Barcellona, Genova), liberi Napoli dal paradosso di affacciarsi sul mare ma di fatto non avere un rapporto diretto, fisico e materiale con esso. Il tratto di costa descritto in questo paragrafo è quello compreso tra Molosiglio e Vigliena, dove è insediato il porto coi suoi servizi di cabotaggio, scalo passeggeri e commercio; il centro storico è la parte di città che gli è più prossima, eppure condivide con esso sparuti punti di collegamento e frammentarie connessioni visive e architettoniche a causa della storica barriera che li ha allontanati e che oggi, in qualche progetto, si immagina permeabile per consentire nuove o recuperate forme di relazione tra loro.

È accaduto che alla proficua evoluzione del porto di Napoli come nodo di scambi fortemente attrattivo nel bacino del Mediterraneo non sia corrisposto un altrettanto virtuoso allestimento della struttura portuale integrata con quella urbana, in un più ampio e concertato programma di interventi che - sfruttando la posizione baricentrica del porto commerciale rispetto all'antico insediamento - garantisca nel tempo la contiguità tra la linea di costa e il tessuto della città retrostante. Questa impostazione settoriale delle politiche di intervento, con azioni mirate soltanto a obiettivi precisi avulse da un più organico e complessivo disegno, ha fatto sì che oggi il porto, nella molteplicità dei suoi ambiti specializzati, si presenti di fatto come una fascia difficilmente penetrabile che separa il centro storico dal fronte mare, garantita nella propria invalicabilità dalla presenza di via Marina, strada a scorrimento veloce che assicura l'accesso alla città da est.

Eppure, nel passato, il legame tra mare e terra qui era radicato e forte. Dopo la costituzione della colonia greca sull'acropoli di Pizzofalcone a opera di un gruppo di navigatori dell'Isola di Rodi tra il VII e il VI secolo, fu la fondazione del nuovo insediamento di *Neapolis* per mano degli abitanti di Cuma a favorire nel 475 d.C. il primo contatto tra la città e il mare: al porto, collocato in posizione molto più arretrata dell'attuale, su quella che oggi è piazza del Municipio, fu attribuita una vocazione prettamente militare in epoca greco-romana, che poi, nel tempo, cedette il passo a una sempre più forte specializzazione nei traffici marittimi. A conferma della sua fulgida attività, nel 1164, ai tempi della dominazione normanna, entrò a far parte della Lega Anseatica; poi, con Carlo I d'Angiò (1282) il



Fig. 9: Gaspar van Wittel, *La Darsena*, 1702 [All'ombra del Vesuvio 1990].

porto fu ampliato, dotato di fortificazioni, magazzini e depositi e, soprattutto, arricchito della costruzione di Castel Nuovo, che da allora divenne il perno dell'intera organizzazione logistica dell'area prospiciente il mare. Con gli Spagnoli, anche le attività commerciali di piazza Mercato conversero nel Molo Grande che, divenuto ormai l'accesso principale alla città dal Mediterraneo, si arricchì del nuovo Arsenale (1578), un impianto straordinario per magnificenza ed efficienza realizzato in prossimità della Torre San Vincenzo. Le maggiori rappresentazioni iconografiche e cartografiche dell'epoca restituiscono un'immagine scenografica del porto di Napoli legata a esigenze difensive, militari o commerciali della città; allo stesso modo, quest'ultima ritrova nelle vedute marittime la topica rappresentazione del suo solido rapporto col mare.

