

Via Marina e i quartieri bassi

Moderni edifici da metropoli internazionale rispecchiano sulle loro superfici di vetro vecchi fabbricati ridotti dai bombardamenti a nudi paramenti di tufo; dignitosi palazzi del risanamento ottocentesco contendono l'aulicità a quelli di epoca fascista; edifici del secondo dopoguerra barattano il rigore del linguaggio razionalista con la superficiale semplicità della speculazione edilizia; piccoli e grandi monumenti di un lontano passato si affiancano a botteghe tradizionali per mantenere in vita il sapore di una storia vecchia di secoli. Questa è l'immagine eterogenea in cui sono ambientati su via Marina i tre nuovi edifici della Federico II: il Palazzo degli uffici, la Facoltà di Giurisprudenza e la Facoltà di Giurisprudenza e Lettere e Filosofia.

Via Marina e i quartieri a ridosso hanno conosciuto momenti fortunati ed altri meno fortunati, sicché quell'immagine eterogenea è frutto delle lente trasformazioni che hanno accompagnato, fin dal medioevo, la difesa dell'insenatura portuale e lo sviluppo della città verso occidente.

In età angioina l'area costiera, peraltro già protetta da mura e torri bizantine, venne difesa dalla nuova murazione denominata il "moricino"⁸³⁹. Inoltre, proprio in questo periodo, Castel Nuovo con le attrezzature portuali, a oriente, e piazza del Mercato, a occidente, divennero i punti più semantici dell'immagine di questo brano della città⁸⁴⁰.

Anche sotto la dominazione aragonese, quando Napoli fu circondata da una più ampia e poderosa cinta muraria, la difesa e l'ampliamento del porto furono obiettivi prioritari. Ma non così le opere riguardanti i quartieri bassi.

Per questi ultimi, una vera e propria trasformazione urbana e sociale avviene solo nel XVI secolo, al tempo del vicereame di don Pedro de Toledo. A partire dal 1537, infatti, nuove mura marittime sono innalzate in sostituzione o in rafforzamento di quelle aragonesi, finendo così col determinare il nuovo confine della città verso il mare. Le mura vicereali, assecondando il disegno del-

⁸³⁹ Sullo sviluppo delle murazioni napoletane dall'età greco-romana al vicereame, cfr. l'ottimo testo di LUCIO SANTORO, *Le mura di Napoli*, Roma, Istituto Italiano dei Castelli, Roma, 1984.

⁸⁴⁰ Sullo sviluppo urbano di Napoli si veda CESARE DE SETA, *Storia della città di Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1^a ed 1973.

la costa, definiscono altresì le caratteristiche dei lotti edilizi retrostanti la cui accentuata lunghezza è interrotta da numerose strade ortogonali sfocianti sulla Marina attraverso altrettante porte.

Il successivo processo di decadenza del tessuto urbano, qui come in altre zone di Napoli, è l'inevitabile conseguenza della difficile condizione di una città che le prammatiche sanzioni costringono a crescere all'interno di una cinta muraria divenuta sempre più stretta. La mancanza di spazio in superficie viene quindi surrogata dall'eccessiva altezza dei fabbricati. Inoltre si formano le borgate proletarie e nascono i primi fondachi.

In epoca successiva a quella di don Pedro de Toledo prosegue il degrado dei quartieri bassi cui, tuttavia, si contrappone il miglioramento della zona portuale in prossimità dell'arsenale e delle attrezzature legate alla vita commerciale. In tale ambito, nel 1596, Domenico Fontana, su incarico del viceré Enrico Guzman conte di Olivares, traccia la strada di collegamento tra il molo grande e il molo piccolo, strada dapprima denominata via Olivares e, in seguito, via del Piliero con riferimento a un'immagine della Madonna del Pilar venerata sulla Porta della Calce.

Il tracciato di via del Piliero è corretto durante il regno di Carlo di Borbone quando viene costruito anche il ponte dell'Immacolatella e, demolite le mura vicereali, si apre via Nuova Marina. Quest'ultima, arrivando fino al Forte del Carmine, si collega con la strada della Marinella già esistente lungo Borgo Loreto e resa più agevole durante il vicereame austriaco.

Nonostante gli importanti interventi di sistemazione della zona portuale, Carlo di Borbone si disinteressa dei quartieri bassi; non così suo figlio Ferdinando IV che affida la sistemazione (1781) di Piazza del Mercato all'architetto Francesco Securo⁸⁴¹.

