



Archeologia e città: la ricostruzione della linea di costa

Archaeology and the City: the Waterfront Redevelopment

Daniela Giampaola

Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei
e-mail: ssba-na@beniculturali.it; web: www.campaniabenculturali.it

Napoli e il mare: il contributo delle indagini archeologiche per la linea 1 e 6 della Metropolitana

Argomento del contributo è la storia del paesaggio costiero antistante il nucleo più antico della città di Napoli ricostruita attraverso la procedura dello scavo archeologico, nel corso dei lavori per la realizzazione della linea 1 e 6 della Metropolitana.

L'intervento archeologico si è rivelato un'occasione irripetibile di conoscenza, per la sua ampia dimensione e per la circostanza che si è sviluppato in un comparto topografico unitario quale il *waterfront* cittadino. Esso appare straordinario per l'intreccio di fattori diversificati: per la sua complessità tecnica e metodologica, per la rilevanza delle acquisizioni scientifiche, per lo stretto rapporto con un'opera pubblica di carattere ingegneristico che è parte di una delle più importanti trasformazioni della città contemporanea, avviata attraverso il Piano comunale dei trasporti.

Occorre innanzitutto sottolineare che le indagini, dal punto di vista metodologico-procedurale, documentano una precoce attività di "archeologia preventiva", avviata sin dalla metà degli anni '90 del secolo scorso, in un momento lontano dalle leggi vigenti che regolamentano l'impatto archeologico rispetto alle opere pubbliche. Nello stesso momento dell'inserimento di norme specifiche di tutela archeologica nella variante del PRG della città di Napoli, in base ad una concertazione fra il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, il Comune di Napoli e la Società Metropolitana, concessionaria delle opere, si sono inserite le attività di natura archeologica, dalle prospezioni preliminari sino alle indagini estensive delle stazioni, all'interno del programma dell'opera pubblica di cui sono diventate una fase operativa preliminare e ineludibile.

Il progetto della linea 1, il cui obiettivo è di collegare alla fascia collinare della città, di recente servita da un efficiente trasporto su ferro, il nucleo più antico dell'insediamento

TeMA
03.09

Ricerche

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 37-46

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

This report describes the evolution of the coast landscape facing the oldest core of Naples re-built, through the archaeological excavations, during the works to realize the lines 1 and 6 of the metro. The archaeological intervention has been a unique knowledge opportunity, for its wide dimension and for the fact that it has developed in a single topographic compartment such as the city water front.

It is remarkable because of the interlacement of different factors: for its technical and methodological complexity, for the importance of the scientific acquisitions, for the strict relationship with an engineering public work included into one of the most important transformations of the contemporary city, started by the Transportation Municipal Plan. First of all it should be stressed that the investigations, from the methodological-procedural point of view, give evidence of an early and preventive archaeological activity, started already in the mid '90s of the 20th century, in a period being very far from the present laws in force which control the archaeological impact of public works.

In concomitance of the implementation of archaeological safeguard specific regulations in the variant of the City of Naples Master Plan, based on the arrangement among the Ministry of the Cultural Heritage and Environmental Conservation, the Municipality of Naples and the Metropolitan Company, concessionary for the works, the archaeological activities have been implemented, from the preliminary surveys to the extensive investigations on the stations within the public work program, of which they have become a preliminary and unavoidable operating phase.

The project of the line 1, targeted to link the hill area, recently served by an effective rail way system, to the oldest core of Naples settlement, avoids the Neapolis urban area, entailing a route immediately outside it, placed in the Rettifilo district restored by the Società del Risanamento (Restoration Company) in the late nineteenth-century. The surface presence of stratum water had been a condition that had always barred the possibility, though traditional methodologies, of wide knowledge investigations and of eventual compartments of archaeological exploitation. If those environmental influences had blocked the explorations in the coastal strip of the historic downtown, now they have been implemented in the realization of the public work by the complex building technologies of the stations, starting from the delimitation bulkheads and the other technical devices. Consequently a huge operation of "urban archaeology" began, one of the most important on European level, which, through the systematic excavation of all the stations (Toledo, Municipio, Università, Duomo, Garibaldi) and the relative ventilation rooms, although with operating difficulties and complex problems of safeguard and exploitation, has exponentially increased the knowledge of the evolution regarding the Neapolitan urban coast landscape.