Dalla celebre Tavola Strozzi (1472), che racconta la struttura urbana e il vivace ambiente culturale angioino, all'altrettanto nota veduta *Fidelissimae urbis neapolitanae* di Alessandro Baratta (1629), in cui numerosi e dettagliati sono i tratti urbanistici, in tutte le rappresentazioni il *genius loci* della città è individuato nell'arco di terra disegnato dal mare, da Castel dell'Ovo ai bastioni del Carmine; il fuoco delle vedute gravita sempre nell'area compresa tra Castel Nuovo e il Molo Angioino, in quel centro del potere politico e amministrativo (oggi piazza del Municipio) che già allora fungeva da porta sul mare dall'elevato valore simbolico [Rubino 2011, 49]. Con il regno dei Borbone a Napoli, l'Arsenale divenne un importante cantiere navale e il porto uno dei più attivi e meglio attrezzati d'Europa (Fig. 8), nel quale erano presenti, in modo ben distinto, un'area con destinazione militare nel tratto compreso tra il Molosiglio e il Molo Angioino e una con vocazione commerciale estesa fino al Mandracchio, chiuso dal Molo dell'Immacolatella, riservata allo scarico delle merci trasportate dalle imbarcazioni dedite al cabotaggio. Gaspar van Wittel, attivo a Napoli nei primi anni del Settecento, rappresentò molte aree prospicienti il porto, tra le quali la più ricorrente è 'Largo di Palazzo', all'epoca darsena seicentesca annessa all'Arsenale antistante Palazzo Reale (oggi piazza del Plebiscito), dove andava in scena la vita di relazione della città influenzata dal porto adiacente, con mercati, teatrini dell'arte, cerimonie militari e civili (Fig. 9). Questo legame si allentò nel corso dell'Ottocento: ne *La veduta del porto mercantile* di Alfred Guesdon (1844) sono documentati l'espansione della città e l'ampliamento del porto, dall'edificio della nuova dogana di Stefano Gasse (1828) all'adeguamento del porto grande (1832-1850) [Rubino 2011, 50]. Al compimento dell'Unità d'Italia, nel 1861, il porto di Napoli era il maggiore in Europa per numero di navi e volume di merci ma perse in termini di accessibilità e senso artistico: a cancellarne definitivamente gli antichi tratti furono gli interventi di sistemazione di piazza del Municipio, fino al Molo Angioino (1874), e quelli previsti dalla Legge per il Risanamento (1885) che imposero vistosi cambiamenti urbanistici nei quartieri immediatamente a ridosso del mare (Pendino, Porto, Mercato, Chiaia e Vicaria). Le trasformazioni proseguirono fino agli anni Trenta del Novecento con l'isolamento e il restauro monumentale del Castello aragonese, la demolizione dell'Arsenale, la sistemazione di via Acton ai piedi di Palazzo Reale e, nell'ambito del programma di potenziamento del

porto, la costruzione della nuova stazione marittima destinata sia alle imprese coloniali che all'incremento dei traffici con i Paesi d'oltremare. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio della Seconda guerra mondiale, dunque, l'ampliamento della struttura portuale, ottenuto a danno del mare con la realizzazione di grosse colmate su cui edificare banchine e darsene, lese il rapporto di contiguità fino allora esistito con l'impianto urbano, definitivamente compromesso dalla costruzione della barriera doganale e del tratto ferrato che univa la stazione ferroviaria centrale al Molo Angioino. La scissione era avvenuta: da fronte aperto verso la città, in interazione coi suoi abitanti, il porto si trasformò in un'area logistica, unicamente produttiva, circoscritta e articolata in ambiti con differenti specializzazioni funzionali; la città fu separata dal suo porto ma soprattutto dal mare, quasi non ne fosse più lambita. E, in effetti, sembrò rafforzare questa cesura tra terra e acqua la serie di interventi che andò a riformulare l'assetto di questa parte di città, come a formare un cordone, enfatizzato nelle forme dalla realizzazione della galleria della Vittoria, ai piedi del monte Echia (per agevolare il collegamento con il quartiere occidentale di Chiaia), dalla bonifica del Mandracchio (per unirlo a via Marchese Campodisola, piazza Bovio e corso Umberto I), dall'ampliamento portuale a est (con la realizzazione del bacino del Littorio di fronte l'edificio dei Granili e dei ponti di acciaio sul Molo del Carmine) [Picone 2009, 104-105].

