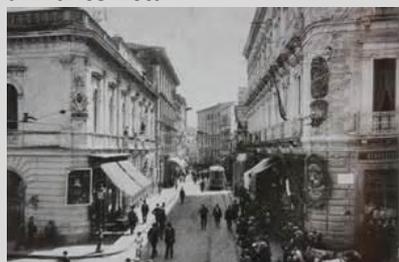


## La prima bella funzionale tangenziale di Napoli

di Franco Lista



Corso Vittorio Emanuele ieri e oggi

Parliamo di una strada importante di Napoli, sia per la mobilità dei cittadini sia per la sua storia; una strada che potremmo definire la prima, storica tangenziale di Napoli in quanto consentiva il collegamento della parte orientale della città con quella occidentale evitando l'attraversamento del compatto corpo urbano.

La strada, sebbene assorbita dalla successiva espansione urbana, ancora oggi conserva questa funzione. Si tratta dell'attuale Corso Vittorio Emanuele.

La sua costruzione risale agli inizi della seconda metà dell'Ottocento e il suo svolgimento interessò la mezza costa della collina del Vomero: un percorso organico, quasi una curva di livello dell'orografia a Nord della città. In circa cinque chilometri si collegava l'Infrascata (l'attuale via Salvator Rosa) con Piedigrotta, superando l'ostacolo del tessuto storico della città.

Un percorso di rara bellezza, poiché dalla nuova strada si godeva uno straordinario paesaggio: la città sottostante con il suo antico tracciato e le sue numerose cupole e campanili, il mare, il Somma-Vesuvio, la penisola sorrentina con i rilievi del Faito, l'insenatura di Mergellina, il promontorio di Posillipo; il tutto in una cornice di verde con i pini svettanti.

La nuova strada dava per intero la possibilità di godere di un bellissimo arco di paesaggio, forse introvabile altrove: una visione d'insieme oggi in gran parte perduta per gli abusi edilizi commessi, soprattutto a valle del percorso.

Il tracciato della strada non solo era felicemente funzionale nel favorire quella che noi, oggi, chiamiamo mobilità territoriale, disimpegnando la città dal suo difficile attraversamento, era anche di armonico inserimento nell'insieme paesaggistico, poiché assecondava una curva di livello, con limitati "sterri", pochi "riporti" di terreno e un ponte di limitata luce.

Un vero capolavoro di tracciato topografico che con le sue curve presentava una vera e propria sequenza di vedute sul golfo, suscitando l'ammirazione dei cittadini e dei forestieri, a cominciare da Gregorovius.

Di questo straordinario valore panoramico erano consapevoli i progettisti e le stesse autorità borboniche, le quali, con una apposita "Sovrana risoluzione", datata 31 maggio 1853, avevano così disposto: *"Lungo la novella strada Maria Teresa sia vietato ai proprietari di fondi alzare edifici, muri o altre costruzioni le quali impediscano o scemino la veduta della Capitale, de' suoi dintorni e del mare, dovendo rimanere affatto scoperta la visuale della strada medesima dalla Cesarea ad andare a Piedigrotta."*

E' senz'altro da ammirare la chiarezza e la precisa essenzialità di questa "Sovrana risoluzione", nell'inevitabile confronto con le criptiche determinazioni degli attuali disposti legislativi.

o o o

Siamo ai tempi di Ferdinando II, che volle intitolare la nuova strada alla sua seconda moglie Maria Teresa Isabella d'Austria. A questo re vanno riconosciuti meriti non secondari in campo

infrastrutturale e dell'organizzazione delle attività edilizie. Istituì, infatti, in ogni città, un "Consiglio edilizio" con compiti di valutare ed esprimere pareri sulle varie questioni edilizie e urbanistiche; gli architetti che ne facevano parte erano personaggi di rilievo. Pensiamo come nel Consiglio edilizio di Napoli siano stati attivamente presenti Antonio Niccolini, Stefano Gasse, Gaetano Genovese.

Ferdinando II fece costruire, nel 1839, la prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici che non serviva solo a collegare Napoli con la Reggia di Portici e le ville del Miglio d'Oro, ma doveva essere un primo, iniziale segmento di un percorso ben più ampio e ramificato. Accanto alla ferrovia fu realizzata l'Officina di Pietrarsa, dove si costruivano locomotive e si fabbricavano rotaie: un modello d'interazione produttiva imitato poi da altri paesi.

E, ancor prima, i ponti sospesi sul Garigliano e sul Calore che risalgono, rispettivamente, al 1832 e al 1835. Sono i primi ponti sospesi del continente europeo che fanno seguito solo a quelli inglesi. Essi consentivano di costruire un'unica ampia campata che superava l'ostacolo del fiume assicurando la continuità della sede stradale.

Naturalmente, questa visione, che potremmo considerare moderna e in qualche modo sistemica per i vari elementi che concorrevano alla facilitazione della mobilità e della comunicazione territoriale, aveva la necessità, per poter realizzare tracciati stradali e le relative, impegnative opere connesse, di dare uno sviluppo più scientifico alla cartografia e alla geodesia.

Provvedeva a ciò l'*Ufficio Topografico*, che, secondo le valutazioni dell'odierno *Istituto Geografico Militare*, realizzava la migliore cartografia d'Europa. Questo alto livello si deve pure ad alcune importantissime anticipazioni, fondamentali nella cartografia scientifica, quali l'impiego delle curve di livello e la sistematica prassi della stadia nelle operazioni di rilevamento.

° ° °

Ritornando al corso Maria Teresa e alle sue caratteristiche che precorrono i tempi, potremmo dire che fu il risultato di una progettazione che si può definire, con una locuzione, oggi peraltro di moda, progettazione ambientale.

Infatti, furono considerate e tutelate le bellezze naturali del contesto ambientale. Nei fatti furono intese come patrimonio comune, della cittadinanza tutta.

Questo è un aspetto molto importante, anche qui anticipatore dell'urbanistica italiana. Oggi, purtroppo, rileviamo quasi l'intero tracciato non più paesaggisticamente integro, come un tempo si voleva, perché in gran parte compromesso, soprattutto a valle, dagli interventi edilizi successivi. Diversamente, il Corso si presentava agli occhi di Ferdinand Gregorovius, storico tedesco, nonché socio straniero dell'Accademia dei Lincei, che nel suo viaggio in Italia, gira le città d'arte e le belle contrade, visita la nostra città e raccogliendo documenti, prendendo appunti e frequentando archivi sarà poi nelle condizioni di scrivere su questa ampia peregrinazione italiana ben cinque volumi, "Wanderjahre in Italien".

Annoterà, con efficace ottica urbanistica, che la *nuova strada a sfogo di questa immensa popolazione...descrive...superiormente alla città, ed attorno al castello di S. Elmo una parabola sul Vomero, traversando colline e valli, e viene a sboccare a Chiaia.*

Gregorovius salirà a piedi la pendente Infrascata, senza servirsi degli *asinelli che si possono prendere a nolo: io volli recarmivi a piedi, e solo, per poterla percorrere a mio bell'agio, e fermarmi a mio piacere.* Questo gli consente di osservare accuratamente Castel S. Elmo, le mura *attorniate di cactus, di aloe, di piante rampicanti; al basso verdi giardini; roccie calcari (sic) di fronte ad una osteria quasi perduta nella ricca vegetazione di una vigna; una valletta popolata di limoni, di aranci, di tulipiferi, di mela granate, da cui salivano profumi che imbalsamavano l'atmosfera.*

Insomma, l'ascesa di Gregorovius appare, per così dire, polisensoriale: impegna non solo le sue capacità critiche ma soprattutto la vista e l'odorato. Quando poi percorre la nuova strada non *ancora ultimata né selciata, dove in molti punti fa d'uopo tuttora attraversare fossati sopra tavole*, nota l'affollamento di *cavalli, asini, muli* e molte persone *le quali si recano, nelle domeniche particolarmente e nelle feste, a visitare i lavori*.

L'illustre storico, pur descrivendo come la strada si sarebbe presentata nel tempo, rifacendosi alle prescrizioni reali, non fu un buon profeta: *la nuova strada deve essere fiancheggiata da case col carattere di ville con giardini, per corrispondere al gusto di coloro i quali cercano aria pura, verzura, quasi campagna in città. Sarà col tempo una delle strade più amene d'Europa*.

Prosegue con una vera e propria narrazione delle bellezze che si godevano da quella magnifica vista: *...non si sa dove meglio fissare lo sguardo, nella bellezza inarrivabile di quell'orizzonte, sull'anfiteatro della città, in quegli aranceti odorosi, in quei giardini splendenti di fiori, o su quei gruppi pittorici di pini, di palme, e di cipressi. Chi non si trovasse qui rapito d'incanto per le bellezze naturali, deve propriamente non avere il senso del bello!*

Gregorovius si *ristora* si *ricrea* nello spirito e, naturalmente, si stanca per il lungo tragitto dal Museo, su per l'Infrascata fino al corso Maria Teresa che percorre ampiamente. Allora, si siede per riposarsi *ai piedi di un cipresso, gettando lo sguardo nei sottoposti giardini, dove i tralci delle viti, lievemente agitati dalla brezza marina pendevano a foggia di festoni dagli alberi, come nelle pitture di Pompei le quali rappresentano le baccanti*.

La sua sensibilità si estende ad altre emotive riflessioni: *...avviene però, che le bellezze naturali ed i sentimenti cristiani, in presenza delle più grandi meraviglie della creazione risvegliano pur sempre idee tristi! Ero arrivato su un'altura, dove alcuni militari svizzeri stavano bevendo fuori di una piccola bettola...Si dominavano di colà il mare, le isole di Nisida, di Procida e d'Ischia, immerse nelle più belle tinte del sole che stava per tramontare. Uno di quei militari mi si avvicinò; era un semplice soldato, e gettando uno sguardo su quello spettacolo meraviglioso, mi disse, con tono di mestizia: "Com'è bello! troppo bello! rende malinconico!"*.

Una espressione di turbamento che talvolta avvertiamo alla presenza di una manifestazione d'intensa bellezza; sentita in modo pregnante da Rainer Maria Rilke, poeta e scrittore di lingua tedesca di grande sensibilità, che, in proposito, va assolutamente citato: *Il bello è semplicemente l'inizio del terribile che molti di noi appena sopportano*.

Ora che il corso e la collina retrostante hanno subito distruttive trasformazioni, proviamo anche noi un'intensa e struggente nostalgia ritornando indietro nel tempo, ripercorrendo con gli occhi di Gregorovius quei luoghi. Ecco, *nostos* e *algos* ci pervadono e dunque lamentiamo la perdita di quella bellezza.