



eikonocity

Publisher: FeDOA Press- Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II
Registered in Italy

Publication details, including instructions for authors and subscription information:
<http://www.serena.unina.it/index.php/eikonocity/index>

Raccordare Napoli con una linea obliqua: il segno che inventò l'idea

Claudia Cennamo

Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli - Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale

Gerardo Maria Cennamo

Università Telematica Internazionale Uninettuno

To cite this article: Cennamo, C., Cennamo, G.M. (2021). *Raccordare Napoli con una linea obliqua: il segno che inventò l'idea*: Eikonocity, 2021, anno VI, n. 1, 87-99, DOI: 10.6093/2499-1422/7866

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.6093/2499-1422/7866>

FeDOA Press makes every effort to ensure the accuracy of all the information (the “Content”) contained in the publications on our platform. FeDOA Press, our agents, and our licensors make no representations or warranties whatsoever as to the accuracy, completeness, or suitability for any purpose of the Content. Versions of published FeDOA Press and Routledge Open articles and FeDOA Press and Routledge Open Select articles posted to institutional or subject repositories or any other third-party website are without warranty from FeDOA Press of any kind, either expressed or implied, including, but not limited to, warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, or non-infringement. Any opinions and views expressed in this article are the opinions and views of the authors, and are not the views of or endorsed by FeDOA Press. The accuracy of the Content should not be relied upon and should be independently verified with primary sources of information. FeDOA Press shall not be liable for any losses, actions, claims, proceedings, demands, costs, expenses, damages, and other liabilities whatsoever or howsoever caused arising directly or indirectly in connection with, in relation to or arising out of the use of the Content.

This article may be used for research, teaching, and private study purposes. Terms & Conditions of access and use can be found at <http://www.serena.unina.it>
It is essential that you check the license status of any given Open and Open Select article to confirm conditions of access and use.

Raccordare Napoli con una linea obliqua: il segno che inventò l'idea

Claudia Cennamo
Gerardo Maria Cennamo

Università degli Studi della Campania Luigi Vanvitelli - Dipartimento di Architettura e Disegno Industriale
Università Telematica Internazionale Uninettuno

Abstract

La città obliqua è un progetto pilota concepito negli anni Ottanta del Novecento da Michele Cennamo, urbanista, appassionato di musica e della città. Il progetto offriva alla comunità un programma di sviluppo strutturato e organico, supportato da indagini approfondite e dal censimento di brani urbani dimenticati. *La città obliqua* assunse un valore iconico, riconducibile a una tendenza culturale maturatasi a quel tempo nell'ambito della Facoltà di Architettura di Napoli; anticipò, in una dimensione futuribile, un'idea che ancora oggi è materia di dibattito in ambito scientifico e sociale.

Connecting Naples with an oblique line: the sign that invented the idea

La città obliqua is a pilot project conceived in the 1980s by Michele Cennamo, an urban planner with a passion for music and for Naples. The project offered the community a structured and organic development program, supported by in-depth surveys and a census of forgotten urban pieces. *La città obliqua* took on an iconic value, reflecting a cultural trend that was developing at the time in the Faculty of Architecture of the University of Naples, anticipated, in a futuristic dimension, an idea that is still the subject of debate in scientific and social contexts.

Keywords: Mobilità, percorsi meccanizzati, sviluppo sociale.
Mobility, mechanized paths, social development.

Claudia Cennamo è dottore di ricerca in Scienza e Tecnica dell'Architettura Storica e Moderna presso l'Università di Roma La Sapienza dal 1996. Attualmente è Professore Associato in Scienza delle Costruzioni presso l'Università della Campania Luigi Vanvitelli e, con il suo gruppo di ricerca, lavora nel campo della salvaguardia del patrimonio architettonico e delle strutture storiche in muratura, in particolare utilizzando metodi di calcolo per materiali unilaterali. È autrice e co-autrice di circa 150 lavori sul tema.

Gerardo Maria Cennamo, architetto, impegnato nell'attività accademica e nella professione, dal 2009 è ricercatore presso la Facoltà di Ingegneria della Università Telematica Internazionale Uninettuno, dove insegna le discipline del disegno. La ricerca e l'attività professionale nel campo delle trasformazioni urbane hanno contribuito ad affinarne un approccio complessivo verso i temi della documentazione della città e dell'architettura. La sua attività abbraccia gli ambiti propri della disciplina del disegno, indirizzandosi prevalentemente verso il settore della rappresentazione con particolare riferimento alle prassi del rilevamento architettonico.

Authors: claudia.cennamo@unicampania.it,
g.cennamo@uninettunouniversity.net

Received March 3, 2021; accepted May 23, 2021

1 | Introduzione

Il dibattito intorno al tema della mobilità urbana, declinato nelle sue molte forme e variabili, conserva un ruolo di grande centralità ininterrottamente dalla metà del XIX secolo. Nell'Europa di quegli anni la città, a valle delle molte stratificazioni storiche, reclama il ruolo di metropoli o capitale proprio in funzione del livello del suo sviluppo infrastrutturale. Questa logica è diretta conseguenza della precedente, caratterizzata – grossomodo fino alla metà dell'Ottocento – dalla prima rivoluzione industriale che aveva imposto strategie di sviluppo basate principalmente sulle esigenze della produzione industriale, senza tenere in considerazione rilevanti questioni di sviluppo urbanistico, oltre che relative alla fragilità dei territori e dell'ambiente. Prese dunque forma, nel dibattito culturale e sociale, un modello diverso di metropoli, orientato a un approccio programmatico di sviluppo con una visione complessiva e organica, che superasse lo sviluppo 'episodico' tipico delle epoche precedenti e antiche, che pure rese straordinarie le nostre città storiche senza, il più delle volte, la capacità di estendere i benefici delle trasformazioni urbane a tutte le fasce della società. In questo fermento largamente diffuso nella scena europea, che produsse trasformazioni importanti dando il volto moderno a molte città, come la grande trasformazione urbanistica e infrastrutturale della Parigi haussmanniana tra il 1852 e il 1870, l'Italia visse il più importante evento socio-politico con l'unità del 1861 che andò a segnare, nel nostro Paese, il vero spartiacque verso la modernità. Napoli era ancora la città più popolosa d'Italia e con Parigi e Londra era stata, in Europa, una delle tre metropoli settecentesche; mostrava, per un verso, i segni della grandiosità e, per un altro, quelli dello svi-