La formazione e il successivo radicamento di questa frattura appaiono tanto più ingiustificabili se si pensa a quanto, per molto tempo, nel suo passato, l'evoluzione di Napoli fosse stata dettata proprio dalla linea di costa. Il mare, con le sue insenature, gli archi, i capi, le baie ha guidato l'assetto topografico della città: la linea di spiaggia dove oggi insiste Mezzocannone ha suggerito l'avviamento del centro storico, il porto romano fu costituito nell'ansa che ora è occupata da piazza del Municipio; e così pure la collina di Posillipo con le sue ville e i Campi Flegrei con le strutture monumentali digradano verso il mare con straordinaria armonia [Russo 2010, 237].

Negli ultimi venti anni un rinnovato interesse per il recupero urbano della linea di costa ha posto nuovamente all'attenzione il valore funzionale e identitario del porto all'interno della città e della sua vita di relazione. Ad alimentarlo in Italia è stata sicuramente la promulgazione della Legge 84/1994 che ha provveduto a disciplinare l'articolata materia giuridica in tema di porti, attraverso l'istituzione delle Autorità Portuali, ma di certo ha avuto un peso rilevante anche la grande eco delle positive esperienze di altre città di mare che, infatti, vengono citate ad esempio ogni qualvolta si tratti questo tema. Va tenuto conto, però, che i virtuosi recuperi dei *waterfront* di realtà come Marsiglia, Barcellona, Liverpool sono frutto - seppur con le debite peculiarità - di imponenti operazioni di decentramento, rese possibili da azioni concertate a più livelli e a diverse scale di intervento; i porti italiani, oltre a essere strutture che insistono su aree densamente urbanizzate, sono spesso impianti operativi o in fase di sviluppo, nei quali intervenire significherebbe rallentare o interrompere un processo economico e sociale di vasta portata. Ne deriverebbero condizioni di conflittualità, contrasto di interessi, moltiplicazione dei percorsi decisionali e approvativi che, in assenza di una solida base normativa e procedurale, complicherebbero le iniziative urbanistiche, architettoniche e funzionali contemplate nei progetti di riqualificazione dei *waterfront* [Pavia 2010, 15].

Fu nel generale clima di trasformazioni con cui si intese dare nuovo lustro alla città, rilanciandone l'immagine attraverso lo sfruttamento dell'imponente risonanza mediatica del G7, ospitato nel 1994, che il porto divenne un'area da ridiscutere, soprattutto per provare a smorzare la sua natura di barriera invalicabile, costituitasi nell'ultimo secolo per forma e per funzione. Di fronte a essa, anche i modesti interventi realizzati acquisirono il sapore di importante cambiamento che, restituendo seppur in minima parte la vista e l'attraversabilità del fronte portuale nell'area più prossima al cuore storico della città (Molosiglio, Beverello, Acton), sembrò inaugurare una forma di ricongiunzione al mare, prodromica di un'auspicata integrazione tra Napoli e il suo porto. Un discreto impulso in tal senso pervenne dal sostanzioso incremento turistico e crocieristico registrato in quegli anni dall'Autorità Portuale: per agevolarlo fu abbattuto il muro di recinzione e realizzate pensiline in legno su via Acton affinché l'omonima darsena fosse restituita alla fruizione pubblica, sia per ormeggiare le barche a vela, sia per passeggiare lungo l'imponente architettura di Palazzo Reale; furono realizzate piccole strutture di pubblica utilità e arredo urbano (biglietterie, bar, parcheggio, panche, pensiline) a servizio dei passeggeri in transito sul Molo Beverello per le isole del golfo, nello spazio antistante Castel Nuovo che da semplice varco di passaggio divenne un accesso quasi diretto al Maschio Angioino, tappa introduttiva e irrinunciabile per i visitatori del centro storico. Per alcuni progetti realizzati, ne esistono molti ancora in divenire, nonostante i tanti anni trascorsi e nonostante riguardino proprio il margine della città storica immediatamente a ridosso del porto: tra gli altri, la stazione di interscambio di piazza del Municipio unita al porto attraverso un collegamento pedonale interrato (progetto di Alvaro Siza); la riqualificazione pedonale dei margini di via Marina; il parco urbano della Marinella a ridosso



