

XIII CONGRESSO INTERNAZIONALE
TICCIH 2006

*Industrial heritage and urban transformation / Productive territories
and industrial landscape*

Terni, 14 -18 settembre 2006

Seduta Plenaria A. *Patrimonio industriale e trasformazioni urbane*

ROBERTO PARISI

(UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI “FEDERICO II” –

COORDINATORE AIPAI-MOLISE)

Via S. Giacomo dei Capri, 52 – 80128 Napoli – tel. 081.5608083 –
339.8613086 – e-mail:roparisi@unina.it

Testo della relazione al Congresso

NAPOLI INDUSTRIALE. ARCHITETTURA E
TRASFORMAZIONI URBANE TRA STORIA E PROGETTO

Dal convento alla fabbrica. Le manifatture urbane nel Settecento

La graduale dismissione, nel corso di questi ultimi quattro decenni, dei numerosi impianti produttivi presenti ad est e ad ovest di Napoli può senz'altro essere considerata la fase conclusiva del lungo processo di industrializzazione che ha caratterizzato l'evoluzione insediativa della città a partire dalla seconda metà del Settecento.

Per ripercorrere in maniera sintetica questo lungo processo si è ritenuto utile partire dall'individuazione di tre esempi di valorizzazione del Patrimonio Industriale campano: il Museo serico di San Leucio presso Caserta, il Museo Ferroviario di Pietrarsa e l'istituendo Museo del lavoro di Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli.

Ciascuna di queste tre strutture museali nasce infatti dalla necessità di tutelare e salvaguardare tre significative testimonianze materiali della storia produttiva della regione Campania e fornisce, a nostro avviso, sufficienti elementi per riflettere sulle dinamiche di allocazione e di sviluppo dell'industria nel lungo periodo e quindi sull'impatto che esse hanno esercitato sulla struttura urbana della città.

Il primo esempio consente di affrontare il tema dell'insediamento delle manifatture nella città alla fine del Settecento e più in particolare dell'influenza che le innovazioni tecnologiche legate al settore serico esercitarono sulle prime forme di concentrazione di un intero ciclo produttivo all'interno di unico contenitore architettonico.

I due filatoi idraulici oggi esposti nel Museo di San Leucio costituiscono una riproduzione fedele della “versione partenopea” dei primi mulini «alla piemontese» che Ferdinando IV di Borbone riuscì

ad introdurre nel Regno di Napoli per migliorare il comparto serico dell'economia meridionale.

E' noto, infatti, che nel 1755 giunse a Napoli da Torino un atlante di sette tavole riproducenti in dettaglio i disegni di un filatoio con due mulini da seta e che, tuttavia, per ragioni legate prevalentemente al regime fiscale allora vigente, solo trent'anni più tardi il primo filatoio idraulico alla "piemontese" fu introdotto nel Regno di Napoli¹.

Uno dei dati più significativi che emerge da tale testimonianza è che la tipologia architettonica rappresentata in quelle tavole non era quella canonica delle grandi manifatture reali «a corte», ma riproponeva il modello della cosiddetta "fabbrica "alta", adottato nell'edilizia serica piemontese fin dalla fine del Seicento e divenuto un prototipo dell'architettura industriale a partire dal famoso setificio inglese di Derby, realizzato dall'ingegnere George Sorocold per i fratelli Lombe tra il 1718 ed il 1728.

A Napoli, nel 1785, quella nuova macchina fu introdotta per la prima volta nell'ex-convitto gesuitico del Carminello, che quasi un decennio prima era stato trasformato in una «scuola-modello» per esercitare l'arte della seta.

In pochi anni, con l'introduzione del primo mulino "alla piemontese" e con l'impiego di manodopera specializzata proveniente da Genova e da Venezia, quella scuola assunse la fisionomia di una vera e propria manifattura, con un direttore responsabile, dei controllori e circa 300 operaie. Cosicché, nell'aprile del 1789, il crollo di una parte dell'edificio nel corso di alcune opere di ristrutturazione fu l'occasione per elaborare un progetto di sistemazione della fabbrica in funzione dell'intero ciclo produttivo.

