

napoli dal tram

pubblicato in "tracce di architettura"

n. 18, giugno 1997, pp. 4-5

NAPOLI DAL TRAM/7

UNA PASSEGGIATA CON INCONTRI FUORI DALL'ORDINARIO

Giacomo Ricci

Il tram? "E chi lo prende più!" pensavo prima di stendere le brevissime schede che seguono. Il tram, infatti, sembra un mezzo di trasporto e comunicazione definitivamente tramontato. Chi, nel millennio venturo del trionfo telematico, utilizzerà più questo aggeggio in acciaio, lamiera e motore elettrico, sferragliante e scampanellante, legato al suolo per via delle rotaie ed all'aria dall'alimentazione che corre su fili? Se mai avrà un periodo di nuovo splendore, sarà, soprattutto, perché trasformato in mezzo "rapido", sfrecciante e in viaggio quasi sempre al buio, in galleria, sottoterra. Ma, allora, in queste condizioni, quale Napoli potrà mai apparire al futuro viaggiatore?

Ma, nonostante tutto, il tema mi affascinava, forse proprio per la sua inattualità; per il fatto che il tram è una specie di residuo di quella "modernità antica" - del tipo della Torre Eiffel, del ponte sul Garigliano, delle pensiline con colonnine in ghisa delle stazioni ferroviarie che sono, ormai, quasi tutte distrutte, delle decorazioni floreali dei negozi di Gay Odin e così via - non foss'altro che per la sua stretta parentela con le carrozze e perché all'inizio, anch'esso, era tirato dai cavalli. E, forse, per queste sue radici nell'Ottocento, il tram finisce per

via Mergelina
a destra
Riviera di Chiaia



NAPOLI DAL TRAM/7

assumere il valore di una metafora per osservare l'architettura moderna con occhi disincantati. Ma si trattava pur sempre di un debole pretesto vagamente letterario, poca cosa per fare da bordone al compito affidatomi. Senonché qualcuno ci aiuta sempre quando ci sentiamo perduti. Magari in sogno, proprio come è capitato a me.

Sotto la suggestione dei ricordi infantili legati al tram, sognai di trovarmi dalle parti di piazza Sannazaro, all'uscita della grotta. Me ne stavo lì ad appuntare le prime osservazioni che avrei riportato nelle brevi schede che m'ero impegnato a stilare, quando vidi un tram proveniente da Fuorigrotta uscire dal tunnel scampanellando. Un tram desueto di colore verde, più piccolo di quelli oggi in circolazione, proprio come quelli che, negli anni Cinquanta, scorrazzavano avanti ed indietro da Poggioreale al Dazio di Bagnoli. Si fermò vicinissimo a me. Provai a salirvi ma non so per quale motivo non ero capace di arrampicarmi sui gradini troppo alti. Non ci sarei riuscito se una fine mano inguantata di bianco non fosse venuta in mio soccorso tirandomi su.

Feci per ringraziare il mio gentile soccorritore e quale la mia sorpresa nel vedere il *Principe* in persona con il suo più bel sorriso dissimmetrico e smagliante augurarmi "Buongiorno" togliendosi la bombetta, scotolandosi nelle maniche troppo lunghe e lunghe del "fracchesciasso", impostando un piede in avanti ed uno indietro in segno di un' appena accennata burattinesca riverenza, così mostrando, al di sotto dei pantaloni a zompafuosso troppo larghi, uno splendido paio di calzini bianchi che fuoriuscivano da eleganti scarpe nere di vernice. Mentre per la sorpresa e il piacere di rivederlo in carne ed ossa, non riuscivo a proferir parola, lui, con la massima naturalezza, mi invitò a sedere su di uno scranno di legno come quelli che una volta c'erano sui tram, proprio accanto al suo compare



"Il tram? E chi lo prende più!" pensavo prima di stendere le brevissime schede che seguono. Il tram, infatti, sembra un mezzo di trasporto e comunicazione definitivamente tramontato. Chi, nel millennio venturo del trionfo telematico, utilizzerà più questo aggeggio in acciaio, lamiera e motore elettrico, sferragliante e scampanellante, legato al suolo per via delle rotaie ed all'aria dall'alimentazione che corre su fili? Se mai avrà un periodo di nuovo splendore, sarà, soprattutto, perché trasformato in mezzo "rapido", sfrecciante e in viaggio quasi sempre al buio, in galleria, sottoterra. Ma, allora, in queste condizioni, quale Napoli potrà mai apparire al futuro viaggiatore?

Ma, nonostante tutto, il tema mi affascinava, forse proprio per la sua inattualità; per il fatto che il tram è una specie di residuo di quella "modernità antica" - del tipo della Torre Eiffel, del ponte sul Garigliano, delle pensiline con colonnine in ghisa delle stazioni ferroviarie che sono, ormai, quasi tutte distrutte, delle decorazioni floreali dei negozi di Gay Odin e così via - non foss'altro che per la sua stretta parentela con le carrozze e perché all'inizio, anch'esso, era tirato dai cavalli. E, forse, per queste sue radici nell'Ottocento, il tram finisce per assumere il valore di una metafora per osservare l'architettura moderna con occhi disincantati.

Ma si trattava pur sempre di un debole pretesto vagamente letterario, poca cosa per fare da bordone al compito affidatomi. Senonché qualcuno ci aiuta sempre quando ci sentiamo perduti. Magari in sogno, proprio come è capitato a me.

Sotto la suggestione dei ricordi infantili legati al tram, sognai di trovarmi dalle parti di piazza Sannazzaro, all'uscita della grotta. Me ne stavo lì ad appuntare le prime osservazioni che avrei riportato nelle brevi schede che m'ero impegnato a stilare, quando vidi un tram proveniente da Fuorigrotta uscire dal tunnel scampanellando. Un tram desueto di colore verde, più piccolo di quelli oggi in circolazione, proprio come quelli che, negli anni cinquanta, scorrazzavano avanti ed indietro da Poggioreale al Dazio di Bagnoli. Si fermò vicinissimo a me. Provai a salirvi ma non so per quale motivo non ero capace di arrampicarmi sui gradini troppo alti. Non ci sarei riuscito se una fine mano inguantata di bianco non fosse venuta in mio soccorso tirandomi su.

Feci per ringraziare il mio gentile soccorritore e quale la mia sorpresa nel vedere il principe in persona con il suo più bel sorriso dissimmetrico e smagliante augurarmi "Buongiorno" togliendosi la bombetta, scotoliandosi nelle maniche troppo larghe e lunghe del "fracchesciasse", impostando un piede in avanti ed uno indietro in segno di un'appena accennata burattinesca riverenza così mostrando, al di sotto dei pantaloni a zompafuosso troppo larghi, uno splendido paio di calzini bianchi che fuoriuscivano da eleganti scarpe nere di vernice. Mentre per la sorpresa e il piacere di rivederlo in carne ed ossa, non riuscivo a proferir parola, lui, con la massima naturalezza, mi invitò a sedere su di uno scranno di legno come quelli che una volta c'erano sui tram, proprio accanto al suo compare di sempre, con baffetti, cappello da "cafone" incasato fino alle tempie, ed un pacchettino di paglia intrecciato ben stretto sottobraccio. Peppino mi fece un gran bel sorriso. Girai lo sguardo intorno e riconobbi molti di quelli che erano seduti nella vettura e mi guardavano sorridendo. C'era Vittorio con i suoi baffi grigi in alta uniforme da maresciallo dei carabinieri, e, più in là Federico, con il un bel mantello scuro e la lobbia che mi salutò garbatamente con il suo pacato accento romagnolo, e, tra i tanti altri, al posto di guida, distinti la grande mole del manovratore. Mi guardava con il suo faccione con doppi e tripli menti e borse enormi sotto gli occhi, lo sguardo bovino, borbottando incomprensibili parole.