Fig. 10: Il porto di Napoli in una recente immagine aerea [<http://digiphotostatic.libero.it>].

del Mercato Ittico (progetto di Luigi Cosenza); il parco della caserma settecentesca di Luigi Vanvitelli, verso la frangia orientale del porto; la definizione dell'ambito PUA di piazza Mercato.

L'immagine di Napoli città di mare che ne deriva è quella di una realtà fortemente influenzata dal forte dualismo di cui soffre il porto, dovuto alla sua connaturata, doppia identità: quella reale, attuale, di nodo strategico dei traffici mediterranei, e quella auspicata, futura, di luogo simbolico che accolga chi fa il proprio ingresso in città dal mare. Le scelte adottate negli ultimi settant'anni hanno prediletto chiaramente il consolidamento del ruolo di scalo commerciale, tant'è che oggi Napoli col suo porto (Fig. 10) è considerata un importante snodo della logistica nel Mediterraneo che, in virtù della favorevole posizione geografica e in memoria della propria storia di antica capitale, è insostituibilmente presente nei processi di interscambio di flussi economici, sociali e culturali che attraversano questo bacino e che mettono in connessione la penisola Iberica, i Balcani, il Medio Oriente e la costa Nordafricana. Del resto, le cifre investite in questo settore nel corso degli ultimi anni sono indicative di quanto logistica e trasporto possano rappresentare risorse strategiche per la città e per l'intero comprensorio regionale [Delle Donne 2011, 228]. In questo senso, la riformulazione dell'assetto dell'area portuale deve ottemperare alle esigenze provenienti dal mare, in termini di crescita quantitativa e qualitativa della domanda di trasporto, sviluppo del traffico *container*, automazione avanzata della loro gestione, redistribuzione dei traffici rispetto alle rotte principali, forte concorrenzialità della qualità dei servizi e del costo delle operazioni portuali, incremento dimensionale delle navi [Russo 2010, 232].

Ma la proiezione del porto come polo di eccellenza delle reti di collegamento internazionale e intercontinentale impone che gli si attribuisca pure un valore identitario, di luogo significativo che sia varco d'accesso alla città e ne racconti la storia primordiale che proprio da qui, dal mare, è cominciata. Sarebbe auspicabile restituire al porto la passata vocazione di emporio, ispirandosi al significato etimologico del termine, riferito al passaggio, soprattutto marittimo, attorno al quale spesso si formava un attivo tessuto urbano, dove traffici di merci e flussi di individui si incrociavano in un fecondo scambio di cose e informazioni a vantaggio di un'area che, altrimenti, sarebbe rimasta mero punto di sosta per lo scarico e il carico delle merci e che, invece, s'è trasformata in luogo, nell'accezione identitaria e culturale che la geografia attribuisce a questo concetto. In questo senso, allora, quella