luppo eterogeneo e caotico foriero delle molte contraddizioni rintracciabili nel tessuto sociale e nella morfologia cittadina: «era cresciuta per parti, quasi sempre senza che si potesse riconoscere una regia generale o un disegno complessivo» [Mangone 2011, 15-17].

2 | La Napoli del XIX secolo e la nascita della mobilità moderna

Il denso patrimonio di studi condotti sull'evoluzione urbana della grande Napoli ha, quasi sempre, posto l'attenzione sul processo di sviluppo di matrice epicentrica, con espansione originatasi dal perimetro del nucleo di fondazione. A margine di questa lettura, può risultare altresì interessante analizzare il ruolo che i borghi storicamente periferici, integratisi per fasi successive nella conurbazione cittadina, hanno avuto nell'evoluzione della *forma urbis* e nella formazione dell'identità contemporanea della città.

La graduale urbanizzazione del territorio cittadino, avvenuta in particolare nella seconda metà del Cinquecento, laddove la crescente densità demografica impose l'accesso ai territori esterni alla cinta muraria, andò a interessare anche i vari insediamenti minori, rurali, costieri e collinari, disseminati nel territorio a margine della cinta urbana, favorendo l'aggregazione di nuovi villaggi suburbani e ingenerando la necessità di integrare i sistemi di collegamento e accessibilità [Ferraro 2014]. Se gli insediamenti costieri hanno certamente contribuito alla evoluzione socio-territoriale della città, quelli collinari hanno avuto un ruolo non secondario nella definizione dell'assetto urbano complessivo, integrandosi nella conurbazione cittadina e orientandone, spesso, i contorni delle infrastrutture.

La presenza di una sorta di terza dimensione, ossia quella inclinata, risultante dalla vastità del crinale collinare nella maggior parte del territorio cittadino, ha indotto una morfogenesi, sin dall'epoca arcaica, dell'ambiente antropizzato di pari andamento, con giacenza diffusa non su piani orizzontali, bensì su piani obliqui. Tale caratteristica, naturalmente, segna e connota il contesto urbano sia sotto l'aspetto architettonico, che sotto quello infrastrutturale.

Alcune tipologie architettoniche comuni nella città di Napoli, ad esempio, assumono caratteri di unicità oppure trovano tratti di comunione con contesti molto lontani geograficamente, come i cosiddetti 'palazzi spuntatori', identificazione questa difficilmente collocabile in contesti diversi, ma che prelude a un carattere di compiutezza tipologica ben riconoscibile, caratterizzata dall'essere più accessi a diverse quote altimetriche. Architetture che, nella trasposizione dell'uso pubblico del bene privato, assumono anche una funzione infrastrutturale, fungendo da collegamenti obliqui in un contesto orografico fortemente discontinuo quale quello napoletano [Celano 1970; Cennamo 2017].

La definizione di 'spuntatore' è riferibile alla capacità architettonica di questa tipologia di edifici di giacere in un dato luogo e di spuntare in un altro, grazie a un'articolazione morfo-architettonica il più delle volte inconsueta. L'assonanza terminologica con il mondo vegetale riconduce specificamente a una differenza di quota, a un organismo che si fonda in basso e spunta più in alto. La variabilità architettonica può prevedere un'unica scala costruita per collegare – 'spuntare' – due strade poste a quote differenti, come il palazzo che collega via Pessina con via Tommasi, utilizzando la scala di San Potito nel cuore di Napoli.

Parimenti, il sistema dei collegamenti ha dovuto confrontarsi con la 'dimensione obliqua' mutuando, *ab origine*, le soluzioni offerte dall'ambiente naturale e andando, quindi, a individuare nei percorsi d'acqua le principali vie di comunicazione. Tale si ritiene, infatti, in generale la genesi delle 'pedamentine' napoletane, con riferimento ad esempio alla definizione che dà Raffaele D'Ambra del Petraio: «Non è cava di pietre; ma un luogo acclive abbondante di ciottoli ed altro petrame, che per piogge, o per lavori campestri, si stacca da altri terreni di alluvione» [Di Castiglione 2006, 121].

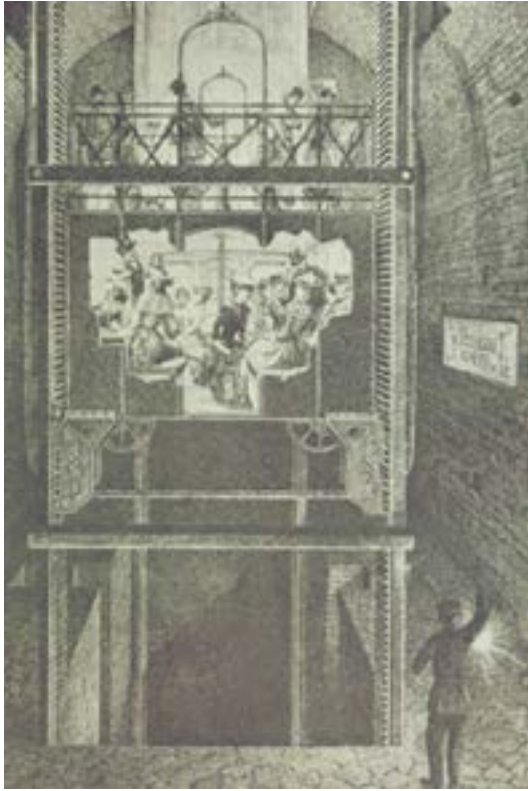


Fig. 1: Lamont Young, Progetto di ferrovia metropolitana, l'ascensore per il Vomero, 1883 c.a. (De Fusco 1989, 56).