- Aldo, vai, parti - gli disse il principe e, poi, rivolto a me:
- Sì - mi prevenne - lei sta sognando. E che male c'è? Tutti noi - e indicò i passeggeri del tram che annuirono soddisfatti - lo facciamo sempre. Anche voi, quaggiù, dovrete farlo più spesso. Mi hanno detto, caro Ricci, che lei è in difficoltà con questa faccenda dell'architettura "moderna" e del tram. E, così, visto che lei è stato, fin dai tempi del Teatro Nuovo, un mio sincero ammiratore, mi sono permesso di approfittare dell'occasione per incarrettare un po' di amici e fare questa passeggiata. Sa - proseguì con il suo sorrisetto ammiccante - è molto tempo che manchiamo da queste parti e molti di noi erano ansiosi di rivedere Napoli e qualche bella donna, ih, ih, ih....- Mi tirò una gomitata di complicità. Riprese: - E, poi, mi permetta, ma che cosa vogliono capire lei e i suoi contemporanei di tram, carrozzelle e architettura "moderna" o "modernista" che dir si voglia, tanto è l'istesso. -

Approfittai al volo dell'occasione che mi si offriva: - Vuol dire che sarà lei, principe, a farmi da Cicerone? -

- Noi tutti, a turno - e indicò i suoi compagni di viaggio. Lasci fare, lasci fare a noi che siamo "uomini di mondo", di cinema e spettacolo e ne sappiamo molto delle città, quelle finte intendo, quelle di cartapesta, quelle

dei sogni, insomma. -

- Quelle di cartapesta - intervenne Federico - sono più vere, non le sembra? Proprio come i ricordi, quelli veri sono inventati di sana pianta. Io, almeno, in ogni mio film ho fatto sempre così... -

Assentii, ormai tranquillo. Avrebbero pensato a tutto loro ed io avrei potuto godermi in santa pace quella passeggiata senza nessuna preoccupazione. E al diavolo le schede e la mania di raccogliervi le cose degne d'interesse che è propria della nostra epoca in un impeto da piccoli collezionisti che si accontentano di catalogare come se ciò volesse veramente dire possedere, comprendere intendo.

- So - intervenne Peppino come se mi avesse letto nel pensiero - che gli organizzatori dell'itinerario le hanno fornito un elenco delle opere più rimarchevoli. -

- Sì - gli risposi, frugandomi nelle tasche alla ricerca della busta con il foglietto dattiloscritto con il breve elenco di opere.

- Noi non ci atterremo strettamente a queste indicazioni - disse il principe - Sa, a dirla con franchezza, a tutti noi la maggior parte dell'architettura "moderna" non dice molto...

- Anzi - aggiunse Aldo ad alta voce dal fondo mentre avviava il tram lentamente - per me è proprio truce! -

- Ma - feci preoccupato - non mi combinerete scherzi?...

- Sì, lo sappiamo - mi interruppe Peppino - Gli architetti sono quasi peggio delle prime donne e delle loro lotte per il nome sulle locandine. A parlarne male si rischia di vedersi cadere addosso strali, fulmini e maledizioni. -

- Sa - dissi - mi trovo in una posizione delicata, non vorrei creare difficoltà agli organizzatori, all'editore..., sono tutti miei cari amici ... -

- Suvvia, saremo soltanto un po' piccanti... quel tanto possibile - aggiunse il principe battendomi affettuosamente con la mano sulla spalla. - Vedrà che non la deluderemo - disse Peppino.

- Ma, insomma, per noi il tempo stringe - intervenne d'autorità Vittorio - e per lei, Ricci, le pagine scarseggiano. Vogliamo andare? -

- Io inizierei questo itinerario dalla Stazione di Mergellina. - intervenne Federico - Inviterei i nostri visitatori a guardare con attenzione soprattutto le pensiline in ferro, il prospetto interno che si affaccia sul parco binari, le colonnine in ghisa, i pavimenti di marmo, il legno delle biglietterie. E' un luogo dal quale è bello partire ed arrivare. Da qui la città appare pulita, ordinata, discreta, moderna ma allegra. Una stazione che sembra un vero e proprio salotto.

- E, poi, scendendo giù, verso piazza Sannazzaro - aggiunse Peppino - ci sono alcune cose da osservare come, ad esempio, l'edificio di Arata nella sua bella soluzione d'angolo verso il corso Vittorio Emanuele. E' di un eclettismo contenuto e questo ne accentua il valore formale.

- Ahò, anvedi er cafone come s'è piazzato - gridò, tra le risate di tutti, Aldo dalla grande mole dal suo posto di manovratore.

- Cafone sarai tu! - si stizzì Peppino - Che vuoi capire di Napoli, tu che vieni da Roma e ti ritrovi qui soltanto perché sei l'unico capace di manovrare un tram! E poi, ricordati, in più di un'occasione, nel cinema, non sei andato al di là dell'aspetto e del ruolo di pescivendolo! -

- Ma insomma - intervenne il principe - se cominciamo così diamo un brutto spettacolo - Poi, guardando fuori dal finestrino aggiunse - Siamo quasi arrivati alla Torretta. -

Per la via di Mergellina mi fecero notare lungo la strada un bell'esempio di edifici in cortina; soluzione tipica dell'edilizia "storica" napoletana, ci disse Vittorio, che si sarebbe riproposta, nella sua bellezza, per tutta la lunghezza della Riviera di Chiaia.

Alla Torretta il tram si fermò per far salire un ritardatario della comitiva. Nino, era lui quello in ritardo, salì sorridendo con la sua paglietta a tre punte facendosi precedere da una bruna signora dalla scollatura vertiginosa che attrasse immediatamente l'attenzione di tutti i presenti. Poi, e non poteva essere diversamente, cantò a squarciagola il "Tram della torretta" e concluse con "Ciccio formaggio". Finito che ebbe, dopo aver ringraziato per gli applausi scroscianti che seguirono la sua esibizione, mi tese la mano.

- Quello è l'edificio della torretta - mi disse.

- Non le sembra finto? - mi fece Federico - Comprende, ora, che cosa intendevo dire prima? Sembra tagliato nella carta, una costruzione di cartone come se non avesse spessore...-

- Ma questo - aggiunsi timidamente - può essere anche un pregio... -

- Sì, in un film certamente. Ma nella realtà? -

Il tram, intanto s'era avviato verso la Riviera.

- Qui le cose cambiano - mi informò Vittorio - Ci sono due belle costruzioni "moderne" da vedere, anzi da intravedere nel verde. -

Vittorio si riferiva all'edificio del Club del tennis e a quello del Circolo della Stampa. Opere semplici a due livelli, vetrate verso il mare, geometrie senza alcun fronzolo, verde in abbondanza all'esterno per nascondere in gran parte le pareti. Sobrietà ed eleganza.

- Sono tra gli esempi più belli del razionalismo- mi confessò Federico - che incontreremo lungo il percorso. Semplicità come eleganza quasi si trattasse di un'assoluta mancanza di stile. Come dire? Lo stile è quello della necessità, una necessità alta, quasi un bisogno spirituale, trasparenza al sole ed alla bellezza del mare, all'aria e assoluta discrezione nell'inserimento urbanistico. -

- State zitti ora - ci disse Peppino - Siamo giunti alla nostra tappa importante. -

Il tram si fermò. Aldo ci fece scendere tutti e s'avviò, poi, verso piazza

della Vittoria, il principe si allontanò dicendo che si andava a preparare mentre noi visitavamo l'edificio del Circolo della Stampa e la bella scala interna. Dopo un po' Peppino mi disse:

- Venga, venga Ricci, le abbiamo preparato una sorpresa - e mi prese sottobraccio conducendomi fuori, verso la Cassa Armonica di Alvino. S'era radunata, intorno alla costruzione di ferro e vetro, una gran folla. Provai un grande senso di stupore: per la bellezza di quell'architettura che ogni volta che la guardo mi avvolge in una specie di brivido di piacere mentre gli occhi non possono fare a meno di scorrere lungo le esili e slanciate colonne in ghisa fino al grande aquilone di ferro e vetri verdi e gialli che costituisce il cappello di copertura con il cono centrale a punta e la visiera laterale con il suo lieve impennarsi verso l'alto. Ma fui meravigliato anche dalla folla che c'era: damine con grandi vestiti dalle gonne rigonfie di pizzi e merletti e cappellini con trine e nastri colorati; uomini in vestiti gessati o bianchi, cappelli e pagliette; bambini che correvano in tondo con palloncini rossi e blu, girandole, bandierine, trombette e stelle filanti; e, ancora, signori anziani in doppio petto e gilè dai vivaci colori, a righe, a pois, a stelline verdi, arancio, lampone; e venditori di ogni cosa, bruscolini, taralli, candidi, frutta secca, bibite, granite e grattate di menta, limone e fragola, verde-bandiera, bianco e rosso-vermiglio, in uno slancio patriottico rinfrescante e alla buona.