stessa riformulazione dell'assetto dell'area portuale deve essere imprescindibilmente perseguita in un'ottica di integrazione con il sistema urbano circostante: emerge così la necessità di ridisegnare il porto e allentare la sua fissa fisicità, aprendo tracciati, attraversamenti, varchi pedonali che facciano breccia nella barriera attualmente esistente, per obliare quella idea di porto come struttura a sé stante, scevra da ogni interferenza con l'intorno, avulsa da qualsiasi forma di contatto col tessuto di cui, invece, è parte. Ripensare il porto, dunque, ripristinando quella contiguità planimetrica col centro storico, lungo l'asse verticale orientato sul Municipio e la Certosa di San Martino, riscoprendo gli antichi legami che lo ancoravano alla città, aprendolo in sua direzione, pur tenendo a mente il diverso ritmo a cui si sono formati, e tuttora evolvono, l'uno e l'altra. In quest'ottica, sia nel nuovo PRG di Napoli che nei progetti dell'Autorità Portuale, la riqualificazione della linea di costa e la ricostituzione di un rapporto concreto della città con il suo mare sono esplicitamente indicate come interventi fondamentali per conferirle elevata qualità urbana. Per procedere in tale direzione, si perseguono tre diverse modalità: il miglioramento dell'accesso al mare, il potenziamento delle infrastrutture costiere, la realizzazione di nuove installazioni per il tempo libero e per la fruizione delle risorse connesse. Le opere di trasformazione più complesse e delicate riguardanti l'ambito portuale occupato dal porto commerciale da Molosiglio a Vigliena sono regolate dallo strumento, creato *ad hoc*, del Piano Regolatore Portuale; nell'area occidentale, dalla stazione marittima alla barriera doganale, la sua pianificazione tende a due distinti obiettivi: migliorare i servizi di accoglienza per i passeggeri e realizzare un sistema di attrezzature e infrastrutture per il turismo e il tempo libero. Per questo motivo, i traffici commerciali che prima insistevano in quest'area sono stati trasferiti da tempo in quella portuale orientale, col relativo avanzamento della barriera doganale. Il proposito è quello di realizzare un *waterfront* che sia estensione verso il mare della città storica retrostante; questo ambizioso programma, già in corso di realizzazione, include la nuova sistemazione di piazza del Municipio che, nel disegno di Siza, è previsto formi un unico grande spazio pubblico tra la piazza attuale e il piazzale antistante la stazione marittima di Cesare Bazzani, recentemente restaurata. Completato il progetto, l'idea sarebbe quella di dare respiro a unico complesso di spazio monumentale, che comincia da piazza del Plebiscito, passa davanti il Teatro di San Carlo e il Castel Nuovo, solca l'area archeologica rivelata dai lavori della metropolitana e si conclude con l'affaccio sul mare. Ma completare il progetto significa districare nodi di cruciale importanza: la costituzione di un nuovo porto per le imbarcazioni da diporto tra il Molosiglio e il Molo San Vincenzo; l'auspicata acquisizione degli edifici militari che si affacciano sulla Darsena Acton, e che sarebbe interessante coinvolgere nel sistema degli spazi monumentali di cui si è trattato; la definizione di adeguati interventi per gli edifici storici presenti, come quello dei Magazzini Generali progettato da Marcello Canino; il trasferimento fuori dall'area urbana di tutte le residue attività petrolifere [Delle Donne 2011, 233].

Il progetto nel quale converge parte di queste intenzioni è quello inerente la riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli, promosso dall'Autorità Portuale e dalle amministrazioni locali, attraverso la società di scopo Nausicaa; il progetto è stato affidato per la realizzazione definitiva al gruppo guidato da Michel Euvé, vincitore del concorso bandito per la sistemazione dell'arco portuale nel cuore del centro storico, individuato tra il molo borbonico San Vincenzo e il varco dell'Immacolatella, a ridosso di Castel Nuovo, Palazzo Reale e piazza del Municipio. La finalità del progetto è nota, non altrettanto forse la sua insita difficoltà: non è semplice restituire alla città la fruizione sociale del proprio porto conservando al contempo il normale espletamento di quelle funzioni marittime - i collegamenti con le isole dal Molo Beverello, i movimenti crocieristici dal Molo Angioino, il traffico con la Sicilia dal Molo del Piliero - che assicurano il transito di ingenti quantità di visitatori, gli stessi turisti che con la propria presenza hanno inconsapevolmente acceso il dibattito sull'opportunità di riformulare il rapporto tra la città e la costa. Il progetto alleggerisce la barriera tra mare e terra traducendola in una zona filtro, cosiddetta *filtering line*, ovvero un sistema lineare composto da aree attrezzate, percorsi pedonali, piste ciclabili, che, estendendosi dal parco della Marinella al parco pubblico ai piedi del Palazzo Reale fino al Molo San Vincenzo, faccia assolvere al *waterfront* il ruolo di articolato spazio pubblico [Pavia 2010, 18]. Il rischio insito in queste scelte urbanistiche è quello di risolvere gli interventi in una riconversione ludica dell'esistente, all'insegna di una modernità standardizzata e omologante [Rubino 2011, 60]; ma è anche vero che questa è una configurazione che vuole interagire con altri progetti in corso d'opera, tra cui, in particolare, la galleria di collegamento tra la stazione della metropolitana di piazza del Municipio e la stazione marittima; a essa è poi affiancata una sezione trasversale che comprende il fronte urbano, la via Nuova Marina e il nastro perimetrale del porto.