Dopo quest'importante trasformazione, la zona interna viene trascurata ancora per gran parte dell'Ottocento. Nondimeno, durante il regno di Ferdinando II Stefano Gasse riconfigura (1836) via del Piliero e la zona circostante il Porto piccolo. L'occhio dei governanti cade sull'abitato solo dopo l'unità d'Italia quando il duca di San Donato promuove (1877) un tentativo di bonifica dei fondachi. A questo periodo, inoltre, risale anche l'apertura di importanti arterie di collegamento fra

⁸⁴¹ Sulla sistemazione di Piazza Mercato cfr. ALFONSO GAMBARDELLA, *Piazza Mercato a Napoli. Architettura e sviluppo urbano del Borgo orientale*. Genova, Sagep editrice, 1990.

la Marina e l'interno: via Principessa Margherita (l'attuale via Giuseppe Marotta), e via Duomo che verrà completata nell'ambito delle opere di Risanamento.

Il risanamento dei quartieri bassi

Proprio i lavori di risanamento e di ampliamento dei quartieri bassi⁸⁴², resisi urgenti dopo l'epidemia di colera del 1884, cambieranno in pochi anni la fisionomia di una zona rimasta pressoché immutata per tanti secoli. Come è noto, i lavori furono intrapresi il 15 giugno 1889, quattro anni dopo il varo della legge speciale del 15 gennaio 1885. Il piano fu redatto da Adolfo Gianbarba, ingegnere capo del Comune di Napoli, e da Gaetano Bruno, ingegnere alle Fognature.

Da qualche tempo la Parigi di Haussmann era divenuta il modello di riferimento per tutte le metropoli europee alla ricerca di un'identità moderna capace di assicurare ai cittadini igiene e decoro. Così anche Napoli si adeguò alle nuove istanze.

Igiene e decoro furono ottenuti con una bonifica per colmata; col diradamento della massa edilizia delle sezioni Porto, Pendino e Mercato; con la costruzione di una rete viaria intorno ad un ampio Rettifilo destinato a congiungere il vecchio centro con la stazione ferroviaria; con l'edificazione di immobili nelle aree delimitate dalle nuove strade. L'effetto più importante, quello della diminuzione dell'indice di affollamento, era previsto grazie all'evacuazione di gran parte degli abitanti per i quali era stata programmata la costruzione di nuovi rioni periferici. Molti di questi obiettivi furono centrati, qualche altro disatteso, in particolare quello dello spostamento degli abitanti dai quartieri bassi a quelli periferici.

I lavori del Risanamento riuscirono a diradare, almeno in parte, le strettezze dei quartieri bassi. Purtroppo, più di mezzo secolo dopo, i bombardamenti del secondo conflitto mondiale, provocarono un diradamento più radicale cui si accompagnò una nuova ondata di degrado. Inoltre, il porto, l'attrezzatura che per tanti secoli era stata protetta, ampliata, e resa più efficiente, dopo aver raggiunto un volume di traffico pari a quelli di Londra e di New York, ora risultava totalmente inagibile.

⁸⁴² Il testo di GIANCARLO ALISIO, *Napoli e il Risanamento. Recupero di una struttura urbana*, Napoli, Edizioni scientifiche Italiane, 1980, è uno strumento prezioso non solo per le notizie riguardanti le opere del Risanamento, ma anche per la storia della zona orientale di Napoli. Di tale testo ci dichiariamo debitori per gran parte delle notizie riportate nel presente lavoro.

Il piano del 1946

Sicché, nell'immediato dopoguerra il recupero della zona portuale, di via Marina e dei quartieri interni divenne uno dei principali obiettivi della ricostruzione. Il 15 gennaio 1945, sotto la guida di Luigi Cosenza, si insedia la commissione di studio per la redazione del nuovo Piano Regolatore che, adottato nel luglio 1946, dopo alterne vicende⁸⁴³ è definitivamente abbandonato nell'ottobre del 1952. Nondimeno, data l'importanza assegnata al porto nella ripresa produttiva, il ripristino della zona di via Marina, in seguito all'approvazione del decreto-legge sui piani di ricostruzione, fu stralciato dal piano del 1946 per seguire un iter indipendente⁸⁴⁴.