E lì, sul podio della cassa armonica, l'orchestra, in verità una banda al completo, che aspettava il suo maestro. E questi non si fece attendere: tra gli applausi scroscianti il principe, al secolo "maestro Scannagatti", che s'era cambiato d'abito vestendosi da pazzariello, una bacchetta nelle mani, diede subito inizio al concerto più bello della sua fulgida carriera, aiutato da violini grattanti, bassotuba irriverenti, pernacchie, mosse del corpo e delle mani, movimenti ritmici della testa di qua e di là, lingua da fuori e occhi stralunati e, poi, le mani a simulare fuochi d'artificio, tricchi-tracchi, castagnole, bengala, razzi e fuia-fuia.

E, finalmente, al suono della fanfara dei bersaglieri, tutti di corsa per la Villa Comunale, lui avanti che girava attorno agli alberi e le airole, saliva e scendeva dai prati, s'infilava in porte e porticine dell'acquario in un complicatissimo percorso a spirale verso piazza Vittoria e noi altri dietro, orchestra, trombe, sassofoni, grancassa, Vittorio in alta uniforme che affannava e bestemmiava tra i denti per non fare brutta figura e Nino che gridava "Managgia a vita mia" seguito dalla sua splendida sciantosa sculetta che s'era tolte le scarpe con i tacchi e correva di buona lena. Io tra gli ultimi, sudato e affannato, ma felice, seguito da Peppino che con una mano teneva ben stretto il pacchettino di paglia e con l'altra si manteneva il cappello, ansimando e borbottando tra i denti, furioso come non mai: "Questo caspita di compare mio non cambia mai, neanche all'altro mondo!".

Arrivammo, non si sa come, alla fine della Villa. Si trattò di una di quelle corse liberatorie che possono avere luogo soltanto in sogno - o in un film - ché a farle davvero ci si rimetterebbe, con il caldo che fa dalle nostre parti, la pelle in men che non si dica. Ci sedemmo tutti in terra ridendo quasi fino alle lacrime e aspettando che sulla sinistra facesse il suo ingresso, da un momento all'altro, Aldo con il suo tram. Federico, che se l'era presa comoda a passo lento sotto gli alberi giunse proprio in quel momento:

- Stanchi, eh? Approfittatene e guardate verso l'alto, proprio a fianco dell'edificio della Nunziatella, sul monte Echia di fronte a voi potete ammirare un'opera "moderna" di un certo rilievo, l'edificio della Sip progettato da Pakanowsky, un bell'esempio di corte alberata aperta verso il mare... Peppino, ancora affannato, ebbe la forza di dire:

- Bello, sì. Ma ti darebbe la forza di correre e ti trasmetterebbe tutta la gioia come è successo ora con la Cassa Armonica di Alvino? -

- Certo che no...

- Ecco il tram - interruppi io, temendo commenti più azzardati e compromettenti. Il tram apparve scampanando. Ripartì subito verso la galleria della Vittoria non appena fummo tutti saliti e la folla ci salutò sbracciandosi e gettando in aria i cappelli. Il principe dal finestrino sul retro ringraziava scappellandosi a più non posso e inviando baci con entrambe le mani. Immediatamente usciti dalla piazza si giunge all'ingresso della galleria, una soluzione studiata e progettata da Roberto Pane, dopo aver vinto il secondo grado del concorso ma, come precisò Vittorio, la realizzazione si discosta molto dalla previsione di progetto, anche se Pane, molto apprezzato come storico, critico ed intellettuale non ha goduto di altrettanta fama come progettista.

- Devo dire di amare gli uomini creativi ma di vedere di malocchio gli intellettuali. Nei miei film ho sempre riservato loro una brutta fine - aggiunse Federico. Cominciai a sudare, temendo battute più pepate. Come Dio volle ci tuffammo nel buio della galleria e così anche questi commenti furono troncati sul nascere. All'uscita, onde evitare il peggio, presi in mano la situazione e dissi:

- Cari amici, da quest'altra parte della galleria le opere monumentali della Napoli antica e storica sono così pregnanti e cariche di significato che, credendo di anticipare ogni vostro giudizio, quelle "moderne" non possono che, per così dire, "sfigurare" tranne rare eccezioni. Ma è nella forza delle cose. L'architettura moderna, checché se ne pensi (e credo che, molte volte, come sostiene Aldo, finisca, nella sua crudezza, anche per diventare truce) ha un indice di adeguamento ai tempi, alla loro pressione, allo stesso spirito dell'epoca "nuova" che è quello dell'assoluta negazione del superfluo, dell'aderenza ai flussi di denaro, ai bisogni di grandi masse di uomini. E, dunque, permettetemi di segnalare ai nostri visitatori i pochi luoghi eccezionali e il solido "mestiere" che incontreremo lungo la strada... -

Furono, grosso modo, d'accordo con me. Si trattava, insomma, precisò Vittorio, di un passo indietro, verso il "neorealismo" e, anche lui, nei suoi film, aveva gettato via qualsiasi compiacimento formale, per parlare al fondo dell'anima, per scovare, al di sotto del "povero", del "brutto" e del "marginale" il senso della vita.

- Molte opere che incontreremo lungo la via Marina - proseguì, soddisfatto per la piega che le cose avevano preso - appartengono a questa logica anche se di stili formali diversi: la stazione marittima, il palazzo ad angolo di piazza municipio di Canino, l'edificio del collocamento e così via. Sono opere importanti ma non ci si deve aspettare da esse cose che non promettono, voli e leggerezze che non era nelle intenzioni dei loro autori. Naturalmente, proseguì, analogo era il discorso per opere che non erano

direttamente sul nostro cammino ma che, con un po' di buona volontà un visitatore avrebbe fatto bene a raggiungere come l'Hotel Vesuvio e il Continental sul lungomare di via Partenope. Mi sentivo di segnalare, ad un visitatore, anche la galleria Umberto I che, nonostante fosse un'opera pienamente ottocentesca secondo una rigorosa classificazione cronologica, poteva considerarsi "moderna" in tutto e per tutto per l'idea che rappresentava e per l'uso splendido dei materiali ferro e vetro che costituivano una linea rossa vivissima di modernità all'interno dell'ottocento interrotta troppo prematuramente dall'uso massivo del cemento armato.

- E quali sono le eccezioni di cui lei prima parlava? - mi chiese Federico.

- Sono due: una è il mercato ittico progettato da Cosenza ad appena ventiquattro anni, un'opera geniale per impianto e concezione, perfettamente legata all'esperienza razionalista "classica" che a quel tempo si andava maturando in Europa della quale si dovrebbe parlare molto ma il tempo a nostra disposizione pare sia ormai per scadere e l'altra, alla quale sono particolarmente affezionato, è opera di quello che è stato il mio maestro, un'opera semplice e, per questo, altrettanto geniale, la stazione della Circunvesuviana di Giulio De Luca...

- Questa la conosco bene - interruppe il principe - Me ne hanno parlato: una "tettoia" in cemento che è un miracolo d'equilibrio dove le masse si contrastano secondo principi chiarissimi e generano la forma... - Eravamo arrivati quasi alla fine del nostro percorso, quando con voce indisponente Aldo se ne uscì:

- A professo' e quer coso che pare un disco... si insomma, un disco volante che s'è infizzato su er palo? - e fece cenno verso il porto ad una costruzione molto appariscente dal punto di vista formale, con larghe superfici e volumi di rotazione in aggetto come "vassoi", corpi vetrati e piloni a tutt'altezza.