Fig. 11: Ipotesi di intervento per la riqualificazione del waterfront monumentale di Napoli [Il Giornale dell'Architettura 2011, n. 100].

Dalle immagini antiche del porto di Napoli rimandate dalle fonti iconografiche, dunque, si giunge infine a una rappresentazione che, attualmente, esiste soltanto su carta, nella proiezione rappresentata nelle tavole del progetto Euvè (Fig. 11). Le si attribuisce ugualmente dignità di fonte, sia perché restituisce il profilo prossimo e rinnovato che il porto e la città che gli si appoggia acquisiranno per dialogare visivamente e interrelarsi senza ostacoli, sia perché prospetta la delineazione di un paesaggio urbano arricchito da rinnovate centralità, immagini contemporanee, forme rifunzionalizzate secondo un codice di comunicazione tra terra e mare - si auspica - solo sopito e mai obliato. È una immagine eloquente che lascia intravedere le caratteristiche di cui il porto e la città potranno comporsi: nuovi confini geografici, ovvero una configurazione dell'area costiera demaniale che rafforzerà il Molo San Vincenzo a ovest e la Nuova Darsena di Levante a est, considerandole ali entro cui il porto si aprirà ai visitatori ancorandosi al cuore della città; una vitale rifunzionalizzazione, ovvero una flessibilità d'utilizzo delle diverse parti dell'infrastruttura portuale che, consentendo la reversibilità d'uso a ogni elemento, purché coerente col sistema, agevolerà la proficua coesistenza delle sue principali funzioni (traffici crocieristico e commerciale, industria delle riparazioni navali) in un assetto mobile e opportunamente versatile; un patrimonio recuperato, ovvero un insieme di luoghi e spazi il cui valore di risorsa storica e culturale rappresenterà il volano per l'allestimento di nuovi flussi, percorrenze, attività, relazioni [Russo 2010, 231].

La riflessione conclusiva l'affidiamo alla definizione che Eugenio Turri [Turri 1994, 45] diede alle immagini di cui si compone il paesaggio, soprattutto a quelle che più di altre ne sono un'espressione chiara e immediata: egli le definì 'iconemi' ovvero «unità elementari della percezione», elementi cioè che rappresentano il tutto e che del tutto esprimono i tratti maggiormente indicativi. L'iconema è un segno che acquisisce valenza simbolica e funzionale per il soggetto che lo percepisce e lo elabora per farne l'immagine più rappresentativa, più facilmente memorizzabile, che gli appare nel sogno, gli affiora nel ricordo, denotando in un unico, minimo quadro un intero e complesso contesto. È curioso, e al contempo molto eloquente, che il porto o la costa di Napoli non costituiscano per una città che si affaccia sul mare un *leit motiv* che la rappresenti, un'unità percettiva del tutto, peculiare, un'immagine che rimanda a essa con immediatezza, come pure fa, per esempio, il Vesuvio. Affinché questa percezione cambi, affinché l'immagine rimandata sia differente e un po' più legata al mare, è

necessario che le dinamiche di trasformazione in corso rafforzino e sostengano l'idea di Napoli come porta del Mediterraneo, ovvero che siano migliorate le potenzialità del suo porto per renderlo parte organica e coerente della città, luogo collettivo e simbolico, spazio di vita per i cittadini e di accoglienza per i visitatori.