Fig. 2: Adolfo Avena, Progetto per la Ferrovia del Vomero, 1885 ca. (architettinapoletani 2011, frontespizio).

La ragione di tale caratteristica origina dalla scarsità di piani con giacitura canonicamente orizzontale, continui o alternati a piani con sviluppo prettamente verticali come gli insediamenti comprendenti pianoro e montagna; in questa ultima casistica, ad esempio, che definisce una tipologia insediativa piuttosto comune, si configurano due ambiti coesistenti ma distinti, quello inferiore e quello superiore. Carattere, questo, comune non soltanto agli insediamenti montani, ma anche a quelli costieri costituiti, talvolta, da due distinte comunità (esempi limitrofi sono apprezzabili nella costa cilentana). La condizione di Napoli impone, invece, la coesistenza con un territorio, fatta eccezione per la sola fascia costiera, completamente e costantemente inclinato. Nel periodo post-industriale, coincidente con la stagione delle grandi trasformazioni urbanistiche in Europa, l'opportunità di sviluppare un sistema infrastrutturale di mobilità per attrezzare la città con percorsi meccanizzati, insieme alle tecnologie che stavano emergendo, fece registrare a Napoli un grande fermento di proposte innovative, segnatamente di natura infrastrutturale, soprattutto nella seconda metà del XIX secolo. La crescente fiducia verso una certa forma di progresso industriale favorì un dibattito culturale che coinvolse personalità straordinarie come, ad esempio, l'allora giovane Lamont Young [Alisio 1978], che offrì alla comunità proposte sperimentali, alcune molte famose, per la realizzazione di opere innovative anche di tipo infrastrutturale, soprattutto per la parte occidentale della città. In quel periodo anche la collina del Vomero cominciava a essere interessata dal crescente processo insediativo, coevo all'intervento di risanamento che veniva attuato nella parte a valle della città [Alisio 1980; Baculo - di Luggo - Florio - Campi - Maglioccola 2006; Baculo - di Luggo - Florio 2006]. In quegli anni la città stentava fortemente a raggiungere la collina, come testimonia il caso Vomero-Arenella, quartieri che ebbero un'iniziale difficoltà di espansione proprio per la condizione di obliquità rispetto alla città 'bassa' [Castanò - Cirillo 2012].

Pertanto molte proposte videro l'utilizzazione di sistemi meccanici di elevazione per superare dislivelli e ricongiungere quote altimetriche differenti, sia attraverso ascensori (lo stesso Young nel 1863 ne aveva ipotizzato uno per il collegamento tra la citata ferrovia metropolitana e la linea collinare a servizio del Vomero), che attraverso funicolari, come quella disegnata da Adolfo Avena e Stanislao Sorrentino [Avena 1893] per collegare via Roma con corso Vittorio Emanuele e, successivamente, con il Vomero. Anche in quegli anni, oramai lontani, la maggior evidenza del concetto di resilienza applicato agli ambiti territoriali e urbani si ritrova proprio nella capacità di adattamento dello sviluppo urbano alla morfologia e ai vincoli orografici, che nonostante tutto la città raggiunse.