napoletano, risparmia l'area urbana di *Neapolis*, prevedendo un tracciato ad essa immediatamente esterno, dislocato nel settore della ristrutturazione tardo-ottocentesca del Rettifilo realizzato dalla Società del Risanamento. La tutela del nucleo di *Neapolis* nella sua interezza, sia riguardo al sottosuolo sia al soprassuolo coincidente con l'impianto urbano originario, è stato un elemento chiave per una valutazione positiva dell'intervento da parte degli organi del Ministero per i Beni e le attività Culturali, anche se era inevitabile che l'opera avrebbe comunque interferito con evidenze archeologiche di varia natura e consistenza, sia di epoca romana sia medievale e moderna. Ulteriori fattori di valutazione sono scaturiti dalle considerazioni che l'interferenza archeologica era limitata alle sole stazioni, scavate a cielo aperto, diversamente dalle gallerie di linea ricavate nel background tufaceo, e che le prime erano collocate in un'area con presenza superficiale dell'acqua di falda, condizione che da sempre aveva precluso la possibilità, attraverso metodologie tradizionali, di indagini conoscitive estese e di eventuali comparti di valorizzazione archeologica. Se tali condizionamenti ambientali avevano impedito esplorazioni nella fascia costiera del centro storico, esse oggi sono rese praticabili nell'ambito della realizzazione della metropolitana dalle complesse tecnologie costruttive delle stazioni, a cominciare dalle paratie di delimitazione e dagli altri apprestamenti tecnici.

È stata così avviata una grande operazione di "archeologia urbana", una delle più imponenti a livello europeo, la quale, attraverso lo scavo sistematico di tutte le stazioni (Toledo in via Diaz, Municipio in piazza Municipio, Università in piazza G. Bovio, Duomo in piazza N. Amore, Garibaldi in piazza Garibaldi) e delle relative camere di ventilazione, pur se con difficoltà operative e con problemi di tutela e valorizzazione complessi, ha incrementato in modo esponenziale la conoscenza dell'evoluzione del paesaggio urbano costiero napoletano.

In tale prospettiva le indagini in corso corrispondono pienamente ad un concetto di "tutela conoscitiva" applicata, secondo i principi dell'*archeologia urbana* –la branca della disciplina archeologica che esplora le complessive dinamiche insediative di una città storica– alla totalità della stratificazione del sottosuolo del *waterfront*.

La ricostruzione del paesaggio costiero fra Parthenope e Neapolis

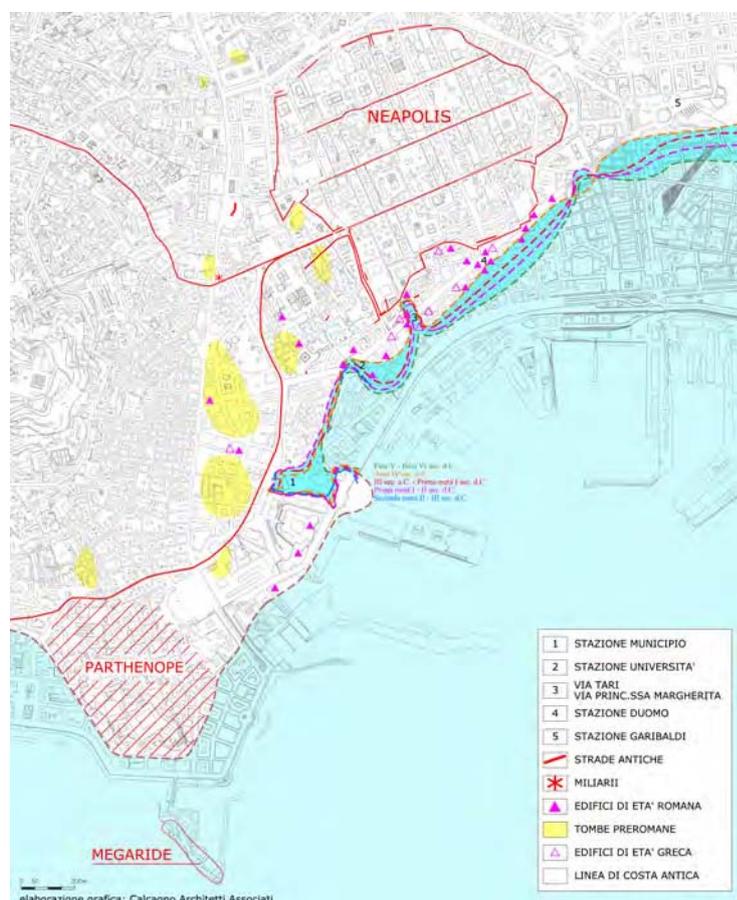
Il problema topografico della fascia costiera, a cominciare dalle fasi di *Parthenope* e *Neapolis* sino ai periodi successivi, è stato per la prima volta analizzato con le più moderne procedure di indagine e documentazione, ed attraverso la ricostruzione ed il collegamento delle stratigrafie esplorate nelle singole stazioni e dei dati delle campagne di prospezioni

geoarcheologiche, è stato chiarito l'andamento della linea di costa che si presenta oggi fortemente modificata, a causa della sovrapposizione di fenomeni naturali, quali subsidenza, impaludamenti, insabbiamenti, e di fenomeni antropici, quali le progressive trasformazioni edilizie e le colmate relative al porto moderno.