Bibliografia

- ALISIO, G. (1978). *Lamont Young. Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*. Roma: Officina Edizioni.
- ALVINO, F. (1845). *Il Regno di Napoli e Sicilia descritto da Francesco Alvino. La Collina di Posillipo*. Napoli: Tipografia di Giuseppe Colavita.
- BUCCARO, A., MATAICENA, G., CAPANO, F. (2004). *Architettura e urbanistica dell'età borbonica: le opere dello Stato, i luoghi dell'industria*. Napoli: Electa.
- CARAFÀ, G. *Lettera ad un amico contenente alcune considerazioni sull'utilità e gloria che si trarrebbe da una esatta carta topografica della città di Napoli e del suo contado*. In *Cartografia della Città di Napoli*. (1968). A cura di DE SETA, C. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- COCCHIA, C. L'edilizia a Napoli dal 1918 al 1958. In *Napoli, Contributi allo studio della città*. (1961). Napoli: Arte Tipografica.
- DE FUSCO, R. (1988). *Posillipo*. Napoli: Electa.
- DELLE DONNE, B. (2011). Napoli, città sostenibile e competitiva? In AMATO, V. *Questioni urbane del Mezzogiorno*. Roma: Aracne.
- DELLE DONNE, B. (2012). Il sogno mediterraneo: la percezione di Napoli e dintorni nei viaggiatori inglesi. In SABBATINO, P. *Il viaggio a Napoli tra letteratura e arti*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- DI VENOSA, M., PAVIA, R. (2012). *Waterfront. Dal conflitto all'integrazione*. Roma: List.
- FINO, L. (1992). *Il vedutismo a Napoli nella grafica dal XVII al XIX secolo*. Napoli: Grimaldi & C.
- FRANCESE, D., SIANI, R., MASTRANGELO, M. (2013). Il paesaggio costiero di Napoli: conservare la tradizione nel progetto ambientale. In PETRONCELLI, E. *Il paesaggio tra rischio e riqualificazione. Chiavi di lettura*. Napoli: Liguori.
- GIANNI, R. Il fronte marittimo di Napoli nel nuovo Piano Regolatore Generale. In *TeMAlab, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente*. (2009). Vol. 2, n. 3.
- PAVIA, R. (2010). *Waterfront. L'interfaccia del conflitto*. In SAVINO, M. *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*. Milano: FrancoAngeli.
- PAVIA, R. La riqualificazione del waterfront monumentale del porto di Napoli. In *Dossier Portus*. (2010). N. 2. Web: http://retedigital.com/core/wpcontent/themes/rete/pdfs/portus/Portus_20/La_riqualificazione_del_waterfront_Monumentale_del_porto_di_Napoli.pdf.
- PICONE, L. (2009). *La costa del Golfo di Napoli*. Napoli: Massa Editore.
- RUBINO, G. Napoli città futura. Note critiche sul ridisegno di Piazza Municipio e del waterfront. In *Rives méditerranéennes*. (2011). Web: <http://rives.revues.org/4039>.
- RUSSO, M. (2010). Napoli e la sua costa: contraddizioni di un territorio duale. In SAVINO, M. *Waterfront d'Italia. Piani politiche progetti*. Milano: FrancoAngeli.
- TURRI, E. (1994). La lettura del paesaggio. In ZERBI, M.C. *Il paesaggio tra ricerca e progetto*. Torino: Giappichelli.

Note

¹ Stefania Palmentieri è autrice dei paragrafi 1 e 2, Barbara Delle Donne del paragrafo 3.