Il Generale Francesco Pignatelli fu incaricato di occuparsi della questione, incaricando gli ingegneri camerali Emanuele Ascione e Michele d'Aprèa di redigere un progetto di recupero e di ampliamento della fabbrica sotto la guida dell'architetto Carlo Vanvitelli.

La relazione di Emanuele Ascione redatta nell'agosto del 1790², chiarisce che il progetto prevedeva la demolizione di alcuni corpi del complesso e la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica, per «riquadrate» tutto il convitto in funzione «delle esigenze degli artefici e dei manifatturieri».

Il grafico relativo consente di comprendere la logica dell'intervento poiché include il rilievo dell'antico convitto, il progetto di espansione e la distribuzione delle fasi di lavorazione della seta nei vari ambienti.

La parte più antica del complesso, rappresentata in colore d'acquerello più chiaro, è ben visibile e risulta costituita dalla chiesa e dal braccio settentrionale del futuro chiostro, che originariamente era un edificio isolato. La parte del complesso raffigurata in tinta più scura, rappresenta, invece, l'intervento di totale ristrutturazione del complesso secondo il progetto redatto dagli ingegneri Ascione e d'Aprèa, e cioè il completamento della grande corte del chiostro mediante la realizzazione dei due bracci rimanenti, ricavati dalla demolizione dei due edifici prospicienti l'ospedale e la chiesa.

L'antico braccio della corte fu adibito a laboratorio di calze ed a deposito di carbone e legname; il braccio ad esso contrapposto ospitò la filanda e quello prospiciente la via Piazza Larga al Mercato fu

destinato alla tintoria ed allo spanditoio. Il refettorio fu ricavato nel portico ed il locale destinato ad accogliere il filatoio ad acqua fu realizzato, infine, in un ambiente attiguo al piccolo atrio d'ingresso.

L'intero intervento di trasformazione appare leggibile confrontando questa pianta rispettivamente con la cartografia del Duca di Noja - dove il complesso è indicato come «Regia Chiesa, e Ritiro di poveri figliuoli di S. M. del Carminello» - e con quella ottocentesca dello Schiavoni (1872-1880), che ci restituisce l'impianto dopo gli interventi.

La fabbrica «riquadrata» cui fanno riferimento i documenti dell'Ascione è in sostanza un impianto «a corte», che riprende il modello già adottato pochi anni prima dal Collecini per il Belvedere di San Leucio e che più in generale trova nell'architettura di matrice vernacolare e contemporaneamente nel linguaggio aulico desunto dai modelli classici i propri referenti culturali.

Benché si tratti di una manifattura di Stato e, quindi, di un progetto da considerare con particolare cura anche sotto il profilo puramente estetico, il complesso del Carminello può essere riguardato anche come laboratorio tecnico, come luogo privilegiato di sperimentazione di teorie e di pratiche connesse al tema dell'architettura industriale, in un periodo storico peraltro durante il quale le attività produttive s'insediavano nella città non rispettando alcun criterio specifico, adattando il patrimonio edilizio esistente senza precisi criteri compositivi. L'esperienza del Carminello è uno dei primi esempi d'insediamenti produttivi di carattere urbano in cui forma e funzione diventano entrambi parametri essenziali della produzione.

Ferrovie e industrie in città.

Il museo di Pietrarsa – allestito nel 1982 all'interno di un antico opificio metalmeccanico di Stato, sorto nel 1840 ai margini della periferia orientale di Napoli - si collega ad un'altra importante tappa del processo di trasformazione urbana indotta dall'industrializzazione: lo sviluppo delle reti ferroviarie e la nascita delle prime stazioni.

Spesso investita di forti valori simbolici, ma allo stesso tempo espressione di autentiche esigenze funzionali, la stazione ferroviaria ha sempre evocato nella letteratura, come nelle rappresentazioni artistiche o nella pubblicistica tecnica, immagini complesse, suscitando sentimenti contrastanti, su temi ancora oggi di forte impatto mediatico come il viaggio, il progresso, la sociabilità, il lavoro, l'emigrazione e così via.