I cantieri di maggiore interesse ricadono in piazza N. Amore (stazione Duomo), piazza G. Bovio (stazione Università), piazza Municipio (stazioni Municipio della linea 1 e 6): le prime si collocano nella fascia fra il pianoro sul quale, fra la fine del VI-inizi del V secolo a. C. è fondata *Neapolis*, ed il mare; le ultime due sono ubicate fra la città classica ed il sito di *Parthenope (Palaepolis)*, lo scalo navale creato alla metà del VII secolo a. C. sul promontorio di Pizzofalcone e sull'isoletta di Megaride, allo scopo di assicurare alla madre patria Cuma il controllo del golfo.

Le indagini archeologiche hanno chiarito la presenza nell'area fra la stazione Municipio ed Università di una grande insenatura forse utilizzata come approdo già nelle fasi più antiche dell'insediamento di *Parthenope* e di *Neapolis*¹. L'utilizzo portuale è poi attestato con certezza dalla fine del IV – metà del III secolo a. C., per continuare con intensità per tutta l'epoca romana sino alla metà del V secolo d. C.,

Napoli. Ricostruzione della linea di costa da età greco-romana ad età tardo antica.



allorché il bacino si insabbia e la linea di costa avanza. Immediatamente ad est della grande insenatura, in corrispondenza del settore sud occidentale del pianoro di *Neapolis*, fra la stazione Università, la stazione Duomo e la stazione Garibaldi, si è riconosciuta un'ulteriore stretta rientranza al di là della quale è attestata una spiaggia emersa, con tracce di frequentazione risalenti all'età del bronzo medio-recente, che si ricollega alla depressione del Sebeto, il corso d'acqua che in epoca storica segna il limite sud-orientale del territorio neapolitano (Carsana et al. 2009). Le caratteristiche ambientali, spesso variabili nel corso del tempo, condizionano le modalità di occupazione dell'area che le indagini hanno rivelato diversificate per cronologia, funzioni, consistenza

monumentale dei resti emersi. Si esporranno brevemente per i periodi più antichi i risultati degli scavi della Linea 1 di piazza N. Amore, piazza G. Bovio e Municipio, rilevanti per l'eccellenza dei rinvenimenti e per l'eco che hanno avuto presso la comunità scientifica e presso la città, anche grazie ad una mostra allestita in contemporanea all'esecuzione dei cantieri di scavo². Si accennerà nel caso di piazza Municipio anche al cantiere in corso per la Linea 6, di grande importanza soprattutto per l'età medievale e moderna e particolarmente complesso dal punto di vista dell'interferenza dell'opera contemporanea con i resti archeologici.

Piazza N. Amore. Stazione Duomo. La scoperta del Santuario dei Giochi Isolempici

L'intervento si è sviluppato immediatamente all'esterno del tratto meridionale della cinta muraria di *Neapolis* che dal complesso di S. Marcellino può essere seguita lungo il tratto nord di corso Umberto sino a Forcella (Giampaola 2004). I livelli più antichi corrispondenti ad un ambiente di spiaggia emersa hanno restituito abbondanti materiali ceramici, dall'Età del Bronzo medio-recente all'età del ferro, che rappresentano un'inedita testimonianza di frequentazione per le fasi più remote della città. La stratigrafia sabbiosa soprastante ha rivelato che nel VI secolo a. C. la linea di battigia corre vicina alla base della scarpata del pianoro della città antica su cui saranno edificate circa un secolo dopo le mura. Successivamente, la spiaggia conosce una prima edificazione strutturata nel corso dell'avanzato IV secolo a. C. quando è costruito un complesso monumentale



Mostra *Stazione Neapolis. I cantieri dell'archeologia*. Galleria di collegamento fra la stazione Museo della Linea1 della Metropolitana ed il MAN.

probabilmente a carattere sacro. Esso è messo fuori uso già nella prima metà del III secolo a. C ed è occupato da apprestamenti artigianali per la produzione di ceramiche Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Edificio del IV secolo a.C.





Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Le lastre con iscrizioni agonistiche in crollo.

(anfore, ceramica comune, vernice nera), confermando la localizzazione, già da tempo proposta, di officine ceramiche lungo c.so Umberto, in antico comprese fra le fortificazioni di *Neapolis* ed il mare (Febbraro e Giampaola 2009).

Intorno agli inizi del II secolo a.C. l'area è interessata da un profondo riassetto monumentale testimoniato nel settore meridionale da un portico in blocchi di tufo in assise piane identificato come un ginnasio preesistente il santuario dei Giochi Isolimpici.

Sia il muro di fondo che il basamento del portico conoscono rifacimenti dei paramenti in età augustea ed in età flavia-traiana.

In quest'ultima fase il muro di fondo è interamente rivestito di lastre marmoree rinvenute in crollo nello spazio antistante. Le lastre iscritte in greco riportano i cataloghi degli atleti vincitori dei Giochi Isolimpici, i quali, come attesta la tradizione e una nota iscrizione rinvenuta nella stessa Olimpia, sono stati istituiti nel 2 d. C. a *Neapolis* in onore dell'imperatore Augusto (De Martino 2007).