Quello che temevo era successo, proprio in chiusura! Aveva ragione Peppino, il comportamento indisponente di Aldo lasciava molto a desiderare. Dovevo assolutamente tentare un aggiustamento. Tutti mi guardavano divertiti in attesa di come me ne uscissi da quell'impiccio.

- Si tratta di un'opera molto particolare, ed assolutamente inconsueta nel panorama napoletano antico e moderno. Certo ... è, come dire..., insolita, curiosa ecco! Ma mostra una forte ricerca linguistica, uno sperimentalismo avanzato e assolutamente innovativo. E, comunque, vi piaccia o no, l'architettura moderna è anche questo. Certo, appartiene ad un modo di esprimersi molto ... soggettivo... e ...

- Basta, basta... - mi mise a tacere il principe e, poi, rivolto agli altri che avevano assistito divertiti al mio discorsetto - Però, il pover'uomo se l'è cavata. - E di nuovo rivolto a me:

- Caro Ricci, non c'è bisogno di giustificare niente e nessuno. Ognuno è libero, almeno finora, di seguire la sua strada. Anche se, ad onor del vero, una casa dovrebbe somigliare ad una casa, una strada ad una strada e una piazza ad una piazza e lo sperimentalismo dovrebbe, alla fine, approdare a risultati stabili, come dire?, classici... -

- Ma il suo tempo è scaduto! - mi salvò definitivamente Vittorio.

Fecero fermare il tram. Eravamo nei pressi del Ponte della Maddalena.
- Se vi allungate più avanti - dissi - potrete visitare anche la Stazione Centrale. E' un edificio di ampio respiro; vi hanno lavorato i migliori.

- Sarà fatto - mi disse il principe, stringendomi la mano - A ben rivederci... - Rivolto agli altri - Ragazzi salutate - Seguì un "arrivederci" di tutti in coro. Il principe, poi rivolto a Peppino, mentre scendevo:
- Oh, giovanotto, penna, carta e calamaio, su. Sei pronto? -

Peppino si era aggiustato alla meglio per scrivere sotto dettatura.

- Signorina, veniamo, noi, con questa mia addirvi...una parola. Scusate se sono poche, ... ma settecentomila lire, a noi ci fanno specie che quest'anno c'è stata una grande moria delle vacche come voi ben sapete, punto, due punti. Ma sì, abundandis in abundandum ...Che dica che noi siamo tirati, cafoni ... -

Vidi Peppino con sguardo malinconico stringere il pacchettino di paglia sotto il braccio, quasi a piangere l'abbandono forzato di quel piccolo tesoro. Poi si sporse dal finestrino e me lo passò con un sorriso, dicendo:

- Professo', non si offenda, noi avevamo pensato che le facesse piacere...
-

La porta si chiuse e il tram se ne partì scampanellando allegramente. Mi avevano pagato, per un mio lavoro! Allora mi resi conto che si doveva trattare per forza di un sogno. E mi svegliai subito.

SCHEDE

1. Stazione di Mergellina

Corso Vittorio Emanuele
Progettista: Gaetano Costa

anno: 1927



La costruzione, opera di Gaetano Costa fu inaugurata sul finire del 1927. L'autore era un progettista molto in vista, uno dei protagonisti del periodo, che partecipò anche all'importantissimo Concorso Internazionale per il progetto del Palazzo delle Nazioni

La Stazione Ferroviaria di Mergellina fu inaugurata il 28 ottobre del 1927, in occasione del varo della direttissima Roma-Napoli.

Dal punto di vista planimetrico l'impianto è costituito dai due ampi saloni degli "arrivi" e delle partenze", tra loro collegati da un passaggio che mette in comunicazione anche con la sala ristorante situata in posizione baricentrica. I due saloni ora detti sono coperti da volte a botte cassettonate con elementi in vetrocemento e rifinite con stucchi e decorazioni di stile tardo liberty. I pavimenti sono in marmo. Di notevole rilievo formale sono, inoltre, le due facciate in legno di rovere delle biglietterie situate nelle due sale principali realizzate con uno stile di gusto classicistico.

All'esterno il prospetto principale dell'edificio prospiciente su Corso Vittorio Emanuele è caratterizzato da una rigorosa distribuzione simmetrica delle masse e da un basamento rivestito da un pesante bugnato in travertino. L'articolazione di questa facciata rispecchia con estrema fedeltà la distribuzione degli ambienti interni e si adatta alla leggera pendenza della strada.

Gli ingressi ai due saloni sono sovrastati da archi decorati. Il corpo centrale presenta, in sommità, un grande arco decorato nel quale, oltre a statue e stucchi, è ospitato un orologio. Elemento notevole è la pensilina a sbalzo che fa da copertura degli ingressi ai saloni laterali ed al ristorante centrale, eseguita in ghisa traforata da elementi quadrati ricoperti in vetro colorato. La pensilina attraversa tutto il corpo di fabbrica per l'intera lunghezza. Anche in ghisa è l'altra pensilina situata al piano superiore, a livello del parco binari, costituita da un sistema semplice ed elegante di travatura reticolare continua lasciata a vista sostenuta da una serie di esili colonne.



2. Edificio residenziale

Salita Piedigrotta, 3
Progettista: Giulio Ulisse Arata

anno:1927-1928

Si tratta di un edificio nel quale risalta con particolare evidenza l'abilità del progettista nel risolvere felicemente, dal punto di vista compositivo e distributivo, condizioni di partenza estremamente sfavorevoli. Il lotto d'impianto è, infatti, caratterizzato non soltanto da una forma planimetrica irregolare e, per questo, estremamente disagiata ma anche dall'essere circondato su di un lato dalla salita

ta Piedigrotta in forte pendenza e per i rimanenti dalle rampe di Sant'Antonio. La soluzione escogitata da Arata si basa sulla realizzazione di un basamento d'imposta dell'edificio ad altezza variabile che ha lo scopo di assorbire l'irregolarità di queste variazioni altimetriche lungo il perimetro di base e su una tipologia a corte aperta verso la strada, alla quale è affidato il compito di razionalizzare le difficoltà planimetriche dettate dalla forma trapezoidale del lotto edificatorio. Dal punto di vista stilistico l'eclettismo e le tipiche ridondanze a questo connesse proprie dell'Arata di tutto il decennio precedente risultano smorzate dall'adozione di decorazioni contenute e sobrie. Nella corte centrale è ubicato il corpo d'ingresso, segnato da due vani l'uno che ospita il varco d'accesso vero e proprio e l'altro cieco. Da segnalare, inoltre, la particolare soluzione d'angolo tra le rampe Sant'Antonio e la Salita Piedigrotta, prospiciente su piazza Sannazzaro, che mostra una veranda sovrastata da un terrazzino al quinto livello che assicurano all'edificio una sua particolare valenza estetica.

3. Villa Crespi a Posillipo

Via Felice Minucio, 8

Progettista: Davide Pacanowski

anno: 1952-55

Dallo scorcio di piazza Sannazzaro, guardando verso l'alto, in direzione della galleria proveniente da Fuorigrotta, è ben visibile in un taglio prospettico molto suggestivo in parte il progetto ardimentoso concepito e realizzato da Davide Pacanowski, architetto di origine polacca che si trasferì a Milano negli anni venti ed entrò in contatto con l'ambiente napoletano in occasione della costruzione della Sede del Banco di Napoli di Piacentini del 1939. Durante gli anni cinquanta e sessanta Pacanowski ebbe occasione di progettare e realizzare numerose ville nella zona di Posillipo tra le quali quella di cui qui si parla che è la più conosciuta. La soluzione strutturale-formale escogitata in questo caso dal progettista è motivata dalla limitata estensione del lotto edificabile a disposizione e dalla particolare difficoltà offerta dalle condizioni generali al contorno. La struttura è in parte appoggiata al terreno, in parte procede a sbalzo dal costone tufaceo della collina e, in parte, viene sostenuta da un unico grande pilone strutturale a tutt'altezza che letteralmente "attraversa" i volumi che costituiscono la costruzione e si "infilà" nel fianco della collina. L'ostentazione di queste scelte costruttivo-strutturali contribuisce fortemente alla definizione formale ad "effetto" dell'impianto architettonico dell'edificio.