Agli esordi, tra gli anni trenta e quaranta dell'Ottocento, quando questa nuova tipologia architettonica irruppe nelle grandi metropoli borghesi, come nelle piccole città di periferia, la stazione non assunse un ruolo di particolare rilievo nel panorama delle forme visibili dell'ambiente urbano ed extraurbano³. Diversamente dalle infrastrutture ferroviarie (trincee, gallerie e viadotti), che invece esercitarono subito un forte impatto sul paesaggio rurale e periurbano, le stazioni della prima generazione si insediarono ai margini delle città o lungo itinerari già segnati da preesistenti percorsi stradali e corsi

d'acqua, presentandosi all'osservatore come semplici involucri in muratura, caratterizzati da un repertorio formale desunto generalmente dall'edilizia residenziale (il palazzo borghese) o di carattere commerciale (le dogane, le poste, etc.). Uno stile rassicurante, in grado di mediare il passaggio dal contesto urbano ad uno spazio assolutamente nuovo, dominato dal casuale purismo strutturale delle attrezzature di servizio e delle grandi intelaiature in ferro: la "Galleria dei treni".

La Napoli-Castellammare (1839), come la Napoli-Capua (1843), appartengono alla prima generazione di architetture ferroviarie che tra il 1830 ed il 1845 furono realizzate in quasi tutte le grandi capitali d'Europa.

Com'è noto, nel Regno delle Due Sicilie, Ferdinando II di Borbone – con la precisa volontà di conseguire un primato rispetto agli altri stati italiani - concesse con atto formale del 5 ottobre 1836 la privativa per la realizzazione della linea Napoli-Castellammare all'ingegnere francese Armando Bayard de la Vingtrie. Un primato che tuttavia separa di pochissimi mesi l'inaugurazione della linea borbonica (ottobre 1839) dalla Milano-Monza (agosto 1840), cui seguirono negli anni quaranta le realizzazioni di altre stazioni nelle città di Alessandria (1845), Venezia (1846) e Firenze (1846-48).

Anche se indirettamente, su questi primi impianti pesa ancora oggi il severo giudizio espresso da Hitchcock, secondo il quale «le molte stazioni ferroviarie costruite in Inghilterra negli anni '40, per lo più progettate da ingegneri o da architetti di scarso rilievo, chiaramente stanno alla pari, per il loro squallore, delle opere più grettamente funzionali eseguite in Francia in questo decennio»⁴. Ma a parte questo giudizio - a nostro avviso troppo severo e non a caso mitigato dallo stesso storico americano a proposito di alcune coeve stazioni di Londra e di Bristol⁵ - la critica storiografica sembra concorde nel ritenere tutta l'architettura ferroviaria prodotta nel periodo compreso tra il 1830 ed il 1845 caratterizzata da esempi minori e modesti. Si tratta in effetti di edifici che, non avendo ancora raggiunto un proprio assetto tipologico - come avverrà per tutte le stazioni del secondo Ottocento, a partire dalla famosa *Gare de l'Est* (in origine *Gare de Strasbourg*) progettata da François Duquesnay a Parigi (1847-1852) – presentavano all'osservatore una evidente incompiutezza formale, derivante dalla troppo netta distinzione tra le parti destinate ai servizi per i viaggiatori (biglietterie, uffici doganali, sale d'attesa) e quelle invece utilizzate per coprire il piazzale ferroviario, generalmente costituite da un sistema portante di telai lignei o metallici.