Il portico borda a sud un tempio, datato alla seconda metà del II secolo d.C., di cui si conservano il podio costituito da una platea cementizia foderata da muri in opera laterizia di grande dimensione e la scala di accesso sul lato breve occidentale. Il podio è circondato da un ambulacro esterno,

stretto sui lati nord e sud, più largo sul fronte su cui si apre la scala, definito da bassi muri in opera reticolata e pavimentato con grandi lastre marmoree, di cui restano solo le impronte rinvenute sul massetto di preparazione (Bragantini et al. 2009).

L'ambulacro è ristrutturato alla metà del III secolo d. C.: è realizzato un nuovo pavimento a mosaico, con grandi tessere marmoree policrome, molte delle quali di riutilizzo, come dimostrano chiaramente le tessere bianche iscritte, relative ai cataloghi agonistici.

Il podio ingloba i resti di un edificio templare più antico al quale è pertinente un pavimento a mosaico in tessere bianche e nere e la decorazione architettonica marmorea rinvenuta in crollo sul versante meridionale dell'ambulacro. La decorazione architettonica (cornici, capitelli, frammenti di colonne) ad una prima analisi risulta databile ad età tiberiana. Lo scarto cronologico fra la sua cronologia e quella del podio in laterizi potrebbe essere spiegata con l'ipotesi di un rimontaggio nella fase più recente dell'apparato decorativo precedente. Mancano le strutture murarie pertinenti all'edificio più antico, evidentemente andate completamente distrutte per la costruzione del podio successivo.

Nel suo complesso l'eccezionale scoperta conferma le ipotesi di localizzazione nella fascia litoranea antistante *Neapolis* del quartiere agonistico sorto in concomitanza con l'istituzione dei Giochi Isolimpici, chiarendo così la destinazione funzionale di una parte dell'espansione edilizia al di là del perimetro sud-orientale della città.

È la fase precedente che sfugge ad una chiara definizione: valorizzando la continuità di destinazioni che, almeno dal IV secolo, lo scavo sembra attestare, è possibile ripensare, ma ancora senza dati che possano suffragarla, alla tradizione sui giochi in onore della sirena Parthenope.

Non appena l'indagine ha chiarito l'eccezionalità del contesto e la monumentalità della fase di età imperiale, la Soprintendenza archeologica di concerto con l'Amministrazione

Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Il podio del tempio della seconda metà del II secolo d. C.



Comunale e la Società Metropolitana ha sviluppato la problematica della tutela e della valorizzazione dei resti archeologici, privilegiando l'ipotesi di una musealizzazione del tempio e di parte del suo contesto all'interno della stazione.

Attraverso una attenta e lunga istruttoria, ancora una volta coordinata dal Superiore Ministero per i Beni e le Attività Culturali attraverso la Direzione Regionale della Campania, è stato verificato che tecnicamente l'ipotesi poteva essere attuata solo attraverso lo smontaggio ed il rimontaggio dell'edificio. Chiarite le linee guida dell'intervento, mediante il concorso di competenze ingegneristiche, archeologiche, architettoniche, conservative, si è elaborato il programma esecutivo di smontaggio che ad oggi è stato portato a termine con successo. Solo dopo l'estensione dello scavo all'area del mezzanino non ancora realizzato, e contestualmente alla realizzazione del progetto architettonico esecutivo della stazione sarà possibile procedere al rimontaggio dell'antico tempio del Santuario dei Giochi Isolimpici, impresa sicuramente non facile, per la quale si auspica una rapida acquisizione dei finanziamenti utili.

Piazza Municipio e piazza Bovio. Il porto di Neapolis

Durante lo scavo del pozzo stazione della linea 1 di piazza Municipio è emerso, al di sotto di una sequenza stratigrafica di circa m. 13 di profondità dall'attuale piano di calpestio della piazza, un settore di bacino portuale chiuso e protetto, con acque poco profonde caratterizzate da bassa energia e scarso ricambio con il mare aperto, sfruttato come scalo/approdo (Giampaola et alii 2006). Più di recente l'esplorazione per il pozzo della stazione della linea 6, contiguo a quello della linea 1, ha chiarito la situazione del litorale prospiciente il bacino portuale. Il promontorio, sul quale sorgerà molti secoli dopo Castel Nuovo, doveva raccordarsi con una costa piuttosto alta al mare. Se gli scavi al di sotto del castello, sul colmo del promontorio, hanno portato in luce un grande edificio a carattere residenziale, identificato forse come una propaggine della villa del senatore L. Licinio Lucullo (AA.VV. 1997), quelli per la linea 6 condotti a nord-ovest del monumento angioino stanno facendo emergere un edificio termale che con una organizzazione su terrazzi si propendeva sull'insenatura. Mentre per tale importante evidenza il proseguimento delle indagini arrecherà sicuramente nuovi puntuali elementi conoscitivi, per il bacino portuale è già possibile fornire un resoconto più completo.