Nella ristrutturazione dei quartieri Porto, Pendino e Mercato si prevedeva la demolizione non solo dei fabbricati distrutti dalle bombe, ma anche di vaste aree di tessuto edilizio del Risascimento rimasto ancora in gran parte integro.

La nuova sistemazione della zona aveva come elemento fondamentale un asse litoraneo rettilineo, con funzione di spina dorsale di una maglia ortogonale di strade delimitanti lotti perfettamente squadrati. Tali lotti erano coperti da una piastra da cui si elevavano edifici, alti fino a sessanta metri, raccordati da porticati e giardini interni.

L'accentuata verticalità delle torri, -che raggiungevano i 18 piani nella fila più arretrata ed erano destinate a funzioni residenziali e direzionali- si giustificava con la perdita della superficie edificatoria, riservata all'ampliamento del porto, a valle della strada; la monotonia di una cortina sviluppata per alcuni chilometri era evitata dall'alternarsi dei pieni -i blocchi edilizi- e dei vuoti -il giusto intervallo da osservare tra gli edifici per assicurare la ventilazione degli spazi urbani retrostanti-; infine, il rispetto per le antiche preesistenze -la mole di Castel Nuovo e il campanile del

⁸⁴³ Adottato nel luglio 1946, il Piano Regolatore nel 1950 viene restituito dal ministero dei Ll. Pp. con richiesta di modifiche. Riadattato una prima volta nel novembre 1951 ed una seconda nel marzo 1952, è definitivamente abbandonato nell'ottobre dello stesso anno. Si veda VEZIO EMILIO DE LUCIA, ANTONIO JANNELLO, *L'urbanistica a Napoli dal dopoguerra a oggi*, in "Urbanistica", luglio 1976, n. 65, pp. 14-21. Fra i testi specificamente dedicati al ruolo di Cosenza nella stesura del piano del '46, segnaliamo: GIANNI COSENZA, FRANCESCO DOMENICO MOCCIA, (a cura di) *Luigi Cosenza. L'opera completa*, Napoli, Electa Napoli-Clean, 1987 e GIUSEPPE GIORDANO, NUNZIA SORBINO, *Luigi Cosenza architettura e tecnica*, Napoli, Clean, 2003.

⁸⁴⁴ Il Piano di ricostruzione della zona Porto, Mercato e Pendino, approvato con D.M. n. 2101 del 27/9/47, viene modificato con D.M. n. 2083 del 7/10/71

Carmine- era assicurata da due corpi di minore altezza collocati alle estremità della teoria di edifici fra il Carmine e piazza Municipio.

Si trattava dunque di un piano di stampo prettamente razionalista che tuttavia finì con lo scontentare tanto le forze progressiste quanto quelle interessate a interventi speculativi. Tra varianti e opposizioni, il progetto è più volte rimaneggiato. Tra l'altro, la larghezza della strada viene portata da 60 a 40 metri, varia il suo tracciato; i 300.000 mq. di ampliamento del porto divengono aree edificabili; uno spazio destinato a verde pubblico viene occupato dal palazzo della Flotta Lauro. Nondimeno, se il lungo iter del nuovo tracciato di via Marina si è concluso nel 1983 con l'apertura del nuovo asse viario, l'edificazione dei lotti è ancora lontana dal vedere la fine. Giustamente è stato notato che «l'uniformità che raccomandava Cosenza nel suo progetto del 1946 non era affatto viziosa. La varietà attuale ha una marca anonima, con qualche acuto fuori luogo»⁸⁴⁵

Gli edifici della Federico II

Non è certamente un acuto fuori luogo il primo edificio della Federico II che, procedendo da occidente verso oriente, incontriamo all'innesto fra via De Gasperi e via Marina. Il suo progetto rientra nella serie delle traversie del Piano di ricostruzione, una delle cui varianti fu commissionata all'architetto romano Luigi Moretti (1907-73). Questi, per la zona fra via De Gasperi e l'incrocio con via Duomo, elaborò un piano di massima basato sul susseguirsi di dodici edifici lamellari rastremati verso l'alto e decentrati rispetto a una piastra d'appoggio. Il programma subì vari ridimensionamenti fino a ridursi, prima, al progetto di due unità contigue e, poi, a quello di un unico edificio progettato (1969-1972) per l'Isveimer, ma poi acquisito (1997) dalla Federico II per ospitarvi vari uffici. Nondimeno, trattandosi di un immobile già nato come palazzo per uffici, la nuova destinazione d'uso non ha comportato eccessive trasformazioni distributive.