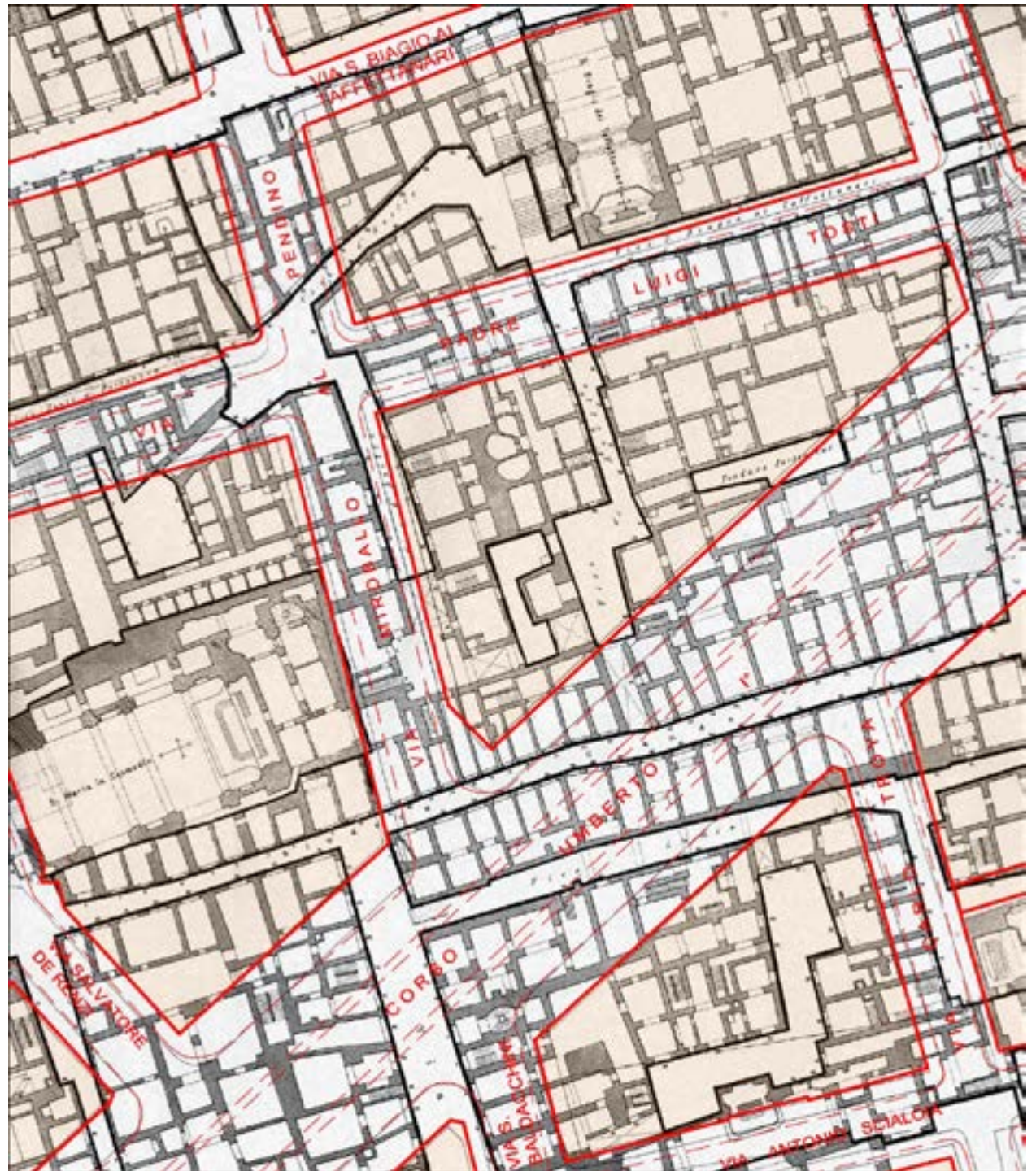


Fig. 3: Rilievo dei quartieri bassi con sovrapposizione del nuovo impianto urbano del risanamento. Foglio 60 del rilievo eseguito nel marzo 1889 (Alisio 1980, 313).

2.1 Il disegno della città

La spinta verso una forma di progresso i cui effetti e benefici potessero essere goduti dall'intera collettività e non soltanto dalla élite nobiliare che aveva dominato la scena fino ad allora, andò di pari passo con una mutata sensibilità verso la rappresentazione della città. Anche l'iconografia urbana, strettamente legata a obiettivi di rappresentazione e alle tecniche disponibili, subì una radicale trasformazione [Farinelli 1992; Dragoni 2013].

L'interesse verso aree 'nuove' o periferiche della città, i cosiddetti quartieri nuovi, offrì lo spunto di nuovi soggetti rispetto all'iconografia fin allora prodotta, mutandone gradualmente sia il punto di osservazione del disegnatore che, di conseguenza, la sollecitazione percettiva nell'osservatore [Cennamo 2012; Zerlenga 2004]. La tradizione del vedutismo così importante nella documentazione della città, lasciò il passo a una forma di rappresentazione da intendersi non tanto come più realistica (la restituzione fedele dei luoghi fu prerogativa non soltanto dei grandi autori come Luigi Vanvitelli, ma, di fatto, ben diffusa) quanto, piuttosto, più disincantata. La proposizione di una visione idilliaca delle *gouache* di inizio Ottocento lasciò il passo a rappresentazioni equanime, senza enfasi, dalle vedute documentate nell'archivio Alinari, alle cartografie di progetto sviluppate attraverso approcci rigorosi, fino alla monumentale dimensione dei rilievi urbani eseguiti dai tecnici comunali tra il 1887 e il 1889 durante la grande trasformazione del risanamento di Napoli: «camminando per le strade dei quartieri [...] sembrava confermata l'impressione che ogni segno del passato fosse andato in gran parte distrutto e che fosse impossibile ricostruire un'immagine di insieme dei quartieri bassi, ricomporre i frammenti sparsi, localizzare con precisione vie e chiese scomparse [...] oggi possibile grazie all'analisi del rilievo [...] conservato presso l'archivio della società per il Risanamento» [Alisio 1980, 8].

Si consolidò, da quegli anni, una metodologia rappresentativa a pieno titolo definibile come moderna, non soltanto basata sulla utilizzazione rigorosa delle regole del disegno (ponendo anche fine alle personalizzazioni sino ad allora talvolta prodotte e tollerate nel disegno a scala urbana), ma, anche, orientate maggiormente alla funzione documentale rispetto al valore artistico-spettacolare.

3 | Il progetto *La città obliqua*

Cennamo partì dall'idea che Napoli non era facilmente collegabile né in 'orizzontale' con le sole metropolitane, né in 'verticale' con ascensori e funicolari, poiché in entrambi i casi molte zone intermedie tra il mare e la collina rimanevano fuori dai circuiti; egli studiò un metodo alternativo del tutto nuovo, ma che affondava le radici nella stessa matrice morfologica della città.

L'idea si basava sul recupero degli antichi percorsi pedonali presenti in ogni quartiere che, affiancati a moderni impianti di risalita, avrebbero permesso il collegamento di zone diverse della città, prospettando una soluzione economica e poco invasiva che l'autore immaginava come una ragnatela virtuale distesa sulla planimetria cittadina, appunto una *city wide web*, antesignana della città cablata di Corrado Beguinot [*La Città Cablata* 1989].

Riproponendo su scala vasta alcune soluzioni sperimentate in quegli anni per centri come Perugia [Savino 2019], Cennamo progettò una struttura connettiva per l'intera metropoli, collegando ogni quartiere con un'immensa rete di percorsi meccanizzati: *La città obliqua*. Il progetto prevedeva il recupero di percorsi arcaici affiancati a mezzi di risalita, oggi definiti sostenibili, all'epoca connotati dal ricorso a un'elevata tecnologia a emissioni e impatto ridotto, da una rete di collegamenti con le vie del mare e della collina con stazioni di smistamento, parcheggi sotterranei, interconnessioni con le metropolitane esistenti e con quelle all'epoca ancora da realizzare, per sviluppare una forma di mobilità pedonale realmente efficace. Affinché il progetto non risultasse

eccessivamente impattante dal punto di vista ambientale, vennero condotti studi specialistici sulla scelta dei materiali: leggero e flessibile l'acciaio, invisibile e trasparente il vetro.