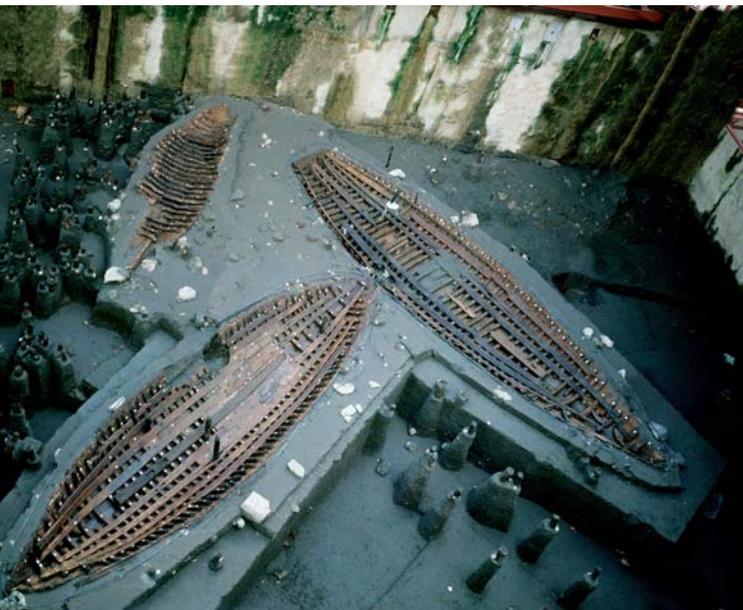


Piazza N. Amore. Stazione Duomo. Il crollo della decorazione architettonica del tempio.

I livelli più profondi raggiunti dallo scavo erano caratterizzati da una serie continua di fossati intersecantesi, a fondo concavo, intercettati sia sul sostrato superficiale del banco di tufo giallo napoletano, sia sulle sabbie stesse, interpretati come tracce di dragaggio dei fondali. Sul fondo e sulle pareti delle fosse appaiono in negativo i segni impressi dall'attrezzo utilizzato per lo scavo, probabilmente ruote in acqua bassa, forse sistemate sul fondo di barche, o anche su chiatte e/o puntoni. L'operazione di dragaggio, databile nella fase iniziale alla fine IV - prima metà III secolo a. C ed estesa sino alla seconda metà del II secolo a. C., è documentata per tutta l'area di scavo ed è stata evidentemente funzionale all'utilizzo portuale di questa parte dell'insenatura, negli anni immediatamente successivi all'inserimento di *Neapolis* nell'orbita di Roma che marcherà un momento particolarmente dinamico per le strutture economiche della città.

Dopo le operazioni di dragaggio il bacino continua ad essere frequentato fino al V secolo d. C.: si sono individuati i diversi livelli dei fondali (fino a quota m -3,00 slm), costituiti da strati alternati di sabbie e limo e piante marine (posidonie), distinti dai numerosi reperti rinvenuti quasi integri che costituivano, accanto ai rifiuti urbani, in parte, il carico o le dotazioni di bordo delle imbarcazioni, in parte, oggetti perduti durante le operazioni di sbarco.

La presenza della falda acquifera ha determinato la conservazione di un gran numero di reperti organici e in materiali altrimenti deperibili, sia attrezzature di barche che strumenti da pesca e da lavoro (cime, bozzelli di legno per la manovra del sartame, aghi in legno per cucire le reti), calzature e borse di cuoio, ceste di vimini, stuoie, oltre a numerosi noccioli e semi di frutta.



Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea1. I relitti ed il molo dopo lo scavo.

I diversi strati di sabbia sovrapposti, corrispondenti ai fondali stratificati, evidenziano un rapido insabbiamento dell'insenatura, particolarmente potente nel I secolo d. C.

Alla fine del I secolo d.C. risale la costruzione di un molo-frangiflutti perpendicolare alla linea di costa, orientato in direzione est-ovest (lung. conservata circa m. 23, largh. m. 4,50), costituito da una gettata di pietre calcaree di medie e grandi dimensioni messe in opera a secco, contenute da pali di legno di diverse dimensioni piantati verticalmente nella sabbia.

Alla stessa epoca appartengono due imbarcazioni (relitti A e C) affondate a nord del molo, rinvenute in posizione perpendicolare tra loro. La giacitura delle imbarcazioni ed il loro stato di conservazione (entrambe presentano numerose riparazioni) fanno supporre che esse siano state dismesse e abbandonate, e non affondate per un evento traumatico, e i loro scafi si siano progressivamente insabbiati fino alla totale obliterazione. I relitti non erano più visibili nel II secolo d. C., allorchè sulle sabbie che li ricoprivano furono realizzati due pontili con andamento obliquo rispetto al molo più antico, i cui pali penetrarono nelle barche ormai insabbiate, rompendone il fasciame.

Successivamente tra la fine del II e gli inizi del III secolo d. C. una terza imbarcazione (relitto B), molto simile per struttura al relitto A, si arena a nord-ovest del molo: con il suo carico di calce

e scaglie di calcare, è stata rinvenuta parzialmente sovrapposta ad esso e ad uno dei pontili più tardi.