La visione dal basso (da via Orazio o, per l'appunto, da piazza Sannazzaro), pone in particolare risalto i pregi di questa architettura assolutamente originale nel panorama delle costruzioni "moderne" e contemporanee napoletane, rimarcando, tra l'altro, come un intervento volutamente dirompente dell'equilibrio orografico tradizionale delle colline napoletane, in aperto contrasto con qualsiasi atteggiamento "mimetico", può giungere a pregevoli risultati dal punto di vista formale.



4. Casa del Fascio rionale

Largo Torretta

Progettista: Giuseppe Mannajuolo

anno: 1936

La Casa rionale del Fascio, opera di Giuseppe Mannajuolo, è un edificio situato all'incrocio tra le vie Mergellina e Piedigrotta, e conclude, a guisa di "testata", l'insula tra queste ubicata, prospiciente sull'incrocio che prende il nome di "Largo Torretta". Questo nome deriva dalla presenza, nella composizione volumetrica della costruzione, d'un volume parallelepipedico sviluppato in senso verticale comunemente detto, per la sua particolare forma e per l'uso cui era destinato, per l'appunto, la "Torretta".

Il complesso edilizio presenta, nel suo assieme, un'articolazione estremamente semplice, basata sull'unione-contrapposizione di un corpo principale che, come s'è testè detto, costituisce la testata dell'insula interessata, sul quale s'innesta, frontalmente, il corpo della Torretta.

L'edificio si sviluppa su quattro livelli. Le facciate prospicienti sulle due strade

lateralmente sono quasi interamente rivestite in travertino e sono ripartite, dal punto di vista formale, in tre parti significative: la linea basamentale, in travertino, caratterizzata da uno zoccolo d'imposta e da finestre a doppia altezza; la parte centrale con finestre in doppio ordine, impaginate in campi rettangolari rivestiti in mattoni, che vengono alternate da paraste in travertino a tutt'altezza e, infine, la parte a coronamento, ridotta alla parete nuda rivestita in lastre di travertino la cui continuità risulta interrotta dalla sola scansione di finestre quadrate prive di qualsiasi cornice di protezione.

Il prospetto su Largo Torretta è costituito da due ali cieche in travertino che fanno da cornice al volume della "Torretta". Quest'ultimo che è, in qualche modo, l'elemento formale di maggiore spicco dell'intera costruzione, è, a sua volta, suddiviso in tre fasce verticali, le due laterali in mattoni a tutt'altezza, fanno da ali al corpo centrale nel quale trovano posto, partendo dal basso, rispettivamente il portale d'ingresso e, sovrastante ad esso, un balcone dalla balaustra lapidea, due finestre l'una sull'altra e, verso la sommità della Torretta, un orologio dalle cifre stilizzate che conclude l'articolazione formale dell'insieme.

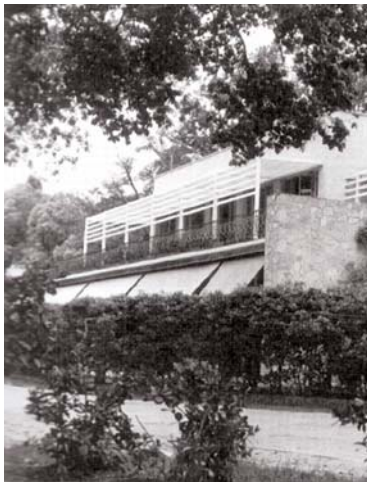
Una gradinata di sapore vagamente monumentale, anche se in tono modesto, si sviluppa simmetricamente al portale d'ingresso e permette di superare il dislivello tra la strada e il piano terra dell'edificio.

5. Circolo della Stampa

Villa Comunale, Lugomare Caracciolo

Progettisti: Luigi Cosenza, Marcello Canino

anno: 1948

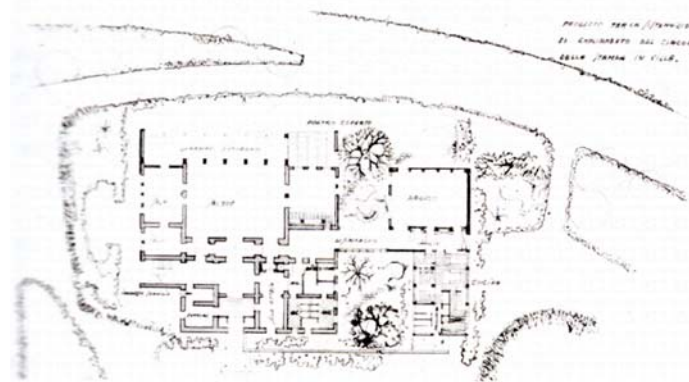


La costruzione è ubicata all'interno della Villa Comunale, poco distante dall'edificio neoclassico della Stazione Zoologica e dalla Cassa Armonica in ferro e vetro progettata da Enrico Alvino.

L'intervento dei progettisti è stato quello di ristrutturare, riattare ed ampliare una costruzione già esistente che era stata danneggiata nel corso dell'ultimo conflitto mondiale. La costruzione attualmente consiste in un ampio salone dal quale si diparte una galleria vetrata che separa due patii e che conduce al corpo del ristorante.

La costruzione preesistente, costituita da massicce murature portanti, venne, nel progetto di ristrutturazione, rifunzionalizzata e ad essa venne aggiunta una nuova parte di ampliamento che dava luogo alla sala conferenze a doppia altezza, prospiciente a mezzogiorno, verso il mare, mediante ampie vetrate situate sia al primo che al secondo livello.

Le vetrate al secondo livello sono protette da frangisole in legno che poggiano su pilastri in ferro ubicati su di un'ampia terrazza che si affaccia a mare. È possibile scendere da questo livello a terra utilizzando una bella scala situata all'aperto,



nel patio, realizzata in lamiera metallica e tondini di ferro.

La galleria che separa i due patii conduce, dal salone conferenze, ad un altro corpo aggiunto che, come s'è detto, ospita il ristorante, la cucina e i servizi.

All'esterno, l'edificio è circondato, su tutti i lati, dal verde che letteralmente lo sommerge e ne rende appena percettibile la sagoma. Un grande setto in muratura ad

opus incertum separa il lotto nel quale l'edificio giace dall'ambiente esterno. Nel 1972 venne richiesto a Cosenza un progetto di ampliamento nel quale il progettista espose un'idea di riassetto generale della costruzione che, se realizzata, avrebbe avviato a tutta una serie di discontinuità e di indeterminatezze dovute alla diluizione, nel tempo, degli interventi di ripristino ed alla loro sostanziale episodicità. In quest'ultima proposta Cosenza proponeva la realizzazione di due nuovi corpi di fabbrica posti ad est e ad ovest collegati, a vari livelli, a quelli esistenti.

6. Cassa Armonica della Villa Comunale

Villa Comunale, lungomare Caracciolo

Progettista: Enrico Alvino

anno: 1877

A rigore, un'opera come la Cassa armonica, per anno di costruzione, ma ancor più per anno di concepimento e progettazione, non rientrerebbe all'interno delle classificazioni usuali del "moderno". I manuali di architettura "moderna" napoletana, infatti, non se ne occupano. Eppure essa, a nostro parere, rientra, con molte altre, per concezione, tecnologie ed esiti formali, pienamente nell'epoca moderna.



La Cassa armonica venne realizzata nel 1877 su progetto di Alvino risalente a circa quindici anni prima. Essa faceva parte di un complesso di chioschi ed opere in ferro e vetro che avrebbero dovuto arredare il giardino dell'attuale Villa Comunale ma che non videro mai la luce.

Estremamente semplice nella sua concezione, l'opera di Alvino, come molte altre dello stesso periodo, e, ovviamente, non solo a Napoli, segna l'inizio di un discorso che avrebbe potuto attraversare con forza l'architettura "moderna", mutandone profondamente le caratteristiche di fondo; questo discorso si è inceppato a causa di un forte incidente di percorso, l'"invenzione" e lo sviluppo dell'edilizia del cemento, che ne ha decretato prematuramente e inevitabilmente la morte.