La stazione di testa della linea Napoli-Nocera-Castellammare, ancora oggi esistente lungo l'attuale Corso Garibaldi⁶ era caratterizzata da due corpi di fabbrica paralleli al piccolo piazzale ferroviario e uniti formalmente da una copertura metallica sorretta da esili colonnine in ghisa. A lavori ultimati (1842-43), però, la stazione assunse una configurazione ben diversa, esito di una collaborazione tra i tecnici della società Bayard e quelli del Consiglio Edilizio, diretti dall'ingegnere Luigi Giura: un "palazzotto borghese" di due piani fuori terra, con due corpi laterali disposti ad "U" intorno al piazzale ferroviario e con una grande hall centrale a doppia altezza ("galleria

per i viaggiatori”), su cui si aprivano le ampie aperture a tre forniche della facciata principale, caratterizzata da un doppio ordine di lesene, dorico al primo livello e ionico al secondo.

Un’architettura dall’aspetto tipicamente “urbano”, nella quale – come per la coeva stazione di testa della linea “militare” borbonica Napoli-Caserta-Capua (1843) – cominciava a rendersi più evidente l’esigenza di acquisire una precisa connotazione tipologica, dettata anche dalla necessità di conferire all’ambiente urbano circostante una nuova configurazione, più consona al nuovo statuto borghese della città.

Se la posizione della nuova stazione in una zona marginale della città contribuì alla trasformazione del contesto urbano, così la linea ferroviaria fu un segno che incise profondamente sullo sviluppo produttivo dell’area. Dalla stazione di testa il tracciato ferroviario lambiva esternamente l’antico Borgo Loreto, dove fin dal XV secolo si erano concentrate numerose fabbriche di ceramisti; quindi proseguiva, parallelamente alla strada consolare per le Calabrie, lungo il litorale marittimo che dai Granili conduceva al Granatello di Portici, attraversando gli antichi casali di Pazzigno e S. Giovanni a Teduccio.

Tra il nucleo delle “faenzere” del Borgo Loreto e la zona di Pietrarsa, dove nel 1840 fu realizzato uno dei più importanti opifici metalmeccanici del Mezzogiorno preunitario, lungo il tracciato ferroviario sorsero, nei decenni successivi, la fabbrica di robbia dell’inglese James Close, le aziende tessili di Giovanni Beaux e Francesco Stella, e, nelle immediate vicinanze della fonderia di Lorenzo Zino e Francesco Henry, gli opifici meccanici degli ingegneri britannici Thomas Richard Guppy e John Pattison.

Alla fine degli anni Cinquanta, gran parte di questi impianti produttivi, specializzati in prevalenza nei settori tessile e metalmeccanico, erano concentrati nel rione di S. Erasmo ai Granili, e quindi - considerando che quest’area era strettamente connessa al quartiere della concia concepito da Ferdinando II nel 1835 ed a quello delle fabbriche di ceramica concentrate prevalentemente nel Borgo Loreto - si può ritenere che, a quel tempo, nell’area orientale una zona industriale già esisteva, sebbene priva di un disegno omogeneo e di una precisa logica insediativa.

Tuttavia sarà solo nel 1860 che, in base ai due decreti emanati rispettivamente da Francesco II, per ampliare ulteriormente il tessuto urbano della città, e da Garibaldi, per pianificare adeguatamente il trasferimento della popolazione povera e operaia verso le aree più periferiche del tessuto urbano, l’ingegnere di Ponti e Strade Luigi Giura propose due progetti urbanistici, uno per l’espansione della città ad oriente e l’altro per un quartiere destinato alle «arti insalubri e rumorose». Di quest’ultimo purtroppo non si hanno al momento ulteriori notizie, mentre per il secondo è noto che il Giura elaborò un dettagliato piano di espansione che, sulla base di alcune idee già elaborate negli anni Cinquanta, doveva estendersi secondo una regolare scacchiera ippodamea oltre l’attuale corso Garibaldi, tra le colline di Poggioreale ed il Borgo Loreto.

Siamo negli anni in cui il modello hausmanniano di città borghese comincia ad essere applicato nei piani urbanistici delle principali città europee⁷. Con criteri progettuali pressochè simili, si tentò di dare un

assetto moderno alle strutture urbane concependo nuovi quartieri di espansione destinati alla media borghesia, alle industrie igienicamente malsane ed alla popolazione meno abbiente ed operaia; manipolando, attraverso massicci sventramenti, le parti più antiche del tessuto insediativo e raccordando, con il semplice prolungamento dei principali assi viari, l'antico ed il nuovo.