Verso la fine degli anni Ottanta la proposta, nata come progetto pilota, fu approfondita e divenne un progetto cantierabile. La tecnologia dell'opera fu curata dettagliatamente con la consulenza di alcune aziende di livello internazionale come la Schindler.

In seguito, il progetto ebbe una grande risonanza mediatica, ma alla fine rimase nei cassetti segnando il passo per la futura realizzazione delle metropolitane cittadine, come avveniva nelle metropoli europee. Ma, come si è detto, Napoli non è come le altre metropoli, «non è piana, non è verticale», come cantava *La città obliqua* di Edoardo Bennato nel 1987 (brano tratto dall'album *OK Italia*), e quindi come si sarebbe potuto percorrere il tratto tra Mergellina e via Tasso o via Aniello Falcone in metropolitana? Oppure tra Posillipo e il Vomero?

Il progetto era 'totale': prevedeva collegamenti con le vie del mare, stazioni di smistamento, parcheggi sotterranei per chi arriva da fuori, interconnessioni con le metropolitane. Pensato su scala urbana, nondimeno 'scendeva' nei dettagli tecnologici e progettuali dei diversi tratti.

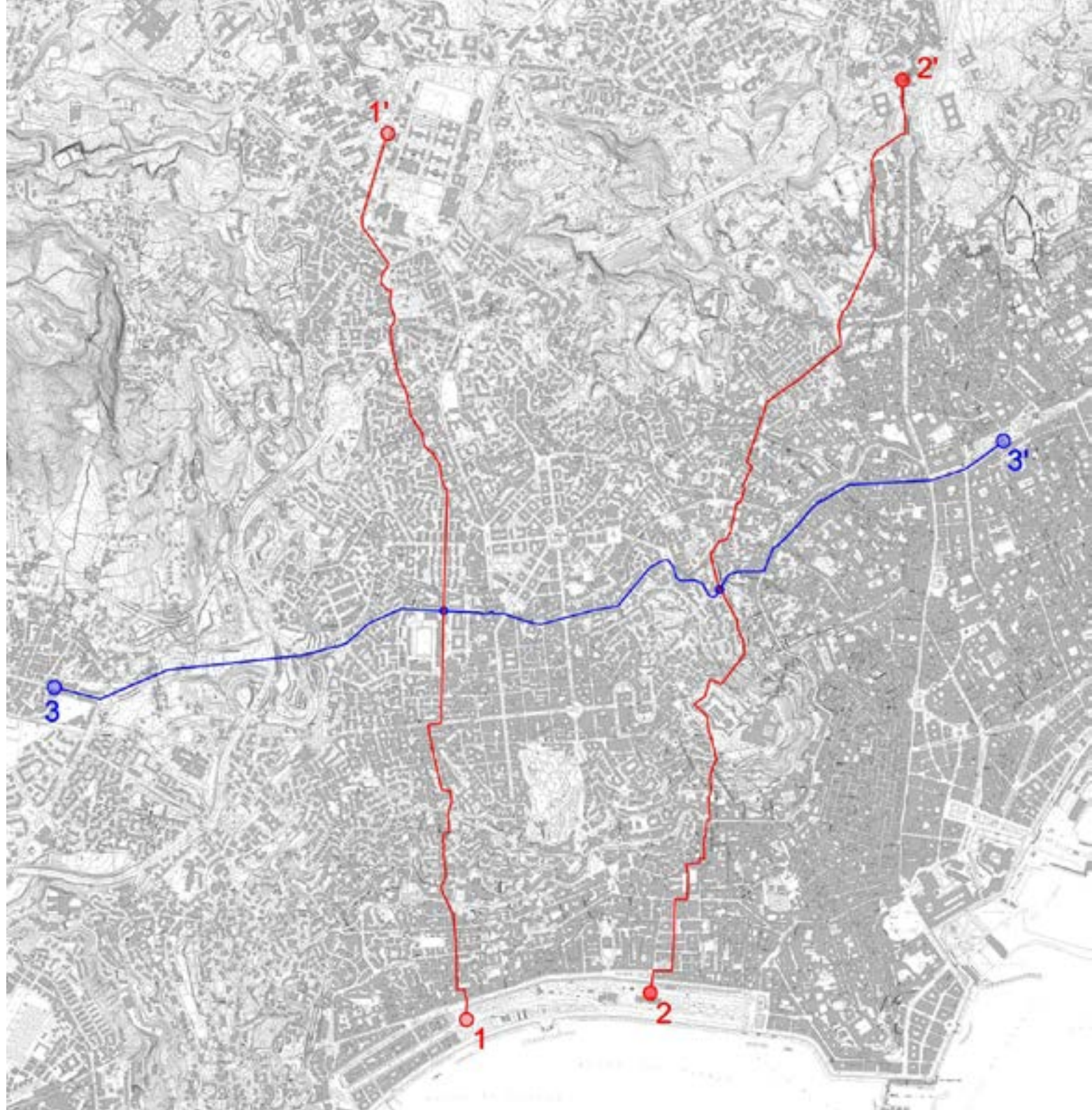
3.1 I percorsi

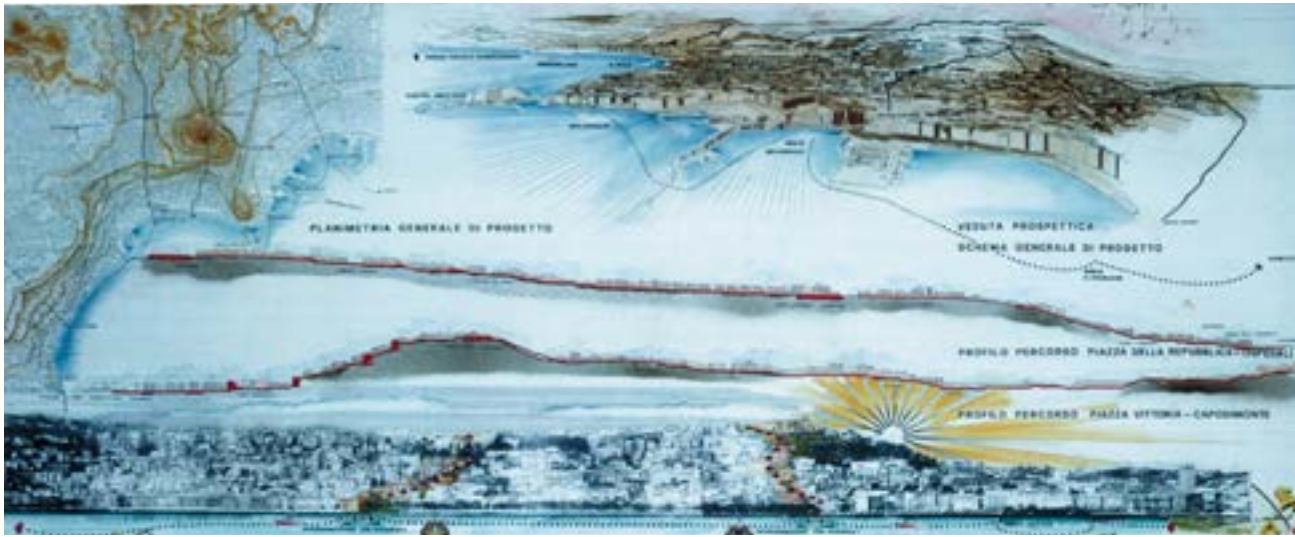
Il progetto prevede percorsi principali che da ciascuna delle quattro colline partenopee arrivano al mare. I percorsi collegano e implementano le antiche 'pedamentine' esistenti, innanzitutto recuperandole dalla situazione di degrado in cui già allora versavano, e in secondo luogo affiancandole a percorsi di risalita meccanizzati quali scale mobili, tapis roulant, ma anche ascensori e funicolari, e ogni sistema tecnologico di volta in volta più adatto alla morfologia del luogo e alla mobilità dei cittadini di quello specifico luogo.

Il progetto propone due macro-percorsi principali: il *Percorso 1* da piazza della Repubblica agli ospedali, e il *Percorso 2* da piazza Vittoria a Capodimonte, con assi secondari verso via Foria, via Roma (oggi via Toledo), Castel Sant'Elmo e Vomero. Dal Vomero si scende al mare mediante i tronchi della salita del Petraio, via Cacciottoli, via Francesco Saverio Correr e via Salvator Rosa, mentre il sistema collinare di