⁸⁴⁵ PASQUALE BELFIORE, *Dal dopoguerra a oggi*, in Id., BENEDETTO GRAVAGNUOLO, *Napoli Architettura e urbanistica del Novecento*, Roma-Bari, Laterza, 1994, p. 72.

L'edificio di Moretti si inserisce in una trama urbana ricca di presenze del passato. Via dei Chiavettieri che lo costeggia a nord, la parallela via Lanzieri e la poco lontana via Porta di Massa furono già in gran parte risparmiate dal piccone del Risanamento. Per cui, girando fra queste stradine si respira ancora un po' dell'atmosfera descritta da Celano:

«Si entra poi nella piazza dei Lanzieri dove si vedono molti ricchi fondachi di broccati, tele d'oro, lame, merletti d'argento ed altri ricchi drappi. Dicesi dei Lanzieri, perché anticamente vi era l'arte di coloro che facevano lance per i soldati, che in quei tempi erano in uso grande. Questa strada a dirittura termina alla porta di Massa, e girando a destra nella strada maestra che anco dei Lanzieri si dice, nella quale vi sono molti ricchi fondachi di tele d'oro, di panni sottili, di lane forestiere, d'opere bianche, di veli e di altre merci; per i vicoli che a destra si vedono vi sono molte chiesette e molte antiche abitazioni delle quali si può conoscere che strettezza di strade, i nostri antichi Napoletani abitavano»⁸⁴⁶

Proprio davanti all'edificio, alla confluenza fra via De Gasperi e via Marina, la chiesa di Santa Maria di Portosalvo e un obelisco in piperno rappresentano ulteriori antiche testimonianze della storia del luogo. La chiesa, oggi a una quota inferiore al livello stradale, con la sua bella cupola dagli embrici maiolicati, fu costruita nel 1554 come atto di devozione dei marinai. Ampliata nel 1770, nell'Ottocento si presentava parzialmente recintata da una cancellata delimitante il porto piccolo. L'obelisco, anch'esso denominato di Portosalvo, risale invece alla repressione dei moti giacobini del 1799. In quell'occasione, il cardinale Ruffo, fatti bruciare gli alberi della libertà, li sostituì con croci, immagini di santi e, appunto, solidi obelischi dei quali rimane solo quello su via Marina.

In tale contesto, l'edificio di Moretti si presenta con un impianto molto semplice in cui non è difficile riconoscere gli elementi prescritti dal Piano di ricostruzione. Il volume alto è rappresentato da un parallelepipedo compatto di otto piani; l'immagine della piastra invece viene resa dalle due ali laterali, elevate per soli due piani, che definiscono una corte con accesso carrabile da via Cortese. Infine, una pensilina in calcestruzzo armato, di altezza pari a quella delle ali, sottolinea l'angolo fra via Cortese e via De Gasperi.

⁸⁴⁶ CELANO-CHIARINI, *Notizie del bello dell'antico e del curioso della città di Napoli*, Ivi, Tipo-litografia Chiurazzi, 1870, cit. in GIANCARLO ALISIO, *Napoli e il Risanamento*, p. 197.

L'autore ha affidato a questo elemento, fruibile attraverso una visione ravvicinata, un cura particolare: non manca una citazione classica espressa attraverso le colonne arboriformi che sostengono un doppio ordine di mensole, né manca un riferimento al linguaggio del beton brut, palesato sulle scabre superfici di cemento. Per converso, il volume alto, godibile attraverso una visione da lontano, esibisce la sua liscia pelle, regolarmente rigata da pilastri di cemento e da nervature in acciaio verniciato a smalto.

«Pur trattandosi di un'opera decisamente minore di Moretti -è stato sottolineato- l'edificio riesce a definire un proprio carattere sul discontinuo fronte a mare. Il porticato se da un lato riesce a costruire uno spazio esterno, proprio dell'edificio, che media fra la strada e gli spazi interni, dall'altro si pone come termine linguistico destabilizzante il razioicinio che governa quello che, altrimenti, sarebbe stato solamente un edificio per uffici ben costruito»⁸⁴⁷.