Tuttavia il piano di Giura, nonostante le molteplici modifiche a cui fu sottoposto, non fu mai attuato per ragioni derivanti soprattutto dalla difficoltà di coniugare le esigenze del governo municipale con quelle meramente speculative dell'imprenditoria privata locale.

In quest'ottica va inquadrata la localizzazione della prima Stazione Centrale di Napoli (1867-1870)⁸, primo impianto ferroviario realizzato nella città partenopea dopo l'Unità nazionale, in cui la traduzione in "lingua italiana" di un modello di chiara impronta transalpina non appare solo come il risultato di una scelta formale ideologicamente influenzata, ma anche come l'esito di una precisa logica imprenditoriale.

Il sobrio stile neorinascimentale di quell'architettura - con lo schema planimetrico ad "U", la facciata principale a doppio ordine con loggia centrale e i due blocchi laterali di testata, il portico perimetrale a piano terra, la disposizione differenziata degli accessi (arrivi e partenze), delle sale d'aspetto (comprese la sala reale e quella "speciale" per gli emigranti) e degli altri ambienti di "servizio" (biglietteria, ufficio telegrafico, amministrazione) - non deriva, infatti, esclusivamente dal percorso tecnico-artistico dei suoi progettisti (in particolare gli architetti Nicola Breglia e Carlo Paris e gli ingegneri Raffaele Spasiano, Ludovico Bonino ed Alfredo Cottrau), ma è anche il risultato di un lungo iter burocratico e di una serie di varianti rispetto ad un primo progetto (1860-61), originariamente mutuato dal disegno della nuova Stazione Centrale di Milano (1857-64), secondo gli indirizzi di piano fissati dall'ingegnere francese Paulin Talabot, primo concessionario della nuova stazione napoletana, e Paul Amilhan, futuro direttore delle Ferrovie dell'Alta Italia⁹.

Con quell'insediamento si sancì il destino industriale di una periferia urbana: il primo «rione industriale» di Napoli (1887), così come la nuova «zona franca» istituita con la legge speciale del 1904 sul «risorgimento economico» della città, sorgeranno in quell'area adattandosi al tracciato delle linee ferroviarie che convergevano nel piazzale della nuova stazione. Tornano utili in tal senso le osservazioni di Alan Colquhoun: «fra tutti gli esiti tangibili della rivoluzione industriale la stazione ferroviaria fu sicuramente il più sovversivo. [Essa] introdusse nella città uno spazio industriale che conteneva grandi macchine, mentre le rotaie che le guidavano scavarono un solco attraverso il tessuto urbano periferico, per la prima volta mostrando al viaggiatore inquietanti visioni di un caos urbano normalmente nascosto»¹⁰.

Un villaggio industriale nell'hinterland di Napoli: l'Alfa Romeo Avio di Pomigliano d'Arco

Il Museo dell'Industria e del Lavoro di Pomigliano d'Arco non è ancora sorto, ma l'iniziativa in atto nasce da una precisa volontà del Municipio che nel luglio del 2005 ha ufficialmente deliberato la sua istituzione.

La ragione principale di tale scelta deriva dal riconosciuto valore testimoniale di uno dei più significativi villaggi industriali realizzati negli anni Trenta nell'Italia Meridionale: il complesso dell'Alfa Romeo Avio che sorse a Pomigliano nel 1939.

Considerando che la struttura morfologica di molti comuni dell'hinterland napoletano è sempre stata direttamente connessa allo sviluppo urbanistico della città partenopea si è infatti ritenuto utile approfondire le dinamiche di uno dei più significativi episodi di decentramento industriale che a partire dal 1939 incise profondamente sui rapporti tra la zona orientale di Napoli ed il territorio circostante, poiché in effetti con l'insediamento dell'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco, fu rilanciata, attraverso l'antica Consolare delle Puglie, una delle direttrici di sviluppo economico e territoriale più antiche della provincia napoletana.