L'architettura del vetro, che si è sviluppata lungo tutto l'800 in piccole occasioni (come la Cassa armonica in questione) o in grandi (i ponti, il Crystal Palace, ecc.), ha mostrato una profondissima forza espressiva, densa di significato, accoppiata alla duttilità del nuovo materiale "ferro". Il vetro, conosciuto fin dall'antichità, ha finito per guadagnare diverso rilievo espressivo, altro spessore e peso formale-compositivo. Materiali, questi, sconfitti esclusivamente dalla forza dell'economia, del risparmio, del maggior profitto da trarre da un'opera edilizia, ma non sul piano degli esiti formali, strutturali, linguistici, espressivi.

La cassa armonica di Alvino mantiene, ancor oggi, intatta la sua carica dirompente di modernità, di leggerezza, di innovazione strutturale, tecnologica, suggerisce gioia, bellezza, eleganza, raffinatezza. Molte opere edilizie "moderne" in cemento

che si trovano sullo stesso itinerario del quale qui ci si occupa, una volta paragonate alla Cassa Armonica, perdono qualsiasi consistenza sul piano formale.

Il volume della costruzione di Alvino si articola nello spazio partendo da una pianta poligonale regolare a dodici lati, ai vertici della quale, poggiate su di un elegante basamento, sono ubicate altrettante colonne in ghisa che reggono, in sommità, un tamburo finemente intarsiato con decorazioni. Su questo è alloggiata la piramide vetrata della copertura dalla quale, in aggetto, si spinge verso l'esterno una pensilina vetrata, composta, anch'essa, da dodici falde regolari inclinate verso l'alto, costituite da sottili telai che reggono lastre rettangolari di vetro a colori alterni.

Tra colonna e colonna, subito al di sotto del tamburo di imposta, è frapposto un arco decorativo, al centro del quale sono sospesi, per l'illuminazione, globi di vetro bianco opaco.

Si accede al piano di basamento della cassa, situato ad una quota più alta del piano di campagna circostante, attraverso quattro scale situate a croce in accordo con la direzione dell'asse longitudinale della Villa; ai lati di ognuna di esse statuette bronzee sorreggono lumi a più globi.

7. Edificio della SIP al Monte di Dio

Via Generale Parisi, 13

Progettista: Davide Pacanowski

anno:1959-1966

L'edificio della sede centrale della Sip situato sul monte Echia a ridosso del corpo edilizio della scuola militare della Nunziatella è opera di Davide Pacanoski, vincitore, con il suo progetto, del Concorso appalto bandito, sul finire degli anni cinquanta, dalla SET per la progettazione e realizzazione del complesso edilizio in questione. La soluzione proposta da Pacanoski è costituita da un unico edificio dalla forma planimetrica ad U, ruotante intorno ad una corte, aperta verso il mare a sud, al cui interno è ospitato un giardino.

L'altezza complessiva dell'edificio è di sette livelli di cui cinque fuori terra e due ricavati nello spessore della collina a collegamento con una cavità preesistente che attraversava in profondità il costone tufaceo di Monte Echia fino a giungere al livello della sottostante galleria della Vittoria. All'interno di questa sono stati ricavati, in fase di costruzione, gli alloggiamenti per gli impianti tecnologici, elettrici, telefonici, di condizionamento e per i collegamenti verticali.

Nei livelli fuori terra sono ospitati gli uffici amministrativi e, all'ultimo piano, la direzione generale della società. L'aspetto esteriore dell'edificio è scandito, nelle facciate esterne ed in quelle che si affacciano sulla corte interna, dall'alternanza delle fasce orizzontali piene dei parapetti e le bucatore a nastro delle aperture vetrate; mentre le fasce di infissi sui prospetti esterni sono arretrate rispetto al filo della muratura di compagnia per mitigare l'eccessiva esposizione degli ambienti ai raggi solari, quelle interne sono allineate con le pareti di chiusura dell'edificio che si affacciano sulla corte.

8. Ingresso della Galleria della Vittoria

Via Domenico Morelli

Progettista: Roberto Pane

anno: 1926-1928

La galleria della Vittoria fu un'opera la cui realizzazione fu promossa dall'Alto Commissariato ai fini di dare soluzione al complesso problema urbanistico del collegamento della zona della zona ruotante intorno alla Riviera di Chiaia e il lungomare Caracciolo con la parte centrale della città e il Porto, che avveniva, di fatto, per la via del Chiatamo e per la strada di Chiaia. Quest'opera venne eseguita realizzando un traforo, per l'epoca eccezionale, lungo 600 metri e largo 16, il cui progetto fu firmato dall'ingegnere Michele Guadagno del Genio Civile. L'opera si mostrò, all'atto della concreta realizzazione, più complicata del previsto perché il banco di tufo costituente la base del Monte Echia non si mostrò compatto ma attraversato da falde incoerenti che avrebbero potuto dar luogo a smottamenti e frane compromettendo, in questo modo, anche la staticità delle costruzioni che erano situate sulla sommità della collina. Le opere strutturali furono, dunque, particolarmente impegnative in modo da scaricare il peso eccessivo sulle fiancate del tun-

nel che si andava realizzando.

Quest'opera di ingegneria, di per sé complessa, meritava, a parere dei suoi promotori di regime, un adeguato inquadramento artistico. Fu per questa ragione che venne bandito un Concorso per la progettazione artistica dei due frontoni di ingresso alla galleria. La commissione che giudicò i lavori presentati, composta da Gustavo Giovannoni, Arturo Casalini e Michele Platania, assegnò, all'unanimità, il premio per il frontone orientale all'architetto Madonna e per quello occidentale decise di assegnare, a pari merito, sia il primo che il secondo premio a Pane, Canino, Guerra e Jammarrino, invitando i vincitori ex aequo ad un'ulteriore prova di progettazione per un secondo grado del concorso. Questa seconda fase vide premiato Roberto Pane.

9. Stazione Marittima

piazzale Stazione marittima
progettista: Cesare Bazzani

anno: 1933-36

Il porto rappresentava, tra le opere previste dall'Alto Commissariato, un obiettivo principale non soltanto per l'economia propria della città ma anche per le prospettive di guerra connesse alle campagne d'Africa e gli scambi di natura commerciale che si pensava ne dovessero derivare.

La città di Napoli, in questa prospettiva, era destinata a trasformarsi in uno degli scali marittimi più importanti del Mediterraneo che ne avrebbe segnato il destino anche sul piano dell'importanza turistica.

E' in questo piano generale di sviluppo e riqualificazione che va inquadrata la realizzazione della Stazione marittima il cui appalto concorso nazionale fu bandito dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1933. La progettazione che veniva richiesta era fissata fin nei minimi dettagli e poco spazio era lasciato, dal punto di vista dell'organizzazione planimetrica e nella scelta delle tipologie più adatte, alla progettazione dell'architettura. In particolare, tra le tante prescrizioni di natura tecnica e funzionale, venivano anche suggeriti precisi criteri di impostazione formale come, ad esempio, quello che la nuova Stazione dovesse essere intesa come una sorta di portale d'ingresso alla città per chi giungesse dal mare, un chiaro simbolo dell'era fascista che entrasse in dialogo-confronto con simboli architettonici preesistenti come Castelnuovo nei pressi e, in lontananza, sullo sfondo dell'intero panorama della città, la Certosa e il Castel S. Elmo sulla collina di San Martino.

Il Concorso fu affrontato da molti progettisti e si giunse ad una selezione di dieci progetti tra i quali vanno ricordati, oltre quello di Bazzani, i nomi di Piccinato, Broggi, Canino, Aschieri ed altri. Dopo vicissitudini non chiare, il Ministero conferì l'incarico a Bazzani.