Stando a tale giudizio, l'edificio di via Marina, in definitiva, non farebbe eccezione a quelle opere di Moretti che, pur celebrandone il successo professionale, sono state valutate dalla critica come le meno convincenti: lo scenografico complesso residenziale Watergate a Washington (1959-61), la Stoch-Exchange Tower (1962-67) a Montreal (progettata con Nervi), il Palazzo per uffici all'EUR (1963-64)⁸⁴⁸.

Ma, a ben vedere, ci sembra invece, che l'unico edificio progettato a Napoli da Moretti, poco prima della sua scomparsa, vada al di là della semplice correttezza progettuale, e non solo per l'interessante soluzione del porticato.

Le fronti rigate da pilastri portati fuori dal filo di facciata e dalle nervature in acciaio verniciato a smalto di colore rosso; la dialettica fra l'iterazione del piano-tipo e la variazione delle due ali che definiscono la corte; la citazione delle colonne arboriformi, rientrano tutte, a nostro avviso, nelle migliori caratteristiche del sapiente linguaggio di Moretti. Un architetto che ha attraversato molte stagioni dell'architettura contemporanea italiana, dai riferimenti all'architettura classica degli esordi all'adesione a un razionalismo "frenato", tipico della cultura architettonica degli anni Trenta

⁸⁴⁷ R. M. (Raffaele Marone) in PASQUALE BELFIORE, BENEDETTO GRAVAGNUOLO, *Napoli Architettura e urbanistica*, cit., pp.272-273.

⁸⁴⁸ Giudizi alquanto severi sulla personalità di Moretti si trovano in BRUNO ZEVI, *Luigi Moretti double-face*, in *Cronache di architettura*, Bari, Laterza, 1971

(piano urbanistico e architetture del Foro Italico a Roma), fino ad arrivare alle più celebrate opere del dopoguerra: la Casa del Girasole in viale Buozzi a Roma(1950) e villa Saracena a Santa Marinella (1954).

In tale linea, non si può quindi non concordare con Paolo Portoghesi quando afferma che «una qualità di questo personaggio, che definirei eisensteniana, era la capacità di penetrare i segreti della forma e della percezione. Egli non vedeva la forma in astratto, ma in rapporto alla percezione e quindi la progettazione architettonica era per lui la progettazione delle sensazioni percettive dell'osservatore. Di questo abbiamo una prova nelle opere del secondo periodo: gli alberghi di massa a Milano dove inventa ciò che potremmo definire "lo sfruttamento del fianco". L'architettura moderna infatti, con le sue caratteristiche funzionali, raramente consente di avere grandi contrasti di dimensioni. La tipologia della torre in Italia è sempre stata frenata nella sperimentazione dalle inibizioni dei valori ambientali, ma Moretti ha capito che la verticalità poteva essere surrogata dalla fiancata dell'edificio lamellare ed ha inventato lo "spacco alla Moretti", qualcosa che un po' come lo spacco delle gonne attribuisce una connotazione erotica all'oggetto architettonico»⁸⁴⁹.

Tra l'edificio di Moretti e quello della Banca d'Italia, la Facoltà di Giurisprudenza, progettata (1993-98) da Michele Cennamo (1935) sul comparto n. 13, costituisce uno dei più recenti tasselli del composito mosaico del Piano di ricostruzione.

Appare subito evidente che il progettista ha inteso distinguere il suo intervento dagli altri risalenti a fasi più lontane dell'applicazione delle normative del Piano di ricostruzione. L'edificio, con la sua immagine unitaria affidata all'acciaio e al cristallo, gli ascensori a vista e le scale mobili trasparenti parla infatti con un linguaggio espresso prevalentemente dalle potenzialità della tecnologia. Del resto, una tale scelta è perfettamente coerente con il percorso culturale di un progettista che, fin dagli esordi, ha costantemente coltivato, tanto sul piano professionale quanto su quello accademico, l'interesse per la tecnologia.