La scelta di localizzare a Pomigliano d'Arco «quello che avrebbe dovuto essere il complesso produttivo più grande e moderno d'Europa» fu presa dall'Istituto per la Ricostruzione Industriale, un organo statale, istituito il 23 gennaio 1933 per risanare il sistema bancario italiano fortemente in crisi e promuovere una più organica redistribuzione del sistema economico nel paese, caratterizzato dal dualismo che contrapponeva la forte industrializzazione del Nord al mancato decollo produttivo dell'area napoletana¹¹.

In realtà non si trattò di creare un nuovo settore produttivo, poiché a Napoli, che poteva contare in questo campo su di una florida tradizione - a cominciare dagli studi di Federico Capone sul «più pesante dell'aria» e sulla «traslazione aerea dei corpi», alla fondazione del Politecnico Aeronautico, fino alle memorabili imprese di Umberto Nobile, formatosi a Napoli nella facoltà di Ingegneria - operavano con discreto successo le Industrie Meccaniche ed Aeronautiche Meridionali, nei tre impianti di Capodichino, del Vasto e della Bufola, e la ditta Avio Industrie Stabiesi (AVIS). L'impegno dell'I.R.I, inoltre, fu sostenuto anche dalla necessità, espressa dal Ministero dell'Aeronautica, di un «decentramento lungo la penisola di vari stabilimenti, troppo concentrati nel triangolo industriale del Nord ed esposti quindi alla possibile offesa della vicinissima Francia»¹².

La realizzazione del nuovo centro industriale aeronautico fu affidata all'Alfa Romeo, già confluita nell'I.R.I. nel 1934, che sotto la direzione dell'ingegnere Ugo Gobbato, realizzò, su di un'area di ben 377 ettari, tre centri di produzione per motori, velivoli e componenti in duralluminio, «oltre ad un aeroporto completo di aviorimessa e di pista in cemento lunga 1200 metri e larga 60»¹³.

Accanto agli impianti produttivi del centro aeronautico, inoltre, furono realizzate diverse abitazioni operaie, un complesso assistenziale, comprendente un cinema per 2500 posti, una biblioteca, un complesso sportivo, un asilo nido ed una moderna «azienda agricola che sfruttava il terreno intorno all'aeroporto»¹⁴ per approvvigionare la mensa ed i negozi dell'intero villaggio operaio.

Questa faraonica struttura, cominciata il 1° aprile 1939 e già parzialmente attiva nel '40, incise profondamente sulla morfologia del tessuto insediativo esistente.

L'edificio più rappresentativo era costituito dal palazzo degli uffici direzionali. Prospiciente un ampio piazzale arricchito da una sistemazione a verde e da grandi vasche d'acqua al centro, esso si presentava con un fronte unito elevato su due livelli, con ampie pareti vetrate in corrispondenza degli ambienti di lavoro, e con un corpo centrale, rialzato e lievemente arretrato. L'atrio d'ingresso era caratterizzato, sul lato settentrionale, da una suggestiva parete curva in vetrocemento ed al centro da una grande scala elicoidale in ferro.

Degni di nota erano anche i grossi hangars per aviorimessa ed il nucleo delle palazzine operaie, situate nell'area di S. Martino, ai lati del lungo viale di accesso alla fabbrica. Semplici nella configurazione tipologica e prive di qualsiasi ornamento architettonico, le palazzine erano composte da otto blocchi di edifici disposti in linea, a due a due, intorno ad una corte aperta sui lati corti e destinata ad orti. Per gli operai non coniugati, invece, fu destinato un albergo di 700 posti, mentre per gli impiegati furono realizzati una serie di villini monofamiliari e bilivelli, distrutti durante la guerra, ed oggi in completo stato di rudere.

Un vero e proprio villaggio industriale concepito come addizione urbana alla città storica dall'architetto Alessandro Cairoli, esponente del primo razionalismo italiano, che curò il piano urbanistico del primo insediamento, il disegno architettonico degli impianti, delle attrezzature e degli alloggi operai, nonché il piano di ampliamento del 1942, attraverso il quale si intendeva connettere la fabbrica al nucleo urbano antico nel tentativo di creare una nuova città fascista¹⁵.