Il progetto realizzato rispetta tutte le prescrizioni del bando ed è costituito da un edificio a ponte costituito da corpi laterali lunghi 181 metri circa e da tre attraversamenti ortogonali. Alla razionalità di distribuzione ed organizzazione dell'impianto risponde uno stile ufficiale di regime articolato attorno a pochi elementi formali essenziali: l'adozione del travertino, materiale di rivestimento di facciata rigorosamente in linea con i lineamenti stilistici generali dell'epoca, il prospetto principale composto da una distribuzione di masse rigorosamente simmetriche, caratterizzato da aperture di grande altezza e dai torrini quadrati, l'arcata ribassata che segna l'intradosso dei corpi di collegamento trasversale. Nel suo insieme il progetto di Bazzani è corretto e finisce per mostrare, al di là degli elementi retorici che pure esistono, un certo fascino anche se è qui da sottolineare che, tra gli altri progetti selezionati nel primo grado del concorso, quello di Camillo Guerra, di Piccinato e di Aschieri, ognuno per differenti motivazioni, presentavano notevoli aspetti di pregio e rigore progettuale.

10. Palazzo d'angolo Piazza Municipio

Piazza Municipio - Via Nuova Marina
Progettista: Marcello Canino

anno: 1950-1953

Il concorso per la realizzazione di un palazzo destinato ad uffici da realizzarsi sul lotto d'angolo tra piazza del Municipio e la via Marina fu bandito dalla Società del

Risanamento nel 1948. Lo vinsero due giovani architetti, Alba Luise e Paolo Naffezoli, al loro esordio proponendo un progetto estremamente stringato costituito da un esile corpo di fabbrica sorretto da pilotis, dalla forma planimetrica a C aperto verso il golfo. Successivamente invitati dalla società committente all'aumento della volumetria di progetto, i due giovani architetti rinunciarono all'incarico che, per questo motivo, passò a Marcello Canino.

Canino si trovò di fronte al problema di non semplice soluzione di conciliare le richieste della Società del Risanamento di realizzare un'ampia volumetria con la presenza del corpo di fabbrica del Mercadante e di tutta l'altra edilizia pregressa al contorno che finivano per porre una grande quantità di problemi di natura urbanistico-formale di non trascurabile entità. Canino risolse la messe di questioni proponendo un'edilizia a blocco, a lui poco congeniale, sostanziata da una facciata prospiciente la mole del Maschio Angioino impostata sulla rigorosa geometria di un quadrato con un lato di 36 metri, costituito da una parte basamentale liscia e un alzata tripartito rigorosamente in tre fasce a doppio ordine di infissi tra loro separate da strisciate semplici e rigorose di aperture rettangolari ad incasso che scavano animandola e frazionandola la fissa rigidità geometrica della figura quadrata di impianto della composizione.

11. **Palazzo della Flotta Lauro**

via Nuova Marina

progettista: Antonio Scivittaro

anno: 1950

Questo edificio è stato fra i primi ad essere costruito nell'ambito della ricostruzione della via Marina negli anni immediatamente successivi alla fine dell'ultimo conflitto. Il problema della ricostruzione di questa strada, come è noto, costituì uno degli argomenti principali del cosiddetto "piano Cosenza" del 1946. Il palazzo in questione, che appare oggi inserito nella cortina continua la quale costituisce il fronte principale della via Marina, e che appare ben lontana dal costituire quella porta lineare alla città che Cosenza prevedeva dovesse costruirsi, attira l'attenzione dell'osservatore soprattutto per la parete completamente vetrata che prospetta sulla strada, la prima dotata di questo carattere spiccatamente moderno di sapore chiaramente razionalista ad essere realizzata a Napoli.

Scivittaro, utilizzando un linguaggio pienamente razionalista anche dal punto di vista della lineare sobrietà delle forme adoperate, riuscì a costruire un'opera dignitosa e, allo stesso tempo, in grado di soddisfare le richieste specifiche della società committente.

Il corpo di fabbrica si articola in due parti: un volume basamentale costruito su due livelli e scandito da semplici bucatore dalla forma quadrata tra loro separate orizzontalmente da una fascia marcapiano piena e, verticalmente, dal ritmo serrato dei setti portanti, il tutto rivestito con lastre di marmo bianco; un volume in alzato che procede a sbalzo rispetto alla parte sottostante di imposta del fabbricato, suddiviso in sette livelli separati da sottili marcapiani i quali, più che frantumare quella che appare come la continuità della superficie vetrata dell'edificio, finiscono per porla maggiormente in evidenza assumendo pienamente il ruolo, sul piano percettivo, di una ritmica scansione della stessa. Al di là della superficie di vetro appaiono, in trasparenza, gli ambienti interni con la loro successione ritmico-volumetrica.

Come è stato posto in evidenza dalla manualistica corrente su questo tipo di architettura moderna napoletana, l'edificio della flotta Lauro, chiaramente ascrivibile al linguaggio razionalista, più che rifarsi al lessico caratteristico del Le Corbusier maturo, ricorda forse, con maggiore chiarezza, il Gropius più giovane delle esperienze progettuali europee.

12. **Case in via Marina**

corso A. Lucci

progettisti: Carlo Cocchia, Giulio De Luca, Francesco Della Sala

anno:1951-1953

L'insieme edilizio denominato "Rione Stella polare" destinato a residenza, proget-

tato da Cocchia, De Luca e Della Sala nel lotto compreso tra corso Lucci e via Vespucci, si inserisce nella scacchiera urbana del rione Duca degli Abruzzi, definita agli inizi del secolo. Ma la soluzione sperimentata dai progettisti è ben distante dalla prassi costruttiva del Rione perché la realizzazione di un'isola di case popolari diviene occasione per la costruzione di un vero e proprio frammento di città "moderna". Il progetto, infatti, tende innanzitutto ad esaltare il tracciato della nuova via Marittima mediante un corpo basso di negozi che le scorre tangente e si articola, successivamente, in altri due corpi di fabbrica autonomi che si dispongono in maniera articolata rispetto alla planimetria del lotto edilizia di forma triangolare, compreso tra le due strade suddette. Essi sono individuabili innanzitutto per la posizione geometrica che occupano nei riguardi del lotto d'impianto, come base ed altezza del triangolo.

I volumi di questi due corpi di fabbrica, che si estendono in alzato per dieci livelli, rappresentano, sul piano lessicale, un vero e proprio esperimento linguistico rigoroso, segnati, come sono, lungo le fiancate, il primo, quello che presenta in pianta un andamento flessuoso determinato dalle ortogonali alle due strade, dal ritmo delle fasce continue dei parapetti e l'altro, adiacente lungo la giacitura della via Marittima, da una facciata prospiciente questa strada, scandita dal ritmo segnato, ossessivo, martellante dei balconi che bucano la piastra continua del prospetto.

Il progetto del quartiere "Stella polare" è stato considerato, dalla letteratura critica, uno dei migliori esempi d'Italia di realizzazioni di questo genere.

13. Casa del portuale

calata Marinella

progettista: Aldo Loris Rossi

anno: 1969-1981

L'edificio della "Casa del portuale" progettato da Aldo Loris Rossi è stato realizzato in un arco di tempo che va dal 1969 al 1981. L'opera, che alloggia l'amministrazione, l'archivio, il centro meccanografico, i sistemi impiantistici e un parcheggio coperto, spicca immediatamente nel panorama di costruzioni portuali che la circondano per le esasperate soluzioni linguistiche che la caratterizzano, certamente segnate da una forte tensione verso lo sperimentalismo formale e strutturale ma, molto probabilmente, incapaci di andare al di là dello sperimentalismo stesso e porsi come stilema, germe fondativo, anche se di là da venire, di una nuova frontiera utopistica della città.

Il corpo di fabbrica, decisamente poco tradizionale dal punto di vista costruttivo, è costituito da un nucleo centrale prismatico in vetro dal quale si slanciano in aggettato organismi volumetrici a pianta semicircolare estrusi a rastremazione negativa verso l'alto, corpi geometrici in muratura di derivazione "purista", solidi di vetro di forma più complessa ed macchinosa, astruse articolazioni superficiali di scale, pianerottoli e collegamenti aerei, piani in forte aggetto attraversati da aperture a forma d'oblò, improbabili pergolati cementizi a grande spessore, sostegni a tutto tondo, vetrate scandite da partiture regolari, larghe superfici svasate e cieche. Tutta la costruzione è attraversata, dal basso verso l'alto, da una serie di condotti cilindrici, posti in grande evidenza formale, contenenti i collegamenti verticali e i cavedi impiantistici.