Tutte le imbarcazioni sono realizzate a guscio portante, secondo il metodo classico della costruzione navale greco-romana detto a "mortase e tenoni". Mentre i relitti A e B rientrano nelle specie di navi commerciali marittime (*onerariae*) di medio tonnellaggio per un commercio di piccolo e medio cabotaggio, la barca C è una più rara *horeia*, di cui esistono solo due esemplari rinvenuti nel porto di Tolone in Francia: si tratta di un'imbarcazione utilizzata per servitù portuale, per il carico e lo scarico delle merci oppure per attività di pesca.

Una nuova, consistente utilizzazione dell'insenatura è documentata nel IV secolo d. C., momento in cui l'evidenza archeologica registra nella parte nord dell'area di scavo la costruzione di piccoli pontili in legno dei quali si conservano circa 200 pali.

Tale sistemazione dura fino agli inizi del V secolo d. C., quando la formazione di un ambiente lagunare ne determina il definitivo abbandono, seguito da un progressivo insabbiamento protratto per tutto il VI secolo d.C., che determinerà l'avanzamento della linea di costa antica verso sud-est.

Gli spazi dell'originaria insenatura ora recuperati al mare conoscono occupazioni di tipo diverso: a piazza G. Bovio, interessata anch'essa in precedenza dalla presenza di stratificati fondali marini, dopo una più sporadica frequentazione a carattere artigianale e funeraria, alla fine del VII secolo d. C. è edificato un grande complesso, probabilmente a carattere pubblico, in cui si possono riconoscere magazzini legati al nuovo più avanzato porto; a piazza Municipio l'area è occupata da una strada battuta circondata da una necropoli, forse proprio un asse di raccordo tra la via di età

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea1. I relitti insabbiati.



imperiale di collegamento fra *Neapolis* ed i campi flegrei (la *via per cryptam*), ed il nuovo porto di età bizantina (Carsana 2005).

Nel caso dei relitti e delle infrastrutture portuali lignee di piazza Municipio, agli addetti ai lavori è emersa subito con chiarezza l'impossibilità sia riguardo alla realizzazione della stazione, sia riguardo alle condizioni logistiche e ambientali (profondità elevatissime, presenza copiosa di acqua di falda mista ad acqua di mare) di un loro mantenimento *in situ*, soluzione che avrebbe inoltre determinato problematiche conservative di difficile se non impossibile attuazione. Si è, allora, elaborato un programma per il recupero delle imbarcazioni reso possibile tecnicamente dalla collaborazione avviata con la Soprintendenza Archeologica della Toscana e con i laboratori dell'ICR del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Tale sinergia, l'impegno degli archeologi, dei restauratori, dei rilevatori, delle maestranze, l'utilizzo di metodologie avanzate di rilievo, quali quelle del Laser Scanner 3D, hanno condotto in tempi brevi (5 mesi), al sollevamento ed allo stoccaggio delle imbarcazioni presso un capannone climatizzato allestito appositamente nell'area del deposito dei treni metropolitani di Secondigliano-Piscinola, in cui sono tuttora conservate in attesa del definitivo restauro.

La stazione Municipio della linea 6. La riscoperta di Castel Nuovo

Gli scavi per la nuova stazione della linea 6, contigua a quella della linea 1, hanno chiarito le vicende dell'area immediatamente limitrofa al castello dopo il cambiamento ambientale che ha trasformato l'area da sommersa ad emersa.

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Atrio affrescato della residenza della famiglia Del Balzo.

Dopo una fase tardo antica, alto medievale in cui è documentata una più rada occupazione, forse con edifici religiosi alternati ad orti, la costruzione nel 1279 della reggia fortezza di Castel Nuovo da parte di Carlo d'Angiò, segna per tutta un'ampia area circostante l'inizio di una nuova articolata storia urbana, connessa alle vicende ed alle trasformazioni del castello dall'età angioina all'epoca vicereale³ (Giampaola e Carsana 2009).

La fase edilizia più antica, ancora in corso di scavo, risalente alla fine del XIII, è testimoniata da una cripta a pianta rettangolare con una vasca centrale, voltata a crociera, affrescata con soggetti religiosi. Su tale ambiente, abbandonato e messo fuori uso, è realizzato un complesso residenziale, databile alla fine del XIV secolo. L'ambiente principale, probabilmente un atrio con ingresso ad est, presenta su tre lati un sedile in muratura, al centro una colonna in marmo con tracce di dipintura in rosso, probabilmente di spoglio, con capitello in piperno dipinto, e due semicolonne in conci di tufo inserite nei muri di delimitazione laterali.

Le pareti sono rivestite da affreschi policromi, organizzati su registri orizzontali: nel pannello superiore scene figurate e un testo epigrafico in volgare, in quello inferiore stemmi appartenenti alla famiglia Del Balzo, che chiariscono la proprietà dell'edificio.