Durante la guerra il complesso industriale, utilizzato inizialmente come scalo della Luftwaffe, fu quasi completamente distrutto dai bombardieri inglesi ed americani, ma nonostante gli ingenti danni, sotto la direzione dell'ingegnere Ruggiero de Ritis, esso riprese l'attività produttiva, grazie al sostegno dell'I.R.I., affiancando a quella aeronautica anche la produzione di autoveicoli¹⁶.

Nel 1950 la Finmeccanica, gruppo finanziario creato nel '48 dall'I.R.I., impiantò, su di un'area di circa 20.000 ettari, in origine appartenente all'Alfa Romeo, le «Officine di Pomigliano per Costruzioni Aeronautiche e Ferroviarie - Aerfer». Nel 1956 nell'Aerfer si concentrarono anche gli stabilimenti di Capodichino e del Vasto dell'I.M.M., e l'azienda, cambiata denominazione sociale in «Industrie Meccaniche Aeronautiche Meridionali - Aerfer», diversificò la produzione destinando al Vasto quella ferroviaria ed a Pomigliano sia quella aeronautica che quella di autoveicoli.

Al potenziamento dell'Aerfer di Pomigliano si collega, dunque, anche uno dei primi episodi di dismissione industriale nella città di Napoli, poiché le antiche officine Diatto-Benvenuti - sorte nel 1904 dalla fusione delle officine torinesi Diatto e lo «stabilimento per materiale ferroviario e tramviario» fondato dai fratelli Pietro e Fausto Benvenuti - nel '58, infine, una volta confluito nell'Aerfer di Pomigliano, fu definitivamente chiuso e le lavorazioni ferroviarie e tramviarie passarono alla Sofer di Pozzuoli. Nel 1962 la fabbrica fu acquistata

dalla Mededil, che, essendo interessata al solo sfruttamento dei suoli, la demolì per costruirvi i grattacieli del moderno Centro Direzionale¹⁷.

¹ Cfr. R. Parisi, *La seta nell'Italia del Sud. Architettura e tecniche per la produzione serica tra Sette e Ottocento*, in «Meridiana», nn. 47-48, 2003, pp. 245-274.

² Cfr. R. Parisi, *Lo spazio della produzione. Napoli: la periferia orientale*, Athena, Napoli 1998, pp. 38-42.

³ Sulle prime stazioni ferroviarie si vedano in particolare C. Meeks, *The Railroad Station. An architectural History*, New Haven 1956; Cfr. H.-R. Hitchcock, *L'architettura dell'Ottocento e del Novecento*, Einaudi, Torino 1971 (ed. originale *Architecture: Nineteenth and Twentieth Centuries*, Harmondsworth 1958), pp. 103-112

⁴ Cfr. H.-R. Hitchcock, *op. cit.*, p. 112.

⁵ In particolare Hitchcock si riferiva alla Trijunct Station di Bristol (1839-41) ed alla Arms Station di Londra (1842-44). *Ibid.*, pp. 103 e 112.

⁶ Sulla stazione di testa della Napoli-Portici cfr. C.L.V. Meeks, *Italian Architecture 1750-1914*, New Haven 1966, p. 298; R. De Fusco, *L'architettura dell'Ottocento*, cit., p. 156; R. Parisi, *Lo spazio della produzione...*, cit., pp. 52-54; Id., *Luigi Giura 1795-1864. Ingegnere e architetto dell'Ottocento*, Electa Napoli, Napoli 2003, p. 64; R. Parisi *Architettura ferroviaria: le stazioni*, in F. Assante, M. De Luca, S. de Majo, G. Muto, R. Parisi, a cura di, *Ferrovie e tranvie in Campania. Dalla Napoli-Portici alla Metropolitana regionale*, Giannini Editore, Napoli 2006, pp. 184-191.

⁷ Cfr. M. Roncayolo, *L'esperienza e il modello*, in *La città e le sue storie*, a cura di C. Olmo e B. Lepetit, Einaudi, Torino 1995, pp. 51-86.

⁸ Cfr. A. Marciano, *Architettura e dibattito critico sulla Stazione Centrale di Napoli (1861-1867)*, in «Patrimoine de l'industrie», n. 10, 2003, pp. 55-74; U. Carughi-E. Guida, *Alfredo Cottrau 1839-1898. L'architettura del ferro nell'Italia delle grandi trasformazioni*, Napoli 2003, pp. 213-230.

⁹ Manca ancora, nella storiografia italiana, un'indagine approfondita sul ruolo strategico svolto, nell'ambito dei piani di sviluppo della rete ferroviaria dell'Italia meridionale, dall'ingegnere di Ponts et Chaussées Paulin Talabot (1799-1885), direttore generale della «Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée» (1862-1868) e componente della «Société d'études de l'isthme de Suez». In merito si veda anche *Considerazioni sulla Convenzione 15 giugno 1862 stipulata tra i signori Ministri delle Finanze e dei lavori pubblici ed i signori Barone Rothschild e P. Talabot per la Concessione di Strade Ferrate nelle provincie meridionali e nella Lombardia*, Torino 1862.

¹⁰ Cfr. A. Colquhoun, *XX secolo: l'architettura delle stazioni in Francia e in Inghilterra*, in «Casabella», n. 624, 1995, pp. 46-51.

¹¹ Cfr. G. Petrilli, *L'IRI nell'economia napoletana*, in *Storia di Napoli*, Bari 1976, vol. V, pp. 641-642; A. De Benedetti, *Il tempo dell'Industria*, in A. Vitale, a cura di, *Napoli, un destino industriale*, Cuen, Napoli 1992, pp. 163-164.

¹² Cfr. B. Catalanotto, *L'industria aeronautica in Campania: 1915-1943*, in AA.VV., *200 anni di aviazione in Campania*, Napoli 1985, pp. 32-44.

¹³ Cfr. G. Cultrera, *Alfà Romeo Avio a Napoli*, in A.A.V.V., *200 anni di aviazione in Campania*, cit., p. 49. Cfr. anche G. BORGESON, *Alfà Romeo. I creatori di una leggenda*, Milano 1990; R. GROSS, *Alfà Romeo*, Taverne 1991; *La storia dell'Alfà Romeo Avio*, in «Tecnologie d'avanguardia», quaderno n. 8 a cura della Finmeccanica, pp. 68-84. Sull'Alfa Romeo Avio di Pomigliano rinviamo, inoltre, alle seguenti fonti documentarie ACS, Min. Aeronautica. Gabinetto, Affari Generali, bb. 54 e 55, fs. 8, V, 25, «Società anonima Alfà Romeo. Assistenza, riparazioni e costruzioni motori aeronautici», feb-ott. 1937; ivi, b. 134, fs. IX, 36; ivi, b. 31, fs. 3, V, 33, «Pareri su nuovi impianti industriali. Soc. An. Alfà Romeo»; ivi, b. 70, fs. 8, V, 38, «Alfà Romeo», voll. I-III, 1939

¹⁴ Cfr. G. Cultrera, *op. cit.*, p. 49.

¹⁵ Cfr. S. Stenti, *Città Alfà Romeo. 1939 Pomigliano d'Arco. Quartiere e fabbrica aeronautica*, Clean, Napoli 2003.

¹⁶ Cfr. *Alfà Romeo Pomigliano d'Arco. Com'è risorta un'industria*, in «La voce», 12 ago 1945; G. Brancaccio, *Gli anni della ricostruzione*, in A. Vitale, a cura di, *Napoli un destino industriale*, cit., p. 167.

¹⁷ Cfr. R. Parisi, *Insediamiento e delocalizzazione della Grande Industria. L'Alfà Romeo di Somigliano d'Arco*, in Id., *Lo spazio della produzione...*, cit., pp. 177-183.