Capodimonte si collega a valle mediante via Santa Teresa degli Scalzi, via Stella, via Vergini. Tali sistemi confluiscono poi nelle due direzioni finali di via Foria e via Pessina. A occidente il sistema collinare di Posillipo arriva a valle attraverso via Sant'Antonio a Posillipo, via Villanova, via del Fosso al Casale, la discesa della Gaiola, Marechiaro, Riva Fiorita e Coroglio [Cennamo 2003]. Ogni percorso prevede degli assi secondari o diramazioni ed è suddiviso in tronchi. Ogni tronco è analizzato singolarmente e risolto con distanze quasi mai scoperte, ma più spesso inglobate in tunnel trasparenti di ferro e vetro o plexiglass, che permettono di godere dell'ambiente e del panorama. All'inizio e alla fine di ogni tratto che compone i vari tronchi è prevista una stazione per acquisto biglietti, sosta, caffè, ma anche controlli anti-criminalità, perché l'obiettivo del progetto era il raggiungimento per Napoli della tanto agognata 'normalità' in linea con le altre metropoli europee. Nell'ambito del macro-progetto generale, ogni singolo percorso viene studiato con fermate intermedie analogamente a un qualunque trasporto pubblico, con la possibilità per gli utenti di creare un cammino 'personalizzato' sfruttando le interconnessioni con le altre linee. Le tavole mostrano anche come due edifici del paesaggio urbano possano diventare snodi di interconnessione tra un livello della città e quello successivo.

I percorsi studiati in dettaglio nel progetto (che non si esaurì mai del tutto) furono il *Percorso 1* e il *Percorso 2*. Le immagini successive riportano le tavole disegnate in occasione della presentazione del progetto al Comune di Napoli nel 1987, i cui elaborati grafici sono conservati presso l'archivio dello Studio Cennamo architetti&ingegneri.

Fig. 4 (pagina precedente): Michele Cennamo, Progetto *La città obliqua*, elaborazione cartografica con l'individuazione dei tronchi di progetto. Principali ascendenti: 1-1' da Piazza della Repubblica alla zona ospedaliera; 2-2' da Piazza Vittoria a Capodimonte. Secondario trasversale: 3-3' da Fuorigrotta a piazza Cavour, 1987. Archivio Studio Cennamo architetti&ingegneri.