L'architettura che ne risulta, come si è detto, sembra essere spinta anche oltre i consueti confini di ogni storica utopia architettonica che si rispetti e l'oggetto formale risultante - o, forse, sarebbe meglio dire la sommatoria di oggetti componenti, ognuno dei quali rimane forzatamente racchiuso nell'entropia e nella stolidità solitudine della sua muta sperimentazione linguistico-semantica - viene ad individuarsi come insieme plurisegnico che, deliberatamente, si pone oltre la città e le sue contraddizioni, come se esso intendesse materializzare piuttosto una scultura, un "masso" tecnologicamente "evoluto" di chissà quale civiltà aliena piovuto non si sa come qui sulla Terra, che non un reale frammento architettonico e urbano chiaramente riconoscibile. Per questo motivo esso non può che trasformarsi in un'improbabile concrezione edilizia, un masso di cemento trafitto da una cavità vetrata, sul quale l'acqua e le inclemenze del tempo hanno segnato la loro irriversenza, facendone, di fatto, una "cosa" ben lontana da qualsiasi idea, ancorché utopistica, di futura organizzazione urbana.

14. Mercato ittico

Piazza Duca degli Abruzzi

Progettista: Luigi Cosenza

anni: 1929-1935

Il mercato ittico è l'opera prima di Luigi Cosenza, progettata a ventiquattro anni, ad appena un anno dalla laurea e commissionata all'esordiente progettista da un consorzio di cooperative di commercianti ittici.

Il mercato, appena realizzato, si pose come una delle opere più avanzate dell'epoca, direttamente in dialogo, per così dire, con la migliore produzione europea architettonica moderna. L'organismo edilizio, a pianta rettangolare, si articola su tre livelli mediante la fusione di un parallelepipedo di base e una copertura a botte semicircolare di grande rilievo spaziale e formale.

Nel piano seminterrato erano alloggiato tutte le funzioni e le attrezzature relative alla conservazione del pesce: nove vasche di grandi dimensioni per il pesce vivo, celle frigorifere, impianti tecnologici e vani di deposito per i commissionari.

Al livello superiore erano alloggiati i servizi generali di gestione (banca, bar, uffici amministrativi, controllo passaggio prodotti), i locali di stoccaggio ed esposizione per i commissionari e la grande sala, ampia 1200 mq, devoluta alle contrattazioni ed a tutte quelle operazioni connesse alla commercializzazione all'ingrosso del pesce. L'ingresso del pubblico e delle merci alla sala avveniva da ingressi tra loro contrapposti situati in mezzera dei lati più lunghi di pianta. L'ingresso del pubblico era segnato da una grande scalea, mentre, in aggiunta a quello delle merci, era prevista la presenza di piani di carico e scarico.

L'opera di Cosenza, giustamente avvicinata criticamente alla produzione razionalista europea del periodo, è stata anche definita "classica" per l'essenzialità, il rigore e la purezza dell'impianto architettonico, la scelta dei materiali, la chiarezza e la semplicità che caratterizzano la fabbrica all'esterno, tanto da far parlare di simbolo assoluto della presenza del "moderno" architettonico a Napoli.

L'opera versa attualmente in condizioni precarie. Sarebbe necessario prevederne il restauro e la rifunzionalizzazione onde realizzare una prestigiosa sede per un museo napoletano dell'architettura moderna nonché un archivio dei progetti e della produzione intellettuale connessa all'architettura.

14. Terminal della Circumvesuviana

Corso Garibaldi, 387

Progettisti: Giulio De Luca, Arrigo Marsiglia

anno: 1972-1975

L'intervento, progettato agli inizi degli anni settanta da Giulio De Luca e Arrigo Marsiglia, è situato verso la metà di Corso Garibaldi, in posizione arretrata rispetto al fronte stradale. Il complesso, costituito dal corpo a torre degli uffici e dalla larga pensilina di accesso alle biglietterie ed al parco binari, è il risultato di un'intelligente interpretazione architettonico-spaziale dell'incrocio delle geometrie suggerite dalla direttrice dei binari sottoposti al piano stradale e quella della strada carrabile superiore.

L'organismo architettonico che ne risulta costituisce, sul piano dell'innovazione linguistica e dell'originalità dei segni espressivi che sono qui ricreati con estrema sapienza e maestria, uno degli esempi più rigorosi e significativi dell'architettura contemporanea napoletana.

Il fronte sulla strada della pensilina è segnato da una larga fascia in cemento armato che, per un sapiente gioco strutturale e geometrico, appare sospesa rispetto al piano di calpestio, legata com'è alla terra soltanto dall'incredibile equilibrio di forze che si concentrano nel nodo-cerniera. Su questi nodi scaricano i grandi setti triangolari che reggono il carico dell'intera copertura, contrastati, nel loro ribaltamento in avanti, dagli esili pilastrini in acciaio arretrati sul filo del bordo posteriore dell'edificio. L'effetto risultante da questo insieme di corpi e contrasti, misurato e, allo stesso tempo, provocatorio, è, per l'appunto, quello di un'incredibile leggerezza che porta la grande massa di cemento della copertura come a planare nell'aria, proprio come se si trattasse di una vasta e spessa superficie sospesa, in bilico "sulle punte", in procinto di volare via. La divaricazione delle geome-

trie d'impostazione accentua, se possibile, quest'idea di sospensione nel vuoto. Tutto il resto, biglietterie, chiusure vetrate, corpi vari planimetricamente sparsi, sono episodi unificati dall'unico grande respiro della copertura in cemento sospesa.

La torre, situata di lato alla bassa fabbrica principale, è un corpo di fabbrica spiccato da terra per 14 piani di altezza, dalla forma spigolosa, inquadrata in elementi longitudinali di alluminio orientabili.

15. Stazione Centrale delle FF. dello Stato anno: 1954-1966
progettisti: Bruno Barinci, Massimo Battaglini, Corrado Cameli,
Mario Campanella, Carlo Cocchia, Giulio De Luca,
Marino Lombardi, Pier Luigi Nervi, Luigi Piccinato,
Giuseppe Vaccaro, Ugo Viale, Bruno Zevi.

L'edificio realizzato per la Stazione Centrale delle FF.SS. di Napoli è il risultato di un concorso bandito nel 1954 è vinto, ex aequo, da tre gruppi di progettisti. Il progetto esecutivo finale fu realizzato mettendo insieme parti delle soluzioni proposte dai vincitori e quella di un gruppo (Castiglioni, Sianesi e Bongioanni) segnalato dalla commissione giudicatrice del Concorso. Ne è risultato un progetto d'assieme assai articolato e segnato, in qualche modo, anche dalle forti personalità dei diversi autori. Di Nervi è, in particolare, la copertura a nervature incrociate dell'atrio. Al gruppo dei progettisti guidati da Battaglini si deve la sistemazione dello spazio coperto della stazione e, infine, al gruppo guidato da Cocchia, la risoluzione del complesso problema urbanistico di sistemazione dell'intera piazza.

Il progetto risulta, così, composto da un edificio a torre che si sviluppa in alzato per sedici livelli, organizzato su di una pianta a forma di stella a tre punte, e da una grande pensilina a ridosso della testa dei binari sotto la quale sono ubicate le biglietterie, un ristorante, il deposito bagagli ed altri servizi minori. La copertura, in particolare è ordita su di una geometria di elementi piani cassettonati triangolari ognuno dei quali poggia su di un sostegno a tre elementi riuniti alla base e divergenti, verso l'alto, nei vertici del triangolo. Il campo triangolare sfiora verso l'alto in un elemento tetraedrico cui è affidato il compito del filtraggio della luce verso il basso con il risultato, all'intradosso, di una movimentazione ed increspatura continua della superficie dell'intera copertura.

Grandi opere di ingegneria connesse alla realizzazione della Stazione sono state la copertura del vecchio parco binari con una struttura di acciaio e cemento e la costruzione dell'alveo dell'Arenaccia.