L'edificio polifunzionale progettato da Cennamo, solo in un secondo tempo è stato destinato alle attività didattiche e di ricerca della Facoltà di Giurisprudenza. Gli elementi fondamentali

⁸⁴⁹ PAOLO PORTOGHESI, *Luigi Moretti in I grandi architetti del Novecento*, Roma, Newton & Compton editori, 1998, pp.386-389.

della tipologia prevista dal Piano di ricostruzione sono individuabili nella piastra-basamento e nella torre che da essa si eleva. Ma su questo schema standard il progettista ha innestato una serie di variazioni: le pareti inclinate della piastra contenente le aule scolastiche; la posizione eccentrica della torre ospitante le funzioni didattiche e di ricerca dei dipartimenti; le sporgenze triangolari che movimentano il volume della torre stessa; i cilindri in cui sono accolti scale e ascensori; il parallelepipedo racchiudente le scale mobili e coperto da una volta a botte “vittoriana”. Né mancano altri episodi ad articolare la superficie di copertura della piastra dove, nel 1999, Maria Rosaria Noja e Claudia e Gerardo Maria Cennamo hanno progettato una struttura pluriuso, sfruttabile tanto come luogo di ristoro quanto come attrezzatura per il tempo libero e per convegni. Particolarmente interessante risulta il teatrino all’aperto che, assieme alle unità d’arredo (panca, fioriera, gettarifiuti, ceneriera, corpo illuminante) rende allegri e conviviali questi spazi destinati al relax di docenti e discenti.

Sotto il profilo ottico-percettivo, l’edificio è caratterizzato dal rapporto tra l’opacità dei blocchi cementizi delle torri (garbato riferimento all’antica murazione) e la trasparenza delle facciate in alluminio e vetro.

L’adozione di una struttura in acciaio ha consentito ampia libertà distributiva e la creazione, al piano terra ed al primo livello della piastra, di aule di 500 mq. di superficie. La vastità di tali aule è stata ottenuta portando l’interasse della maglia strutturale da m. 7,40 a m. 14,80 grazie all’eliminazione dei pilastri intermedi⁸⁵⁰.

Queste ed altre soluzioni, dettate dalla specifica destinazione d’uso dell’immobile a funzioni universitarie, hanno imposto anche un particolare sistema di impiantistica e di relazioni per le comunicazioni che, insieme ai sistemi di mobilità interna e a quelli di sicurezza generale, portano a classificare il complesso come «edificio “intelligente” per la sua proiezione in un sistema futuro di città cablata e per l’adozione di tecnologie già definibili post-industriali».⁸⁵¹

⁸⁵⁰ Sulle soluzioni strutturali dell’edificio di Cennamo, cfr. GIUSEPPE GIORDANO, *Le strutture metalliche di un nuovo edificio universitario sulla via Marittima di Napoli*, in “costruzioni metalliche”, gennaio-febbraio 1992 e VALERIO TRAVI, *Giurisprudenza d’acciaio*, in “Costruire”, settembre 1992.

⁸⁵¹ VINCENZO MANOCCHIO, *Michele Cennamo fra teoria e prassi dell’architettura*, Calvizzano (NA), Poligrafica Il Girasole, 2003. Di tale testo si segnala il saggio introduttivo di LEONARDO DI MAURO, *Le condizioni*

La facoltà di Giurisprudenza e Lettere e Filosofia, terzo edificio della Federico II su via Marina, occupa il VI comparto del Piano di ricostruzione. È ubicata in una zona che versa ancora oggi in uno stato di grande abbandono. A esclusione dell'apertura di via Ernesto Capocci, infatti, non fu interessata dai lavori del Risanamento e, in seguito, subì ingenti demolizioni tanto per i bombardamenti quanto per la ristrutturazione del tracciato di via Marina.

Di conseguenza, se si eccettua il fronte libero verso la strada, gli altri tre lati della Facoltà sono costretti in un intrico di strade e costruzioni disordinato e approssimativo: a est, edifici in gran parte ridotti a ruderi e destinati ad essere sostituiti con quelli del Piano, a nord una piazzetta di forma triangolare, generata dalla diversa inclinazione che i nuovi lotti del Piano hanno rispetto a quelli storici, a ovest, un anonimo palazzo di speculazione realizzato tra il 1950 e il 1960. Nondimeno, l'edificio della Federico II riesce a esprimere una nota ordinata grazie alle sue uniformi superfici vetrate e alla volumetria netta e precisa.

Sia l'architetto Gennaro Maticca (1945), autore del progetto di massima (1993), sia l'architetto Saverio Sapio (1948), progettista delle strutture e dell'adattamento dello stabile a edificio universitario (1996), hanno evitato soluzioni di rottura e forme invadenti. L'intervento punta piuttosto sul disegno del volume imposto dal Piano, sulla ricerca di un equilibrio formale realizzato attraverso il disegno modulare delle cortine, sull'accostamento dei materiali e la valorizzazione della loro specificità: riflettonza, tessitura, grana, colore.

Un porticato media il passaggio tra la strada e il piano terra progettato secondo il principio dell'open space; il volume della piastra trattato con la sua bicromia di opachi pannelli in alluminio e trasparenti riquadri in vetro, non crea cesure visive con la torre articolata da tagli e riquadri sottolineati dalla medesima bicromia.

Le funzioni delle due facoltà (Giurisprudenza e Lettere e Filosofia) sono equilibratamente suddivise: aule al secondo livello entro terra e al secondo e terzo livello fuori terra, tre piani della torre destinati ai dipartimenti di Giurisprudenza, altrettanti a quelli di Lettere e Filosofia.

culturali di partenza, in cui viene ricostruito criticamente il percorso della cultura architettonica accademica a Napoli, a partire dagli anni Trenta.

In conclusione, nell'eterogeneo mosaico delle cortine di via Marina i tre edifici della Federico II testimoniano anch'essi del lento mutare dello scenario di questa antichissima strada. Il progetto di Luigi Moretti ha lasciato il segno delle ultime battute di un linguaggio in grado di coniugare i diversi volti del Movimento Moderno; l'edificio di Cennamo (con accenti più incisivi), e quello di Maticena-Sapio (con accenti più discreti), invece comunicano il passaggio del testimone a nuove forme espressive. Quelle forme espressive proprie degli architetti avviatisi alla professione in un momento, in cui, entrati in crisi quei diversi volti del moderno, la contestazione del presente aveva imboccato due strade: l'una rivolta verso la storia, l'altra verso un'utopia avveniristica. E se col passare del tempo, la prima strada ha condotto i suoi adepti verso una sorta di neoeclettismo, la seconda, come appare evidente anche dal panorama architettonico di via Marina, ha indirizzato gli altri verso l'esplorazione di una forma che nasca dalle potenzialità della tecnologia. Una tecnologia, che si spera, non prenda mai il sopravvento sulla forma.

Bibliografia essenziale

CARLO CELANO, G. BATTISTA CHIARINI, *Notizie del bello dell'antico e del curioso della città di Napoli*, Napoli Tipo-litografia e Libreria Chiurazzi, 1870.

VINCENZO D'AURIA, *Dalla darsena all'Immacolatella*, in "Napoli mobilissima", 1892, vol. I°, 10° fasc., pp. 154-158.

GINO DORIA, *Le strade di Napoli*, Ivi, Riccardo Ricciardi, 1ª ed. 1943.

CESARE DE SETA, *Storia della città di Napoli*, Roma-Bari, Laterza, 1ª ed 1973.

RENATO DE FUSCO, *Storia dell'architettura contemporanea*, Roma-Bari, Laterza, 1ª ed 1974.

GIANCARLO ALISIO, *Napoli e il Risanamento, recupero di una struttura urbana*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1980.

GINO DORIA, *Storia di una capitale. Napoli dalle origini al 1860*. Napoli, Riccardo Ricciardi, 1982.

GIANNI COSENZA, FRANCESCO DOMENICO MOCCIA, (a cura di) Luigi Cosenza. *L'opera completa*, Napoli, Electa Napoli-Clean, 1987.

ALFONSO GAMBARDELLA, *Piazza Mercato a Napoli. Architettura e sviluppo urbano del Borgo Orientale*. Genova, Sagep Editrice, 1990.

PASQUALE BELFIORE, BENEDETTO GRAVAGNUOLO, Napoli Architettura e urbanistica del Novecento, Roma-Bari, Laterza, 1994.

RENATO DE FUSCO, Napoli nel Novecento, Napoli, Electa-Napoli, 1994.

PAOLO PORTOGHESI, I grandi architetti del Novecento, Roma, Newton & Compton editori, 1998.

ALESSANDRO CASTAGNARO, Architettura del Novecento a Napoli, Napoli, Edizioni Scientifiche italiane, 1998.

VINCENZO MANOCCHIO, Michele Cennamo fra teoria e prassi dell'architettura, Calvizzano (NA), Poligrafica Il Girasole, 2003.

GIUSEPPE GIORDANO, NUNZIA SORBINO, Luigi Cosenza architettura e tecnica, Napoli, Cle-an, 2003.

MASSIMO ROSI, Napoli entro e fuori le mura, Newton & Compton editori, 2003.