4 | La contemporaneità del progetto

Oggi si può scendere per calata San Francesco, per le scalette di viale Maria Cristina, per le rampe di San Pasquale a Chiaia, e persino per il Petraio, con relativa serenità, usufruendo di un autobus o un taxi per il ritorno. Ma bisogna considerare che negli anni Ottanta la città di Napoli versava in condizioni socio-economiche molto diverse da quelle attuali: il traffico era più caotico, la micro-criminalità era più diffusa e il senso civico, inversamente proporzionale a quel livello di vita decadente, non raggiungeva certo gli standard di oggi. In quegli anni non si usciva quasi mai senza l'automobile, la propria scatola di latta che garantiva una protezione individuale e familiare. I mezzi pubblici erano meteore su cui non si poteva contare.

La Villa Comunale era terra di nessuno, ancor prima del faticosissimo recupero attuato durante il primo mandato del sindaco Antonio Bassolino, che la restituì alle famiglie. Via Aniello Falcone, oggi piena di baretti persino fastidiosi per i residenti, era una strada deserta dal calare del sole ed era improponibile attraversare calata San Francesco o via Kagoshima di sera. Così pure la 'movida' che oggi si vive nelle zone di Chiaia e San Pasquale era riservata soltanto ai giovanissimi e confinata in poche zone di alcune piazzette.

La 'normalità', quella che si viveva nelle altre città europee, si attendeva come raggiungimento di un obiettivo chimerico e i turisti, i bed and breakfast, il decantato fascino partenopeo, in quegli anni sembravano obiettivi irraggiungibili per Napoli. La città era un buco nero che inghiottiva qualunque proposito, qualunque attività che non fosse protetta dal sistema politico o dal sistema mafioso. In questa situazione, un manipolo di professionisti riusciva comunque a lavorare, nonostante tutto. Talvolta si sentiva dire, con accezione negativa, che fossero parte di un sistema, ma in realtà lo attraversavano semplicemente, facendo il proprio lavoro. Così superarono indenni un'epoca di equilibri politici-sociali, senza diventare cinici e senza perdere entusiasmo né onestà intellettuale, come testimonia la fervida produzione architettonica di quegli anni [Priori 2013]. Parallelamente al resto d'Europa, dove l'architettura segnava l'inizio di una nuova epoca,

Fig. 5 (pagina precedente): Michele Cennamo, Progetto *La città obliqua*, planimetria generale, sezioni vedute prospettiche con l'individuazione delle 'vie del mare'. *Percorso 1*: piazza della Repubblica-zona ospedaliera; *Percorso 2*: piazza Vittoria-Capodimonte, 1987. Archivio Studio Cennamo architetti&ingegneri.

Fig. 6 (pagina precedente): Michele Cennamo, Progetto *La città obliqua*, *Percorso 1*: piante, sezioni, assonometrie e vedute prospettiche del tronco da piazza della Repubblica a via Cilea, 1987. Archivio Studio Cennamo architetti&ingegneri.

Fig. 7: Michele Cennamo, Progetto *La città obliqua*, *Percorso 1*: assonometrie e vedute prospettiche del tronco da via Cilea a via San Giacomo dei Capri, particolari dell'interconnessione con la metropolitana, 1987. Archivio Studio Cennamo architetti&ingegneri.





cercando di uscire dai canoni del passato prossimo e di restituire agli utenti quel valore sociale e comunitario che mancava, a Napoli Michele Cennamo, sognando molto più in grande, immaginava di trasformare la sua città in quella ragnatela che probabilmente, in un giorno non lontano, le avrebbe permesso di respirare.

Nel libro *La città obliqua* [Cennamo 1984], prima raccolta di sperimentazioni sul tema, vengono mostrate le immagini di alcune delle 'pedamentine' prese in considerazione nel progetto che, messe a paragone con la situazione attuale, confermano una situazione di degrado del tutto invariata. L'incuria in cui versano ancora oggi le micro-zone oggetto di studio conferma che, nonostante la situazione a Napoli si sia globalmente evoluta, la necessità della città di riappropriarsi dei propri spazi vitali sussiste ancora immutata.

Per tutto quanto detto, il progetto di recuperare micro-zone abbandonate delle città, contestualizzato negli anni in cui esso venne pensato, si rivela altamente innovativo. *La città obliqua* in quel periodo era quindi una soluzione, una via di fuga per una città mal collegata, che annaspava nel traffico, ma che non riusciva a comprendere quanto una rete di connessione avrebbe potuto migliorare gran parte degli aspetti negativi che la affliggevano. Stupisce quanto sia attuale questa proposta, quanto possa ancora oggi cambiare significativamente il quotidiano di una metropoli che fa delle interazioni, dei rapporti sociali e del calore umano uno dei suoi punti di forza.

Più tardi, negli anni Novanta, l'inchiesta *Mani pulite* pose la pietra tombale su un'epoca, ed è opinione di chi scrive che proprio in quel periodo si attuò un cambiamento radicale della società, dando l'avvio a nuove convenzioni nei rapporti interpersonali e nei rapporti lavorativi, che si rifletterono, com'è naturale, in nuove esigenze e necessità legate all'ambiente urbano e alla mobilità. Attualmente, ancora un nuovo cambiamento riporta a considerare che i mezzi pubblici, ossia autobus e metropolitane, possano non essere la soluzione definitiva per le città del futuro, poiché il virus comparso nel 2020 ha messo in dubbio per sempre l'aspetto comunitario della mobilità, rendendo improvvisamente invisibile all'immaginario collettivo quelle città iper-produttive, dove gli abitanti si muovono in massa con le metropolitane e bus, e che si sono tutte dovute fermare. La ricerca di una mobilità individuale che permetta di non rinunciare alla socialità è forse l'evidenza più attuale del progetto.

Fig. 8 (pagina precedente): Michele Cennamo, Progetto *La città obliqua*, Percorso 2, piante, sezioni, assonometrie e vedute prospettiche del tronco da piazza Vittoria a Castel Sant'Elmo, particolari dell'interconnessione con la funicolare Centrale, 1987. Archivio Studio Cennamo architetti&ingegneri.