I rinvenimenti descritti confermano quindi fra l'età di Carlo II d'Angiò (1285-1309) e quella di Carlo III (1381-1386), un esteso programma di urbanizzazione nei dintorni di Castel Nuovo, caratterizzato dall'impianto delle dimore dei notabili di corte, note dalla tradizione documentaria. Tale edilizia perdura attraverso numerosi rifacimenti sino agli inizi del XV quando è distrutta in seguito al conflitto di successione fra angioini-durazzeschi ed aragonesi.





Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Particolare di una delle pareti affrescate dell'atrio della residenza dei Del Balzo.

Lo scavo dimostra che gli ambienti di età angioina sono completamente obliterati con la costruzione degli antemurali e della rampa di accesso alla porta della cd. "Cittadella aragonese", realizzati ad opera di Alfonso V di Aragona, contestualmente alla radicale ricostruzione di Castel Nuovo da lui avviata subito dopo la conquista della città. Della

sistemazione esterna di età aragonese sono state messe in luce le cortine occidentale, con i resti della torre, e settentrionale con una struttura semicircolare a funzione difensiva, che si raccorda, alla rampa di accesso alla porta della "cittadella", conservata sino ad oggi nell'aiuola antistante Castel Nuovo. Nella *Tavola Strozzi*, dove la "cittadella

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Tratto settentrionale della fortificazione di età vicereale.



aragonese” con le sue torri e la bassa cinta merlata è rappresentata poco dopo il completamento dei lavori, è possibile osservare l’antemurale che dal molo risale verso la Torre di San Giorgio, rivelato nello scavo per un ampio tratto fino alla rampa che conduce alla porta.

Le cortine murarie aragonesi sono successivamente inglobate e in parte riutilizzate dalla costruzione della imponente cinta bastionata di epoca vicereale di cui sono emersi i tratti settentrionale e occidentale collegati al Torrione dell’Incoronata ed il limite settentrionale del Torrione del Molo. L’area nord-occidentale interna alla cinta bastionata è occupata già nella fase iniziale da due grandi ambienti voltati, uno con funzioni di scuderia prima e di deposito di munizioni successivamente, l’altro di galleria difensiva.

Oltre a beni di straordinaria importanza quali quelli descritti le esplorazioni hanno portato alla luce resti che, anche se meno rilevanti dal punto di vista del pregio monumentale o della rarità, hanno contribuito puntualmente alla ricostruzione dell’evoluzione nel tempo dell’insediamento costiero, integrando, soprattutto per i periodi più recenti della storia della città, la ricca documentazione iconografica ed archivistica.

A tale ambito appartengono i resti di edilizia di età bizantina, bassomedievale e moderna rinvenuti nella stazioni Università,

Piazza Municipio. Stazione Municipio della linea 6. Particolare del tratto settentrionale della fortificazione e della torre dell’Incoronata.

Duomo, Diaz che testimoniano le trasformazioni urbanistiche e funzionali che hanno connotato la fascia litoranea della città sino all’intervento urbanistico del Risanamento.

Non di minor rilievo è stato il recupero di ingenti quantità di reperti, soprattutto ceramici, da età greca ad età moderna, di reperti organici, di decorazioni architettoniche, epigrafi e quant’altro, con un conseguente incremento dei dati sulla cultura materiale ed artistica della città.

Un’operazione di tutela del sottosuolo connessa alla realizzazione di un’ opera pubblica ha assunto un perspicuo valore culturale, imponendo nei casi di piazza Municipio e piazza N. Amore, scelte che prevedono un’integrazione fra il progetto delle stazioni e quello della valorizzazione dei resti emersi.

Ma al di là di tali episodi di grande rilievo si ritiene che l’insieme della enorme mole di dati conoscitivi e di reperti venuti alla luce possa trovare posto in un “Museo della Città” che, in armonia con le modalità ed i presupposti delle indagini compiute, racconti le dinamiche dell’insediamento costiero napoletano nel suo complesso (Giampaola 2007).

In tale prospettiva non possiamo che augurarci che a breve trovi attuazione la proposta dell’Amministrazione Comunale di localizzare il Museo della città di Napoli in Castel Nuovo, sito emblematico della stratificazione della città ed elemento



chiave della sistemazione urbanistica contemporanea connessa alle stazioni della Linea 1 e 6 della Metropolitana ed al loro collegamento con il porto.

Note

¹ Il problema della localizzazione del porto o dei porti di *Neapolis* è stato affrontato alla fine del XIX secolo da B. Capasso il quale nel volume *Napoli, Palepoli e Partenope* (Capasso 1855 (1989)) riassume gli studi precedenti della letteratura antiquaria che sostanzialmente localizzavano l'approdo portuale fra la collina di S. Giovanni Maggiore dei Pignatelli ed il Gesù Vecchio. Nel volume *Topografia di Napoli nell'XI secolo* (Capasso 1895) lo studioso per la prima volta, sulla scorta della tradizione documentaria, ubica a piazza Municipio il porto cd. del Vulpulo, e uno scalo più piccolo, l'arcina, nella zona fra le vie di Porto e Maio di Porto.