Fig. 9 (pagina precedente): Michele Cennamo, Progetto *La città obliqua*, Percorso 2: sezioni, assonometrie e vedute prospettiche del tronco da Castel Sant'Elmo a Materdei, 1987. Archivio Studio Cennamo architetti&ingegneri.

Fig. 10: Michele Cennamo, Progetto *La città obliqua*, Percorso 2: piante, sezioni, assonometrie e vedute prospettiche del tronco da Materdei a Capodimonte, 1987. Archivio Studio Cennamo architetti&ingegneri.



5 | Conclusioni

‘Città obliqua’ è un modo di definire Napoli, che ormai è entrato nel lessico comune, e talvolta se ne perde anche l’origine. Il progetto ha una matrice fortemente interdisciplinare, con aspetti legati sia alla tecnologia dell’architettura, sia all’urbanistica, ma anche alla progettazione urbana e al recupero.

Se all’epoca della redazione de *La città obliqua* i concetti di sostenibilità e resilienza (applicati al territorio e all’ambiente) non erano, probabilmente, codificati nella misura convenzionale in cui oggi li conosciamo, i loro più profondi significati si possono ritrovare a pieno nelle ragioni fondative del progetto che, *ante litteram*, sviluppò la tematica dell’implementazione infrastrutturale a supporto della interconnessione urbana attraverso un approccio concretamente definibile ‘a impatto zero’. La sostenibilità della proposta si apprezza per il riuso integrale della matrice connettiva, arcaicamente presente sul territorio e costituita da percorsi pedemontani come scale, rampe e gradinate, derivanti da processi archetipali di antropizzazione dei valloni, crinali e canali del profilo collinare. Inoltre, il progetto propone la valorizzazione di tale rete che interpreta, oltre l’oggettiva funzione trasportistica, un itinerario di riscoperta di ambiti semi-sconosciuti e/o dimenticati, offrendo all’utilizzatore/visitatore inediti punti di vista della città e del patrimonio culturale e paesaggistico.

Bibliografia

- ALISIO, G. (1978). *Lamont Young. Utopia e realtà nell'urbanistica napoletana dell'Ottocento*, Roma, Officina.
- ALISIO, G. (1980). *Napoli e il Risanamento. Recupero di una struttura urbana*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- AVENA, A. (1893). *L'Aerovia di Napoli*, Napoli, Tipografia A. Trani.
- BACULO, A. - DI LUGGO, A. - FLORIO, R. (2006). *I Fronti Urbani di Napoli. I quartieri degradati e le piazze della città*, Napoli, Electa Napoli, vol. II.
- BACULO, A. - DI LUGGO, A. - FLORIO, R. - CAMPI, M. - MAGLIOCCOLA, F. (2006). *I Fronti Urbani di Napoli. I grandi assi e le strade maggiori della città*, Napoli, Electa Napoli, vol. I.
- CASTANÒ, F. - CIRILLO, O. (2012). *La Napoli alta. Vomero Antignano Arenella da villaggi a quartieri*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- CELANO, C. (1970). *Notizie del bello, dell'antico e del curioso della città di Napoli: divise dall'autore in dieci giornate per guida e comodo de' viaggiatori / Carlo Celano; con aggiunzioni di Giovan Battista Chiarini*, 3 voll., Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, vol. III (ristampa).
- CENNAMO, G.M. (2012). *Chaotic Development and Urban Morphology. The Sign of the Architectural Anarchy*, in *Less More Architecture Design Landscape*, a cura di C. Gambardella, Napoli, La Scuola di Pitagora editrice, pp. 1324-1334.
- CENNAMO, G.M. (2017). *Unexpected Developments and Urban Morphology. The case of the "Palazzì Spuntatori"*, in *World Heritage and Disaster. Knowledge, Culture and Representation*, a cura di C. Gambardella, Napoli, La scuola di Pitagora editrice, pp. 675-681.
- CENNAMO, M. (1984). *La città obliqua. Tecnologia Ambiente e Mobilità a Napoli*, Napoli, Fratelli Fiorentino.
- CENNAMO, M. (2003). *Fra teoria e prassi dell'architettura*, Napoli, Editrice Il Girasole.
- DE FUSCO, R. (1989). *Il Floreale a Napoli*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- DI CASTIGLIONE, R. (2006). *La Massoneria nelle due Sicilie e i "Fratelli" Meridionali del '700*, Gangemi Editore.
- DRAGONI, A. (2013). *Lo spazio a 4 dimensioni nell'arte napoletana. La scoperta di una prospettiva spazio-tempo*, Napoli, Tullio Pironti Editore.
- FARINELLI, F. (1992). *I segni del mondo*, Scandicci, La nuova Italia.
- FERRARO, I. (2014). *Napoli atlante della città storica. Vomero*, Napoli, Oikos Edizioni.
- La Città Cablata, un'enciclopedia* (1989). A cura di C. Beguinot, Napoli, Università degli studi - Dipartimento di Pianificazione e scienza del territorio.
- MANGONE, F. (2011). *Antica ma moderna. Il disegno della forma urbana per Napoli dopo l'Unità, 1861/1961*, in «architettinapoletani», n. 14, pp. 14-35.
- PRIORI, G. (2013). *100 Progettisti Italiani*, Milano, Dell'Anna Editori Srl.
- SAVINO, M. (2019). *L'innovazione dei sistemi di mobilità in Italia: un'opportunità strategica per il miglioramento della qualità urbana*, in «Trasporti & Cultura», n. 53, *Città e piccoli borghi, tecnologie per trasporti a dimensione umana*.
- ZERLENGA, O. (2004). *Il disegno della città di Napoli rappresentata in Pianta e Veduta*, in *Ikbno: analisi grafica e storia della rappresentazione*, Siracusa, Lombardi, pp. 11-34.