M. Napoli (Napoli 1959), intorno agli anni '50, riprendendo le tesi del Capasso, identifica l'approdo di Parthenope e della fase più antica di Neapolis a Nord del promontorio di Pizzofalcone, nell'area fra palazzo Reale, Castel Nuovo, piazza Municipio. Dopo di allora, sino agli scavi per la realizzazione della linea Metropolitana, il problema topografico degli antichi porti non è stato più ripreso, per mancanza di accertamenti (scavi, carotaggi) adeguati. Di recente un notevole contributo sul quartiere portuale, approfondito soprattutto per i periodi dal medioevo ad età moderna si deve a T. Colletta (Colletta 2006).

² Nel 2005 i risultati degli scavi, con una particolare attenzione per i cantieri Duomo e Municipio, sono stati esposti nella mostra *Stazione Neapolis: i cantieri dell'archeologia*, allestita presso il corridoio di collegamento fra la stazione Museo della linea 1 della Metropolitana ed il MAN, realizzata congiuntamente dal Comune di Napoli, dalla Società Metropolitana, dalla Soprintendenza archeologica.

³ Per la cospicua bibliografia, a carattere urbanistico, architettonico, storico artistico relativa a Castel Nuovo si rimanda da ultimo al quaderno n.2 dell'Istituto Italiano dei Castelli dedicato al monumento.

Riferimenti Bibliografici

A.A.V.V. (1998) *Dal Castello alla città. Progetti e restauri in Castel Nuovo, Catalogo della Mostra*, Napoli, 27-31.

Bragantini I., Cavalieri Manasse G., Febraro S., Giampaola D., Roncella B. (2010) (c.s.) "Lo scavo di piazza N. Amore a Napoli: le fasi edilizie e decorative del complesso monumentale", *Actes du X Colloque international de l'Association Internationale pour la Peinture murale antique*, Napoli, 17-21-9-2007.

Capasso B. (1989) *Napoli, Palepoli e Partenope*, Napoli 1855, 12-20.

Capasso B. (1984) *Topografia della città di Napoli nell'XI secolo*, Napoli 1895 (Sala Bolognese 1984).

Carsana V., Febraro S., Giampaola D., Guastaferrò C., Irolli G., Ruello M.R. (2009) "Evoluzione del paesaggio costiero fra Parthenope e Neapolis: una sintesi geoarcheologica dell'antico porto", *Mediterranée*, 112-2009, 15-22.

Colletta T. (2006) *Napoli città portuale e mercantile, La città bassa, il porto e il mercato dall'VIII al XVII secolo*, Roma 2006.

De Martino Miranda E. (2007) "Neapolis e gli imperatori. Nuovi dati dai cataloghi dei Sebastà, *Oebalus, Studi sulla Campania nell'antichità*, 2, 2007, 203-215.

Febraro S., Giampaola D. (2009) "Scarti di ceramica comune di età ellenistica dallo scavo di piazza Nicola Amore a Napoli: dati preliminari sulla produzione", *Les céramiques communes d'Italie et de Narbonnaise, Collection du Centre J.Berard*, 30, Napoli, 117-132.

Giampaola D. (2004) "Dagli studi di Bartolomeo Capasso agli scavi della Metropolitana: ricerche sulle mura di Napoli e sull'evoluzione del paesaggio costiero", in *Napoli Nobilissima*, V, I-II, gennaio-aprile, 35-56.

Giampaola D., Carsana V., Febraro S., Roncella B. (2005) "Napoli: trasformazioni edilizie e funzionali della fascia costiera", in Vitolo G. (ed.), *Le città campane tra tarda antichità e alto medioevo*, Napoli, 219-247.

Giampaola D., Carsana V., Boetto G., Crema F., Florio C., Panza D., Bartolini M., Capretti C., G. Galotta, G. Giachi, N. Macchioni, M. Nugari P., Pizzo B. (2006) "La scoperta del porto di Neapolis: dalla ricostruzione topografica allo scavo e al recupero dei relitti", *Archeologia Marittima Mediterranea. An International Journal on Underwater Archaeology* 2, 2005, Pisa-Roma 2006, 47-91

Giampaola D., Carsana V. (2007) "La fascia costiera di Napoli: dallo scavo al museo della città", *Comunicare la Memoria del Mediterraneo, Atti del Convegno Internazionale di Pisa 29-30-10-2004*, Napoli/Aix-en-Provence, 2007, 205-215.

Giampaola D., Carsana V. (2009) "Castel Nuovo riscoperto: le recenti indagini archeologiche", Maglio L. (ed.), *AF, Quaderno n.2 dell'Istituto Italiano dei Castelli, Castel Nuovo*, Napoli, 33-40

Napoli M. (1959) *Napoli Greco-Romana*, Napoli.

Referenze immagini

Le immagini e le fotografie sono della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei.